

VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2019:15

RESANDE MAN

VÅRD- OCH SKYDDSPLAN

L2013:7642/RAÄ TORÖ 171
TORÖ SOCKEN
NYNÄSHAMNS KOMMUN
STOCKHOLMS LÄN



JIM HANSSON
PATRIK HÖGLUND



VRAK
MUSEUM OF
WRECKS

en del av STATENS MARITIMA OCH TRANSPORTHISTORISKA MUSEER



VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2019:15

RESANDE MAN

VÅRD- OCH SKYDDSPLAN

L2013:7642/RAÄ TORÖ 171
TORÖ SOCKEN
NYNÄSHAMNS KOMMUN
STOCKHOLMS LÄN

JIM HANSSON
PATRIK HÖGLUND

Vrak – Museum of Wrecks
en del av Statens maritima
och transporthistoriska museer

P.O. Box 27131
SE-102 52 Stockholm
Tel 08 519 549 00

www.vrakmuseum.se
www.smtm.se

Statens maritima och transporthistoriska museer är
miljöcertifierade enligt ISO 14001.

2019 Vrak – Museum of Wrecks
Arkeologisk rapport 2019:15

Layout: ETC Kommunikation
Kart- och ritmaterial: Se respektive figurtext
Omslagsbild: 3D-modell Resande Man, SMTM.
Kartor: Se respektive figurtext

Upphovsrätt, där inget annat anges, enligt Publik Licens 4.0 (CC BY),
<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>.
Lantmäteriets kartor omfattas inte av ovanstående licensiering.

INNEHÅLL

Introduktion	6
Observation	8
Undersökningshistorik	8
Kända arkeologiska data	15
Historisk kontext	18
Fyndplatsen	21
Analys	23
Läsbarhet	23
Kunskapsvärde	23
Tidskontext	24
Planering	26
Hotbilder	26
Lagskydd	26
Tillsyn/övervakning	26
Kultuhistoriskt värde	27
Bevarandeåtgärder	27
Forskningsbehov	27
Referenser	28
Tekniska och administrativa uppgifter	30
Bilagor	32

INTRODUKTION

Denna rapport syftar till att beskriva och förklara fartygslämningen och vrakplatsen RAÄ Torö 171 (L2013:7642), skeppet Resande Man, nordost om Landsort, Nynäshamns kommun (fig. 1).

Rapporten är ett dokument som kan revideras i framtiden, dels om nya undersökningar genomförs och därmed ny kunskap finns, dels om förändringar som skadat och därigenom påverkar statusen för fartygslämningen observeras.

Rapporten skall även kunna ligga till grund för framtida forskning samt vara ett myndighetsstöd, ett verktyg för bevarande och brukande.



FIGUR 1. Översiktskarta med vrakplatsen markerad med en röd prick. Utsnitt ur GSD Terrängkartan, Lantmäteriet, licensierad CC0, bearbetat av Mikael Fredholm, SMTM.

OBSERVATION

UNDERSÖKNINGSHISTORIK

Fartygslämningen, som ligger mellan Norrskär och Bodskär nordost om Landsort, påträffades i maj 2012 av dykargruppen Grebbestads marinarkeologiska sällskap (fig. 2).

I juni samma år genomfördes en första besiktning av vrakplatsen av Marinarkeologiska forskningsinstitutet på Södertörns högskola (MARIS), i samarbete med Sjöhistoriska museet (SMM) och Försvarshögskolan (FHS).

Under sommaren 2012 genomförde Marin mätteknik (MMT) en multibeam-kartering av vrakplatsen. Denna inmätning låg sedan till grund för en fördjupad fältinsats som genomfördes i oktober samma år i samarbete mellan MARIS, FHS, Nynäshamns kommun och Grebbestads marinarkeologiska sällskap.

Undersökningar och besiktningar har sedan vid flera tillfällen genomförts mellan åren 2013 – 2018. Dessa insatser beskrivs i det följande.

Den första besiktningen av vrakplatsen genomfördes av Marinarkeologiska forskningsinstitutet på Södertörns högskola (MARIS), i samarbete med Sjöhistoriska museet (SMM) och Försvarshögskolan (FHS) i juni 2012 (Hansson & Höglund 2012).

Vid besiktningen kunde noteras att fartygslämningen var kraftigt påverkad av strömmar och vågor. Löst drivande sjögräs som fastnat i vraket, kraftigt eroderade timmer (t.ex. spanten) samt den tunna sedimentationen på vrakplatsen visar på detta. Ett stort antal föremål noterades liggande helt eller delvis exponerade i och utanför vraket.

På vrakplatsen noterades översiktligt flera lavetthjul, fyra vakare (ankarflöten), tross, blyplåtar (möjligen för lagning eller för tätning i genomföringar), ett blylod, delar av keramikföremål (trefotsgrutor mm), tre platser med schatullflaskor i olika storlekar, varav vissa intakta i sina träbehål-

lare och försedda med tennkork, tre olika platser med ca 10–15 stora koppar/plåtmynt, fyra järnkanoner i lavetter, kanonkulor på flera ställen runt om i hela vraket, en nedrasad tegelbyssa (ved fanns i anslutning till denna), glasskärvor från platta glas samt ett trattformigt/koniskt föremål (möjligen av bly).

Efter kontakt med Länsstyrelsen beslöts att skyddsbärga ett av de exponerade mynten, vilket MARIS/Södertörns högskola fick Länsstyrelsens tillstånd att göra. Detta för att säkra ett mynt med tydlig stämpel för datering och om möjligt kunna fastställa vrakets identitet.

Ett lämpligt mynt från ett område innanför styrbordssidan bärgades och togs omhand.

Det bärgade myntet väger 1120 gram. Det är oregelbundet kvadratisk och har måtten 155×147 mm (maxmått). På myntets stämpel kan utläsas 1 Daler Sölff Mn och under det initialerna M K. Initialerna står för Markus Kock, som präglade mynt mellan åren 1644–1657 (Tingström 1969:228). Det bärgade myntet ärpräglat någon gång under åren 1649–1657.

Den 4 april 2013 besiktigade Kustbevakningen vrakplatsen och dokumenterade delar med stillbildskamera. Materialet lämnades in till Sjöhistoriska museet.

Dykningar genomfördes på *Resande Man* vid upprepade tillfällen under 2013 i MARIS regi. Undersökningarna var en del i forskningsprojektet *Ships at war* med Johan Rönby som ansvarig. Arbetet avsåg främst att dokumentera skeppets konstruktion. MARIS upprättade även en skeppsteknisk plan över fartygslämningen. Denna har av SMTM använts som underlag för inplottning av fynd (se bil. 1).

I september 2013 genomförde Sjöhistoriska museet (SMTM) dykningar med syfte att besiktiga fartygslämningen för att dokumentera eventuella



FIGUR 2. Översiktskarta över vrakplatsen markerad med en röd prick i kartan. Utsnitt ur GSD Terrängkartan, Lantmäteriet, licensierad CC0, bearbetat av Mikael Fredholm, SMTM.

förändringar på vraket sedan besiktningarna 2012. Dykningarna genomfördes i samarbete med Kungsholmens räddningstjänst och Sjöpolisens dykenhet, som även bistod med dykfartyg.

Vid besiktningstillfället var vraket helt fritt från växter och alger. Ett stort antal nya föremål noterades helt eller delvis exponerade i och utanför vraket. Ett antal förändringar på lämningen kunde noteras. Vid ett område på babordssidan mot aktern, där myntet bärgats 2012, syntes tydligt att kvarvarande mynt rubbats ur sitt läge. Mynten

hade dragits fram och några timmer flyttats ur läge. (fig. 3).

Ett annat fall är en trefotsgryta som ändrat position. Vid den besiktning som Kustbevakningen genomförde i juni låg den lutad ner i botten med handtaget nedåt. I september 2013 noterades tydliga förändringar. Trefotsgrytan var "uppställd" och sannolikt flyttad. Vid dess urtag låg en kanonkula/granat som inte funnits där tidigare (fig. 4 och fig. 5).

Dessutom gjordes ett fynd av en mask/cyklop på vraket. Troligen har den tappats av dykare (fig. 6).



FIGUR 3. Bilden visar myntens läge efter att de dragits fram från under skeppstimret, där de tidigare låg dolda. Foto: Jonas Falk, Räddningstjänsten Kungsholmen.



FIGUR 4. Här syns trefotsgrytan ligga med handtaget snett ner mot botten (1.). Vid urtaget (2.) syns ingen kanonkula. Foto: Kustbevakningen 4 april 2013.



FIGUR 5. På bilden syns tydliga förändringar. 1. Trefotsgrytan är "uppställd". 2. Vid urtaget syns en kanonkula/granat som inte noterats tidigare. September 2013. Foto: Jonas Falk Räddningstjänsten.

Under två dagar i maj 2016 utförde Sjöhistoriska museet (SMTM) dykbesiktningar tillsammans med Sjöpolisens med syfte att göra en kartering av fyndläget. Sjöpolisens ställde upp med 10 dykare och två båtar.

Fartygslämningen uppdelades i ett rutsystem, där respektive dykpar fick ett område att kartera och mäta in de fynd som var synliga (fig. 7).

Detta resulterade i inmätning av närmare 40 fynd eller fyndområden i vraket.

Karteringen och inmätningarna koncentrerades till området inom vraket. Inmätning av föremål och skeppsdelar utanför vraket prioriterades bort. Anledningen till inmätningen var att Sjöpoliserna informerat om att om brott skulle ske på platsen, skulle det bli mycket svårt att med bevisföring om inte fyndens lägen var dokumenterade.

Hela skeppets insida karterades. Vrakets för och akter mättes in, vilket gjorde att den upprättade skissen kunde rektifieras.

Fartygslämningen besiktigades av SMTM i december 2017. Då fanns i princip inga växter eller alger på vraket, vilket medförde observationer av ytterligare nya fynd. Bland annat en fin samling muskötkulor i aktern samt en modern dykkniv. Dykkniven låg synlig på babordssidan midskepps (fig. 8). Kniven är av märket Poseidon. Dess exponerade position gör att det är högst osannolikt att den skulle ha missats vid besiktningen 2016. Kniven bärgades och förvaras nu hos SMTM.

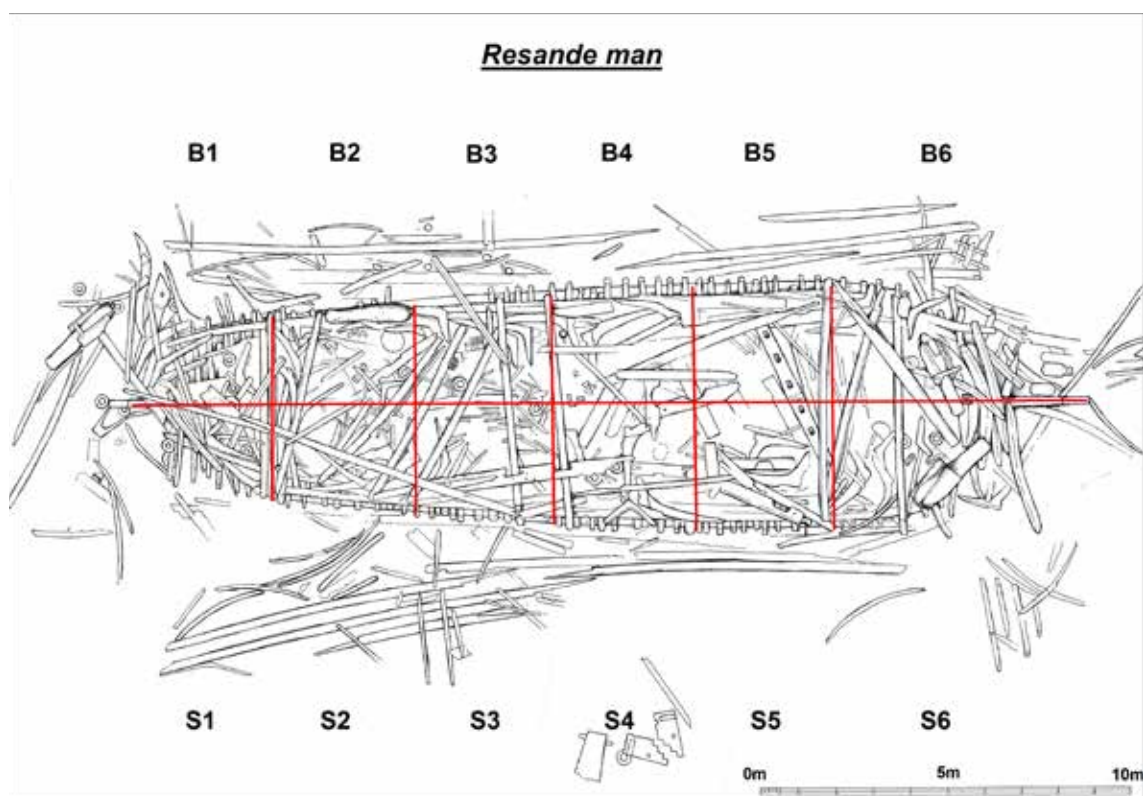
Någon hade även lyft upp och placerat ett lock med handtag till ett tennstop på en av däcksbalkarna (fig. 9). Föremålet låg tidigare på botten (se Eriksson m.fl. 2013:17).

Vraket fotograferades för en 3D-modell i samband med dykningarna, vilken förbättrar möjligheten att följa upp eventuella förändringar i framtiden.

I november 2018 besiktigades vrakplatsen av SMTM. Fartygslämningen dokumenterades och material i form av foto och film insamlades



FIGUR 6. Masken som påträffades mitt i vraket. Den har två påklitrade linser, troligen från läsglasögon.
Foto: Jim Hansson, SMTM.



FIGUR 7. Fartygslämningen delades upp i rutor som respektive dykpar fick ansvar för att dokumentera.
Skiss: Niklas Eriksson, MARIS. Bearbetad av: Jim Hansson, SMTM.



FIGUR 8.. Dykkniven låg exponerad mellan två knän på babordssidan. Foto (2017): Jim Hansson, SMTM.

till utställningarna på det nya museet, VRAK - Museum of Wrecks som SMTM planerar att öppna 2020 och där *Resande Man* kommer att ha en framträdande plats.

Besiktningen resulterade i att sammanlagt 68 fynd nu kan plottas ut på en planritning över fartyglämningen (se bilaga 1). Flera av fynden fotades och filmades. Underlag togs även fram för denna vård- och skyddsplan.

Mynten (nr 9 i bilaga 1) var vid besiktningstillfället framputsade, vilket möjligen kan kopplas till ett fall av otillåten dykning av ett mindre dyksällskap från Tyskland som uppdagats i oktober 2018 och då polisanmälades. Ett bronsdjul (nr 52 bilaga 1) hade sannolikt vid samma tillfälle också rubbats ur sitt läge (fig. 10). Inga föremål hade dock försvunnit vad SMTM kunnat notera.



FIGUR 9. Locket med handtag till ett tennstop ligger upplagt på en av däcksbalkarna överst i bild.

Foto (2017): Jim Hansson, SMTM.



FIGUR 10. Bronsdjulet ligger numera platt på vraket. Notera märket på däcksbalken strax till höger där djulet sannolikt tidigare stått. Foto (2018): Jim Hansson, SMTM.

KÄNDA ARKEOLOGISKA DATA

Vrakplatsen är belägen på en nästan plan sandbotten nedanför en klippa, Norrskärsklubben, som ligger sydväst om Norrskär och nordväst om Bodskär. Skrovet står i princip plant på botten utan märkbar slagsida. Djupet vid förstäven är 15,4 meter, medan djupet vid akterstäven är 15,7 meter.

Vrakets längd har uppmätts till 25,9 meter mellan stävarna. Bredden är cirka sex meter. Skeppet har haft ett bogspröt som sannolikt suttit ovanpå förstäven. Akterstäven står på sin ursprungliga plats och är bevarad i sin fulla längd (fig. 11).

Förstäven står också i sitt ursprungliga läge och har sin ursprungliga längd (fig. 12).

Akterspegeln på skeppet har suttit fast i skrovets sidor med framför allt knän. Flera av dessa har påträffats i anslutning till sina ursprungliga placeringar. Av själva akterspegeln syns inga tydliga spår idag på vraket. Akterstäven längsta del, som kallas för hjärtstock, ligger nedfallen i anslutning till akterstäven och det gör också ett av ransontimren (ransontimren är de konstruktionstimmer som förbinder akterspegeln med skrovet). Dess nedre ände ligger begravd i sediment medan den övre, vilken är försedd med ett fyrkantigt urtag för rorkulten, är synlig. Beslagen för rodret är bortros-

tade för länge sen, men spåren efter infästningarna i hjärtstocken avslöjas av röda rostavlagringar på trävirket (Eriksson m.fl. 2013:10).

Vraket är utsatt för både väder och vind. Att det endast är runt 15 meter djupt på vrakplatsen gör att det påverkas av rörelser i vattnet. Bra exempel på det är bordläggning som är kraftigt påverkad av erosion. Endast ett par bordläggningsplankor är därför bevarade ovan botten i den sammanhängande delen av skrovet. Sannolikt är skrovet välbevarat i de delar som ligger nedbäddade och skyddade i sediment. Stora delar av styrbordssidans bordläggning har fallit ut och ligger kvar på botten. Förmodligen är därför styrbordssidan relativt bevarad som ett mer eller mindre sammanhängande parti. Även babordssidan har fallit ut på liknande sätt, men är inte lika välbevarad vad man kan se ovan botten. I skeppet kan man se spår av en innergarnering.

Trots att bordläggningen till stor del saknas i botten sektionen så är förvånansvärt mycket av spanten bevarade (fig. 13).

Skeppet är ett örlogsskepp, men det är svårt att förstå vid den första anblicken. Spanten sitter relativt glest. Att de bevarade spantraderna ser glesa



FIGUR 11. Akterstäven står i sitt ursprungliga läge och är i full längd. Notera kanonen i lavett och lavettthjulet i förgrunden. Foto (2016): Jim Hansson, SMTM.



FIGUR 12. Precis som akterstäven står förstäven i sitt ursprungliga läge och är i full längd. Notera kanonen inne i vraket höger om stäven. Foto (2016): Jim Hansson, SMTM.



FIGUR 13. Här syns de glesa spanten som trots erosion är väldigt välbevarade. Foto (2016): Jim Hansson, SMTM.

ut har att göra med att fartyget är byggt med med den skalbyggnadsteknik som tillämpades framförallt inom holländskt skeppsbyggeri (Eriksson m.fl. 2013:21).

På vrakplatsen kan man se spår av att skeppet haft ett genomgående däck. Ett stort antal däcksknän, såväl stående som liggande, har påträffats. Samtliga ligger löst på samma sätt som däcksbalkarna. Placeringen på de nedfallna knäna visar att skeppet haft ett genomgående däck, men det har även funnits ett halvdäck och förmodligen även ett backdäck i fören. Enstaka knän som av vinklar och dimensioner att döma har varit placerade för att bära upp halvdäcket har påträffats lösa. Intressant är att så mycket av däcket finns bevarat även om det ligger löst. Det visar förmodligen att huvuddäcket inte bröts upp och avlägsnades i samband med bärgningsarbeten år 1661, det vill säga året efter fartyget förliste (Eriksson m.fl. 2013:22).

Resande Man har varit förhållandevis kraftigt bestyckat. På vraket påträffades fyra kanoner av järn. På tre av dem sitter delar av lavetterna kvar, men lavetterna saknar sina hjul. En lavettbotten ligger lös i akterskeppet och hör förmodligen samman med den kanon som ligger omedelbart akter om vraket. På en kanon har även en fastrostad riktkil

iakttagits. Midskepps, utanför skeppets styrbordsida påträffades en kanonlavett som ligger i delar. Sannolikt har även detta med bärgningar 1661 att göra. Två sidor, en botten med kvarsittande framaxel och ett hjul finns kvar. Något eldrör kunde inte hittas varför man kan misstänka att det sannolikt har bärgats.

Utöver dessa kanoner och lavettdelar ligger ett stort antal lavethjul spridda över vrakplatsen, liksom ett stort antal kanonkolor av gjutjärn. Det finns även en deponi med muskötkolor precis innanför akterstäven (fig. 14).

På styrbordssidan i aktern finns även tre stycken kartescher. En kartesch är ett en laddning med större blykolor som förvaras i ett rör av trä.

Vid 1600-talets mitt hade ett fartyg av den här storleken tre master, fock-, stor och mesanmast. Foten för fockmasten är väl synlig, precis i övergången mellan förstäv och kölstock. Inte långt från fockmasten påträffades flera riggdetaljer i form av en jungfru samt block. Ett stort antal block och jungfrur har påträffats både på och utanför vraket. På utsidan av babordssidan ligger fem röstjungfrur synliga på botten. Till riggdetaljerna räknas även det bronsjul som ligger bredvid en däcksbalk några meter akter om midskepps (Eriksson m.fl. 2013:16).



FIGUR 14. En kagge med muskötkolor i bly som kollapsat finns innanför akterstäven. Notera även den intakta tampen vid lavethjulet till vänster i bild. Foto (2019): Jim Hansson, SMTM.

På vrakplatsen har en stor mängd föremål påträffats (se bilaga 1). Dessa utgör dels skepps- och artilleriutrustning, men även personlig utrustning tillhörande besättningen. Sannolikt finns också spår av de föremål och den last som ambassaden medförde. Ett bråspel (ankarspel) ligger löst i förskeppet. Bråspelet användes främst för att vinda upp ankaren. Skeppet har med största sannolikhet haft flera länsmpumpar men ingen av dem har påträffats.

En ansamling av tegelstenar ligger i vraket och tolkas som en byssa (spis). I anslutning till denna finns spår av skeppets vedförråd, samt en tunna med okänt innehåll.

I området som ursprungligen täckts av halvdäcket finns en stor mängd föremål. Det rör sig dels om glasflaskor i schatull, keramik, trefotsgrytor och ett stort antal i dagsläget oidentifierade föremål.

HISTORISK KONTEXT

Lämningar efter örlogsfartyg är vanligtvis lättare att identifiera än de efter handelsfartyg, då deras historia kan följas i flottans omfattande källmaterial. *Resande Man* är dock problematisk och skeppets tillkomst har ännu inte gått att utröna. Första gången ett fartyg med namnet *Resande Man* omnämns är 1659 då fartyget tillsammans med tre andra lades i Korsör på västra Själland över vintern. Ombord befann sig tre "kajutpersoner" och 28 "gemena" (Amiralitetskollegium, flottans handlingar, Sjöexpeditioner 1656–1660, M 1852; Zettersten 1903:436). Vanligtvis avsågs med "kajutpersoner" officerare och underofficerare, men även till exempel präster och barberare. Gruppen "gemena" bestod till största delen av underbefäl, bösseskyttar och båtsmän, men även soldater om sådana fanns ombord.

Sommaren 1660 deltog *Resande Man* i en eskader under Klas Uggle (som 1676 stupade på *Svärdet* när det gick under i strid med danskar och holländare) vilken transporterade hem svenska trupper från Polen (Zettersten 1903:441).

Det finns en hypotes som menar att *Resande Man* tidigare hetat *St Johannes* (Eriksson m.fl. 2013:9). I historikern Jan Gletes omfattande skeppslistor omnämns inte *Resande Man* överhuvudtaget, däremot *St Johannes*, ett bevärat handelsfartyg inhyrt från Stralsund (Glete 2010:696, 722).

Flera faktorer pekar på att det verkligen är *Resande Man* som hittats. Förlisningsplatsen, skeppets typ och storlek, liksom spår av kanonbärgningar, stämmer väl med de historiska källor som finns angående förlisningen och dess efterspel. Också föremål på vraket pekar mot andra halvan av 1600-talet. Skeppet kan definitivt inte ha förlit före 1649, eftersom ett bärgat plåtmynt är präglat någon gång mellan 1649–1657 (Hansson & Höglund 2012).

Detta stämmer väl med resultaten från de träprover för årsringsdatering som tagits. Dessa visar att virket är fällt någon gång 1642–1647. Detta stärker

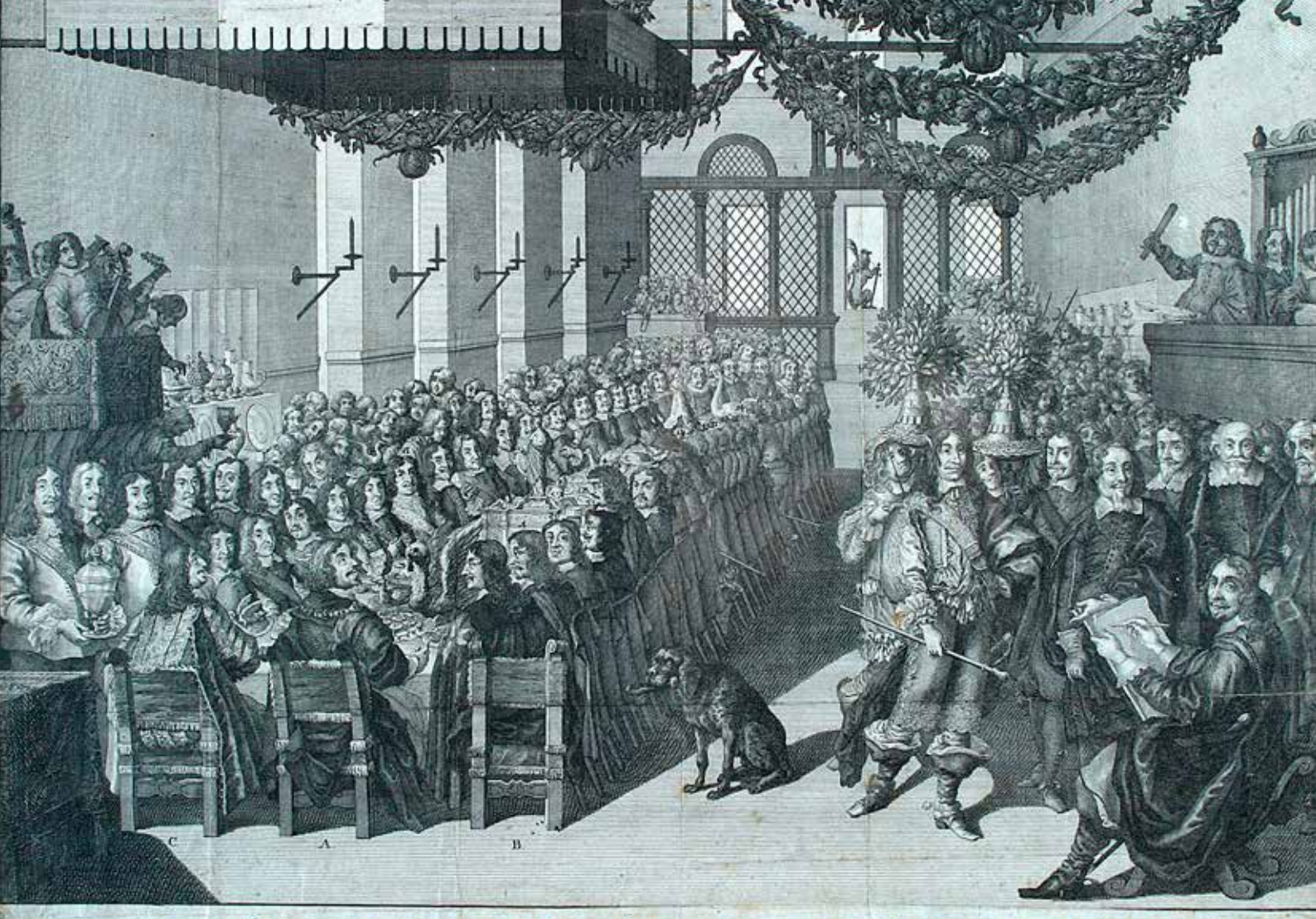
antagandet att vraket verkligen är *Resande Man*. Hade virket varit fällt efter 1660 kan det inte röra sig om rätt vrak. Virkets proveniens har varit svårare att utröna. Det går inte att närmare bestämma än att fällningsorterna ligger i norra Europa (Daly 2019).

Också djupet på vrakplatsen bekräftas av de historiska källorna, även om det finns en enstaka uppgift som menar att det bör ligga djupare (Busch 1983; Eriksson 2012).

Sammantaget pekar ovanstående resonemang på att vraket verkligen är *Resande Man*. Historien om skeppets sista uppdrag är väl känd från det skriftliga materialet och ska relateras i det följande.

Den 18 november 1660 reste greven och riksrådet Christoph Carl von Schlippenbach till Dalarö i Stockholms skärgård. Tillsammans med ett antal viktiga personer klev han ombord på det mindre örlogsskeppet *Resande Man*. Von Schlippenbach ledde en så kallad ambassad – en förhandlingsgrupp – med destination Polen. Brukligt vid ambassader var att man medförde gåvor. Vid stora ambassader rörde det sig ofta om praktsilver, men även sådant som exklusiva jaktvapen och hästmunderingar förekom. Förutom att sändebudet behövde vara en erfaren och högättad person stod också mängden gåvor i relation till uppdragets betydelse. Gåvorna gav glans åt ambassaden när den tågade in och un-

*”Då man i hastigheten
inte fått med några
årer gick båten inte att
manövrera”*



FIGUR 15. Fredsbanketten i Nürnberg efter 30-åriga kriget. von Schlippenbach står till höger som Karl X:s hovmarskalk med en marskalksstav i handen. Wolfgang Kilian (1581-1663) efter Joachim Sandrart (1606-1688). Källa: Wikimedia commons.

derlätade de vidare förhandlingarna (Tydén-Jordan 1997:14, 23). Huruvida det verkligen medfördes gåvor på *Resande Man*, och vad dessa bestod av, är inte känt, även om en källa nämner "juveler" (se nedan). Juveler ska troligen läsas som "gåvor" i allmänhet. Sannolikt hade Schlippenbach också en mängd personlig utrustning ombord för att markera sin status som riksråd och greve, förutom en mer eller mindre personlig reskassa.

Ett par dagar senare lätade *Resande Man* ankar för resan söderut. Överstyrmannen hade då blivit sjuk och lämnades i land och man avseglade utan ersättare. Ombord fanns dock en mindre erfaren lärstyrman. Som passagerare på fartyget fanns förutom greven även Månssons hustru (eller mätress), ovan nämnde Andreas Bjugg, dennes sekreterare och betjänt Lars Svensson, hovmästaren Pfennig, den franske kammarherren Bourdois samt två pager, en upppassare och den polska drottningens handsekreterare. Besättningen uppgick till drygt 50 man. I allt befann sig sannolikt 64 personer ombord (Riksrådets protokoll 26/11 1660; Franzén 1977:97f).

Utanför Landsort fick man motvind och hårt

väder och beslöt att ankra upp. När vädret under natten mot den 23 november blev sämre och övergick till storm började man, efter att på morgonen ha förlorat ett ankare, dragga. Besättningen tvingades efter ett tag att kapa ankartåget till det andra huvudankaret. Skeppet drev in mot några klippor och von Schlippenbach, kaptenens hustru, hovmästare Pfennig, två pager och två besättningsmän försökte i en mindre båt nå ett skär i närheten. Då man i hastigheten inte fått med några åror gick båten inte att manövrera och en kraftig våg kastade båten över ända och samtliga utom greven drunknade. När kaptenen såg detta påstås han enligt en källa ha hoppat i havet. "Eftersom han inte längre kunde ha henne vid sin sida i detta livet, ville han göra henne sällskap i döden" (*Theatrum Europaeum*). Samtidigt rände *Resande Man* på en klippa och sprang läck. Trots att man pumpade frenetiskt tog skeppet snabbt in vatten. Besättningen sjösatte under stort besvär den stora skeppsbåten och mer än tjugo personer lämnade fartyget i den.

Greven lyckades simma tillbaka till skeppet och blev ombordhalad. De kvarvarande försökte nu

rädda sig upp i masterna till märskorgarna. Von Schlippenbach var totalt utmattad och nedkyld så man band ett rep runt greven och försökte fira upp honom. I samband med detta gled skeppet av grundet och sjönk. Von Schlippenbach och samtliga på däck försvann i vågorna. I stormastens märskorg, som fortfarande stack upp ovanför vattenytan, lyckades några personer klamra sig fast i den isande vinden och snöglöppet.

I den överlastade båten upptäckte man att det bara fanns två åror, varav den ena knäcktes omgående. Genom att ro och paddla med en åra och några plankbitar lyckades Bjugg och de övriga efter en äventyrlig färd ta sig i land.

De överlevande såg i mörkret ljus från en bondgård. När de nådde fram blev de först inte insläppta. Först efter hot och det faktum att Bjuggs tjänare hade räddat med sig Bjuggs kassa och kunde betala för sig blev de stelfrusna insläppta. Tidigt nästa morgon kunde Bjugg kalla på hjälp och de överlevande i märskorgen hittades. Två var så nedkylda att de frös ihjäl på väg mot land. Flera lik bärgades senare ur havet, bland andra von Schlippenbachs, skepparens, kaptenens och den sistnämndes hustrus (Bjuggs relation i Rabenius 2005; Horns brev i Grisell & Randall 2010 appendix II; *Theatrum Europaeum*; Zettersten 1903:441f).

Den 26 november rapporterade Bjugg till rådet i Stockholm ”Sedan gjorde secret. Biugg relation öfwer det skeppsbrott som händt i siären wedh herrhambra innanförre Landzort der legaten Schlippenbak med 37 st. menniskor är borta blefwen...” (Riksrådets protokoll 26/11 1660).

Förlisningen finns bland annat beskriven i en nedtecknad skildring av den ovan nämnde ambassadsekreteraren Andreas Bjugg (sedermera adlad Lilliestierna) samt på en tavla som sannolikt beställts av denne. Redogörelser finns även i ett brev från Christer Horn samt i krönikan *Theatrum Europaeum*. (Bjuggs relation i Rabenius 2005; Horns brev i Grisell & Randall 2010 appendix II; *Theatrum Europaeum*).

I efterspelet efter olyckan kritiserades både kaptenen och von Schlippenbach för att de avseglat utan en kunnig styrman och med ett enligt uppgift läckande skepp (*Theatrum Europaeum*). Vid förlisningen omkom 38 människor och 26 räddades, däribland drottningen av Polens sekreterare och ytterligare några ur Schlippenbachs sällskap (Riksrådets protokoll 26/11 1660; Horns brev i Grisell & Randall 2010 appendix II).

Von Schlippenbach låg på lit de parade i Stockholm för att därefter jordfästas i Klara kyrka. År 1663 begravdes han i St Mariakyrkan i Stettin.

Under året efter förlisningen, det vill säga 1661,



FIGUR 16. Resande Mans förlisning. Beskuren. Tavlan finns i familjen Lilliestiernas ägo.
Foto: Anders Näsberg, SMTM.

bärgade Hans Albrecht von Treileben, vilken 1658 introducerat dykarklockan i Sverige, kanoner, ankar, segel och rigg från fartyget. Dessutom uppges en del schatull med mynt ha upptagits (Hafström 1958:785ff; Franzén 1977:100f).

Tack vare det dramatiska och i krönikan *Theatrum Europaeum* omtalade händelseförloppet, tillsammans med möjligheten att det fanns "skatter" i form av mynt och gåvor ombord har *Resande Man* fascinerat många människor. Under 1900-talet har flera letat efter fartyget. Många har också trott sig ha hittat det, men det har rört sig om vrakdelar. Det utsatta läget i skärgården innanför Landsort har gjort att man till sist trott att fartyget under årens lopp slagits i spillror. Felaktiga historiska källor angående djupet på vrakplatsen har också försvårat eftersökningarna (Busch 1983; Eriksson 2012:18ff).

Förutom de schatull med mynt som ska ha bärgats av von Treileben fanns det sannolikt ytterligare värdesaker ombord, dels de gåvor som var avsedda till förhandlingarna, dels den personliga och för representation avsedda utrustning som Schlippenbach medförde. Enligt en källa fanns Schlippenbachs silverservis i en röd kista (Cruses intyg i Grisell & Randall 2010 appendix I). En annan källa uppger att grevens reskassa innehöll 7 000 riksdaler samt att det fanns "juveler" tillhöriga staten ombord (*Theatrum Europaeum*; Horns brev i Grisell & Randall 2010 appendix II).

Bilden av *Resande Man* som ett skattskepp har förstärkts av Anders Franzén som bland annat påstod att det fanns en "guldkaross" ombord (Franzén 1977:99). Denna uppgift har visat sig helt sakna grund i källmaterialet.

FYNDPLATSEN

Stratigrafi

Sedimentationen på *Resande Man* är nästan obefintlig. Det finns ett tunt lager på vraket, men det skiftar och kan förflyttas. Detta gör att vissa fynd kan vara synliga för att sedan gömmas under ett tunt lager av sediment/sand. Ett relativt tunt sediment- och sandlager omger *Resande Man* och mycket av den utfallna bordläggningen förefaller bevarad dolt under detta.

Vrakplatsen ligger relativt exponerad för vågor och vindar, vilket medför att sedimentationen inte bygger på. Området runt vraket består mestadels av gytig sand med en uppstickande klippa strax bakom aktern. Tidvis kan det finnas ett tunt lager av fint sediment, vars omfattning varierar då de uppstickande delarna av fartyget påverkas mer av strömmar än delarna på det betydligt lägre akterpartiet. Beroende på olika säsonger på året kan beväxning finnas på vraket.

Fartygslämningens avgränsning

Mycket av *Resande Man* finns kvar, om än i sammanrasat och eroderat tillstånd.

Skrovet står plant på botten utan synlig slagsida och vrakplatsen är väl avgränsad. Vrakdelar, främst bordgångar, men även utrustning som lavettelar, ligger strödda relativt nära vraket, som mest på ett avstånd om cirka 10–15 meter (fig. 17).

Nedbrytningsprocess

Resande Man kan anses vara en mycket välbevarad fartygslämning men är långt ifrån intakt. Det dramatiska förlisningsförloppet förstörde sannolikt en del av skrovet och det ringa djupet har sedan dess inte gett vraket något större skydd mot väder och vind.

Förutom erosionsskador har bärgningsarbeten under 1600-talet skadat vraket. Det påverkades sannolikt en hel del vid bärgningarna som bedrevs av dykaren von Treileben 1661 (Eriksson m.fl. 2013:18). Sannolikt har då halvdäcket och möjligen backdäcket brutits upp då bland annat ett antal kanoner bärgades (Eriksson m.fl. 2013:9).

Kanonlavetten som ligger cirka 10 meter utanför styrbordssidan är ett av de tydligaste exemplen på bärgning. Sannolikt har även detta påverkat förfallet av skrovet i kombination med platsens utsatta läge i ytterskärgården.

Det stora antalet löst liggande skeppstimmer på botten utanför skrovet är sannolikt spår av vindar och vågor.

Bevarandeförhållanden

De goda bevarandeförhållanden som råder i Östersjön, med bland annat avsaknad av bormusslan *Teredo Navalis*, ofta kallad skeppsmask, innebär i allmänhet att kraftiga, kravellbyggda fartyg bevaras relativt väl. Men den utsatta platsen och det ringa djupet *Resande Man* ligger på gör att vraket påverkats av strömmar, vågor och möjligen isar. Löst drivande sjögräs som fastnat i vraket, kraftigt eroderat timmer (exempelvis spanten) samt den tunna sedimentationen runt vraket visar på detta. Det här gör att fynd och skeppsdelar exponeras och eroderar på naturlig väg.

Skrovets bordläggning är kraftigt nedbruten till följd av erosion. Flera bordgångar har fallit ut och återfinns lösa på botten utanför det sammanhängande bottenskrovet.

Till skillnad från vrak i närheten av hamnar, som till exempel Anna Maria vid Dalarö, har *Resande Man* inte utsatts för annan mekanisk påverkan, som ankringar och oseriös sportdykning. De arkeologiska undersökningar som företagits har till största del skett utan påverkan på skrov eller kulturlager. De ingrepp som gjorts inskränker sig till ett bärgat mynt samt ett tiotal prover tagna på, i de flesta fall, löst liggande timmer.

Naturmiljön

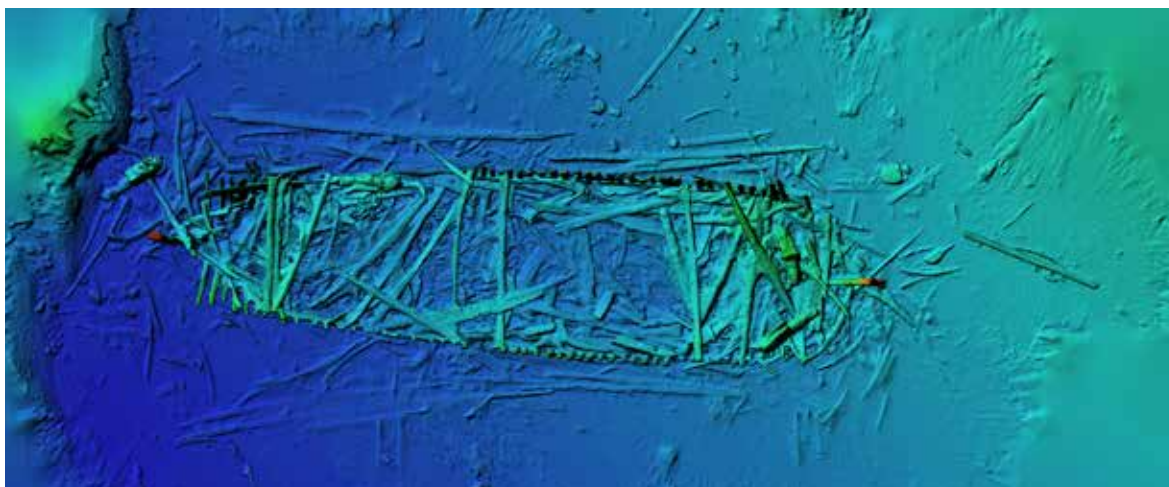
Vraket vilar på en svagt sluttande botten, med fören i ost/nordostlig riktning pekande mot Norrskärsklubbens södra spets. Vid aktern i norr

är vattendjupet 15,7 meter och vid fören 15,4 meter. Botten är i övrigt plan och består av en kompakt, sandig sediment som överlagrar en fastare sand- och lerbotten. Sikten på platsen kan variera men är oftast mellan 5 och 15 meter. Sedimentationen varierar beroende på bland annat strömmar och årstider. Dykning kan bara ske från en båt. Platsen är dock utsatt för vindar och vågor vilket lett till att skeppet eroderat kraftigt i jämförelse med exempelvis Dalarövraket/Bodekull som ligger mer skyddat innanför öar men också på ett större djup vilket gör att det är stora skillnader på erosion och nedbrytningsprocess.

Vrakplatsen ligger nästan så långt söderut man kan komma i Stockholms skärgård. Den är förhållandevis exponerad mot öppet hav.

Tillgänglighet

Lämningen efter *Resande Man* är svårtillgänglig då den ligger utomskärs längst ut i havsbandet (se fig. 1). Bottendjupet på vrakplatsen är däremot lätt, 15 meter, vilket är ett dykdjup som passar såväl erfarna som relativt oerfarna dykare. Dykningen får anses som mycket bra, dels med den goda sikten som oftast råder på platsen men också att bottenförhållanden är mycket goda. Botten består av en hårdare, sandig botten som är väldigt ljus. Sikten är oftast mellan 5-15 meter.



FIGUR 17. Bilden som är en rendering (DME) från 3D-modellen visar tydligt vrakplatsen med spridningen av skeppets konstruktionsdetaljer. 3D-modell: SMTM.

ANALYS

LÄSBARHET

Läsbarheten av *Resande Man* är hög då lämningen ligger helt exponerad på den ljusa havsbotten. Vraket är välbevarat även om de stående spanten är kraftigt eroderade och mycket ligger nedrasat runt skrovet.

För- och akterstävorna reser sig högt över havsbotten i var sin ände av det sammanhängande skrovpartiet. På och runt vraket finns mängder med föremål, både skepputrustning och personliga ägodelar.

KUNSKAPSVÄRDE

Med sitt sammanhållna och för sitt utsatta läge relativt välbevarade skrov kan *Resande Man* bidra med värdefull information om skrovform, lastförmåga och disposition av utrymmen ombord, vilket tillsammans med det omfattande fyndmaterialet på vraket, bidrar med stor förståelse för livet ombord på ett mindre örlogsfartyg vid 1600-talets mitt. Med sina 26 meter representerar *Resande Man* ett av de mindre, men sällan uppmärksammade, örlogsfartygen som användes för olika uppdrag. Dessa skepp var sjövärdigare än sina större kollegor och användes därför längre under seglationssäsongen, vilket *Resande Man* är ett exempel på.

Den historiska kontexten och det dramatiska förlisningsförloppet, men även 1600-talets bärgningar och 1900-talets eftersökande, tillför mycket till upplevelsen av lämningen. *Resande Mans* förlisning är väl dokumenterad, dels i samtida officiella dokument, dels i en nedtecknad ögonvittnesskildring av Andreas Bjugg, liksom i en 1600-tals krönika. Dessutom finns katastrofen på en tavla, som redogör för förloppet i fyra avsnitt, beskrivna både i text och bild. Tavlans ägs av ättlingar till Bjugg.

Då *Resande Mans* identitet är känd vet vi vilken typ av last fartyget förde när hon gick till botten.

Lasten bestod till stora delar av gåvor avsedda för att underlätta förhandlingarna i Polen. *Resande Man* kan således spegla inte bara besättningens tillvaro på ett mindre örlogsskepp, utan även svensk diplomati och relationen till andra länder under det krigiska 1600-talet.

Sammanfattningsvis gör *Resande Mans* goda läsbarhet i kombination med det välkända förlisningsförloppet, det lättillgängliga läget samt det omfattande arkeologiska fyndmaterialet lämningen till en ovanligt rik historisk-arkeologisk kontext med stort kunskapsvärde för kännedomen om 1600-talet. Ett sekel präglad av konflikter och diplomati över ett Östersjön, som vid tiden för förlisningen närmast var att betrakta som den svenska stormaktens innanhav. Att fartyglämningen utgör en representant för en mindre och inte så väldokumenterad typ av örlogsfartyg är ytterligare en tillgång.

Tillsammans med andra fartyglämningar i Stockholms skärgård lämpar sig *Resande Man* väl för att belysa de speciella bevarandeförhållanden som råder i Östersjön. Lämningen har stor potential att på ett pedagogiskt sätt lyfta fram Östersjöns unika kulturarv för en bredare publik och samtidigt göra det begripligt.

TIDSKONTEXT

När den svenske krigarkungen Karl X hastigt insjuknade och dog i februari 1660, befann sig Sverige i krig med flera länder, bland annat Polen och Ryssland. För att komplicera det hela låg dessa två också i krig med varandra. Successivt under 1660 uppnådde svenskarna fred med de flesta av sina fiender och i april slöts den första riktiga freden med Polen på över 100 år (Seitz & Rosengren 1944:48ff). Vid den svenska höstriksdagen 1660 beslutades att ett antal legationer skulle sändas till utländska makter. Greven och riksrådet Christoph Carl von Schlippenbach fick uppdraget att leda en ambassad till Polen för förhandlingar om ett förbund riktat mot Ryssland.

Efter *Resande Mans* förlisning och Schlippenbachs död organiserades en ny ambassad.

Denna gång under ledning av riksrådet och amiralen Sten Bielke. Andreas Bjugg deltog även denna gång som ambassadsekreterare.

De flesta fartyg på väg från Stockholm använde farleden via Dalarö till Landsort, innan de lämnade den svenska skärgården. Detta var även *Resande Mans* planerade rutt.

Dalarö hade under 1600-talet blivit allt viktigare som Stockholms uthamn, både för örlogsfartyg och som tullstation för handelsfartyg. Dalarö användes av enskilda örlogsfartyg, eskadrar eller hela flottan för utrustande och som allmän samlingsplats. Ibland övervintrade fartygen också på platsen. Landsort, längst söderut i Stockholms skärgård användes ofta som replipunkt för fartyg och flottor på sjötåg (Zettersten 1903:163, 338).

PLANERING

HOTBILDER

Då *Resande Man* ligger relativt grunt och i en ytterskärgrårdsmiljö är hon utsatt för flera hotbilder, framförallt våg- och vindpåverkan. Det råder generellt dyk- och ankringsförbud i området vilket framgår av markeringar i sjökort.

Resande Mans största hot, förutom vådrets makter, är att det är ett lätt dyk. Detta kan leda till otillåten dykning, vilket skulle kunna påverka

vraket på olika sätt. Vrakplatsen läge i ytterskärgården bidrar till hotbilden, då dykning kan ske i princip ostört.

Vid ett eventuellt framtida införlivande i en dykpark, bör en boj för ankring av fartyg anordnas likt de i Dalarö i Haninge kommun, Stockholms län. Detta för att minska risken för ankringsskador.

LAGSKYDD

Lagskyddet för *Resande Man* L2013:7642 (RAÄ Torö 171) är starkt. Hon ligger på svenskt territorialvatten och har status som fornlämning enligt Kultur-

miljölagen (1988:950). Vraket är belagt med totalt dykförbud.

TILLSYN/ÖVERVAKNING

Det finns ingen formell övervakning av *Resande Mans* vrakplats. Vrakplatsen är svårövervakad. När totalt dykförbud råder, och inga regelbundna

besiktningar görs, är det svårt att kontrollera både erosion och andra faktorer som kan påverka lämningen över tid.

BEDÖMNING OCH REKOMMENDATIONER

KULTURHISTORISKT VÄRDE

Resande Man har mycket högt kulturhistoriskt värde. Det beror inte bara på att det är en välbevarad fartygslämning. Vrakets goda läsbarhet i kombination med det genom arkiven välkända förlisningsförloppet, det lättillgängliga dykdjupet samt det omfattande arkeologiska fyndmaterialet gör lämningen

till en ovanligt rik historisk-arkeologisk kontext med stort kunskapsvärde för kännedomen om sin samtid, skeppstyp, livet ombord och svensk storpolitisk historia. Lämningen har stor potential att på ett pedagogiskt sätt lyfta fram Östersjöns unika kulturarv för en bredare publik och göra det begripligt.

BEVARANDEÅTGÄRDER

Fartygslämningen kan få bättre skydd genom övervakning, tillsyn och/eller kontrollerad/reglerad dykning. Systemet med kontrollerad dykning, som inom Dalarö dykpark, har visat sig fungera väldigt bra. Det blir en mer regelbunden kontroll av fartygslämningarnas status samtidigt som eventuella förändringar dokumenteras. Vittnesuppgifter i närtid underlättar även polisens utredningsarbete vid eventuell åverkan.

Ett annat sätt vore att få platsen radarövervakad med larm. Detta skulle göra det möjligt att agera snabbt vid överträdelser. Vetskap om övervakning

kan även fungera i avskräckande syfte.

I Dalarö dykpark har det visat sig att vraken påverkas minimalt av dykning. Även på *Resande Man* skulle detta system med fördel kunna användas för att bevaka förändringar på grund av erosion men också mänsklig påverkan. Platsen skulle även med hjälp av denna vård- och skyddsplan kunna besiktigas av andra dykande myndigheter.

En skyddsbärgning av utvalda föremål bör eventuellt övervägas. Länsstyrelsen beslutar om sådana åtgärder.

FORSKNINGSBEHOV

Resande Man är en av få bevarade representanter för flottans mindre skeppstyper under 1600-talet. Detta gör lämningen intressant för förståelsen av dessa. Lämningen kan även utgöra bakgrund och via arkeologiska fynd belysa storpolitik i form av de gåvor som ambassaden sannolikt medfört ombord. Dessutom kan arkeologiska fynd belysa greven och riksrådet Schlippenbachs personliga utrustning och hur den kan sättas i relation till hans offentliga roll som ambassadör. Förutom detta kan besättningsvillkor på ett mindre örlogsfartyg belysas.

Grundkunskapen om vraklämningen är god och den är relativt väldokumenterad även utifrån samtida arkeologisk praxis, vilket till viss del gäller de föremål som finns på vraket. Det historiska källmaterialet skulle dock behöva gås igenom ytterligare och föremål på vrakplatsen dokumenteras noggrannare. Lämningens sammanlagda potential för fortsatt forskning av olika slag är mycket stor på grund av kontextens rikedom.

REFERENSER

Otryckt källmaterial

Riksantikvarieämbetets fornminnesregister. Fornsök. www.fornsok.se

Riksarkivet

Det odelade kansliet. Rådsprotokoll, Huvudserie, SE/RA/1111/A1/32d (30/9-19/12 1660), bildid: R0001562_00304.

Krigsarkivet

Amiralitetskollegium, kansliet. Serie A 1. Protokoll, äldre nummerserien 1659-1660. Flottans handlingar, Avd B, Sjöexpeditioner 1656-1660, M 1852.

Tryckt källmaterial

Andreas Bjuggs relation i Rabenius, Lasse (2005). *Skärens hemlighet, del 4*. Lucifer förlag, Stockholm.

Christer Horns brev 30/11 1660 i Grisell, Bengt & Randall, Lorelei (2010). Rapport Resande Man appendix II.

C.J. Cruse, intyg 1682 i Grisell, Bengt & Randall, Lorelei (2010). Rapport Resande Man appendix I.

Theatrum Europaeum: 1660:2 - 1665, Teil IX. s. 82-83.

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kilian,_Wolfgang_-_Das_Friedensmahl_des_Kurf%C3%BCrsten_Karl_Gustav_von_der_Pfalz_im_N%C3%BCrnberger_Rathaus.jpeg

Litteratur

Busch, Ulf (1983). Så fann vi Resande Man nu skall hon identifieras! *Marinarkeologisk tidskrift* 3 1983.

Daly, Aoife (2019). *Dendrochronological analysis of ship timbers from Resande Man, a wreck found in the Stockholm archipelago*.

Eriksson, Niklas (2012). Bluffade Treileben? *Marinarkeologisk tidskrift* 3 2012.

Eriksson, Niklas, During, Carl, Holmlund, Joakim, Rönnby, Johan, Sjöblom, Ingvar, & Ågren, Mikael (2013). *Resande mannen (1660), Marinarkeologisk rapport 2012*. Södertörn arkeologiska rapporter och studier, Huddinge.

Eriksson, Niklas (2013) Resande mannen- ett vrak med potential. *Marinarkeologisk tidskrift* 3 2013.

Franzén, Anders (1977). HMS Resande Man. *Tidskrift i sjöväsendet* 140:2, s. 96-103.

Glete, Jan (2010). *Swedish naval administration, 1521-1721: resource flows and organisational capabilities*. Leiden: Brill.

Grisell, Bengt & Randall, Lorelei (2010). *Rapport Resande Man*. Kungliga Tekniska Högskolan. Stockholm.

Hansson, Jim & Höglund, Patrik (2012). Besiktningsrapport Resande Man. Otryckt PM, Statens Maritima Museer.

Hafström, Georg (1958). Äldre tiders bärgningsarbeten vid vraket av skeppet Wasa. *Tidskrift i sjöväsendet*, nr 10, 1958, s. 771-851. Karlskrona.

Rabenius, Lasse (2006). *Var förliste Resande Man? En granskning av de historiska dokumenten*. Stockholm: Lucifer förlag, 2006. Publicerad på internet: (2012-06-06). <http://goto.glocalnet.net/lasse.rabenius/ResandeMan.pdf>.

Seitz, Heribert & Rosengren, Erik (1944). *Huvuddragen av Sveriges freder och fördrag 1524-1905: kortfattad sammanställning*. Stockholm: Rabén & Sjögren.

Tydén-Jordan, Astrid (red.) (1997). *Silverskatter från Kreml: svenska regenters gåvor till tsaren under stormaktstiden : utställning, Livrustkammaren, Stockholm 4.6 1997-7.9 1997 : katalog*. Stockholm: Livrustkammaren.

Zettersten, Axel (1903). *Svenska Flottans historia del 2 1634-1680*. Norrtälje.

Tingström, Bertel (1969). *Swedish coins 1521-1968*. Numismatiska bokförlaget, Stockholm.

Dokumentationsmaterial: Allt dokumentationsmaterial och handlingar i ärendet förvaras hos Statens maritima och transporthistoriska museer.

TEKNISKA OCH ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Statens maritima och transporthistoriska museers diarienummer: 690-2012-51

Landskap: Södermanland

Län: Stockholms län

Kommun: Nynäshamn

Socken: Torö

Lagskydd: Fornlämning, belagd med generellt dykförbud (01FS 2012:39).

Lämningsnummer: L2013:7642

RAÄ-nr: Torö 171

Vattendjup: Cirka 13-16 meter

Uppstick över sjöbotten: Cirka 3-4 meter

Position SWEREF 99 TM (centrumkoordinater): N 6520189, E 667189

Revisionshistorik

Vård- och skyddsplan för fartygslämning kallad

Resande Man, nordost om Landsort, Nynäshamn kommun.

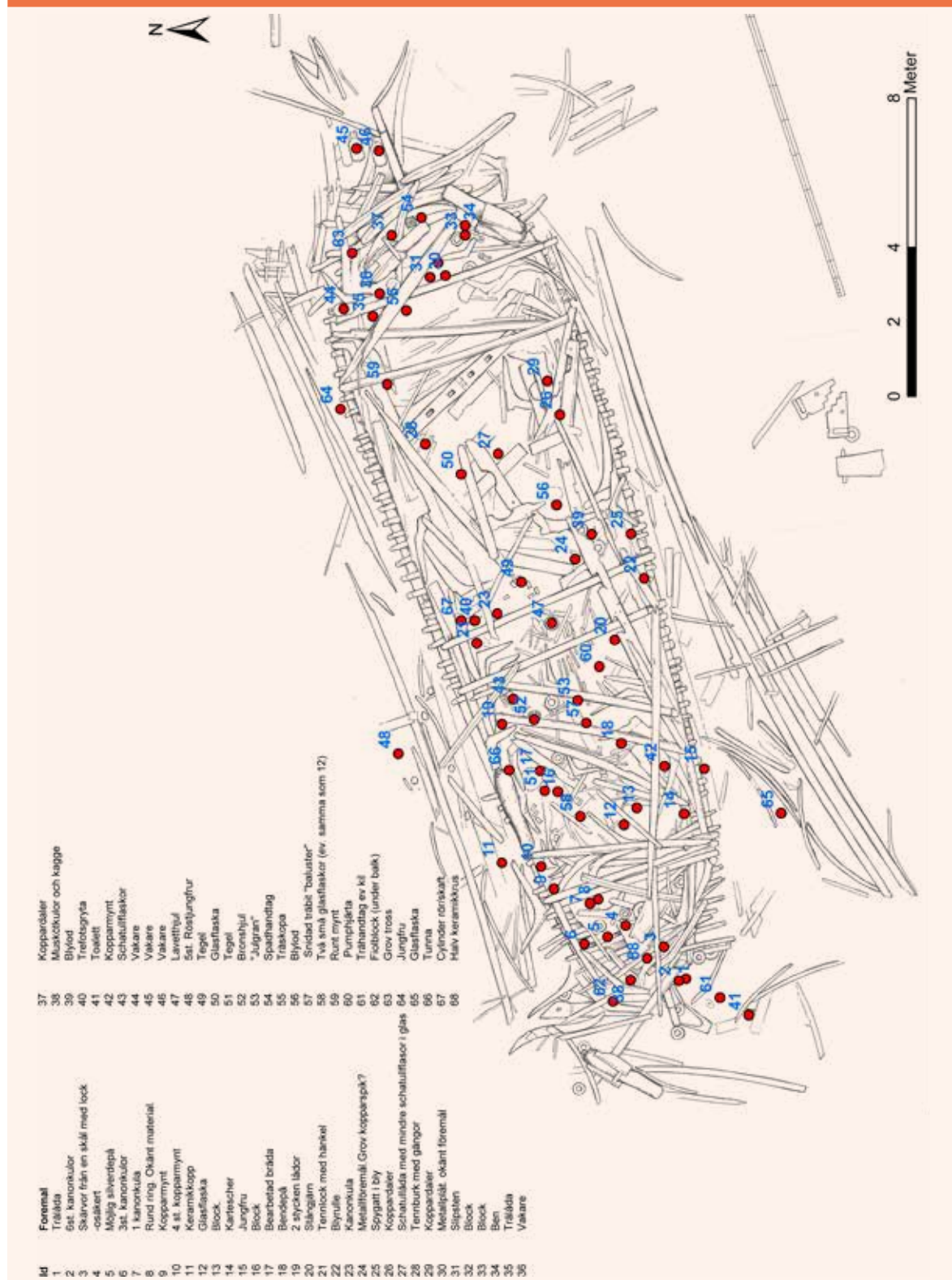
Datum	Händelse	Namn
2019-12-02	Upprättande av	Jim Hansson och Patrik Höglund

BILAGOR

Bilaga 1

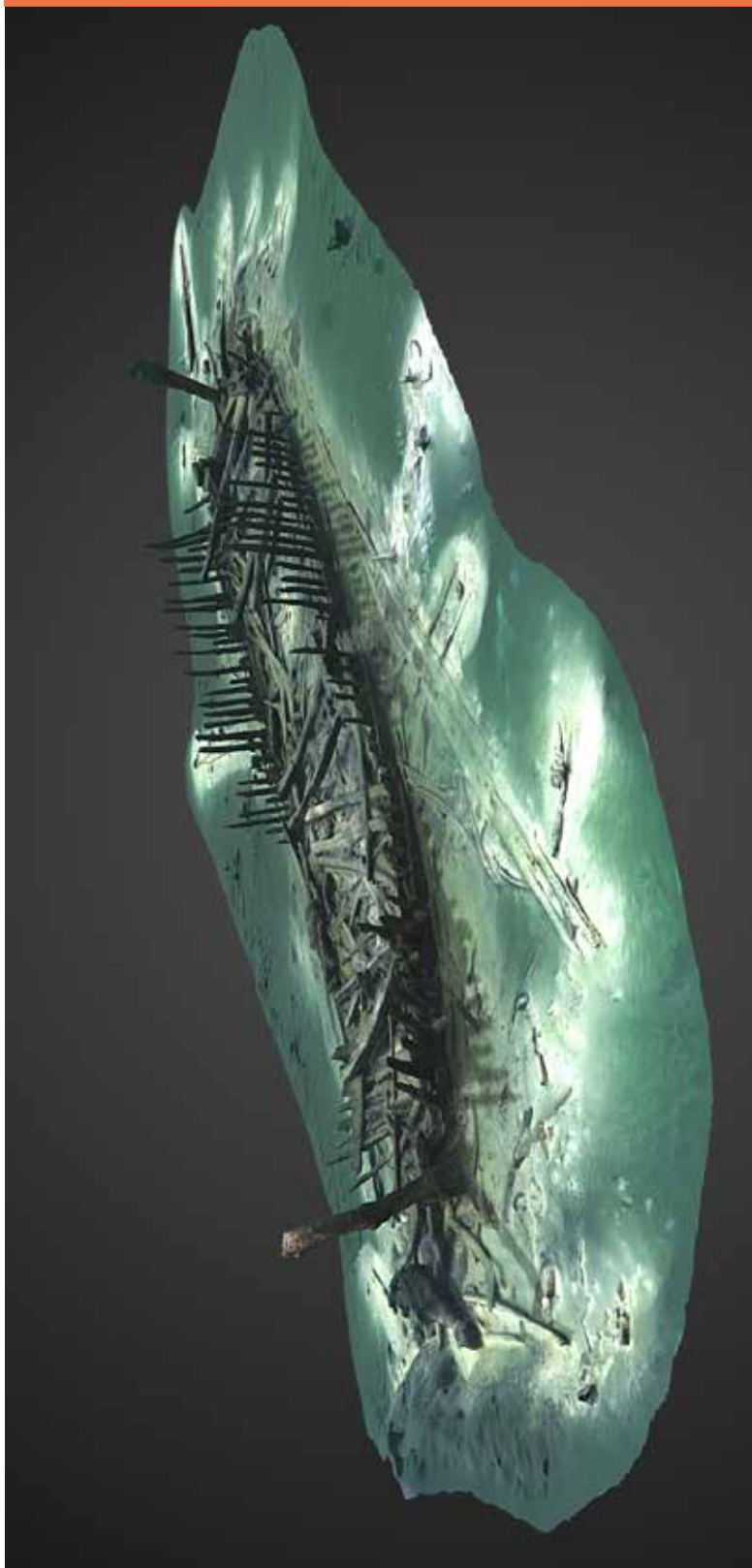
Skiss: Niklas Eriksson, MARIS. Bearbetad av: Jim Hansson och Marco Ali, SMTM

FYNDLÄGEN



Bilaga 2

3D MODELL AV RESANDE MAN. SMTM



Bilaga 3

Skiss: Niklas Eriksson. Bearbetad av: Jim Hansson, SMTM.

FOTOSTATIONER



- 1. Trälåda
- 2. Sex stycken kanonkulor.
- 10. Fyra stycken kopparmynt
- 14. Kartescher
- 21. Tennlock med hänkel
- 27. Schatullåda med mindre schatullflaskor
- 38. Muskötkulor
- 40. Trefotsgröta

- 41. Toalett
- 43. Schatullåda med schatullflaskor
- 48. Fem stycken röstjungfrur
- 50. Glasflaska
- 52. Bronshjul
- 53. Föremål, julgransformigt
- 56. Blylod
- 65. Glasflaska

FOTOSTATION 1 OCH 2



Trälåda samt sex stycken kanonkulor. Foto: Jim Hansson, SMTM, 2016.

FOTOSTATION 10



Fyra stycken kopparmynt. Foto: Jim Hansson, SMTM, 2016.

FOTOSTATION 14



Kartescher. Foto: Jim Hansson, SMTM.

FOTOSTATION 21



Tennlock med hänkel. Foto: Mikael Fredholm, SMTM.

FOTOSTATION 27



Schatullåda med mindre schatulflaskor. Foto: Jim Hansson, SMTM, 2012.

FOTOSTATION 38



Muskötkulor. Foto: Jim Hansson, SMTM, 2018.

FOTOSTATION 40



Trefotsgryta. Foto: Jim Hansson, SMTM, 2016.

FOTOSTATION 41



Toalett. Foto: Jim Hansson, SMTM, 2016.

FOTOSTATION 43 OCH 52



Schatullåda med schatullflaskor. Foto: Jim Hansson, SMTM, 2016.

FOTOSTATION 50



Glasflaska. Foto: Mikael Fredholm, SMTM.

FOTOSTATION 53



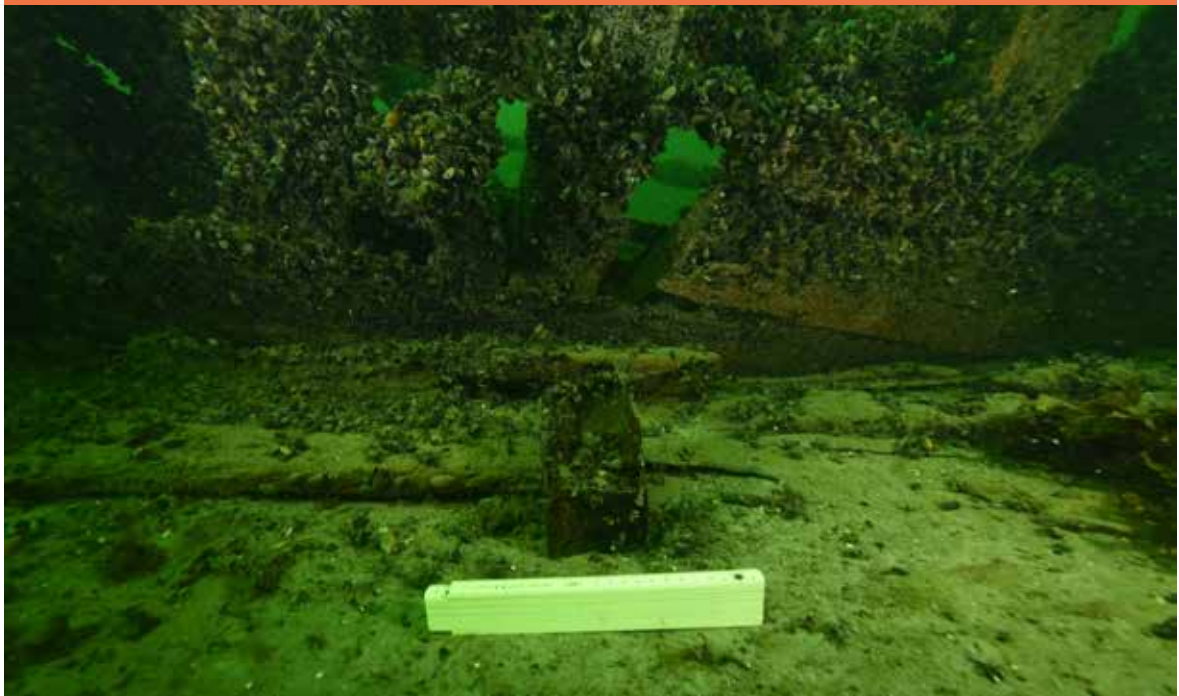
Föremål, julgransformigt. Foto: Jim Hansson, SMTM.

FOTOSTATION 56



Blylod. Foto: Jim Hansson, SMTM.

FOTOSTATION 65



Glasflaska. Foto: Jim Hansson, SMTM.

RESANDE MAN

VÅRD- OCH SKYDDSPLAN

Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) har gjort en vård- och skyddsplan för en fartygslämning identifierad som skeppet Resande Man, L2013:7642 (RAÄ-nr Torö 171), nordost om Landsort, Nynäshamns kommun. Rapporten, som syftar till att beskriva och förklara fartygslämningen och vrakplatsen, är ett dokument som kan komma att revideras i framtiden, dels om nya undersökningar genomförs och därmed ny kunskap finns, men också om förändringar som skadat och därigenom påverkar statusen för fartygslämningen observeras och rapporteras. Rapporten skall även kunna ligga till grund för framtida forskning samt vara ett myndighetsstöd för bevarande och brukande.