

VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2019:16

CASTLEWOOD

FÄLTBESIKTNING OCH KULTURHISTORISK VÄRDERING

L1975:6503/RAÄ 73:013
GOTLANDS KOMMUN
GOTLANDS LÄN



VRAK
MUSEUM OF
WRECKS

MIKAEL FREDHOLM

en del av STATENS MARITIMA OCH TRANSPORTHISTORISKA MUSEER



VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2019:16

CASTLEWOOD

FÄLTBESIKTNING OCH KULTURHISTORISK VÄRDERING

L1975:6503/RAÄ 73:013
GOTLANDS KOMMUN
GOTLANDS LÄN

MIKAEL FREDHOLM

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

P.O. Box 27131
SE102 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 2019:16

Layout: ETC Kommunikation
Omslagsbild: Håkan Altrock akter om den stora ångmaskinen.
(Foto: Mikael Fredholm, SMTM.)

Tryck: Elanders Sverige AB 2019

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.
Sjöfartsverket spridningstillstånd Dnr. 19-04127.

INNEHÅLL

Sammanfattning	6
Bakgrund	8
Syfte och metod	9
Historisk bakgrund	10
Ångsjöfarten i Sverige, världen och på Östersjön	10
Castlewood (RAÄ 73:013)	10
Tidigare undersökningar och dykningar	13
Genomförande	14
Resultat av fältbesiktningen	15
Kulturhistorisk värdering	25
Castlewood	28
Diskussion	30
Referenser	31
Tekniska och administrativa uppgifter	33

SAMMANFATTNING

När kulturmiljölagen ändrades år 2014 förlorade många fartygslämningar sin fornlämningsstatus. Enligt den tidigare kulturmiljölagen blev en fartygslämning automatiskt fornlämning när det gått 100 år från förlisningsdagen.

Den nya lagen innebär istället att en lämning blir fornlämning om förlisningen bedöms ha ägt rum innan år 1850. Men i den nya lagen finns det dock möjlighet att lagskydda en fartygslämning som förlist efter 1850 om vissa riktlinjer är uppfyllda.

Länsstyrelsen Gotlands län har under 2017 gått igenom samtliga de fornlämningar på Gotland som bedömdes som fornlämning innan 2014 års ändring av 2 kap. kulturmiljölagen (1988:950). I avslutning till detta har även en byråmässig värdering gjorts där ett antal fartygslämningar valts ut som kan komma att klassas som fornlämning.

Flera fartygslämningar som sedan lagändringen år 2014 mist sin status som fornlämning har Länsstyrelsen på Gotland ansett vara lämpliga för fortsatt arbete inför eventuell fornlämningsförklaring. Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) har nu på uppdrag av länsstyrelsen utfört en fältbesiktning och kulturhistorisk värdering av fartygslämningen RAÄ 73:013 (Castlewood).

Castlewood är en fartygslämning, som kan illustrera hur det under andra halvan av 1800-talet blev allt vanligare att exportera spannmål på Östersjön med ångfartyg när fraktkostnaderna sjönk. Det är en representant för den skeppstekniska utvecklingen efter år 1850, då ångdrivna fartyg byggda av nya material, som järn och stål, långsamt kom att ta över mycket av transportererna från segelskeppen.

Castlewood är bevarad i sina fulla längd (85 meter), med den stora maskinen i mitten samt relativt välbevarade för- och akterpartier. Dock har stora delar av de övre skrovsidorna och

däcket brutits sönder, med följderna att skrovsidor nu delvis ligger platt på sidan av vraket eller inuti vraket.

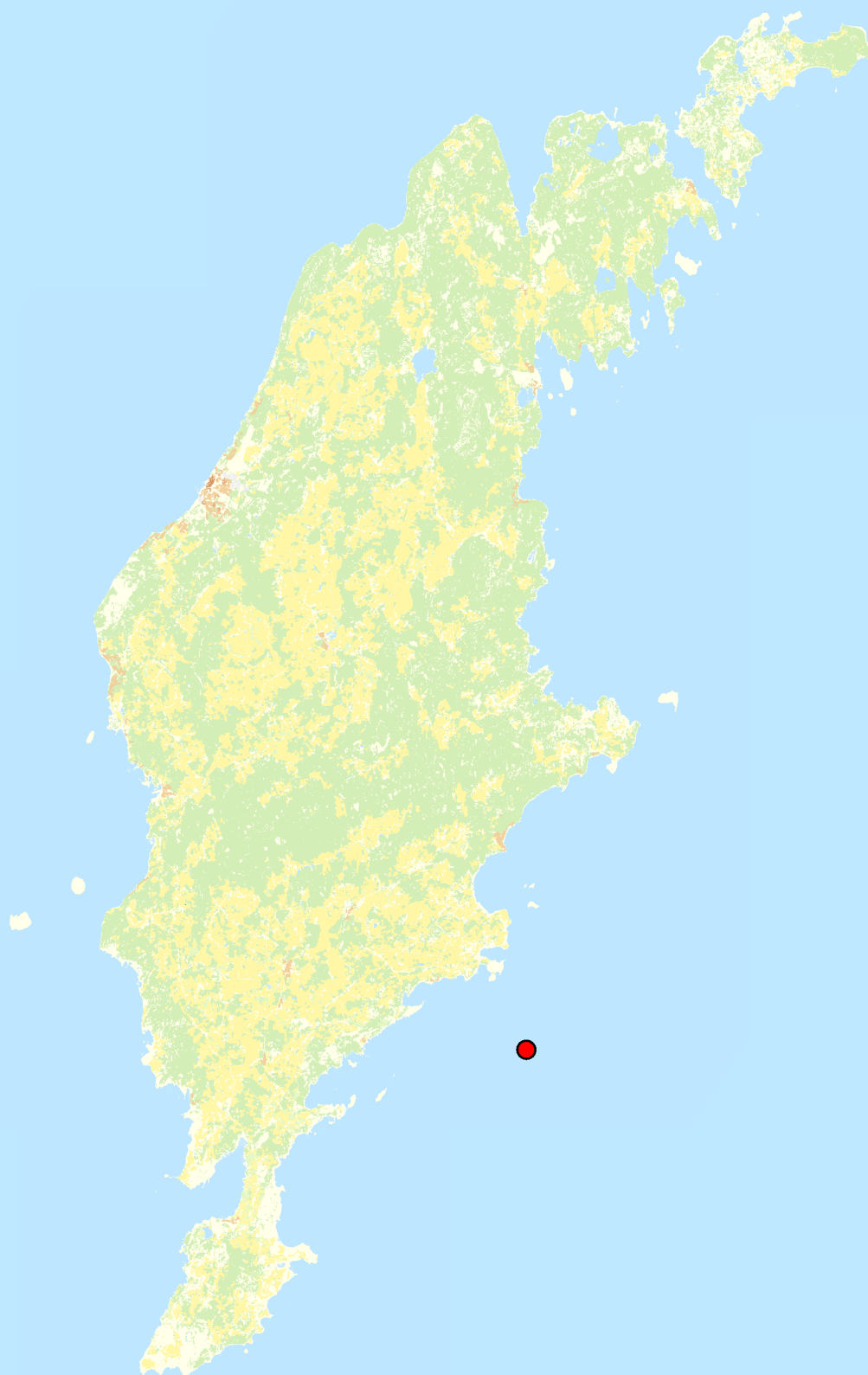
Bedömningen är att det finns många detaljer på fartygslämningen kvar att undersöka, även om den begränsade tiden för denna besiktning gjorde att SMTM inte hade möjlighet att detaljstudera hela fartygslämningen. Delar från fartyget, främst mindre detaljer, skall enligt uppgift vara bärgade av dykare. Dykare ska också ha bärgat skeppsapoteket, porslin, mässingsventiler samt mässingsskyltar från maskinrummet.

Fartygslämningen representerar en relativt sett vanlig typ av ångfartyg under slutet av 1800-talet. Ångfarten var ett av de största tekniska framstegen inom sjöfartens historia, då man uppfann ett nytt framdrivningsmedel och dessutom kunde bygga skepp i järn och stål vilket var en stor förändring i sjöfarten.

Många fartygslämningar från industrialismen förlorade sitt skydd som fornlämning i och med den nya kulturminneslagen. Endast ett fåtal fartygslämningar från denna epok är återfunna, dokumenterade och bevarade i svenska vatten. Detta gäller inte minst runt Gotland där kusterna är utsatta för vågor, vindar och trålning. Castlewood utgör därför en viktig pusselbit till sjöfarten under industrialismen, som är en central del av vår moderna historia.

SMTM bedömer att fartygslämningen har ett högt upplevelsevärde liksom ett högt kulturhistoriskt värde.

FIGUR 1. Karta över Gotland och fartygslämningen RAÄ 73:013 (Castlewood). Utsnitt ur GSD Terrängkartan, Lantmäteriet, licensierad CC0, bearbetat av Håkan Thorén och Mikael Fredholm, Statens maritima och transporthistoriska museer. Skala 1:600 000.



0 5 10 20
Kilometer

● RAÄ 73:013 Castlewood

BAKGRUND

Länsstyrelsen Gotlands län har under 2017 gått igenom samtliga de fornlämningar som bedömdes som fornlämning innan 2014 års ändring av Kulturmiljölagen. När lagen ändrades år 2014 förlorade många fartygslämningar sin fornlämningsstatus. Enligt den tidigare kulturmiljölagen blev en fartygslämning fornlämningsförklarad när det gått 100 år från den dagen det förliste. Enligt den nya lagen är en fartygslämning en fornlämning om förlisningen bedöms ha ägt rum innan år 1850. I den nya lagen finns det dock möjligheter att lagskydda en fartygslämning som förlist efter 1850 om vissa riktlinjer är uppfyllda.

Länsstyrelsen Gotland fornlämningsförklarade under 2018 två fartygslämningar (*Vulcan* och *Princess*) efter Statens maritima och transporthisto-

riska museers (SMTM) fältbesiktning och kulturhistoriska värdering av dessa fartygslämningar (Fredholm 2018).

Castlewood (RAÄ 73:013) är en av flera fartygslämningar som mist sin status som fornlämning och som Länsstyrelsen på Gotland redan 2018 bedömde vara lämplig för fortsatt arbete med hänsyn till de kulturhistoriska värdena. I år avser länsstyrelsen att fornlämningsförklara fartygslämningen L1975:6503 (RAÄ-nr 73:013) *Castlewood*, som förliste 1879 med en last av spannmål.

Med anledning av detta har SMTM fått i uppdrag av Länsstyrelsen Gotlands län att utföra en fältbesiktning och kulturhistorisk värdering av *Castlewood*.

SYFTE OCH METOD

Syftet med fältbesiktningen och den kulturhistoriska värderingen var att ta fram ett underlag till Länsstyrelsen inför eventuell fornlämningsförklaring. Fartyglämningen skulle besiktigas, den geografiska positionen skulle säkerställas, och fartyglämningens skick skulle bedömas med hänsyn till bevarandegrad och upplevelsevärde. Fartygets kulturhistoriska värden skulle också identifieras och beskrivas.

Besiktningen skulle ge ett underlag till Länsstyrelsen, så att en bedömning kan göras av:

- Fartyglämningens upplevelsevärden – Länsstyrelsen ska vid fornlämningsförklaring kunna bedöma det kulturhistoriska värdet utifrån lämningens potential att utvinna eller förmedla kunskap om lämningen och dess kulturhistoriska sammanhang.
- Fartygets historia – Fartyget i arkiven och kort om fartygstypens historia.
- Fartyglämningens kulturhistoriska värden – Länsstyrelsen ska vid en fornlämningsförklaring kunna argumentera för fartyglämningens kulturhistoriska värden. Det ska finnas en funktionell, tidsmässig och rumslig avgränsning av fartygets kulturhistoriska sammanhang.

Resultaten redovisas i denna rapport där fartygets skick och dess historia beskrivs och där det kulturhistoriska värdet beskrivs.

Metod

Fältarbetet

1. Fartyglämningen positionerades, samt karterades med multibeam och ROV av Kustbevakningen 2018, liksom med multibeam av SGU. Denna data användes i det aktuella uppdraget för dykplanering, positionering liksom för tolkning och beskrivning av *Castlewood*.
2. SMTM:s dykande arkeologer dykbesiktigade fartyglämningen, dokumenterade den med foto/film och gjorde en beskrivning av lämningens status och bevarandegrad.

Arkiv

3. Sökningar i arkiv om fartygets historia och fartygstypens historia gjordes inom uppdraget.

Rapport

4. Länsstyrelsen får denna rapport där fartyglämningens upplevelsevärde och kulturhistoriska värden är bedömda och där de avsnitt som Länsstyrelsen efterfrågat i förfrågningsunderlaget ingår.

HISTORISK BAKGRUND

ÅNGSJÖFARTEN I SVERIGE, VÄRLDEN OCH PÅ ÖSTERSJÖN

Den svenska ångbåtens historia brukar anses ha börjat med Samuel Owens skepp ”Witch of Stockholm”, som stod klar 1816. Ångfartygen var till en början inte anpassade för sjöfart på öppet hav och i dåligt väder, utan gick främst i insjö- och kustsjöfart. Det berodde mycket på att maskinerna var stora bränsleförbrukare samt att skeppen oftast var försedda med skovelhjul, vilket inte lämpade sig så bra för öppen sjö (Persson 1984:9).

Under första halvan av 1800-talet kunde segelfartygen konkurrera framgångsrikt med ångfartygen, men under 1870-talet när ångfartygen kunde byggas mer avancerade och billigare tog ångfartygen över allt mer av frakterna från segelfartygen. När man under andra hälften av 1800-talet började gå över till järnskrov och senare allt mer till skrov av stål, fick man tåligare fartyg, som kunde klara grundstötningar bättre och även gå bättre genom is. Fartygen i stål blev mer vridstyva och kunde då byggas smalare, längre och blev mindre vindkänsliga. Dessa smidigare skrov möjliggjorde att fartygen med tiden kunde gå i högre fart (Olsson 1996:15).

Under 1860-talet uppnåddes kulmen för antalet seglande fartyg i världen. År 1869 togs ett viktigt steg mot ångfartygens dominans på världshaven, då Suezkanalen öppnades. Kanalen fick en indirekt betydelse för ångsjöfarten i och med den nedgång kanalens byggande fick för segelfartygen. Resvägen till Indien och östra Asien förkortades med en tredjedel för de fartyg som kunde gå igenom

kanalen, men de seglande fartygen hade en längre resväg i och med att de seglade runt Afrika, vilket gav ångfartygen en stor fördel. Förutom den viktiga innovationen och utvecklingen av propellern under denna tid var en annan betydelsefull innovation också den så kallade compound-ångmaskinen i stål. I compound-ångmaskinen expanderade ånga i två, eller flera, kammare starka nog att hålla superhet ånga vid ett högt tryck. De var mer bränsleekonomiska, pålitligare och man kunde således öka lasterna och gå på längre träder ute till havs (Historic England 2012:9f).

Sedan medeltiden har det fraktats spannmål från Östersjöområdet till Västeuropa. Under 1800-talet kom England att bli den största importören av vete från Östersjöregionen. År 1845 gick 75 % av veteexporten till England. Under slutet av 1800-talet blev råg åter vanligare i transportererna, vilket berodde på att de billigare sädesslagen kunde exporteras med vinst när fraktkostnaderna sjönk. Vid första världskriget hade råg, havre och korn passerat vete i kvantitet (Andersson & Ljungberg 2014:3ff).

Under andra halvan av 1800-talet kom ångfartyg byggda i järn att göra att fraktkostnaderna sjönk dramatiskt. Teknikskiftet med järn- och senare stålångfartyg under andra halvan av 1800-talet är centrala för vår förståelse för den industriella revolutionen, omvandlingen och moderniseringen av den västerländska ekonomin som skedde under 1800-talet (Harley 1988:851ff).

CASTLEWOOD (RAÄ 73:013)

Samma år som *Castlewood* byggdes, år 1878 bildade Ralph Chapman och Thomas Robsson Miller ett redarpartnerskap, som tog över *Castlewood* i juli 1878, när det var sjösatt. *Castlewood* fick en mycket kort karriär, där hennes jungfruresa gick från Tyne

(Newcastle) till New York med kol. Tanken var också att hon skulle gå på en trad till Medelhavet, Svarta havet och genom Suezkanalen till Indien, men hon sjönk redan i november 1879 vid Gotland innan något av detta förverkligats (Shipping).

Förlisningen

Ångaren *Castlewood* var lastad med spannmål (22,000 tunnor råg och 4000 tunnor linfrö) på väg från Kronstadt, Sankt Petersburg, i Ryssland till Rotterdam i Holland, när hon hösten 1879 i en nordostlig storm och snötjocka gick på Laus holmar, där fartyget sprang läck. Fartyget kom loss, men drev sedan söderut och sjönk den 15 november 1879. Hela besättningen räddade sig i livbåtarna in till den gotländska kusten. Den 15 december 1879 hölls en auktion i Ronehamn på två stycken livbåtar från vraket (FMIS).

Varvet i Newcastle upon Tyne, England

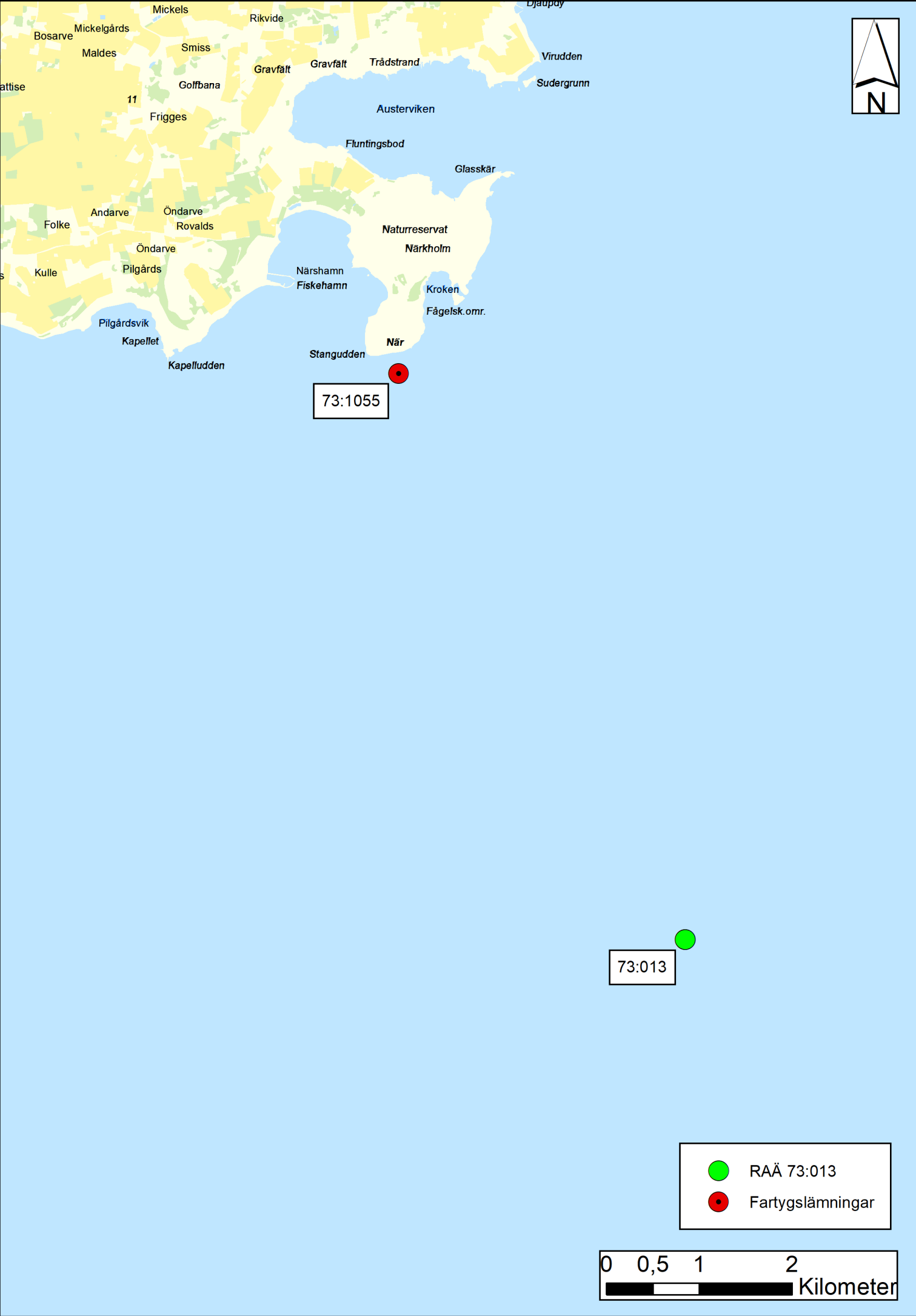
Castlewood byggdes av Andrew Leslie & Co i Hebburn, Newcastle upon Tyne, England. Där fanns flera skeppsvarv under 1800-talet. *Castlewood* hade byggnadsnummer 187 av de 257 fartyg, som byggdes under åren 1854–1885.

Andrew Leslie (1818–1894) var född på Shetland och fick erfarenhet av skeppsbyggnad i Aberdeen. Han startade varvet Hebburn Shipyard, som blev ett företag med gott renommé inom skeppsbyggnad och marin teknik. Leslie rekryterade många arbetare från nordöstra Skottland och flera familjer stannade i tjänst under lång tid. Området vid Hebburn Quay fick därför smeknamnet *Little Aberdeen*. Det blev som ett eget samhälle med 400 hus byggda av Leslie, nära skeppsvarvet.

Andrew Leslie gick i pension 1884. Hans yngre partner Arthur Coote (gift med Leslie's adopterade dotter) skapade snabbt ett samarbete med en lokomotiv- och marinmotorbyggare, R & W Hawthorn of Newcastle. Andrew Leslie dog i sitt hem Cox-lodge Hall, Gosforth 1894. Hans begravningsprocession till Newcastle Central Station var en stor händelse med hundratals människor som gick för att se honom "vänta" på ett tåg till Edinburgh för att begravas på familjens tomt på Leith Cemetery (Tynebuiltships).

TABELL 1. Fakta om *Castlewood* (Ur FMIS, wrecksite.eu och Tynebuiltship). Chapman & Millers rederiflagga från wrecksite.eu.

Fakta	Castlewood		
Material	Järn		
Framdrivning/Maskin	Ångmaskin, compound	2 cyl, 200 hk	1 propeller
Maskinbyggare	Black, Hawthorn & Co		
Reg. Nr	79628		
Längd/Bredd	85x10,6 meter		
Netto/bruttotonnage	1228/1896		
Redare	Chapman & Miller, Newcastle upon Tyne		
Hemort	London, England		
Byggort	Newcastle		
Varv	Hebburn		
Byggare	Andrew Leslie & Co		
Sjösatt	1878–07–16		
Förlist	1879–11–15		



73:1055

73:013

- RAÄ 73:013
- Fartygslämningar

0 0,5 1 2
Kilometer

TIDIGARE UNDERSÖKNINGAR OCH DYKNINGAR

Dykningar och vrakplundringar 1996–1997

Fartygslämningen *Castlewood* rapporterades in till Sjöhistoriska museet år 1996 av Dykhuset Gotland och sades då vara skrovhelt med många detaljer bevarade (FMIS).

Sommaren 1996 började ett dykcenter på Gotland köra dykutfärder till *Castlewood*. Senare skall även andra dykare ha blivit intresserade av vraket och börjat dyka där. Myndigheterna fick därefter in en anmälan om vrakplundring. Det genomfördes en polisundersökning, som lades 1997 ner i brist på bevis (Svenson 1997:12f).

År 1996 anmälde en tjänsteman från Kustbevakningen misstanke om vrakplundring och brott mot kulturminneslagen gällande *Castlewood*. Länsstyrelsen överlämnade en anmälan om brott mot kulturminneslagen till Åklagarmyndigheten för eventuell åtgärd. Det skall ha baserats på uppgifter från flera oberoende källor, som gjorde gällande att dykare bärgat skeppsapoteket, porslin, mässingsventiler samt mässingsskyltar från maskinrummet. Alla utpekade nekade dock till brott. Kustbevakningen ombads att dokumentera vraket. Utifrån deras material kunde konstateras att brytmärken var synliga vid en ventil samt att flera jungfrur saknades på styrbords sida. Hos en av de utpekade vrakplundrarerna påträffade man porslin från vraket. (FMIS).

Castlewood som dykmål

I en informationsskrift (troligen från 1996–1997) om flera skeppsvrak från Dykhuset Gotland beskrivs *Castlewood* som ett mycket helt vrak med många detaljer att se (SMA 731:6).

En dykplatsbeskrivning för *Castlewood* finns upplagd på "dykcommunityn" Dykarna.nu. Dykare på forumet anger att vraket ska vara ganska förstört, men att en hel del fina detaljer är bevarade. 2001–2002 skall ratt och kompass ha funnits kvar, men 2009 sägs dessa föremål vara borta (Dykarna.nu).

Det sammanlagda intrycket SMTM får av tidigare dykbeskrivningar är att fartygslämningen var mycket hel och med många orörda föremål när det började dykas där mer regelbundet i slutet av 1990-talet, men att det med tiden plockats upp föremål från *Castlewood*, som under de senaste åren också fallit ihop.

Tidigare undersökningar

Inga arkeologiska undersökningar har tidigare utförts på fartygslämningen.

Kustbevakningens undersökning 2018

Kustbevakningen (KBV) har sjömätt fartygslämningen med multibeam och besiktigt den med ROV. Vraket beskrivs som uppbrutet och inte skrovhelt. Det hittades under ROV-undersökningen en trål, som bedömdes vara ganska ny. Vidare såg man skador på vraket som bedömdes kunna ha uppkommit i samband med försök att få loss trålen. Bedömningen var att flertalet delar på fartyget ligger i "rätt" förhållande till varandra. Däremot säger KBV att fartygslämningen har fallit ihop och stora delar av vraket ligger i en hög där skrovsidorna har fallit ut.

FIGUR 2. Karta över området vid *Castlewoods* förlisningsplats (RAÄ 73:013). Utsnitt ur GSD Terrängkartan, Lantmäteriet, licensierad CC0, bearbetat av Håkan Thorén och Mikael Fredholm, Statens maritima och transport-historiska museer.

GENOMFÖRANDE

Den nu aktuella fältbesiktningen och kulturhistoriska värderingen genomfördes som följer:

1. SMTM:s arkeologer dykbesiktigade fartygslämningen och dokumenterade den med foto och film. Utifrån detta gjordes en beskrivning

av lämningens status och bevarandegrad. Viss mättagning gjordes även utifrån multibeambilder från SGU och Kustbevakningen.

2. Sökningar i arkiv om fartygens historia och fartygstypernas historia har utförts som del av uppdraget.

RESULTAT AV FÄLTBESIKTNINGEN

Castlewood är bevarad i full längd, med den stora maskinen i mitten av fartyglämningen, samt relativt välbevarade delar av för- och akterpartier. Delvis står spant med skrovplåtar upp till ett par meter över botten, men då har de övre delarna av spanten knäckts av, vilket resulterat i att övre delarna av spant, däck och skrovsidor har fallit ut eller in i vraket.

Den ursprungliga bredden på fartyget skall ha varit cirka 10 meter, men nu när skrovet är utfallet så är bredden på vrakområdet dryga 20 meter. Den ursprungliga längden var 85 meter och nu är vrakområdets längd ungefär det samma.

Bedömningen är att *Castlewood* ligger med lätt slagsida åt babord, på vilken sida även den lösa styrhytten (eller däckshuset) ligger. Fartyglämningen ligger i stort sett i nord-sydlig riktning, med fören i söder och aktern i norr.

Mellan maskinen och aktern ligger ett spel, massor av skeppsdelar i järn och trä, de senare troligen rester av däck och överbyggnader, samt flera oidentifierade detaljer.

Akterstävén finns kvar, med hjärtstocken (fig. 4, axel som rodret är monterat på) bevarad, men akterstävén (fig. 3) har fallit fram i vraket, troligen på grund av att skrovsidorna delvis har kollapsat, så att skrovet som helhet inte hålls ihop.

På botten bakom aktern ligger en trasig porslinstillrik (fig. 5–6). Det är det enda föremål/lösfynd som påträffades vid denna dykbesiktning. Det är förmodligen så att de flesta synliga och hela föremål har bärgats av dykare genom åren.

Spanten och skrovplåtarna på styrbords sida mellan aktern och maskinen ger ett typexempel på hur mycket som står kvar av skrovet (fig. 7). Spanten sticker upp en till två meter över botten, men har brutits av och lösa skrovplåtar ligger på sidan tillsammans med träplank, som troligen är rester av däck och överbyggnader.

I mitten av fartyglämningen står den stora tvåcylindriga compoundmaskinen, med sina två ång-

pannor och två cylindrar tydligt urskiljbara (fig. 8). Detta maskinkomplex är välbevarat. Det går att se flera olika rör på maskinen, liksom de två rökgångarna/skorstenarna (fig. 9), som troligen har gått ihop i en skorsten ovan däck. De två ångpannorna och maskinen bedöms ha en höjd av omkring fyra meter över resten av vraklämningen. Akter om den stora tvåcylindriga compoundmaskinen syns rester av propelleraxel, svänghjul samt olika spel som har rasat ihop. Mellan aktern och mitten av styrbordssidan finns en del tamp, som troligen är rester av en trål, möjligen rester av samma trål som sitter fast i fören.

Mellan ångmaskinen och fören finns förutom mycket skeppsdetaljer bland annat ett spel, pollare och andra skeppsdetaljer (fig. 12–13). Skrovet (fig. 14) är i liknande skick som akterut och på babords sida ligger troligen rester av den översta delen av styrhytten/däckshus (fig. 15). Då *Castlewood* bedöms luta lite åt babord är det rimligt att anta att styrhytten ramlat ner på samma sida.

Förstävén är relativt välbevarad, trots att en trål sitter fast i fören (fig. 16). Trålröster finns även på både styrbords- och babords sida nära fören. Trålröster sitter också på vissa ställen inkilade mellan skrovplåtarna. Detta kan vara en bidragande faktor till att *Castlewood* har rasat ihop de senaste åren.

Bedömningen är att det finns många detaljer och föremål på fartyglämningen kvar att upptäcka och undersöka, men den begränsade tiden för denna besiktning gjorde att SMTM inte hade möjlighet att detaljstudera hela fartyglämningen. Delar från fartyget, främst mindre detaljer skall vara bärgade av dykare. Dykare skall som sagt enligt uppgift ha bärgat skeppsapoteket, porslin, mässingsventiler samt mässingsskyltar från maskinrummet.

SMTM bedömer efter dykbesiktningen att fartyglämningen trots detta har ett högt upplevelsevärde och ett högt kulturhistoriskt värde, vilket beskrivs mer utförligt senare i rapporten.



FIGUR 3. Aktern sedd från styrbords sida. Foto: Mikael Fredholm, SMTM.



FIGUR 4. Akterstäven, sedd utifrån styrbords sida med hjärtstocken synlig nere till höger i bild. Foto: Mikael Fredholm, SMTM.



FIGUR 5. Akterstäven inifrån vraket, med en porslinsallrik (t.h.) synlig på botten akter om vraket. Foto: Mikael Fredholm, SMTM.



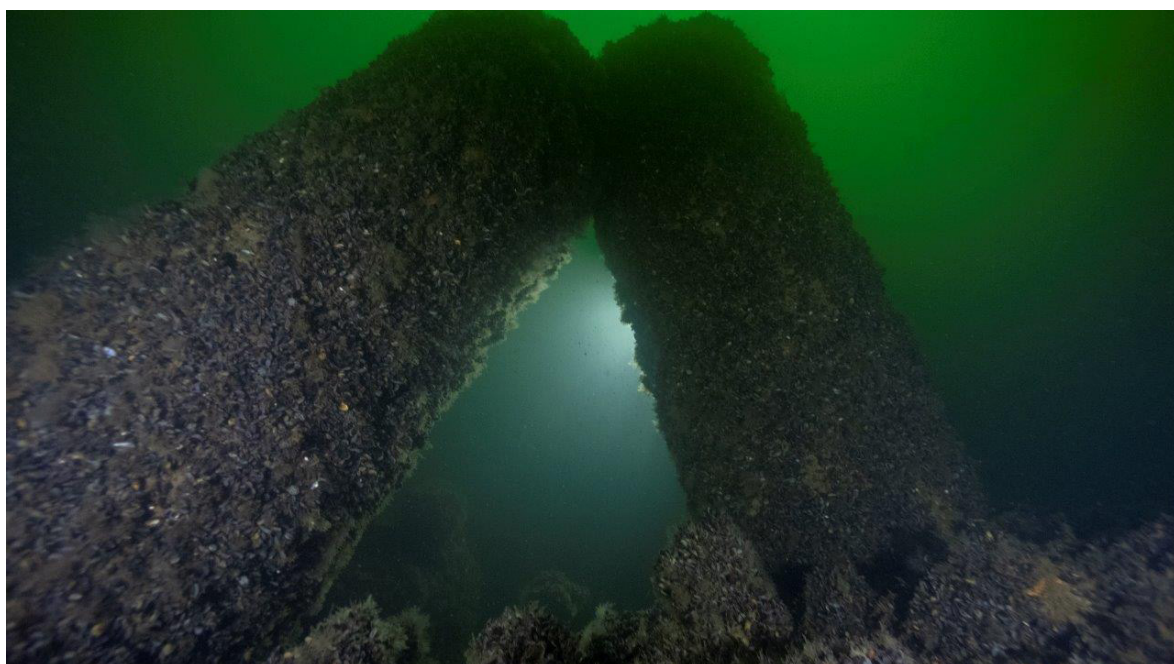
FIGUR 6. Porslinsallrik på botten bakom aktern. Foto: Mikael Fredholm, SMTM.



FIGUR 7. Spant på styrbords sida mellan akter och maskinen. Här syns tydligt utfallna skrovplåtar och träplank. Foto: Mikael Fredholm, SMTM.



FIGUR 8. Ångpannan från babords sida sett. Foto: Jim Hansson, SMTM.



FIGUR 9. Två rökgångar (skorstenar, ovanpå ångpannorna), som ursprungligen bör ha gått ihop i en skorsten på fartyget. Foto: Jim Hansson, SMTM.



FIGUR 10. Maskinen sedd akterifrån. Foto: Mikael Fredholm, SMTM.



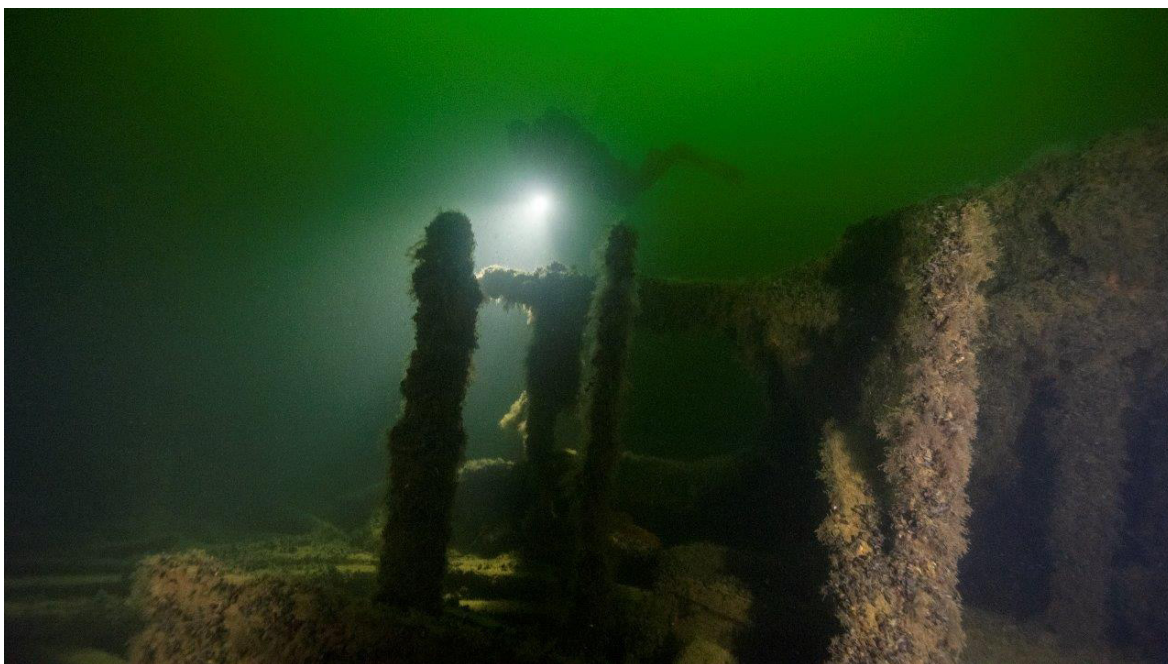
FIGUR 11. De två cylindertopparna på maskinen. Foto: Mikael Fredholm, SMTM.



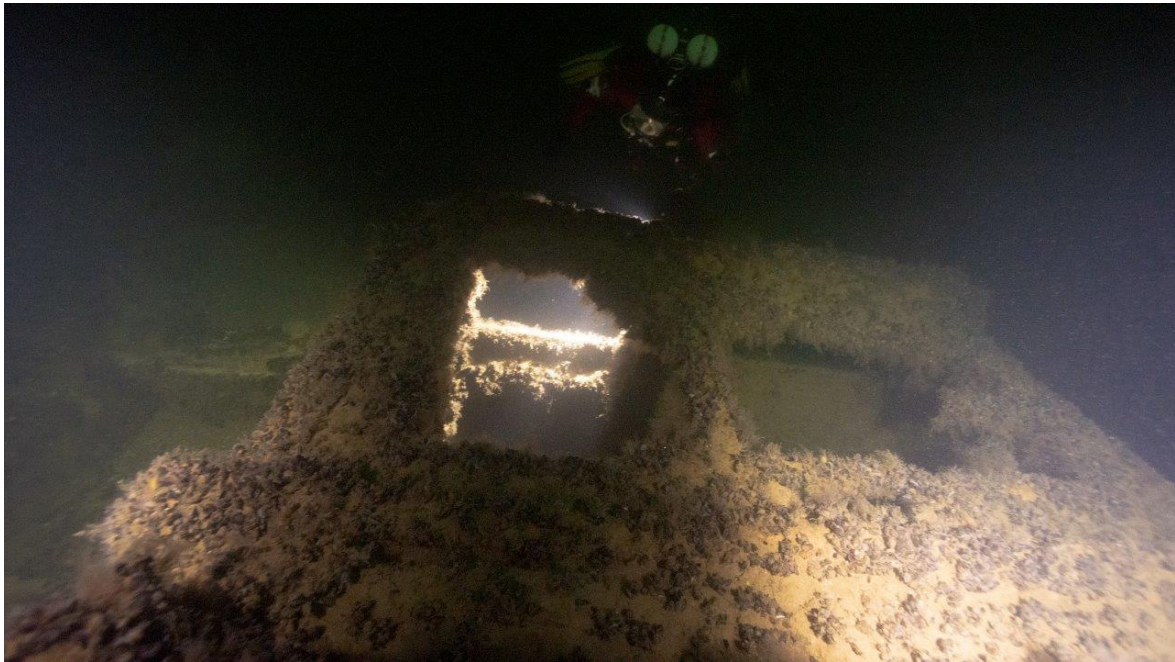
FIGUR 12. Spel, förom ångpannorna. Foto: Jim Hansson, SMTM.



FIGUR 13. Pollare, träplank, troligen rester av däck och andra detaljer, för om ångpannan. Foto: Jim Hansson, SMTM.



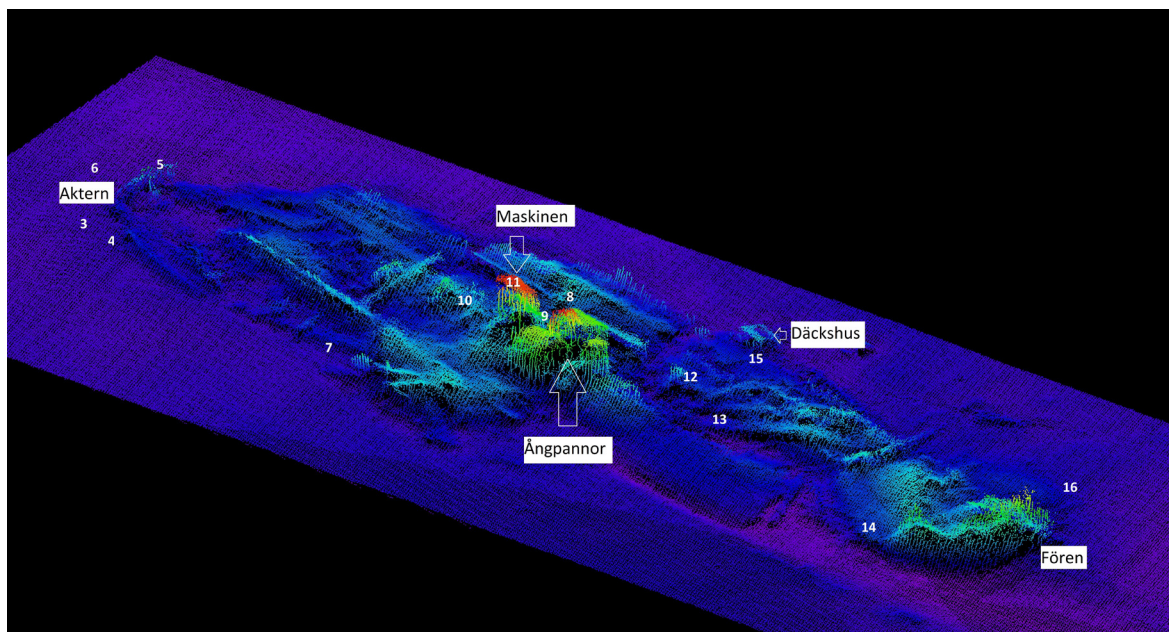
FIGUR 14. Skrovkonstruktion och pollare, för om ångpannorna, på styrbords sida. Foto: Jim Hansson, SMTM.



FIGUR 15. Bild på den lösa förmodade styrhytten, eller eventuellt däckshus på babords sida. Foto: Jim Hansson, SMTM.



FIGUR 16. Förstäven med trål. Foto: Jim Hansson, SMTM.



FIGUR 17. Multibeam över *Castlewood*, med ångpannor och maskin tydliga i mitten av fartygslämningen. Högsta punkten, cirka 22 meter (i rött), är på maskin och ångpannor. Bottendjupet runtomkring fartygslämningen är cirka 28 meter. Numreringen (fig.nr) i bilden korresponderar med bilderna i rapporten. Multibeam från SGU, bearbetad av Mikael Fredholm, SMTM © SGU.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Fornlämningsförklaring

När kulturmiljölagen ändrades år 2014 förlorade många fartygslämningar sin fornlämningsstatus. Enligt den tidigare kulturmiljölagen blev en fartygslämning automatiskt fornlämningsförklarad när det gått 100 år från den dagen det förliste. Den nya lagen säger istället att en lämning är fornlämning om förloppet kan bedömas ha ägt rum innan år 1850. I den nya, nu gällande lagen finns det möjligheter att lagskydda en fartygslämning som förlist efter 1850 om vissa riktlinjer är uppfyllda. Riksantikvarieämbetet har tagit fram riktlinjer för hur man kan fornminnesförklara ett skepp som förlist efter 1850 (Riksantikvarieämbetet 2014). Det krävs att det finns en viss information för att kunna fornminnesförklara en fartygslämning:

- Position. En känd position måste finnas.
- Fysiskt informationsinnehåll. Fartygslämningens status och skick måste kunna redovisas för att en bedömning om dess möjlighet att förmedla förståelse och kunskap ska kunna göras.
- Kulturhistorisk kontext. Sammanhanget som fartyget existerat i måste redovisas. (Riksantikvarieämbetet 2014).

Exempelvis har ett par yngre lämningar i Blekinge blivit fornlämningsklassade: en flygplanslämning från andra världskriget av typen "Arado Ar 196-3" (RAÄ Karlskrona 120) och ångfartyget *Baltic* (RAÄ Hasslö 5). På Gotland finns de med Castlewood snarlika (i ålder och byggnadssätt) fartygslämningarna *Vulcan* och *Princess*, som undersöktes av SMTM och sedan blev fornminnesförklarade 2018 (Fredholm 2018).

Kulturhistorisk värdering

År 2017 utförde SMTM på uppdrag av länsstyrelsen en "kulturhistorisk värdering av båt-/fartygsläm-

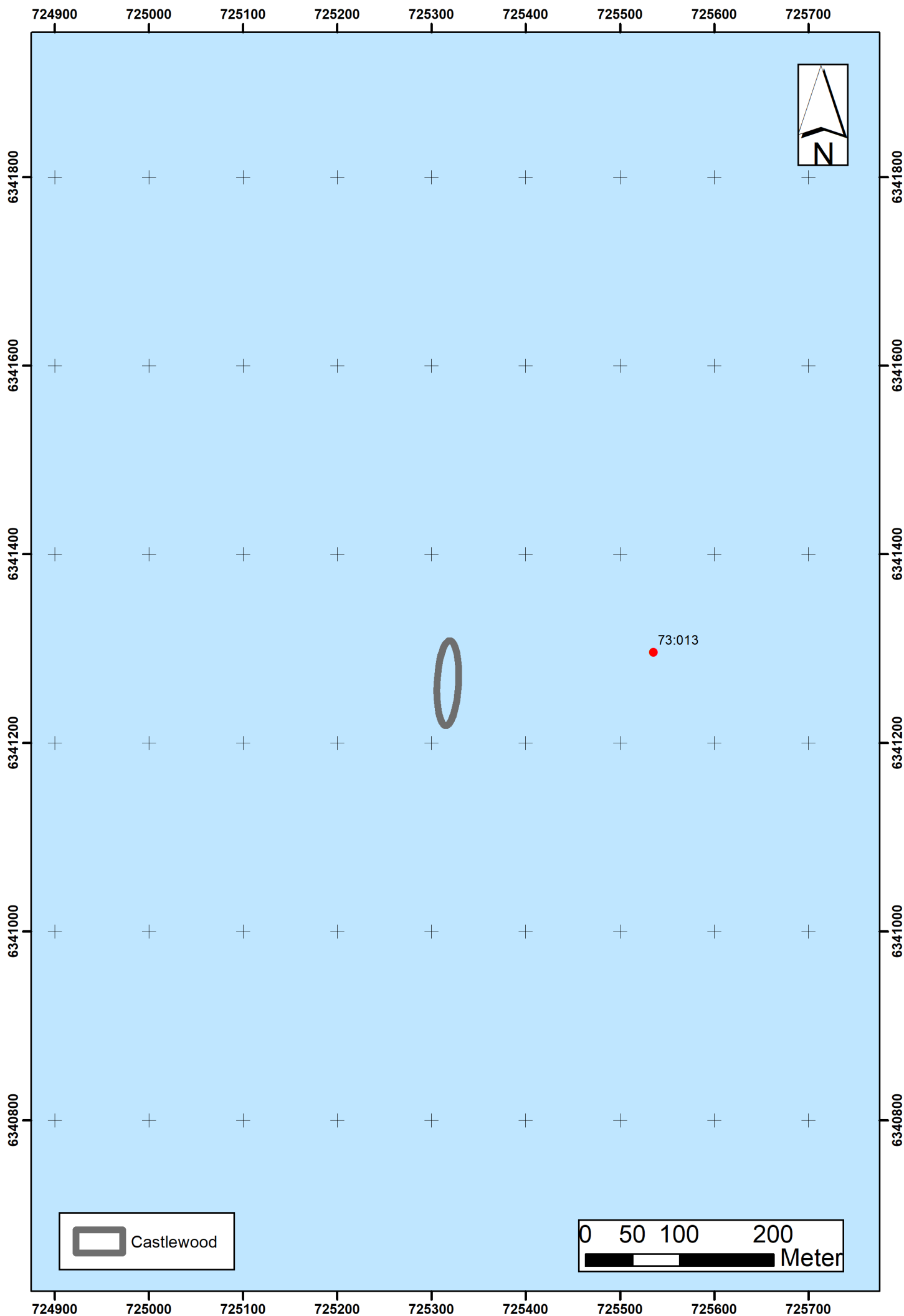
ningar i Gotlands län". Där skrivs om *Castlewood* att: "Fartygets historia, händelseförlopp och vrakplats får anses vara relativt väldokumenterad. Möjligheter till kunskap och upplevelser finns. Fartygslämningen får anses ha ett högt kulturhistoriskt värde. Fornlämningsförklaring med utgångspunkt i lämningens kulturhistoriska värde är motiverad" (Ekberg 2017).

Den nu besiktigade fartygslämningen utgörs av en under slutet av 1800-talet relativt sett vanlig ångfartygstyp. Ångfarten var ett av de största tekniska framstegen inom sjöfartens historia. Man uppfann ett nytt framdrivningsmedel och kunde bygga skepp i järn, och senare stål, vilket förändrade sjöfarten drastiskt. Däremot är endast ett fåtal fartygslämningar av denna typ är dock både bevarade och återfunna i svenska vatten, speciellt i en gotländsk kontext där kusterna är mycket utsatta för vågor och vindar. Det finns dock exempel på liknade men mer välbevarade fartygslämningar exempelvis *Melanie* (RAÄ Nämdö 36), som sjönk 1907. Vad det beror på att exempelvis *Melanie* och andra fartygslämningar är mer välbevarade är oklart. Men det kan bero på hur utsatt vraket är för vågor och strömmar, syresättningen och därmed hur mycket skrovet rostar. *Melanie* sjönk dock nästan trettio år senare, så det kan också vara en parameter.

Castlewood är ett exempel på detta och därmed en viktig pusselbit som kan berätta om denna del av vår moderna historia. Fartygslämningen kan sägas att i sig själv, med sin särskilda, nya typ av skrov, ångmaskin osv, dokumentera en viktig del av de nämnda historiska förloppen.

SMTM:s bedömning är att *Castlewood* är mer välbevarad än de under 2018 fornminnesförklarade *Vulcan* och *Princess* och dess kulturhistoriska kontext är snarlik dessa två tidigare undersökta ångfartyg.

En sökning i FMIS på fartygslämningar i Gotlands län med egenskapstyp "framdrivning"



”maskin” ger 13 träffar inklusive *Castlewood* (i sökresultatet borde *Princess* ha varit med, men har i FMIS felaktigt registrerats med framdrivning av segel).

Utav dessa 14 fartygslämningar (inklusive *Princess*) som är, eller borde vara registrerade, med egenskapstyp ”framdrivning” ”maskin” på Gotland är fem ångfartyg i järn, byggda under 1800-talet. Fartygslämningarna är *Vulcan*, *Princess*, *Castlewood*, *Blackheat* och *Sifka* (se tabell 2 nedan).

Sökningen i FMIS visar således att *Castlewood*, *Vulcan* och *Princess* är några av mycket få påträffade ångfartyg runt Gotland. Statusen på *Castlewood* beskrevs 1996 som skrovhelt, men samma år anmäldes en vrakplundring, där flera föremål skall ha bärgats. Statusen på *Blackheat* beskrivs som ett utspritt vrak och vrakdelar har bärgats genom åren (FMIS).

Fartygslämningarna *Vulcan*, *Princess*, *Castlewood* och *Blackheat* ligger alla på Gotlands ostkust vilket gör att de antagligen har skyddats från vädrets makter bättre än fartygslämningar på Gotlands västsida, där lämningar påverkas mer genom de förhärskande starkare vindarna och vågorna från väst- och sydväst.

Av den nu utförda fältbesiktningen på *Castlewood*, förra årets besiktningar av *Vulcan* och *Princess*, samt de uppgifter vi har i FMIS om dessa fartygslämningar, måste bedömningen vara att dessa fartygslämningar är de mest välbevarade av de påträffade ångfartygen från 1800-talet i gotländska vatten.

Blackheat ansågs vid den kulturhistoriska värderingen som SMTM genomförde 2017 ha kulturhistoriska värden nog för en fornlämningsförklaring (Ekberg 2017).

En sökning på fartygslämningar och förlisningsuppgifter i Sverige med motortyperna, ångmaskin, compoundmaskin och tripplexpansionsmaskin visar att det finns ett hundratal förlista ångfartyg i järn/stål byggda under 1800-talet, varav ungefär en tredjedel bara är förlisningsuppgifter, det vill säga ej återfunna. Ett 40-tal ska ligga på ”normalt” sportdykardjup, det vill säga på max 30 meters djup (FMIS).

En liknade sökning runt Gotland ger endast en förlisningsuppgift för ett liknande fartyg, RAÄ-nummer Öja 102 i FMIS. Det var ett ångfartyg byggt 1859 som brann och strandade år 1931 vid Faludden på sydöstra Gotland. Det sattes på land och blev ett ”totalt vrak”. SMTM bedömer att det troligen

TABELL 2. Ångfartyg i järn byggda under 1800-talet och förlista vid Gotland (FMIS).

Namn	RAÄ	Byggår	Förlist	Material	L x b meter	Påträffat
BLACKHEATH	731:005	?	1885	Komposit?	71 x 9,7	Ja
CASTLEWOOD	73:013	1878	1879	Järn	85 x 10,6	Ja
SIFKA	A FÖR 5729	1800-talet?	1910	?	?	Nej
VULCAN	Fårö 392	1872	1873	Järn	44,7 x 7,5	Ja
PRINCESS	731:011	1869	1888	Järn	75 x 9,9	Ja

FIGUR 18 (föregående sida). Läget för *Castlewood* och den ursprungliga, men felaktiga positionen (73:013) i FMIS. Skala 1:5 000, bearbetad av Mikael Fredholm, SMTM.

inte finns mycket av kulturhistoriskt värde kvar av denna fartygslämning.

Man får dock se dessa utsökningar i FMIS som en god indikation på vad som finns i registren av liknande fartygslämningar i svenska vatten, snarare än en helhetsbild, eftersom det kan vara så att registreraren missat att skriva in maskin, typ av

maskin eller registrerat fel. Det skall också påpekas att endast ett fåtal av dessa fartygslämningar har undersökts av arkeologer. Att få en helhetsbild av Sveriges alla liknande fartygslämningars status och bevarandegrad är alltså svårt och har inte varit möjligt att i detalj undersöka inom ramen för detta uppdrag.

CASTLEWOOD

Fartygslämningens bevarandegrad och upplevelsevärde

Som beskrivits under resultat så är det som återstår av *Castlewoods* ursprungliga längd på 85 meter och cirka 10 meters bredd ett vrakområde på dryga 85x20 meter, då skrovsidorna är utfallna och däckets har rasat in.

Castlewood är bevarad i sin fulla längd, med den stora maskinen i mitten, samt relativt välbevarade för- och akterpartier. Detta gör lämningen enkelt läsbar på en generell nivå. Stora delar av skrovsidorna och däckets har brutits sönder och skrovsidor och däck ligger platt på sidan av vraket eller inuti vraket. SMTM:s bedömning efter dykbesiktningen är att det finns mycket att upptäcka och utforska på fartygslämningen. Men den begränsade tiden för denna besiktning gjorde att SMTM inte hade möjlighet att detaljstudera hela fartygslämningen. Trots att det skall ha bärgats en hel del föremål av dykare, så bedömer SMTM ändå att fartygslämningen har ett högt upplevelsevärde och är relativt välbevarad.

Av det som sportdykare har uppgett efter dykningar på *Castlewood*, så förefaller deras upplevelser av vrakdyket allmänt vara positiva, även om vraket på senare tid ansetts ha blivit rejält nedbrutet.

Under SMTM:s dykbesiktningar kunde vi instämma i det många dykare sagt, att det är en stor dykupplevelse, trots att vraket inte är skrovhelt och inte har så många detaljer kvar. SMTM bedömer också att denna besiktningsrapport, som ger en bättre beskrivning av fartygslämningen, dess historia och det kulturhistoriska sammanhanget, gör det ännu lättare att förmedla kunskap om fartygslämningen, dess specifika historia och dess plats i ångfartygens historiska utveckling både för allmänhet och arkeologer.

Upplevelsevärdet och möjligheten att uppleva fartygslämningen är stort då den ligger på max

28 meters djup, vilket de flesta sportdykare och dykande arkeologer kan dyka på. Dessutom är siktdjupet ofta bra vid Gotland. Vid denna besiktning var det tyvärr måttlig sikt, ungefär fem meter och våghöjden en till tre meter, vilket försvårade dykningarna. Troligen skulle en försommardag med bättre väder, lägre våghöjd och bättre sikt kunna bidra till en ännu större upplevelse och enklare förståelse av fartygslämningen.

SMTM anser att *Castlewood* har en högre bevarandegrad och ett större upplevelsevärde än de under 2018 fornlämningsklassade yngre fartygslämningarna *Princess* och *Vulcan*.

Fartygslämningens kulturhistoriska värden

Castlewood var av en vanlig ångfartygstyp under slutet av 1800-talet, då antalet seglande fartyg i världen hade nått sin höjdpunkt och utveckling under 1860-talet och ångfartygen började ta över sjöfarten. I Svenska vatten finns det uppgifter om ett 100-tal kända liknande fartygslämningar/förlisningar i FMIS, men de flesta är inte återfunna, arkeologisk undersökta och därmed är deras kulturhistoriska värden osäkra. *Castlewood* är en av få återfunna och relativt välbevarade ångfartyg i svenska vatten och kan därför anses ha ett stort kulturhistoriskt värde.

Då det inte finns några fotografier på *Castlewood* kan man istället få en uppfattning om hur fartyget sett ut genom ett fotografi från början på 1900-talet på "systerfartyget" *Howick*, senare *Villaodrid* som fartyget bytte namn till 1916 (fig. 19).

Castlewood var lastad med spannmål och gick på en trad mellan Ryssland, Östersjöområdet och kontinentala Europa, en vanlig trad sedan medeltiden. Denna spannmålstrafik ökade i omfattning i och med industrialiseringen i Europa och de sjunkande fraktkostnaderna, som ångfartygen

erbjöd. Denna utveckling i jordbruk och fraktsjöfart har allt sedan 1800-talet fortsatt i och med tilltagande industrialisering, specialisering och effektivisering av jordbruket i Europa.

Det nya framdrivningsmedlet och möjligheten att bygga i järn och stål förändrade sjöfarten drastiskt. Flera lämningar från industrialismens epok är i princip oskyddade av den nya lagen, men *Castlewood* liksom de tidigare undersökta *Vulcan* och *Princess* bedöms vara viktiga lämningar från en tidsperiod, som är central för att förstå hur

dagens moderna samhälle har formats. Ångsjöfarten är ett av de största tekniska framstegen inom sjöfartens historia och sådana lämningar kan därför anses väl värda att bevara.

Med de tidigare undersökta *Princess* och *Vulcan* som bakgrund bedömer SMTM att *Castlewood* i analogi med hur SMTM har bedömt dessa två är relativt välbevarad med ett högt kulturhistoriskt värde, liksom ett stort upplevelsevärde som kulturhistorisk lämning.



FIGUR 19. *Howick* (efter 1916 *Villaodrid*) som sjönk 1923. *Howick* byggdes samma år (1878) som *Castlewood* på samma varv och hade snarlika dimensioner. Licens CC BY-SA, Sjöhistoriska Fo213432.

DISKUSSION

Castlewood kan liksom de under 2018 undersökta *Princess* och *Vulcan* ses som exempel på kulturhistoriska lämningar, som berättar om hur det under slutet av 1800-talet blev allt vanligare att exportera spannmål på Östersjön med fartyg när fraktkostnaderna sjönk. De representerar också teknikskiftet från omkring år 1850 och framåt, då ångfartyg byggda i järn långsamt kom att ta över från segelskeppen, när fraktkostnaderna sjönk dramatiskt.

Teknikskiftet med ångfartyg i järn under andra halvan av 1800-talet kan anses som en viktig komponent i vår förståelse för den industriella revolutionen och den stora omvandlingen av den västerländska ekonomin som skedde under 1800-talet.

Castlewood var liksom *Princess* och *Vulcan* lastad med spannmål och gick på en rutt från Ryssland och Östersjöområdet till det kontinentala Europa. Som tidigare nämnts så är denna spannmålstrafik en viktig del i vår moderna historia och för vår förståelse av industrialiseringen och hur dagens industrialiserade samhälle i Europa växte fram.

Vrak efter ångfartyg från andra halvan av 1800-talet bedöms inte vara lika vanliga i Östersjön som trävrak. Det beror troligen på att det är färre maskindrivna fartyg som har förlist än segelfartyg byggda i trä. Tack vare att ångdrivna fartyg kunde färdas mer oberoende av rätt vindförhållanden så bör de haft större möjligheter att söka hamn och undgick därmed ofta att förlisa vid hårt väder.

Det finns idag heller inte många flytande och välbevarade lastångfartyg i järn från andra hälften av 1800-talet. Däremot finns flera "K-märkta" segelfartyg i Sverige som varit lastfartyg. Endast ett fartyg av de av Sjöhistoriska museet "K-märkta" är ett lastfartyg i stål från 1800-talet. Det är Sveriges äldsta fraktfartyg i trafik, *Sydfart*, ett lastmotorfartyg byggt 1879. Det har inte kvar sin ångmaskin, utan har en dieselmotor (Sjöhistoriska museet).

Castlewoods ersättare hos redaren Chapman & Miller blev ångaren *Winton*, som levererades 1881 och sedan hade en lång karriär, men 1957 skrotades fartyget, då det hade blivit för rostigt (Shipping). *Winton* kan illustrera att flera av varvets ångfartyg, som inte förliste blev upphuggna till skrot när de blev uttjänta. De järnångfartyg som inte förlist har också i hög grad skrotats när de blev för gamla att underhålla.

Fartyg i järn/stål rostar bort i saltvatten. Trä, men även järn kan hålla längre i Östersjöns låga salthalt om de inte utsätts för strömmar och vågrörelse. Så stål/järnfartyg i Östersjön bör internationellt sett vara relativt välbevarade och vara värda att bevara för framtiden för att kunna bidra med upplevelser och information. Om *Castlewood* i framtiden förskonas från ytterligare bärgningar, trålningskador och plundringar, så bedöms den naturliga nedbrytningen med försvagningar av rostangrepp, vågor och strömmar vara det som påverkar nedbrytningen av denna fartygslämning mest.

Castlewood är relativt sett välbevarad med avseende på dess grunda vattendjup och att det ligger vid den utsatta gotländska kusten. Fartygslämningen är trots tidigare bärgningar ganska lätt att förstå och uppleva då den ligger öppen och nedbruten. Det går att studera dess inre konstruktion relativt lätt jämfört med skrovhela fartygslämningar.

Fartygslämningen *Castlewood*, liksom *Vulcan* och *Princess*, ingår i ett större kulturhistoriskt sammanhang, där ångfartygen hade en viktig funktion i 1800-talets samhällsutveckling, med ökande snabba transporter av gods och människor.

SMTM anser att *Castlewood*, liksom *Vulcan* och *Princess*, är en viktig lämning från en period som är viktig för att förstå hur dagens samhälle är format. Sammanfattningsvis bedömer SMTM att *Castlewood* har höga upplevelsevärden och stora kulturhistoriska värden.

REFERENSER

Tryckta källor

Andersson, F. & Ljungberg, J. (2014). *Grain Market Integration in the Baltic Sea Region in the 19th Century*. Lunds Universitet, Lund.

Fredholm, M. (2018). *Vulcan och Princess: Fältbesiktning och kulturhistorik värdering av två förlista ångfartyg. RAÄ Fårö 392 och RAÄ 731:011*. Gotlands kommun, Gotlands län. Sjöhistoriska museet, Stockholm.

Harley, K. (1988). Ocean Freight Rates and Productivity, 1740–1913: The Primacy of Mechanical Invention Reaffirmed. *The Journal of Economic History*, Vol. 48, No. 4 (Dec., 1988), pp. 851–876.

Historic England (2012). *Ships and Boats: 1840–1950. Introductions to Heritage Assets*. English Heritage.

Olsson, C. G. (1996). *Svensk kustsjöfart 1840–1940: passagerar- och lastångfartyg i annonserad linjefart under 100 år: fartyg, rederier och linjer*. Fören. Sveriges sjöfartsmuseum, Stockholm.

Persson, E. J. (1984). *Stimbåt – om kollastade lastångare*. Liber förlag, Stockholm.

Riksantikvarieämbetet (2014). *Kulturhistorisk värdering av fartygslämningar Ett vägledande underlag om skydd av yngre fartygslämningar*. Riksantikvarieämbetet, Stockholm.

Svensson, G. (1997). Porten mot öster: marinarkeologi på Gotland. *Marinarkeologisk tidskrift*. 1997 (20:2), s. 12–13.

Tidningsartiklar

Dyk (1996). *En fristående tidning för dykintresserade*. Sollentuna: Archimedia förlag.

Otryckta källor

Ekberg, G. (2017). *Kulturhistorisk värdering av båt-/fartygslämningar i Gotlands län*. Statens maritima museer, Dnr. 5.3.1-2017-1341.

Wilson, P. (2018). *Rapport från Kustbevakningens dykningar på Castlewood RAÄ-Nr: 73:013*. Kustbevakningen, Slite.

Internetkällor

Dykarna.nu, besökt 2019-09-06.

FMIS. Fornminnesregistret, Riksantikvarieämbetet. www.fmis.raa.se

Sjöhistoriska museet, <https://www.sjohistoriska.se/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fartyg/lista-pa-k-markta-fartyg/sydfart>, besökt 2018-10-15.

Shipping, <https://www.shippingtandy.com/features/chapman-willan/> Besökt 2019-09-17.

Tynebuiltship, <http://www.tynebuiltships.co.uk/>. Besökt 2019-09-06.

Wrecksite.eu <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?237430>. Besökt 2019-09-17.

Arkiv

SMA, *Svenskt marinarkeologiskt arkiv*, Sjöhistoriska museet 731:6.

Kartor

Lantmäteriet, GSD Terrängkartan.

Sjöfartsverket, Sjökort.

TEKNISKA OCH ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Statens maritima och transporthistoriska museers (SMTM) dnr: 5.3.1-2019-986

Länsstyrelsens dnr, beslutsdatum: 431-4514-2018, 2019-09-02

SMM projektnr: 2081169

SMM projektledare: Mikael Fredholm

Orsak till utredningen: Fältbesiktning och kulturhistorik värdering inför eventuell fornminnesförklaring

Uppdragsgivare: Länsstyrelsen

Undersökningstyp: Fältbesiktning och kulturhistorik värdering

Undersökningstid: 2019-09-24

Plats: L1975:6503 (RAÄ-nr 73:013)

Kommun: Gotland

Län: Gotland

Landskap: Gotland

Koordinatsystem: SWEREF 99TM

Positioner: N/E, Akter: 6341310/725321, Ångpannor: 6341268/725316, För: 6341222/725313.

Vattendjup: 22-28 meter

Dokumentationshandlingar:

Rapporten förvaras digitalt på Riksantikvarieämbetets arkiv Fornreg.

Övriga handlingar förvaras på Sjöhistoriska museets arkiv i Stockholm.

Digitalt dokumentationsmaterial: Video, stillbildsfotografier och digitala ritningar förvaras digitalt på Statens maritima och transporthistoriska museers servrar.

Samtlig lagring är redundant och backupkopior förvaras på fysiskt skild plats från huvudlagringen. Hårdvaran till lagringen byts ut med 3 till 4 års mellanrum för att upprätthålla feltolerans och rätt lagringskapacitet. Vid den digitala hanteringen av dokumentationsmaterialet och rapportframställningen har följande programvaror använts: Esri ArcMap, Microsoft Word, Photo Shop, Deep View m.fl.

wFotonr: Fo22338oDIG DIG- Fo223394DIG

GIS/mätdata: Arkiveras på Statens maritima och transporthistoriska museers servrar.

Fynd: Inga fynd tillvaratogs

Deltagarförteckning SMTM

Mikael Fredholm, Patrik Höglund, Jim Hansson och Håkan Altrock.

Ett stort tack till befälhavare och besättning på Kustbevakningens fartyg KBVo47, från vilket våra dykningar genomfördes. Slutligen ett tack till Pierre Wilson (Biträdande Stationschef, Kuststation Slite) för att dessa dykningar gick att genomföra.

1. Fotolista

Fotonr: Fo223380DIG DIG- Fo223394DIG, digitala bilder

Topografi: under vatten

Objekt: fartygslämningar

Typ av uppdrag: arkeologisk fältbesiktning

Datum: 2019-03-24

Fotograf/er: Jim Hansson (JHN) och Mikael Fredholm (MFM)

Fig. nr - anger bildens figurnummer i rapporten

Nr	Fo-nr	Fig. nr	Objekt och beskrivning	Fotograf	Datum
1	Fo223380DIG	3	Aktern sedd från styrbords sida.	MFM	2019-09-24
2	Fo223381DIG	4	Akterstäven, sedd utifrån styrbords sida med hjärtstocken synlig nere till höger i bild.	MFM	2019-09-24
3	Fo223382DIG	5	Akterstäven inifrån vraket, med en porslinsallrik (t.h.) synlig på botten aktern om vraket.	MFM	2019-09-24
4	Fo223383DIG	6	Porslinsallrik på botten bakom aktern.	MFM	2019-09-24
5	Fo223384DIG	7	Spant på styrbords sida mellan akter och maskinen. Här syns tydligt utfallna skrovplåtar och träplank.	MFM	2019-09-24
6	Fo223385DIG	8	Ångpanna från babords sida.	JHN	2019-09-24
7	Fo223386DIG	9	Två rökgångar (skorstenar, ovanpå ångpannorna), som senare bör ha gått ihop i en skorsten utanpå fartyget.	JHN	2019-09-24
8	Fo223387DIG	10	Maskinen sedd akterifrån.	MFM	2019-09-24
9	Fo223388DIG	11	De två cylindertopparna på maskinen.	MFM	2019-09-24
10	Fo223389DIG	12	Spel, för om ångpannorna.	JHN	2019-09-24
11	Fo223390DIG	13	Pollare, träplank, troligen rester av däck och andra detaljer, för om ångpannan.	JHN	2019-09-24
12	Fo223391DIG	14	Skrovkonstruktion och pollare, för om ångpannorna, på styrbords sida.	JHN	2019-09-24
13	Fo223392DIG	15	Bild på den lösa förmodade styrrytten på babords sida.	JHN	2019-09-24
14	Fo223393DIG	16	Förstäven med trål.	JHN	2019-09-24
15	Fo223394DIG	Framsida	Håkan Altrock akter om den stora ångmaskinen.	MFM	2019-09-24

CASTLEWOOD

Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) utförde i september 2019 dykbesiktningar och en kulturhistorisk värdering av ett 1800-talsångfartyg, *Castlewood* vid Gotland.

Castlewood miste år 2014 sin status som fornlämning. Länsstyrelsen på Gotland har bedömt att denna fartygslämning var lämplig att utreda inför ett fortsatt arbete för eventuell fornlämningsförklaring.

Castlewood är en kulturhistorisk fartygslämning, som kan illustrera hur det under andra halvan av 1800-talet blev allt vanligare att exportera spannmål på Östersjön med ångfartyg när fraktkostnaderna sjönk. Det är en representant för den skeppstekniska utvecklingen efter år 1850, då ångdrivna fartyg byggda av nya material, som järn långsamt kom att ta över mycket från segelskeppen.

Castlewood är bevarad i full längd (85 meter), med den stora maskinen i mitten, för- och akterpartier, men skrovsidorna och däcket har brutits sönder, med skrovsidor och däck som delvis ligger platt på sidan av vraket eller inuti vraket.

SMTM bedömer att fartygslämningen har ett högt upplevelsevärde liksom ett högt kulturhistoriskt värde.