

VRAK – MUSEUM OF WRECKS  
ARKEOLOGISK RAPPORT 2019:17

# NATIONALSTADSPARKEN MARITIM INVENTERING

STOCKHOLMS KOMMUN  
STOCKHOLMS LÄN



**VRAK**  
MUSEUM OF  
WRECKS

GÖRAN EKBERG

en del av STATENS MARITIMA OCH TRANSPORTHISTORISKA MUSEER



VRAK – MUSEUM OF WRECKS  
ARKEOLOGISK RAPPORT 2019:17

# NATIONALSTADSPARKEN

## MARITIM INVENTERING

STOCKHOLMS KOMMUN  
STOCKHOLMS LÄN

GÖRAN EKBERG



**VRAK**  
MUSEUM OF  
WRECKS

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](http://www.vrakmuseum.se)  
[www.smtm.se](http://www.smtm.se)

Statens maritima och transporthistoriska museer är  
miljöcertifierade enligt ISO 14001.

2019 Vrak – Museum of Wrecks  
Arkeologisk rapport 2019:17

Layout: ETC Kommunikation  
Omslagsbild: Foto: Jim Hansson, 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.

# INNEHÅLL

<b>Introduktion</b>	<b>6</b>
<b>Nationalstadsparken i ett maritimt perspektiv</b>	<b>9</b>
<b>Projektets metoder och resultat</b>	<b>11</b>
Maritim promenad i Nationalstadsparken – start vid djurgårdsbron	13
<b>Katalog över maritima spår och lämningar</b>	<b>17</b>
Tidigare undersökningar	17
Över vattnet	20
Under vattnet	35
Tidigare kända lämningar	35
Fartyglämningar mellan Kastellholmen och Skeppsholmen	48
Wraken vid Gröna Lund	53
Fartyglämningar vid Af Chapman	54
Geofysisk kartering	55
<b>Lämningar påträffade vid sonarkarteringen</b>	<b>57</b>
Brunnsviken	58
Norra Värtan	63
Mellersta Värtan	65
Fjäderholmarna	72
<b>Referenser</b>	<b>80</b>
<b>Tekniska och administrativa uppgifter</b>	<b>84</b>

# INTRODUKTION

*Det maritima kulturarvet inom Kungliga Nationalstadsparken i Stockholm, det vill säga spåren efter historiska händelser och verksamheter med en maritim anknytning, är inte alls lika väl undersökta och presenterade som de kulturvärden som finns på land. I synnerhet de många och intressanta lämningar som finns dolda under vattenytan har tidigare inte fått så mycket uppmärksamhet.*

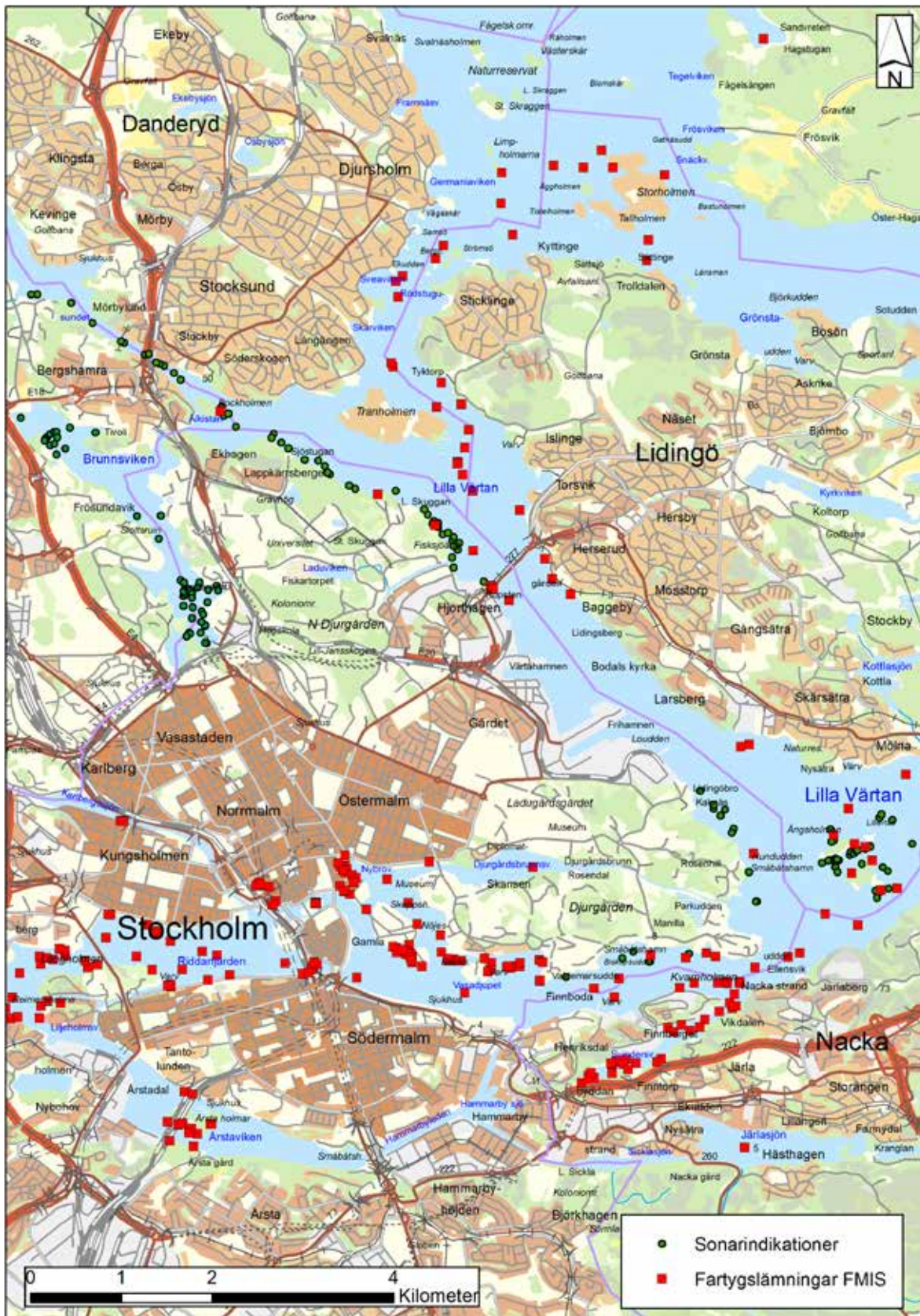
Bristen på tidigare intresse är märklig eftersom de maritimhistoriska dimensionerna har spelat och fortsätter att spela en mycket stor roll i området samt har en given betydelse i ett besöks- och upplevelseperspektiv.

För att råda bot på dessa brister och ta fram ett

underlag för komplettering av information startade Länsstyrelsen i Stockholms län tillsammans med Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) projektet "Maritima spår och lämningar inom Nationalstadsparken. Inventering och presentation" som har bedrivits under 2018 och 2019.



**FIGUR 1.** Kungliga Nationalstadsparkens utbredning. Källa: Lantmäteriet. Utsnitt ur GSD Terrängkarta. Bearbetad av Mikael Fredholm, SMTM.



FIGUR 2. Kända lämningar i och i nära anslutning till Nationalstadsparken samt indikationer påträffade vid den genomförda sonarkarteringen. Källa: Lantmäteriet. Utsnitt ur GSD Terrängkarta. Bearbetad av Mikael Fredholm, SMTM.

Syftet med projektet har varit att skapa ett fördjupat kunskapsunderlag om de maritima spår och lämningar som finns, för att med detta som medel kunna förbättra utåtriktad information och presentation om den maritima dimensionen till gagn för alla besökare.

Om de maritimhistoriska lämningarna *på land* finns redan en hel del kunskap som i detta sammanhang har sammanställts i en kortfattad katalog med avsikten att skapa en bättre synlighet och framtida användbarhet. När det gäller spår och lämningar i *vattenområdena* kring Nationalstadsparken har dessa tidigare bara varit föremål för punktvis karteringar av olika slag. Här behövdes till att börja med en mera ingående inventering, vars resultat också redovisas i samma katalog längre fram i rapporten. Med hjälp av en undersökning med side scan sonar har SMTM inventerat vattenområdet som ingår i parken och ett antal av de påträffade objekten har

besiktigats av dykande marinarkeoologer. Totalt påträffades under detta arbete 51 nya maritima lämningar som bedömdes som fartyglämningar. Av dessa har 23 besiktigats med dykare. De påträffade lämningarna under vattnet omfattar en stor bredd både vad avser typ av lämningar och den ålder dessa lämningar representerar. Det stora flertalet av objekten som påträffats i de genomförda karteringarna är båt- och fartyglämningar. Dessa sträcker sig i ålder från tidigt 1600-tal till nutid. Lämningarna representerar en stor variation av farkoster från små jollar till över 30 meter långa segelfartyg.

Denna rapport från projektet inleds med en kort presentation av Nationalstadsparken i ett maritimt perspektiv, en översiktlig redogörelse för projektets arbete samt ett förslag på en maritimhistorisk promenad i parken. Därefter följer en katalogdel som redovisar och beskriver tidigare och nya maritima spår och lämningar.



# NATIONALSTADSPARKEN I ETT MARITIMT PERSPEKTIV

Genom sitt gynnsamma läge vid vattnet har Stockholm, med Nationalstadsparken mitt i dess centrala del, sedan länge varit en viktig sjöfartsstad, hamnstad och varvsstad. Staden har präglats av den import och export av varor som transporterats till och från staden med sjöfarten. Sverige har under perioder dominerat viss handel och som huvudstad med monopol på handeln österut har staden varit en viktig knutpunkt.

På platsen där Stockholm växte fram fanns tidigt viktiga vattenvägar till bland annat Mälaren och Bergslagen och platsen hade ett skyddat läge, goda djupförhållanden och inget tidvatten. Faktorer som sammantaget har medfört att staden blivit en viktig knutpunkt för inrikes och utrikes handel.

”På sjösidan försiggick nämligen en stor del av stadens aktiviteter som i varierande utsträckning lämnat spår efter sig som idag väntar på att bli upptäckta och tolkade” (Anders Gullberg i Hjulhammar 2010:7).

Under medeltiden inledde Hansan sitt inflytande på handeln vilket även påverkade Stockholms utveckling då tyska köpmän ökade sin närvaro i staden. När det Bottniska handelstvånget infördes i mitten på 1300-talet fick staden en särställning avseende handeln. Handelstvånget innebar att handeln till och från Norrland och Finland skulle gå genom Stockholm. När det Bottniska handelstvånget skärptes 1636 blev Stockholm som handelscentrum ännu starkare.

”Vid och i vattnen låg hamnar och sjögårdar, bryggor och broar, varv och tullstationer, vattenkvarnar och badhus, försvarsanläggningar och troligen också fasta anordningar för fisket samt en stor och varierad uppsättning farkoster. Aktiviteterna vid dessa anläggningar, längs stränderna och på vattnen var livliga och mångfacetterade. Godshanteringen vid hamnarna var mycket omfattande och lokaltrafiken skedde i stor utsträckning på köl” (Anders Gullberg i Hjulhammar 2010:7).

Under 1600-talet går Stockholms utveckling vidare, bland annat etableras Skeppsbron med handelshus och på Beckholmen anläggs 1633 ett

becksjuderi. Under de följande 200 åren var ön centrum för kokning av beck och lagring av tjära. Stockholm var fram till 1700-talet Sveriges främsta exporthamn för tjära (Nordisk familjebok 1920:195–196) och under 1700-talet dominerade Sverige världshandeln med beck och tjära. Under 1700-talet byggdes många strandskoningar och stenkajer längs Stockholms inre stränder. Skeppsbroadeln tog över stora delar av handeln. Huvuddelen av det Bottniska handelstvånget avskaffades 1765.

Enligt Stockholms Hamnars skall Stockholms handelsflotta ökat från 100 skepp 1723 till 685 skepp år 1800, vilket utgjorde över 40 procent av hela rikets handelsflotta.

Under 1800-talet minskar sakta Stockholms betydelse som centrum för handeln till sjöss, i synnerhet utrikeshandeln. Exempelvis sjönk exporten av beck och tjära kraftigt. Under 1800-talet startas i Stockholm ett flertal stora ångfartygsrederier, till exempel Sveabolaget som grundades 1871 och Nordström och Thulin som grundades redan 1850. Samtidigt startades ett flertal reguljära ångfartygslinjer till och från staden. Det första ångfartyget som användes i reguljär trafik var Samuel Owens ångfartyg Amphitrithe som användes i trafiken mellan Stockholm och Drottningholm redan 1818 (Sundström 2009).

En viktig händelse i handeln under 1800-talet var att regleringen av den inrikes sjöfarten upphävdes 1832. Det innebar att till exempel bönderna fick transportera varor som inte var deras egna. 1846 antogs lagen om näringsfrihet för handel och hantverk vilket inverkar positivt för sjöfarten och de andra transportnäringarna. Dessutom upphävde svenska staten importtullarna och införde frihandel under 1860-talet (Olsson 1997:13).

Under 1900-talet fortsatte Stockholms nedgång och staden passerades av Göteborg som största hamnstad. Den kustnära järnvägstrafiken började också konkurrera med sjötrafiken i synnerhet i den norra delen av landet (Olsson 1997:18).

I Stockholm har sedan sent 1600-tal funnits ett flertal skeppsvarv som kunnat försörja sjötrafiken med lokalt producerade fartyg och båtar, flera av

dem inom vad som idag är Nationalstadsparken. Clasons varv från cirka 1725 och Lothsacks varv från 1735 var två varv som byggde en lång rad fartyg för inrikes och utrikes sjötrafik. Clasons varv upphörde 1787 medan Lothsacks varv senare blev Djurgårdsvarvet och idag heter Nya Djurgårdsvarvet. De två äldsta varven, om vi bortser från det militära, är Mälarvarvet från 1680 och Södra varvet från 1687. Det sista upphörde 1930.

Stockholms örlogsvarv anlades inom vad som idag är Nationalstadsparken på Skeppsholmen redan på 1640-talet. Då hade man sedan början av 1520-talet byggt, reparerat, underhållit och utrustat flottans fartyg på skeppsgården nedanför slottet.

År 1555 flyttades skeppsgården till nuvarande Blasieholmen, och i början av 1640-talet flyttade man flottans varv till Skeppsholmen. Ett stort antal av flottans fartyg kom från denna tid att byggas, repareras, utrustas och förvaras vid ön. På Carl Friedrich Hauswolfs karta från 1736 kan man på den sydvästra delen av ön bland annat se en av flera stapelbäddar. Under 1680-talet flyttade stora delar av flottans verksamhet till Karlskrona som blev huvudbas då man bland annat ville ha en isfri hamn örlogshamn.

När området på Skeppsholmen blev för trång utökades verksamheten med ett område på Djurgården, alltså inom dagens Nationalstadspark. Till en början var platsen en uppläggningsplats för flottans galärer vilket förklarar områdets namn, Galärvarvet. Örlogsvarvet växte under 1800-talet och det anlades bland annat en docka. 1945 var varvet en stor arbetsplats med mer än 1200 anställda. Varvet lades ned 1969 då hela verksamheten flyttade till Muskö i Stockholms södra skärgård.

Under hela stadens historia har sjöfarten och de fartyg och båtar som trafikerat Stockholm lämnat spår efter sig som idag är synliga ovan och i synnerhet under vattenytan. Ett stort antal fartygslämningar har genom åren påträffats av sportdykare, marinarknologer, sjömätare med flera. Vissa fartygslämningar har bärgats och vissa har identifierats men det stora flertalet är rester av stora och små fartyg och båtar som ännu inte är kända till sina namn eller sin historia. Dessutom finns det sannolikt många fartyg och båtar som ännu inte har påträffats inom de vattenområden som omger Stockholm, trots de bottenkarteringar som genomförts.

# PROJEKTETS METODER OCH RESULTAT

I ett första steg i projektet genomfördes en övergripande kartering av vattenområdena kring Nationalstadsparken med side scan sonar och strukturellt ekolod. Det vattenområde som ingår i Nationalstadsparken har i vissa fall, i synnerhet i parkens södra del, punktvis karterats under de senaste 10 åren men vattenområdet i parkens norra del har i princip inte alls karterats.

Målet för karteringen var att samla in information som kan berätta om de lämningar som ligger i de aktuella vattenområdena och därmed få sjöboten karterad på ett mer eller mindre likvärdigt sätt som landytorna inom Nationalstadsparken. Då de södra delarna av Nationalstadsparkens vattenområde delvis karterats tidigare koncentrerades inventeringen nu till området mellan Kaninholmen i norr till Fjäderholmarna i söder samt hela Brunnsviken.

Karteringarna med side scan sonar gjordes vid två tillfällen, dels längs sträckan Kaninholmen till Blockhusudden inklusive runt Fjäderholmarna dels hela Brunnsviken. Det första karteringstillfället genomfördes den 24-25 maj 2018 och omfattade vattenområdet från Kaninholmen till Blockhusudden. Brunnsviken karterades den 28 augusti 2018.

Vid karteringen i maj påträffades 38 objekt som bedömdes som säkra fartyglämningar, 23 objekt som bedömdes som troliga fartyglämningar och slutligen 17 objekt som bedömdes som möjliga fartyglämningar eller annan lämning. Lämningarna som påträffades varierade från över trettio meter långa fartyg till fyra meter långa båtar till stora stenkistor som fungerat som brofundament.

Vid karteringen av Brunnsviken i augusti påträffades 13 objekt som bedömdes som säkra fartyglämningar, 13 objekt som bedömdes som troliga fartyglämningar och slutligen 18 objekt som bedömdes som möjliga fartyglämningar eller annan lämning. I Brunnsviken var lämningarna som påträffades avsevärt mindre. Den största fartyglämningar var cirka tio meter långt och det minsta cirka fyra meter långt. Det kan antas att de påträffade lämningarna i Brunnsviken huvudsakligen är rester efter sjunkna fritidsbåtar eller liknande.

Dykningarna som genomfördes under tre dagar i oktober 2018 resulterade i att 23 fartyglämningar besiktigades. Lämningarna som

besöktes var huvudsakligen de som påträffades från Bockholmen till Fjäderholmarna. De flesta av lämningarna som det döks på, i synnerhet de runt Fjäderholmarna, kan sannolikt härledas till de verksamheter som förekommit i området. Fjäderholmarna har till exempel under en tid varit omlastningsstation för stadens sopor och latrin. Även militär verksamhet har präglat öarna. De fartyglämningar som ligger sjunkna runt öarna är kvarvarande rester från dessa verksamheter. Det kan antas att ett flertal av dessa lämningar har lämnats för att sjunka på platsen. Ett flertal av de lämningar som besiktigades norr om Lidingöbron har sannolikt en liknande historia.

Den mest spännande lämningen som påträffades vid undersökningarna var en mycket nedbruten fartyglämning, 6-7 meter lång och troligen byggd av ek. Lämningen ger intryck av att vara mycket gammal. Det finns likheter med en fartyglämnings som påträffades för flera år sedan i norra Baggensfjärden. Den lämningen är dendrokronologiskt daterad (årsringsdaterad) till mitten av 1600-talet.

Under en av de tre dykdagarna som ingick i projektet hade det planerats för möjligheten för journalister att antingen följa med ut till Fjäderholmarna och ta del av dykningarna som utfördes på fartyglämningarna runt öarna eller göra intervjuer på land inne vid Hundudden eller per telefon. Ett pressmeddelande skickades ut som bjöd in pressen till den 16 oktober. Responsen från media blev mycket bra med besök från tv, radio, dags- och kvällstidningar, bland annat Dagens Nyheter, Expressen och ett flertal lokaltidningar bland annat Mitt i Lidingö och Mitt i - Hela Stockholm. TV4 skickade ut ett team som följde med ut till vraken och gjorde ett reportage som visades på TV samma kväll.

En av dykarna fick även möjligheten att sitta i en morgonsoffa hos SVT och berätta om projektet och det resultat som dittills framkommit. Radio P4 gjorde direktsändning från platsen. Expressen valde att satsa på egen hyrd båt vilket gjorde att de kunde delta en längre tid ute på sjön med filmning och "flytande" intervju.

Efter den inledande sonarkarteringen och dykningarna, vilka i och med mediaintresset måste anses ha gett god uppmärksamhet åt de maritima

lämningarna i Nationalstadsparken genomfördes ett tredje steg av arbetet i projektet där information sammanställdes om de tidigare kända maritima anknutna lämningarna över och under vattnet tillsammans med de nya lämningar som påträffats vid karteringen i en katalog över alla de kända maritima företeelserna och objekten som finns vid vattnet och/eller har kopplingar till maritim historia i Nationalstadsparken.

Till sist har den föreliggande rapporten färdigstälts och presenterats för intressenter och organisationer med anknytning till Nationalstadsparken. Rapporten innehåller även ett förslag till maritim-historisk promenad i parken. Avsikten är vidare att den sammanställda maritima informationen ska användas för att komplettera Nationalstadsparkens hemsida och även användas i andra publika, utåtriktade sammanhang.

# MARITIM PROMENAD I NATIONALSTADSPARKEN – START VID DJURGÅRDSBRON

## 1. Framnäs – Gamla Stockholm under Stockholmsutställningen 1897

Vid Framnäs byggdes ett av Stockholms fyra kruthus. Det revs 1827. 1897 byggdes udden och en konstgjord ö intill om till en miniatyr i skala 1:2 av stora delar av Gamla Stan, Helgeandsholmen samt gamla slottet Tre kronor inför Allmänna konst och industriutställningen på Djurgården 1897. Idag finns den konstgjorda ön kvar och Historiska museet har genomfört arkeologiska undersökningar både av ön och av platsen för rekonstruktionen av slottet Tre kronor.

## 2. Vy av Sjöhistoriska museet och Tekniska museet

Sjöhistoriska museet, som är en del av Statens maritima och transporthistoriska museer, ritades av Ragnar Östberg och invigdes i maj 1938. Museet

samlar, vårdar och ställer ut material om handels-sjöfart, skeppsbyggeri och sjöförsvaret, bland annat genom att levandegöra vårt sjöhistoriska arv och sprida kunskap om maritim historia, detta genom utställningar och undervisning och insamling av maritimhistoriskt värdefulla föremål. I museet visas fartygsinteriörer, navigationsinstrument, vapen, galjonsfigurer, sjömansarbeten och konst. Originalkajutan och den solkrönte akterspegeln från skonerten Amphion, Gustav III:s chefsfartyg under kriget mot Ryssland 1788-90, finns bevarade på museet.

Tekniska museet byggnad ritades av Ragnar Hjort och stod klart 1936. Museet är ett science center och Sveriges största tekniska museum. Här kan barn och vuxna tillsammans utforska och upptäcka hur allting egentligen hänger ihop – en spännande resa från industrins barndom till framtidens storslagna visioner.



FIGUR 3. Maritim promenad i Nationalstadsparkens södra del. Källa: Lantmäteriet. Utsnitt ur GSD Terrängkarta. Bearbetad av Mikael Fredholm, SMTM.

### 3. Djurgårdsbrunnsbron

Djurgårdsbrunnsbron, som passerar över kanalen vid Djurgårdsbrunns världshus, är den enda bevarade svängbron från 1800-talet i Stockholm. Den är dock sedan 1966 inte öppningsbar.

### 4. Djurgårdsbrunnskanalen

Vattenleden från Saltsjön in till Djurgårdsbrunnsviken var tidigt en naturlig farled som genom landhöjningen slutligen mer eller mindre växte igen på 1700-talet. På 1820-talet inleddes arbete med att öppna upp vattenleden igen. Under ledning av Johan Oldenburg byggdes kanalen som invigdes 1834. Kostnaden för kanalbygget uppgick till nästan 51 000 riksdaler. För att finansiera bygget avgiftsbelades passagen genom kanalen. Med tiden slammade dock kanalen igen och fick åter muddras 1881.

### 5. Lilla Sjötullen

Det fanns från 1830 en tull, Lilla Sjötullen, inrymd i en fastighet i inloppet till Djurgårdsbrunnskanalen på norra sidan av södra Djurgården. Tullverksamheten på platsen försvann 1881 då tulltvånget upphävdes. Huset finns dock kvar.

### 6. Kruthus 2

Kruthuset vid Hundudden är byggt i slutet av 1700-talet som en av Stockholms fyra byggnader för förvar av krut och ammunition. Karl XI gav fortifikationsarkitekt Erik Dahlbergh i uppdrag att rita kruthuset. Huset är idag en del av Vikingarnas Segelsällskap och inrymmer bland annat ett café. Som en del av Stockholms fasta försvar har det funnits kruthus vid Framnäs udde, Blockhusudden, Nedre Manilla och vid Hundudden.

### 7. Vy över Fjäderholmarna

Ögruppen består av öarna Ängsholmen, Libertas, Rövarns holme samt huvudön Stora Fjäderholmen. Öarna har en lång och brokig historia som finns dokumenterad från slutet av 1300-talet och framåt. 1849 köpte Stockholms stad holmarna i ett försök att lösa stadens allt växande problem med sopor och latrin. Avfallet fraktades ut till Ängsholmen i tunnor i prämar. Innehållet lastades över till andra prämar som bogserades ut till köpare i skärgården. Tunnorna rengjordes och fördes tillbaka till staden. Hanteringen möttes efter några år med kraftiga klagomål från ångbåtstrafiken och boende på bland annat Lidingö på grund av den

stank som spreds från öarna. På 1880-talet upphörde därför verksamheten. Under vattnet runt Fjäderholmarna ligger idag ett stort antal fartyglämningar, sannolikt rester efter sop- och latrinverksamheten på öarna. Flera av lämningarna är synliga från ytan.

### 8. Blockhusuddens fyr

Fyren byggdes 1905 men blev 1912 en av de första fyrarna som fick AGA's solventil inmonterad. Solventilen, som beroende på hur mörkt det är ute tänds och släcker gasljuset i en AGA-fyr, uppfanns av Gustaf Dalén, som 1912 fick nobelpriset i fysik.

### 9. Stora sjötullen

De första tullhusen, från 1622, finns inte kvar, de förstördes i början av 1700-talet i en eldsvåda. De hus som står där idag uppfördes under 1700-talet och fungerade som tullhus och personalbostäder fram till 1881 då tulltvånget upphävdes. Byggnaderna är i dag statliga byggnadsminnen och används som privatbostäder.

### 10. Nedre Manilla – Kruthus 1

I slutet av 1600-talet eller början av 1700-talet byggdes på platsen ett av de fyra kruthus som uppfördes utmed Djurgårdens stränder. Kruthuset är idag en del av det bostadshus som ritades av Ferdinand Boberg och uppfördes på platsen 1909.

### 11. Tyr – bogserbåt sjunken 1956

Bogserångfartyget TYR, byggt 1908 i Helsingör, Danmark, var cirka 26 meter långt och 6,4 meter brett. Vid tretiden på eftermiddagen den sjunde juli 1956 lämnade Tyr Slussen med en besättning på fyra man och hamnlots ombord. Lotsen skulle ut till Svenska Orientlinjens fartyg Sunnanland, som behövde assistans för att ta sig in i Hammarbyhamnen. Mellan Blockhusudden och Biskopsudden kastades bogservajern över från Sunnanland till Tyr, och hamnlotsen bytte båt.

Tyr hamnade dock på tvären framför Sunnanland som slog full back i maskinen, utan att kunna hejda sin framfart rammade hon Tyr. På mindre än en minut hade det inrusande vattnet gjort att Tyr kantrade, och hon sjönk mot botten med aktern före. Tre av de fyra ombordvarande följde Tyr i djupet. Endast en 23-årig däcksmän lyckades rädda sig genom att kasta sig i vattnet vid sammanstötningen.

## 12. Vraken vid Waldemarsudde

Just nedanför lusthuset vid Waldemarsudde ligger två fartygslämningar av trä, Stockholm 664 och 819. Den ena lämningen är klinkbyggt, bordläggningsplankorna ligger omlott, 17,6 meter långt och nästan 6 meter brett. Det har haft en kabyss, en murad spis, som idag har rasat ihop. Den andra lämningen är kravellbyggt, det vill säga att bordläggningsplankorna ligger kant i kant, 23,6 meter långt och nästan 6 meter brett. Båda lämningarna är undersökta men inte identifierade.

## 13. Beckholmen med bl.a. GV-dockan

Beckholmen, vars äldsta benämning var Biskopsholmen, är ett av Sveriges äldsta industriområden och fortfarande bedrivs industriell verksamhet på ön. Från första halvan av 1600-talet och i över 200 år framåt var ön centrum i landet för kokning av beck och lagring av tjära. Utanför landets gränser gick tjäran under benämningen "Stockholmstjära". De två dockorna på västra sidan av ön, Östra och Västra dockan byggdes 1848-1850 då Beckholmen blev varvscentrum i Stockholm. Dockorna ritades av Nils Ericson, som även ledde byggnadsarbetet. Redan första året som de var i drift reparerades 168 ång- och segelfartyg i de två dockorna. Mellan åren 1871 och 1874 utvidgades dockorna och 1893 förlängdes de ytterligare. Ön övertogs av marinen 1918, och blev en del av Stockholms Örlogsstation, och på 1920-talet byggdes den stora G5-dockan. Efter en utbyggnad av dockan på 1940-talet fick den en slutlig längd av 197 meter och det var här som Vasa bogserades in på egen köl i maj 1961 och med fartyget liggande i dockan gjordes den arkeologiska utgrävningen av Vasas inre. Ön är idag ett maritimt centrum för träskutor och ångbåtar och det enda stora kommersiella varvet i stockholmsregionen.

## 14. Djurgårdsvarvet

På andra sidan Beckholmsundet ligger det nyligen upprustade Djurgårdsvarvet. Varvet har anor från tidigt 1700-tal och fick ett uppsving när Efraim Lothsack drog igång sin verksamhet 1735. Varvet övergick efter Lothsacks död till rådmannen Kierman och därefter av ett konsortium som drev varvet till 1850-talet.

## 15. Vrak – Museum of Wrecks

Ett nytt marinarkeologiskt museum öppnar under hösten 2020 i en befintlig båthall intill Vasamuseet.

Kopplingen till Östersjön med närhet till forna örlogsvarv och skeppsvrak blir naturlig. Museet ingår tillsammans med Vasamuseet, Sjöhistoriska museet, Marinmuseum och Järnvägsmuseet i den statliga myndigheten Statens maritima och transporthistoriska museer.

Östersjöns speciella miljö och historia innebär att området har en unik mängd mycket välbevarade vrak, av samma klass som det välkända skeppet Vasa, och andra lämningar från olika tidsperioder. Det är ett av världens mest trafikerade hav, och kombinationen av bräckt vatten, kyla, mörker och låg syrehalt gör att material, även trä, kan bevaras i nästan perfekt tillstånd.

## 16. Dyktankhuset

Som en del av Stockholms örlogsvarv byggdes dyktankhuset 1934 för att inrymma en övningsbassäng där ubåtspersonal under säkra förhållanden kunde träna på att ta sig ut ur en sjunken ubåt. Bassängen är sex meter hög och 3 meter i diameter. Dyktankhuset var Marinens dykerilaboratorium fram till utflyttningen till Hårsfjärden 1979. I dag bemannas dyktankhuset av frivilliga ur SDHF, Svensk Dykerihistorisk Förening, som med olika aktiviteter sprider kunskap om gamla tiders dykeri.

## 17. Galärvarvskyrkogården

Kyrkogården är en begravningsplats som är anlagd i mitten av 1700-talet för örlogsflottans personal. På kyrkogården finns ett flertal minnesstenar över dramatiska händelser i Sveriges historia. Vasas förlisning, jagarolyckan på Hårsfjärden och nedskjutningen av DC-3an 1952 är några händelser som är ihågkomna här. 1997 uppfördes Estoniamonumentet till minne av de över 800 personer som i september 1994 omkom då passagerarfartyget Estonia sjönk.

## 18. Vasamuseet

Vasamuseet är en del av myndigheten Statens maritima och transporthistoriska museer.

Museet, välkänt i hela världen, är ett av få museer som kan visa upp ett nästan komplett örlogsfartyg från tidigt 1600-tal. Museet öppnade i november 1961 och flyttade till den nuvarande byggnaden i juni 1990. Sedan 1961 har museet haft fler än 35 miljoner besökare.

## Sankt Erik och fyrskeppet

Sveriges första isbrytare byggdes 1915 på Finnboda varv i Stockholm på uppdrag av Stockholms stad. Hon döptes till Isbrytaren II vilket 1958 ändrades till Sankt Erik. Hennes huvudsakligen arbete var att hålla lederna i Stockholms skärgård fria från is, men vissa kalla vintrar fick hon även bryta is i Östersjön. 1977 blev Sankt Eriks sista år som aktiv isbrytare och i augusti 1980 blev hon museifartyg vid Isbrytarpiren på Galärvarvet. Fartyget har två

trecylindriga ångmaskiner varav den akre är Sveriges största fungerande sjöångmaskin.

Fyrskeppet, nr 25, som också ligger vid Isbrytarpiren utanför Vasamuseet byggdes redan 1903 i Gävle. Hon låg därefter för ankar vid Finngrundet i södra Bottenhavet under den isfria delen av året. Fartyget togs ur tjänst 1969 och blev museifartyg året efter.

Båda fartygen ingår idag i Statens maritima och transporthistoriska museers samlingar.



# KATALOG ÖVER MARITIMA SPÅR OCH LÄMNINGAR

## TIDIGARE UNDERSÖKNINGAR

”En användning av de maritima resurserna av särskilt stor betydelse i arkeologiska sammanhang är som deponi för allsköns oönskade ting, från latriner, röjd snö och hushållssopor till överbliven sprängsten, mordoffer och uttjänta farkoster” (Anders Gullberg i Hjulhammar 2010:7).

Vid flera tillfällen under de senaste 20 åren har vissa delar av det aktuella vattenområdet kring Nationalstadsparken karterats, det gäller främst området från Blockhusudden till Beckholmen.

Karteringarna har genomförts av Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) men även av olika företag, i synnerhet Marin Miljöanalys, vars kartering 2008 ligger till grund för rapporten ”100 nya vrak”, tryckt 2010 och omarbetningen av samma rapport ”Fartygslämningar i Stockholms inre vatten” som trycktes 2017.

De tidigare karteringarna har inte varit heltäckande utan oftast bara gjorts i form av ”titthål” då planerade exploateringar har efterfrågat en marin- arkeologisk undersökning. Från Blockhusudden norrut mot Edsviken samt Brunnsviken har det i stort sett inte genomförts några arkeologiska karteringar. Sjöfartsverket har gjort några punktvisa karteringar bland annat vid Lidingöbron.

SMTM har gjort ett flertal arkeologiska undersökningar inom det vattenområdet som ingår i Nationalstadsparken. Även Riksantikvarieämbetet (RAÄ), Stockholms stadsmuseum och Bohusläns museum har utfört undersökningar i eller i direkt anslutning till det aktuella vattenområdet under de senaste 25 åren. Undersökningarna som har utgjorts av bland annat utredningar och förundersökningar har i synnerhet berört vattenområdena runt Skeppsholmen, Kastellholmen och Beckholmen.

1994 gjorde SMTM en besiktning av två vattenområden vid Skeppsholmen. Det ena området sträckte sig längs den västra sidan av Skeppsholmsbron och det andra längs kajen nedanför mastkranen vid Östra Brobänken. Inga lämningar påträffades. (Westenberg 1994).

1994 gjorde RAÄ en arkeologisk utredning inför eventuella tunnel- och brobyggen i anslutning till Österleden. Utredningen omfattade bland annat två vattenområden i Saltsjön söder om Djurgården. Ett flertal fartygslämningar påträffades. (Rönby 1994).

1996 gjorde RAÄ en arkeologisk undersökning av botten under Skeppsholmsbron då Statens fastighetsverk planerade en renovering av bron. Vid undersökningen påträffades ett stort antal pålar nedslagna i botten vilka bedömdes komma från byggnadsfaser från 1600-, 1700- och 1800-talen. En äldre fartygslämning påträffades. (Lindström & Rönby 1998).

1996-1997 gjorde RAÄ en arkeologisk utredning inför nedläggande av en vattenledning mellan Helgeandsholmen och Djurgårdsbrunnsviken. Sonarkarteringen resulterade i ett stort antal potentiella fornlämningar men de bedömdes inte påverka det planerade arbetet. (Lindström & Rönby 1998).

1998, 1999 och 2002 gjorde Stockholms stadsmuseum arkeologiska undersökningar på Skeppsholmen. Det påträffades rester av en pårad och en husgrund från 1800-talets slut samt äldre rustbäddar, kajkonstruktioner och rester efter 15 fartyg. Flertalet var klinkade, byggda av ek och/eller furu och daterade från slutet av 1500-talet fram till mitten av 1800-talet. (Hjulhammar 2003).

2005 gjorde SMTM en arkeologisk förundersökning av ett område utanför Skeppsholmens östra brobänk, beläget inom RAÄ Stockholm 103. Undersökningen föranleddes av en planerad traditionell stapelavlöpning av briggen Tre Kronor. Vid undersökningen påträffades inga kulturhistoriska lämningar. (Höglund 2008).

2005 gjorde SMTM en arkeologisk undersökning av den så kallade Vasagropen. Gropen är belägen ungefär 100 meter söder om GV dockan på Beckholmen och är den plats där Vasa vilade på 30 meters djup under åren 1628-1959. Syftet med undersökningen var att fastställa om material från Vasa fortfarande kunde påträffas, samt att ta



**FIGUR 4.** Rottingkorg på botten utanför Beckholmen. Kan ha använts för koltransport. Daterad till 1800-tal.  
Foto Jens Lindström, SMTM.

prover för konserveringsproblematiken kring Vasaskeppet. 2006 fortsatte undersökningarna med en besiktning av Kastellholmsgropen, belägen på 15-19 meters djup mellan Kastellholmen och Djurgården på Stockholms ström. På botten i området syntes avtryck av Vasa, särskilt efter babordssidan. Det påträffades även konstruktionsdelar från fartyget. (Höglund 2008).

2006 gjorde SMTM en arkeologisk förstudie av Beckholmssundet inför planerad sanering och renoivering av ett område längs sundets norra strand. Omkring tre meter väster om Beckholmsbron påträffades resterna efter en liten modern träbåt och cirka 100 meter väster om bron påträffades en kraftigt splittrad och förvriden fartygslämning. Ingen av de påträffade fartygslämningarna bedömdes utgöra fornlämning.

2008 analyserade SMTM en geofysisk kartering utförd av Marin Miljöanalys AB inför utökad vattenverksamhet för Slussenprojektet. Vid analysen identifierades totalt 310 indikationer som kunde utgöra fornlämning. I Fornsök, det digitala fornminnesregistret, fanns sedan tidigare endast ett 10-talet kända fartygslämningar inom undersökningsområdet. (Hjulhammar 2010).

2010 gjorde SMTM en arkeologisk förstudie inför planerade åtgärder avseende Beckholmens markföroreningar. SMTM's uppdrag var att utreda ett alternativ som innebar anläggning av spontad kaj, sprängstensfyllning och schakt under vatten utanför befintlig strandlinje. Förstudien syftade till att redogöra för det arkeologiska kunskapsläget inom området samt att granska en sonarkartering utförd av Marin Mätteknik AB (MMT). Efter granskningen konstaterades att de tio indikationer som MMT bedömde som fartygslämningar överensstämde väl med SMTM's uppfattning om antal objekt som påträffats med denna metod. (Hjulhammar 2010).

2010 gjorde SMTM en arkeologisk konsekvensutredning inför ansökan om ny reglering av Mälaren för att bedöma hur den föreslagna regleringen kunde påverka kulturhistoriska lämningar i vattnet genom erosion eller sedimentation. Utredningen omfattade bland annat områden vid Skepps- och Kastellholmen samt utanför Valdemarsudde på Djurgården. (Hjulhammar 2012).

2010 gjorde SMTM en arkeologisk förstudie av ett vattenområde vid östra Beckholmen med anledningen av en planerad flytt av en kajponton. I området påträffades resterna av en bryggkonstruktion.

SMTM gjorde bedömningen att brygglämningen inte utgjorde fornlämning.

2012 gjordes saneringsarbeten på Beckholmen och det påträffades ett flertal fartygsdelar. SMTM fick i uppdrag att schaktövervaka grävningarna. På grund av områdets markföroreningar kunde inte fartygslämningarna dokumenteras in situ. Delar från minst tre fartygslämningar påträffades, flertalet daterade till 1800-talet men en datering indikerade 1400-tal. (Fredholm & Höglund 2014).

2012 gjorde SMTM en arkeologisk förstudie längs östra sidan av Beckholmen, föranledd av planerade kajutbyggnader. Dykningarna resulterade i ett flertal löst liggande fynd, bland annat ett block, en bottenstock, några spant på kravell samt några klinkade spant.

2012 gjorde SMTM en förstudie som syftade till att undersöka om fornlämningar skulle komma att beröras i samband med borrhningsarbetet vid projekteringen inför tunnelbanans utbyggnad till Nacka. Förstudien omfattade sju vattenområden. Två platser berörde fornlämningar bland annat Vasas förlisningsplats, RAÅ Stockholm 681. (Hjulhammar & Sundberg 2013).

2012 och 2013 gjorde SMTM arkeologiska förstudier i vattnet som omger östra, södra och västra Beckholmen. Förstudierna utfördes i fyra etapper föranledda av planerade kajutbyggnader etc. utmed Beckholmens stränder. Det var utbyggnad av träkajer samt anläggande av en pontonbrygga på Beckholmens östra sida, arbeten i ett område öster om Beckholmsbron, undersökningar öster och söder om Beckholmen fram till den västra dockan samt besiktning av botten söder och väster om Beckholmen. (Lindström 2014).

2010-2013 schaktade Stockholms Hamnar AB i samband med ombyggnation av kajen utanför Grand Hotel på Blasieholmen. I samband med

detta gjordes arkeologiska undersökningar, utförda av SMTM, i två etapper. Området ligger inom fornlämning Stockholm 103:1, stadslagret i de centrala delarna av Stockholm. Vid undersökningen påträffades rester efter fem fartygslämningar och en fast fiskeanläggning. Det mest spektakulära fyndet var rester efter ett sytt skepp. Övriga lämningar som påträffades var klinkbygga. Bevarandeförhållandena på platsen är mycket goda för bland annat djurben, trä, läder, textil, metaller, keramik, glas och kritpipor. Fynden daterar kulturlagret till främst 1600- och 1700-tal. (Hansson & Sundberg 2014).

2014 gjorde Bohusläns museum en arkeologisk utredning i delar av vattenområdena Norrström, Strömmen och Saltsjön med anledningen av en planerad sjöförläggning av fjärrkylledning mellan Strömbron och Beckholmen. Det påträffades bland annat två fartygslämningar, ett löst liggande spant samt en samling av liggande och stående pålar. Den ena fartygslämningen samt pålsamlingen bedömdes vara fornlämningar. (Bergstrand 2015).

2014 gjorde Bohusläns museum en arkeologisk förundersökning inom RAÅ Stockholm 103:1. Anledningen till förundersökningen var en planerad sjöförläggning av fjärrkylledning mellan Strömbron och Beckholmen. Inom undersökningsområdet påträffades huvudsakligen träflis och huggspån vilket delvis bedömdes härröra från byggnation och underhåll av den äldre Skeppsholmsbron. (Arbin & Bergstrand 2015).

2015 gjorde SMTM en arkeologisk utredning mellan Blasie- och Skeppsholmen samt en arkeologisk förundersökning i ett område mellan Skepps- och Kastellholmen, RAÅ Stockholm 206:1. Anledningen var att Stockholms läns landsting planerar för en ny tunnelbanesträckning mellan Kungsträdgården



FIGUR 5. Fotomosaik av en av fartygslämningarna vid Grand Hotel. Foto: SMTM.

och Nacka. Sträckningen ligger delvis inom fornlämning RAÄ Stockholm 103:1 samt RAÄ Stockholm 206:1. Vid undersökningarna påträffades 15 fartyglämningar, lösa skeppsdelar från ett okänt antal lämningar, ett rikt kulturlager samt rester av vad som förmodas kan utgöra ett okänt antal olika generationers broar. Två av fartyglämningarna har daterats till slutet av 1580 respektive 1584 och ett tredje till 1616. Kulturlagret i hamnområdet karakteriseras av träflis, huggspån, keramik, skeppsdelar samt mycket löst liggande timmer och trädetaljer. Fynden daterar kulturlagret till främst 1600- och 1700-tal. (Hansson 2016).

2016 gjorde SMTM en arkeologisk utredning vid västra Skeppsholmen då Stockholms Hamnar AB planerade att uppföra en tillfällig pontonhamn inför ÅF-offshore race. Inom området, en del av RAÄ Stockholm 103:1, skulle tillfälliga förankringar nedläggas för att förtöja flytande pontoner. Utredningen resulterade i att tre nya fartyglämningar påträffades, varav två utgör fornlämning, samt ett ytligt kulturlager innehållande ett stort antal föremål bland annat keramik, glasflaskor, skeppsdelar, lösa bryggdelar, ben och huggspån. Kulturlagret kan dateras

från första hälften av 1600-talet till 1900-talet. (Hansson 2017).

2017 gjordes en omarbetning av rapporten ”100 nya vrak” som trycktes 2010. Under de år som passerat sedan ”100 nya vrak” trycktes hade mycket ny information om fartyglämningarna i Stockholms inre vatten framkommit vilket föranledde en uppdatering av rapporten. (Ekberg & Fredholm 2017).

2018 gjorde SMTM en arkeologisk förundersökning utanför Gröna Lund då det planerades en utvidgning av en befintlig brygga inne på nöjesparken. Vid undersökningen påträffades fem fartyglämningar varav fyra bedömdes vara fornlämning. (Altrock 2018).

2018 gjorde SMTM en arkeologisk förundersökning i vattnet vid Allmänna Gränd då en sjökabel skulle förläggas mellan Skeppsholmen och Allmänna Gränd. Arkeologerna kunde konstatera att det inte fanns några fornlämningar inom undersökningsområdet. (Altrock 2018).

2019 gjorde SMTM en arkeologisk förundersökning i vattnet utanför den stora parkeringen just norr om Gröna Lund inför planerandet av en utbyggnad av Gröna Lund. Inga fornlämningar påträffades. (Altrock 2019).

## ÖVER VATTNET

Det är viktigt att påpeka att då det redogörs för maritima objekt och företeelser ovan vattnet finns det redan ett flertal sammanställningar gjorda. Dessa, bland annat på Nationalstadsparkens hemsida, har använts i denna rapport som en utgångspunkt för den nedan kortfattade sammanställningen. Dessutom har information från Sjöhistoriska museet, Vasamuset och internet, bland annat Wikipedia, använts.

### 1. Kaninholmen

Kaninholmen är en cirka 350 meter lång ö som hör till slottsområdet Ulriksdal. Ön, som idag är

obebodd, var under kung Karl XV:s tid ett populärt kungligt utflyktsmål, ibland med de två lustbåtarna Galten och Delfinen. Det lär även ha gått en färja över till ön under Karl XV:s tid, bland annat för att underlätta besök till de tre byggnader som låg där; Schweizerstugan, kallbadhuset samt en lektuga.

Schweizerstugan var en fastighet byggd i schweizerstil som Karl XV hade fått i gåva av sin hustru, Drottning Lovisa. Stugan byggdes av AB Ekmans Mekaniska Snickerifabrik på 1860-talet och fraktades till ön i delar. Idag finns ingen av byggnaderna på ön bevarad.



**FIGUR 6.** Intressanta platser i Nationalstadsparkens norra del. Källa: Lantmäteriet. Utsnitt ur GSD Terrängkarta. Bearbetad av Mikael Fredholm, SMTM.



**FIGUR 7.** Midsommarfirande på Kaninholmen 1871. Schweizerstugan till höger. Illustration av Carl Johan Billmark.

## Galten och Delfinen

De två lustbåtarna, salslupar, som kungligheterna använde vid nöjesfärder på Brunnsviken och ut till bland annat Kaninholmen byggdes 1787 på uppdrag av Gustav III. Båtarna tillverkades på Karlskronavarvet under ledning av amiralen och skeppsbyggmästaren Fredrik Henrik af Chapman. Gustav III hade inspirerats av gondolerna han hade sett vid ett besök i Venedig några år tidigare.

Båtarna var klinkbyggda slupar av furu med förgyllda stävornament. Stävornamenten, tillverkade av amiralitetsbildhuggaren Johan Törnström, har gett sluparna dess namn, Galten och Delfinen. De har även kallats Vildsvinet och Valfisken.

När båtarna var färdigbyggda, till en kostnad av minst 1220 riksdaler, fraktades de från Karlskrona till Stockholm ombord på ett större segelfartyg. Fartyget levererade de båda båtarna till Ålkistan där de bars över land till Brunnsviken och därefter roddes till Haga slott. Den konstnärliga utsmyckningen av lustbåtarna utfördes av Louis Jean Desprez, den franske arkitekten och konstnären som bland annat även gjorde ritningarna till Koppartälten i Hagaparken.

Galten (Vildsvinet) och Delfinen (Valfisken) är bägge 10 meter långa och 2,9 meter breda. På däck har de en soffa för cirka 8-10 personer byggd i en öppen fyrkant. Soffans utsidor pryds av 12 målade sköldar, på Galten med motiv från Hercules 12 storverk. För och akter om soffan finns plats för fyra roddare och båtarna styrdes av en så kallad slupstyrrare. Aktern på båtarna är formad som en fiskstjärt.

Sluparna användes flitigt fram till Gustav III:s död 1792, därefter lades de på hovjaktssvarvet vid Haga, varvid de sporadiskt nyttjades för utflykter. 1845 fördes de till flottans station på Skeppsholmen och på 1940-talet överfördes de till Sjöhistoriska museet och ingår idag i Statens maritima och transporthistoriska museers samlingar och förvaras i myndighetens förråd på Rindö utanför Vaxholm.

1998 byggdes en replik av Delfinen som fick namnet Delfinen II. Den har till och från kunnat ses på Brunnsviken

Gustav III hade även planer på att låta bygga ytterligare ett lustfartyg, Lyckans Tempel, som skulle bli en galär med en överbyggnad i form av ett sicilianskt tempel. Fartyget var tänkt att framföras av 18 roddare och skulle användas som färja av kungen och hans närmsta vänner mellan Haga, Bellevue och Frescati. Lyckans Tempel skulle, liksom Galten och Delfinen, tillverkas på Karlskronavarvet men mordet på Gustav III grusade planerna och fartyget kom aldrig att byggas.

I Statens maritima och transporthistoriska samlingar finns delar till en tredje salslup, Draken. I museets arkiv finns af Chapmans ritningar, daterade 1797, av båten. Slupen skall ha levererats till Drottningholm 1801. Båten skall ha blivit "bortfluten vid 1818 års höga vatuflöde" enligt ett PM från 1819. Stäv- och akterdekorationerna klarade sig och finns nu utställda på Sjöhistoriska museet.

Källor: SMTM's samlingar.



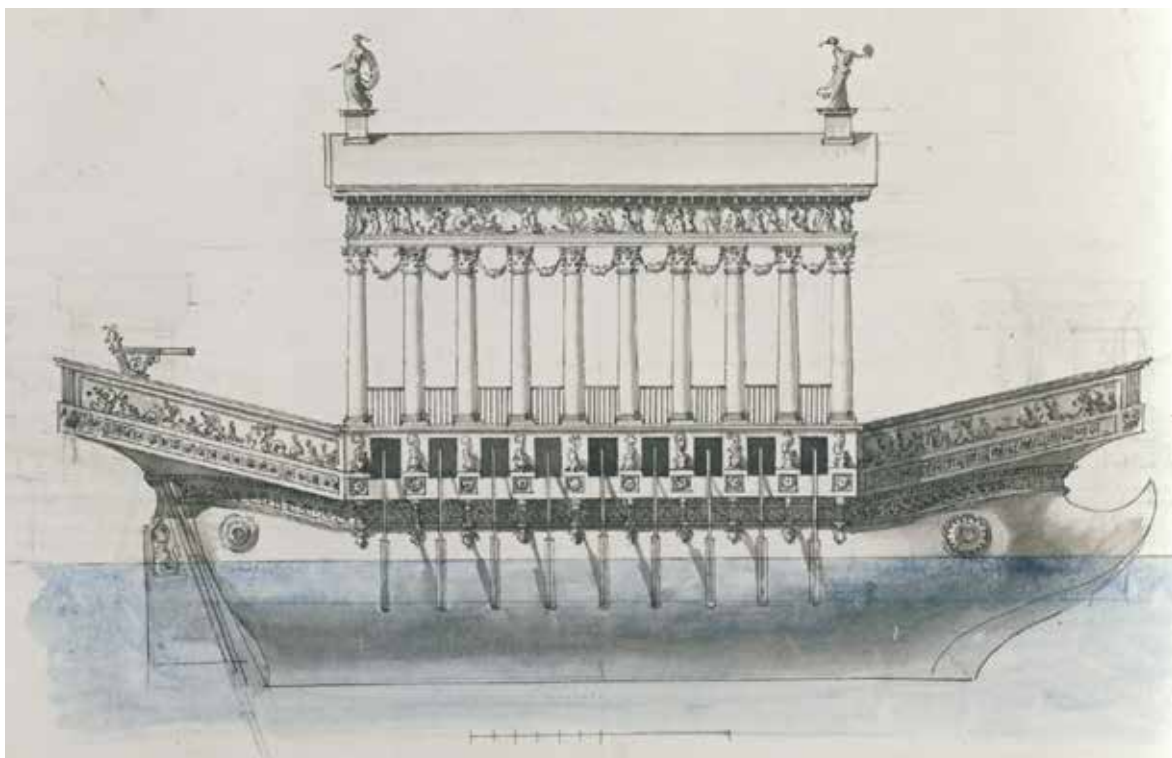
FIGUR 8. Galten och Delfinen. Foto: Anneli Karlsson, SMTM.



**FIGUR 9. Sköldar på Delfinen.**  
Foto: Maria Ljunggren, SMTM.



**FIGUR 11. Draken.** Foto: SMTM.



**FIGUR 10. Lyckans tempel.** Skiss: Louis Jean Desprez.

## 2. Ålkistan

1861 togs beslutet att bygga en kanal mellan Saltsjön och Brunnsviken. Beslutet hade föregåtts av hårda diskussioner mellan de som ville bygga en kanal och de som var mot arbetet. Det fanns ett stort behov av att förbättra den dåliga vattenkvaliteten i den dåvarande sjön Brunnsviken, orsakat av avfall och avlopp från Stockholm. Under åren efter beslutet utfördes arbete med att spränga och gräva en kanal som blev 180 meter lång. För att få samma vattennivå i Brunnsviken som i Stora Värtan sänktes nivån i

Brunnsviken med 125 centimeter, vilket innebar att en del kanaler i Hagaparken och i Tivoliområdet påverkades. Att kanalerna påverkades var en av anledningarna till motståndet till kanalbygget. Kanalen färdigställdes 1863–64 och öppnades för trafik året efter. Över Ålkistan leder i dag både järnväg och bilväg. Nuvarande bron byggdes 1937.

Namnet Ålkistan kommer troligen av att det i bäcken som runnit från Brunnsviken funnits en fångstanläggning, en ålkista. Ålkistefiske omtalas redan på 1500-talet. På land har det i området

funnits bebyggelse som bland annat kan kopplas till kvarndrift och världshusverksamhet. Den sistnämnda etableras troligen under 1700-talets tidiga del på vattendragets norra sida. Verksamheten fanns troligen kvar på platsen till andra delen av 1800-talet.

Källor: Tyréns 2018.

### 3. Brunnsviken

Viken, som möjligen var segelbar från Saltsjön under 1000-talet, har varit en rekreationsplats för kungligheterna där bland annat lustbåtarna Galten och Delfinen var populära för utflykter under Gustav III:s tid vid tronen. Kungens vision för marken runt Brunnsviken var att skapa en serie av engelskinspirerade parker. Landskapsarkitekten Fredrik Magnus Piper och senare även Louis Jean Desprez fick av kungen i uppdrag att uppföra parkerna efter de kungliga anvisningarna. Under den här tiden fick eller köpte ett antal av kungens närmsta vänner landområden runt Brunnsviken, bland annat Gustaf Mauritz Armfeldt som lät uppföra Villa Frescati som sitt sommarnöje. Armfeldt hann aldrig bo i villan då mordet på Gustav III 1792 stoppade alla de visioner som kungen haft om Brunnsviken och Armfeldt själv tvingades fly landet.

Namnet Brunnsviken är belagt sedan 1449 och indikerar att vattnet då var en vik. Landhöjningen

har medfört att det som en gång var en vik senare blev en sjö för att numera genom kanalen vid Ålkistan åter bli en vik. För att förbättra vattenkvaliteten byggdes kanalen vid Ålkistan 1863–64. Numera pumpas vattnet ut ur viken för att förbättra cirkulationen och idag är vattnet åter badbart.

1863, samma år som kanalen började byggas vid Ålkistan, skrev författaren August Blanche om Brunnsviken avseende det dåliga vattnet: ”Brunnsvikens stillastående vatten, där vågen är som grönsoppa och där fisken simmar död mot dygstrand”.

Källor: Sjöström 2009; Stråe & Gustafsson 2017.

### 4. Husarviken

Namnet Husarviken skall enligt uppgift härstamma från en tid då det låg en by längst in i viken, byn Husarnæ som är omnämnd 1288. Husar är pluralis av hus och betyder flera hus. Idag en ca 800 meter lång vik som slutar i ett sankmarksområde. Under 1600-talet övergick Husarviken i ytterligare två vattenområden, Laduviken och Uggleviken. Idag har landhöjning och igenväxning gjort att endast Husarviken fortfarande är en vik. Laduviken är ännu en öppen vattenyta medan Uggleviken är helt igenväxt.

Källor: Hasselblad 1982.





FIGUR 12. Intressanta platser i Nationalstadsparkens södra del. Källa: Lantmäteriet. Utsnitt ur GSD Terrängkarta. Bearbetad av Mikael Fredholm, SMTM.

## 1. Lidingöbro

1802-03 anlades en 770 meter lång öppningsbar flottbro i trä, en av de längsta flottbroarna i Europa vid den tiden, från Lidingöbro över till Larsberg på Lidingö. Bron som var nästan sju meter bred hade ofta problem med stormar och hårda vintrar. För att finansiera underhållet togs en avgift ut för de som använde bron. På Djurgårdssidan byggdes två brostugor och på Lidingösidan en. 1814 etablerades ett värdshus i en av brostugorna vid Lidingöbro och 1823 stod en ny värdshusbyggnad klar. Bron revs 1883 och ersattes med en ny flottbro, 750 meter lång, mellan Ropsten och Torsvik. Värdshuset stängde 2004 och 2010 revs stora delar av byggnaden. Bron finns utritad på en Stockholmskarta från 1817 av Wilhelm Maximilian Carpelan.

Källor: Hasselblad 1982.

## 2. Kruthuset vid Hundudden

Vid Gärdets östligaste punkt, Hundudden, finns ett gammalt gult hus med texten Kruthus ovanför ingången. Kruthus N:o 2 är byggt i slutet av 1700-talet och var då ett av Stockholms fyra kruthus för förvar av krut och ammunition. Karl XI gav fortifikationsarkitekt Erik Dahlbergh i uppdrag att rita kruthuset. Huset är idag en del av Vikingarnas Segelsällskap och inrymmer bland annat ett café. Som en del av Stockholms fasta försvar har det funnits kruthus vid Framnäs udde, Blockhusudden, Nedre Manilla och vid Hundudden. Nedre Manilla uppfördes i slutet av 1600-talet eller början av 1700-talet och kallades Kruthus N:o 1. Kruthusen vid Framnäs udde och Blockhusudden finns inte kvar. Kruthuset vid Hundudden finns kvar i nästan ursprungligt skick.

Källor: Hasselblad 1982.



FIGUR 13. Del av karta från 1817 av Wilhelm Maximilian Carpelan. <http://creativecommons.org/licenses/by/2.5/se/>



FIGUR 14. Kruthus No 2, Hundudden. Foto: Göran Ekberg, SMTM.

### 3. Fjäderholmarna

Ögruppen mellan Nacka, Lidingö och Djurgården består av öarna Ängsholmen, Libertas, Rövarns holme samt huvudön Stora Fjäderholmen. Namnet Fjäderholmarna kan enligt Bengt Järbe härledas till ordet fjärd. Öarna har en lång och brokig historia som finns dokumenterad från slutet av 1300-talet och framåt. På en karta över öarna från 1670 finns på Stora Fjäderholmen en byggnad markerad som i förklaringen till kartan anges vara krog. Krogen finns utritad även på en karta från 1699. I beskrivningen till den kartan står det att arrendeavgiften för krogen är 30 riksdaler kopparmynt årligen. En hög summa i jämförelse med andra krogar i närområdet. Den höga avgiften kan sannolikt förklaras med att krogen på Stora Fjäderholmen var särskilt betydelsefull och därför även mycket lönsam för den som drev krog rörelsen. År 1773 uppgick arrendesumman till 800 riksdaler kopparmynt.

1809 såldes Fjäderholmarna på konkursauktion till brukspatron Daniel Eurenus. Han byggde ut krogen så att verksamheten kunde ta emot fler gäster. Den utbyggda fastigheten revs i början av 1940-talet.

1849 köpte Stockholms stad holmarna i ett försök att lösa stadens växande problem med hanteringen av sopor och latrin. Avsikten med köpet var att använda öarna, främst Ängsholmen, som en omlastningsstation för vidare transport av latrin till de godsägare och skärgårdsbönder som var villiga

att använda latrinen som gödsel. Sopor och latrin fraktades ut till Ängsholmen i tunnor. Innehållet lastades över till pråmar och tunnorna rengjordes och fördes tillbaka till staden. Pråmarna bogserades ut till köpare i skärgården. Hanteringen möttes efter några år med kraftiga klagomål från ångbåtstrafiken och boende på bland annat Lidingö på grund av den stank som spreds från öarna. På 1880-talet upphörde därför verksamheten och flyttades till bland annat Lövsta i Mälaren. Idag känner vi ingen lukt när vi passerar vilket säkert uppskattas av alla de som besöker restauranger, museer och de hantverkare och konstnärer som huserar på Stora Fjäderholmen.

Fjäderholmarna spelade även en viktig roll i det så kallade brännvinskriget i slutet av 1800-talet. Brännvinskungen L. O. Smith etablerade sig i Stockholm och motarbetades av bland annat Stockholm stad. Smith sålde därför sina produkter på Fjäderholmarna. Kunderna erbjöds gratis båtresa ut till butiken.

1918 övertogs Fjäderholmarna av Försvaret som använde öarna för hanteringen av ammunition. Under öarnas militära tid sprängdes ett flertal bergrum ut på några av öarna. Militärerna lämnade öarna 1976.

Under vattnet runt Stora Fjäderholmen, Ängsholmen, Libertus och Rövarns holme ligger idag ett stort antal fartygslämningar, sannolikt rester efter sop- och latrinverksamheten på öarna. Flera av lämningarna är synliga från ytan.

Källor: Järbe 1987; Virgin 1992.



FIGUR 15. Utsikt över Fjäderholmarna. Foto: Ur Jacksons samling, SMTM.

#### 4. Avmagnetiseringsanläggningen

1943, mitt under andra världskriget, anlade Stockholms Örlogsbas en avmagnetiseringsstation mellan Mölna och Fjäderholmarna. De stora järnfartygens skrov kunde utlösa de minor som var utlagda under de båda världskriegen i bland annat Östersjön. Bara under första världskriget lades cirka 65000 minor ut i Östersjön, under andra världskriget var antalet ännu högre. Alla var dock inte magnetminor. Fartygen som skulle avmagnetiseras bogserades genom stora elektriska avmagnetiseringsfält som var placerade i vattnet norr om Fjäderholmarna. Avmagnetiseringen blev inte permanent utan behövdes göras om med jämna mellanrum. Anläggningen som hade sin mätstation vid Mölna brygga, flyttades 1967 till Hårsfjärden. Idag finns det tre liknande anläggningar kvar i landet: Lysekil, Karlshamn och vid Äggskäret vid Berga. Stationerna anlades för att både tjäna örlogs- och handelsflotta, men används nu bara av örlogsflottan. Vid sonarkarteringen 2018 påträffades vad som sannolikt är fundament till delar av anläggningen vid Fjäderholmarna.

Källor: TIFF 2009; Teknisk Tidskrift 1944

#### 5. Blockhusudden

Den försvarsanläggning som låg här på 1500-talet, ett blockhus, har gett udden sitt namn. Fyren som står strax utanför udden byggdes 1905 men

blev 1912 en av de första fyrarna i världen som fick AGA:s solventil inmonterad. Solventilen, som beroende på hur mörkt det är ute tänds och släcker gasljuset i en AGA-fyr, uppfanns av Gustaf Dalén, som 1912 fick nobelpriset i fysik för uppfinningen. När Blockhusuddens fyr elektrifierades 1995 konstaterades att ventilen aldrig behövts repareras.

Källor: Hasselblad 1982;

#### 6. Stora Sjtullen

De första tullhusen vid Blockhusudden som byggdes 1622 förstördes i en brand i början av 1700-talet. Det är inte osannolikt att grunden till blockhuset kan ha använts när det första tullhuset byggdes. De hus som står där idag uppfördes under tidigt 1700-talet och fungerade som tullhus och personalbostäder fram till 1881 då tulltvänget upphävdes. I samband med att tullhusen uppfördes tillkom även en krog på udden. De två gamla tullhusen är i dag statliga byggnadsminnen och används som privatbostäder.

Källor: Hasselblad 1982; Berggren 2000; Wikberg 2006.

#### 7. Lilla sjötullen

1830 tillkom ytterligare en tull, Lilla Sjtullen, inrymd i en fastighet i inloppet till Djurgårdsbrunnsskanalen på norra sidan av södra Djurgården. Fast-



FIGUR 16. Lilla Sjtullen 2018. Foto: Göran Ekberg, SMTM.

igheten byggdes i samband med konstruktionen av Djurgårdsbrunnskanalen, invigd 1834. Även vid Lilla Sjötullen försvann tullverksamheten 1881 då tulltvånget upphörde. Huset finns dock kvar som privatbostad.

Källor: Hasselblad 1982; Wikberg 2006.

## 8. Nedre Manilla, Kruthus 1

I slutet av 1600-talet eller början av 1700-talet byggdes här ett av de kruthus som uppfördes utmed Djurgårdens stränder. Kruthuset är numera enligt uppgift införlivat i det bostadshus som ritades av Ferdinand Boberg och uppfördes på platsen 1909.

Källor: Hasselblad 1982.

## 9. Djurgårdsbrunnskanalen

Vattenleden från Saltsjön in till Djurgårdsbrunnsviken var tidigt en naturlig farled som genom landhöjningen slutligen mer eller mindre växte igen på 1700-talet. På 1820-talet inleddes arbete med att öppna upp vattenleden igen. Under ledning av Johan Oldenburg byggdes kanalen som invigdes 1834. Med tiden slammade kanalen igen och fick åter muddras 1881. Djurgårdsbrunnbron, som passerar över kanalen vid Djurgårdsbrunnsvärdshuset, är den enda bevarade svängbron från 1800-talet i Stockholm. Den är dock sedan 1966 inte öppningsbar.

Källor: Hasselblad 1982.



**FIGUR 17.** Fartyg i västra dockan på Beckholmen. Foto: Gunnel Ilonen, SMTM.

## 10. Beckholmen

Beckholmen, vars äldsta benämning var Biskopsholmen, är ett av Sveriges äldsta industriområden och fortfarande bedrivs industriell verksamhet på ön. Från första halvan av 1600-talet och i över 200 år framåt var ön landets centrum för kokning av beck och lagring av tjära. Utanför landets gränser gick tjäran under benämningen ”Stockholmstjära”. Stockholm var fram till slutet av 1800-talet Sveriges främsta exporthamn för trätjära.

De två dockorna på västra sidan av ön, Östra och Västra dockan byggdes 1848-50 då Beckholmen blev varvscentrum i Stockholm. Dockorna ritades av Nils Ericson, som även ledde arbetet. Nils Ericson, bror till John Ericson, var en ingenjör som spelade en stor roll bland annat då landets järnvägsnät byggdes upp.

Redan första året som de två dockorna var i drift reparerades 168 ång- och segelfartyg. Det var troligen i samband med dockbyggnationen som man även byggde en bro över till Djurgårdssidan. Mellan åren 1871 och 1874 utvidgades dockorna och 1893 förlängdes de ytterligare. Ön övertogs av marinen 1918, och blev en del av Stockholms Örlogsstation. Den stora dockan på Beckholmen byggdes 1923-25 och invigdes 1927 av Gustav V. Efter en utbyggnad på 1940-talet fick den en slutlig längd av 197 meter och det var här som Vasa bogserades in på egen köl i maj 1961 och liggande i dockan gjordes utgrävningen av Vasas inre.



**FIGUR 18.** Vägverksfärjan Fragancia i stora dockan på Beckholmen. Foto: Göran Ekberg, SMTM.

Beckholmen växte åt väster, då utsprängt berg användes som utfyllnadsmassa. Marinen lämnade ön 1969 och sedan dess har varvsverksamheten fortsatt. Ön är idag ett maritimt centrum för träskutor och ångbåtar som bedriver sin verksamhet i Västra dockan. Det enda stora kommersiella varvet i stockholmsregionen är Stockholms reparationsvarv, vars verksamhet bedrivs i GV-dockan och den Östra dockan.

På andra sidan Beckholmssundet ligger det nyigen upprustade Djurgårdsvarvet. Varvet har anor från tidigt 1700-tal och fick ett uppsving när Efraim Lothsack drog igång sin verksamhet 1735. Varvet övergick efter Lothsacks död till rådmannen Kierman och därefter av ett konsortium som drev varvet till 1850-talet. Djurgårdsvarvet är i dag ett centrum för renovering av mindre träbåtar.

Källor: Nordisk Familjebok 1920; Sjöhistorisk Årsbok 2012-2013; Hasselblad 1982.

## 11. Vrak – Museum of Wrecks

Ett marinarkeologiskt museum som öppnar under 2020 i en av två kvarvarande båthallar intill Vasamuseet. Kopplingen till Östersjön med närhet till forna örlogsvarv och skeppsvrak blir naturlig. Museet ingår tillsammans med Vasamuseet, Sjöhistoriska museet, Marinmuseum och Järnvägsmuseet i den statliga myndigheten Statens maritima och transporthistoriska museer.

Östersjöns speciella miljö och historia innebär att området har en unik mängd mycket välbevarade vrak, av samma klass som det välkända Vasaskeppet, och andra lämningar från olika tidsperioder. Det är ett av världens mest trafikerade hav, och den unika kombinationen av bräckt vatten, kyla, mörker och låg syrehalt som finns i Östersjön gör att material, även trä, kan bevaras i nästan perfekt tillstånd.

Källa: SMTM.

## 12. Dyktankhuset

Som en del av Stockholms örlogsvarv byggdes dyktankhuset 1934 för att inrymma en övningsbassäng där ubåtspersonal, under säkra förhållanden, kunde träna på att ta sig ut ur en sjunken ubåt. Bassängen, som är sex meter hög och tre meter i diameter har en ingång underifrån som ska likna en utgång från en ubåt. Dyktankhuset var Marinens dykerilaboratorium fram till utflyttningen till Hårsfjärden 1979. I dag bemannas dyktankhuset av frivilliga ur SDHF, Svensk Dykerihistorisk Förening, som med olika aktiviteter sprider kunskap om äldre tiders dykeri.

Källa: Lindemark 1996; Svensk dykerihistorisk förening 40 år.



FIGUR 19. Dyktankhuset i Vasahamnen. Foto: Göran Ekberg, SMTM.

## 13. Galärvarvskyrkogården

Begravningsplats anlagd vid mitten av 1700-talet för örlogsflottans personal. Idag kan även personer som har en särskild relation till kyrkogården eller personer som gjort särskilda insatser begravas på platsen. På kyrkogården finns ett flertal minnesstenar över dramatiska händelser i Sveriges historia. Vasas förlisning, jagarolyckan på Hårsfjärden 1941 då 33 personer omkom och nedskjutningen av DC-3an 1952 är några händelser som är ihågkomna. 1997 uppfördes Estoniamonumentet till minne av de över 800 personer som omkom i september 1994 då passagerarfartyget Estonia sjönk.

Källa: Åstrand 1998.

## 14. Vasamuseet

En del av myndigheten Statens maritima och transporthistoriska museer. Museet, välkänt i hela världen, är ett av få museer som kan visa upp ett nästan komplett örlogsfartyg från tidigt 1600-tal. Museet öppnade i november 1961 och flyttade till den nuvarande byggnaden i juni 1990. Sedan starten 1961 har museet haft fler än 35 miljoner besökare.

Källa: SMTM.

## Sankt Erik

Sveriges första isbrytare byggdes 1915 på Finnboda varv i Stockholm på uppdrag av Stockholms stad. Hon döptes till Isbrytaren II vilket 1958 ändrades till Sankt Erik. Hon tjänstgjorde huvudsakligen med att hålla lederna i Stockholms skärgård fria från is, men vissa kalla vintrar fick hon även bryta is i Östersjön. 1977 års säsong blev Sankt Eriks sista som aktiv isbrytare och i augusti 1980 började hon sitt nya liv som museifartyg vid Isbrytarpiren på Galärvarvet. Fartyget har två trecylindriga ångmaskiner varav den aktre är Sveriges största fungerande sjöångmaskin. Hon ingår idag i Statens maritima och transporthistoriska museers samlingar.

Källor: Helmersson 1995.



FIGUR 20. Sankt Erik vid Isbrytarpiren utanför Vasamuseet. Foto: Göran Ekberg, SMTM.

## Finngrundet

Fyrskippet, nr 25, som även hon ligger vid Isbrytarpiren utanför Vasamuseet byggdes redan 1903 på ett varv i Gävle. Hon låg därefter för ankar vid Finngrundet i den södra delen av Bottenhavet under den isfria delen av året. Fartyget togs ur tjänst 1969 och blev museifartyg året efter. Hon

ingår idag i Statens maritima och transporthistoriska museers samlingar. Hon är tillsammans med Sankt Erik och Estonias bogvisir myndighetens största föremål.

Källa: Finngrundet.



FIGUR 21. Finngrundet. Foto: Göran Ekberg, SMTM.

## 15. Galärvarvet

Består av områdena runt om Vasamuseet och var en del av Stockholms örlogsvarv. På de markområden som örlogsbasen förfogade över under flera hundra år finns det idag ett flertal byggnader kvar som vittnar om den tiden då ubåtar och andra örlogsfartyg var ett vanligt inslag i stadsbilden.

Galärvarvet började etableras redan 1722 då kungen upplät en bit av Södra Djurgården åt Flottan. Tanken var att man här skulle uppföra byggnader där man kunde förvara de av flottans galärer som inte fick plats på Skeppsholmen där Stockholms Skeppsgård bedrev sin verksamhet. Galärskjuln byggdes och markområdet utökades ytterligare ett par gånger. På 1840-talet byggdes ett vakthus till skydd för området och på 1870-talet byggdes en stor skeppsdocka som invigdes 1879 av Oscar II. Dockan blev ca 100 meter lång och 20 meter bred. Idag ligger det bärgade örlogsfartyget *Vasa* i dockan. Av de ca 30 galärskjul som byggdes finns idag två kvar, numera hemvist för Spritmuseum. Museet Junibacken är den gamla minsveparhallen. Två båthallar finns kvar. I den ena har Sjöhistoriska museet under lång tid förvarat sin båtsamling. Dessa båtar har nu flyttats och båthallen skall byggas om till museet Vrak - museum of Wrecks. Byggnaderna som inrymde högvakten och vaktbostaden finns kvar liksom dyktankhuset.

Källor: Sjöhistorisk Årsbok 2012-2013.

## 16. Kastellholmen

Ön som ligger just utanför Skeppsholmen i centrala Stockholm har haft namnet Kastellholmen sedan tidigt 1700-tal. Tidigare namn är Notholmen, Lilla Beckholmen och Skansholmen. Den tretungade svenska flaggan vajar på tornet till Kastellet, uppfört 1848. Flaggan har hissats och halats dagligen nästan oavbrutet sedan 1660-talet. Idag är det Stockholms Garnison som ansvarar för flaggningen.

På platsen fanns ursprungligen ett kastell, ritat av Erik Dahlbergh, som på 1600-talet användes för ammunitionstillverkning och krutförråd. Kastellet exploderade den 21 juni 1845. Det nya kastellet, som ritades av arkitekten Fredrik Blom, byggdes i rött tegel i två våningar och hade rum för officerare och vaktmanskap. Tornet med sitt ännu högre trapporn är ett välkänt landmärke från sjösidan för Stockholm. Batteriet vid kastellets fot utrustades med åtta stycken tolvpundiga kanoner. I vattnet nedanför Kastellholmskajen är flera vrak synliga. Mer om dessa på sidan 55.

Den första bron mellan Skeppsholmen och Kastellholmen byggdes sannolikt redan på 1640-talet, sydväst om dagens bro. Bron var konstruerad av trä

och sannolikt längre är dagens bro då landhöjningen gjort att öarna närmat sig varandra. Dagens bro är byggd i betong och blev klar 1880, den har dock byggts om vid några tillfällen.

Källor. Nilsson 1995.

## 17. Scepter

I april 2017 påbörjades renoveringsarbetet av kajen Östra Brobänken på Skeppsholmen. Efter en tid påträffas ett skeppstimmer av ek som snart följdes av fler skeppsdelar. När delarna var framgrävda visade det sig att det var resterna efter ett stort örlogsfartyg som påträffats. Prover för åldersdatering togs och resulterade i att virket huggits under vinterhalvåret 1612–1614. Efter efterforskning i arkiven framkom information som tyder på att vrakresterna är det svenska örlogsfartyget Scepter, sjösatt 1615. Scepter var ett 36-kanoners skepp som var i drift fram till 1639 då hon kasseras. Hon var 30–33 meter långt. Resterna av det stora fartyget ligger i dag kvar i marken innanför Östra Brobänken.

Källa: Hansson 2019.



**FIGUR 22.** Det stora örlogsfartyget Scepter djupt nere i marken på Skeppsholmen. Foto: Jim Hansson.



## 18. Af Chapman

Den tremastade fullriggaren af Chapman, 74 meter lång och 11,4 meter bred, byggdes 1888 i stål på varv i Whitehaven i England. Hon fick namnet Dunboyne och levererades till Irland där hon bland annat gick på traden till Australien. 1908 såldes hon till Norge och seglade under norsk flagg fram till 1915 då hon köptes av Rederi AB Transatlantic i Göteborg. Rederiet döpte om fartyget till G. D. Kennedy och använde henne som skolfartyg på resor mellan Skandinavien och Australien. 1923 såldes fartyget till Kungliga Marinförvaltningen och bogserades till Karlskrona för ombyggnad till övnings skepp med namnet Af Chapman efter Fredrik Henric af Chapman, en av 1700-talets stora skeppsbyggare. 1937 togs hon ur aktiv tjänst och bogserades till Stockholm. 1949 invigs fartyget som vandrarhem efter en ombyggnad på Galärvarvet, i den docka där Vasamuseet ligger idag.

Källa: Davidsson 1983.

## 19. Skeppsholmen

Skepps- och Kastellholmen ingick år 1288 i ett donationsbrev från kungen till Sankta Klara nunnekloster. Under medeltiden kallades de två öarna för Vangsoarna. På slutet av 1500-talet kallades Skeppsholmen för *Lustholmen*, det lär ha varit Johan III som i slutet av 1500-talet lät uppföra ett lusthus på Skeppsholmen och därmed gav ön sitt dåvarande namn. År 1634 bildades det så kallade amiralitetskollegiet då marininstaben flyttade ut från nuvarande Blasieholmen till Skeppsholmen som blev Sveriges främsta örlogsbas under ca 40 år. Ungefär samtidigt som marinens fartygsvarv flyttade ut till ön ändrades namnet till nuvarande *Skeppsholmen*. Skeppsholmens användning som varv och förtöjningsplats för fartygen berodde till en del på varvets behov av ökat utrymme, men kanske också att kungligheterna på slottet ville ha en utsikt med vy över naturen inte över en varvsplats. Under slutet av 1670-talet beslöts att flottans huvudbas skulle omlokaliseras till de södra delarna av landet, närmare bestämt till Karlskrona. En av anledningarna var att hamnen i Karlskrona var isfri större delen av året vilket inte var fallet i Stockholm där fartygen delar av året var infrusna.

Skeppsholmen och dess byggnader förföll relativt snabbt efter denna flytt men omkring 1715 fick ön liv igen. Då inrättades Skärgårds- eller Galäreskadern på ön samt på södra Djurgården. Ryssland hade under "Den stora ofreden" (1714-1721) börjat skapa stor oro, främst i Finland men också Åland. Deras galärer som var ett nytt inslag i den ryska

flottan i Östersjön hade den svenska flottan svårt att komma åt då de var grundgående och lättmanövrerade i skärgårdarna. Svenskarna inrättade alltså galäreskadern på Skeppsholmen, delvis som ett svar på detta hot.

Källor: Hjulhammar 2003; Sjöhistorisk Årsbok 2012-2013.

## 20. Stockholms skeppsgård

Tidigt 1500-tal anlades Stockholms skeppsgård utanför Stockholms slott. Här byggde, reparerade, underhöll och utrustades flottans fartyg. Efter att senare flyttats till Blasieholmen förlades skeppsgården slutligen till Skeppsholmens nordöstra sida. Till skeppsgården införlivades även det markområde som fick namnet Galärvarvet. 1969 flyttades hela verksamheten till Muskö där man redan 1950 påbörjat bygget av en ny sjömilitär anläggning.

Källor: Sjöhistorisk Årsbok 2012-2013.

## 21. Styckekranen – nedanför Moderna museets baksida

Kranen som byggdes 1751 föregicks av en kran som var byggd 1647. Kranarna användes bland annat för att lyfta och flytta fartygskanoner i och ur örlogsfartygen. Den första kranen revs i slutet av 1740-talet och den ny stod på plats redan 1751 i samband med bygget av en ny lastbrygga. Kranen är byggd av trä och beklädd med järnplåt och dess lyftkraft genereras från två trumphjul som drivs av mänsklig kraft. Kranen kunde vridas runt för att hamna i rätt läge. 1935 blev kranen statligt byggnadsminne. Efter en brand 1978 då stora delar av kranens inre förstördes renoverades den provisoriskt. 2003 gjorde Statens Fastighetsverk en genomgripande renovering som gjorde att kranen återigen fungerar.

Källor: Nilsson 2004.

## 22. Framnäs holme och Allmänna konst- och industriutställningen 1897

På kartor från 1702 och 1805 är markerat ett kruthus på udden. Det var ett av Stockholms fyra kruthus. De andra kruthusen fanns vid Hundudden, Blockhusudden och Nedre Manilla. Kruthuset vid Framnäs udde revs 1827. Därefter uppfördes ett antal sommarhus på området ritade av Fredrik Blom, som övertagit markområdet efter att kruthuset rivits. År 1897 byggdes udden och en konstgjord ö intill om till en miniatyr i skala 1:2 av stora delar av Gamla Stan, Helgeandsholmen samt gamla slottet Tre kro-

nor inför Allmänna konst- och industriutställningen på Djurgården 1897. Idag finns den konstgjorda ön kvar och Historiska museet har genomfört arkeologiska undersökningar både av ön och av platsen för rekonstruktionen av slottet Tre kronor.

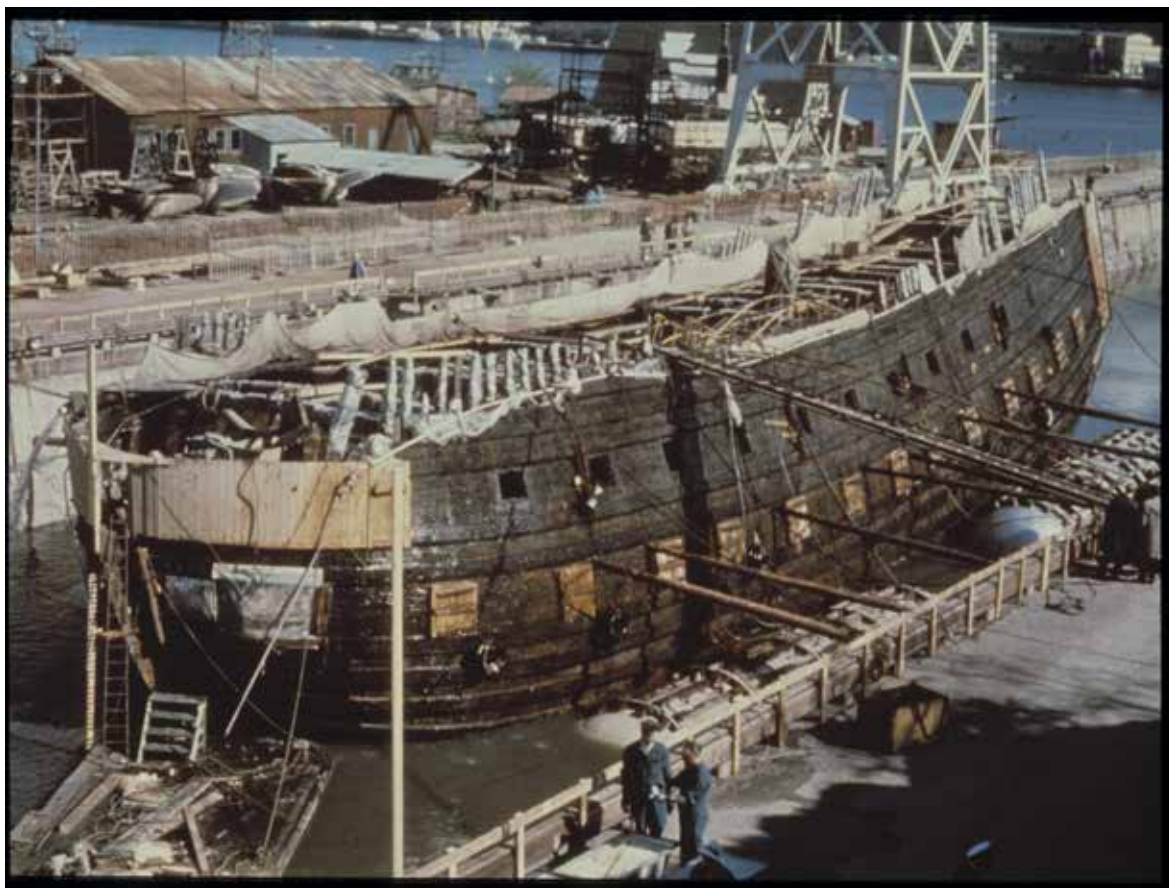
Källor: Nordin 2007, 2011; Andersson & Nordin 2010.

### 23. Sjöhistoriska museet

Sjöhistoriska museet ingår tillsammans med Vasamuseet, Marinmuseum och Järnvägsmuseet i Statens maritima och transporthistoriska museer. Museet verkar inom myndighetens uppdrag att

samla, vårda och ställa ut material om handels- sjöfart, skeppsbyggeri och sjöförsvaret. Det sker genom att i en mångfald former levandegöra vårt sjöhistoriska arv och sprida kunskap om maritim historia, bland annat genom utställningar och undervisning och insamling av maritimhistoriskt värdefulla föremål. I museet visas bland annat fartygsinteriörer, navigationsinstrument, vapen, galjonsfigurer, sjömansarbeten och konst. Originalkajutan och den solkrönte akterspegeln från skonerten Amphion finns bevarade. Amphion var Gustav III:s chefsfartyg under kriget mot Ryssland 1788-90.

Källa: SMTM.



FIGUR 23. Vasa i GV-dockan. Foto: Vasamuseets samlingar, SMTM.

## UNDER VATTNET

De lämningar som sedan tidigare är kända har i de flesta fall besökt av dykare, en del dock inte sedan 1980-talet. Det innebär att stora förändringar kan ha skett på platserna sedan senaste besöket. Samtidigt kan konstateras att ett flertal objekt inte har besökts av dykare utan är endast

geofysiska objekt, det vill säga de har påträffats vid karteringar och är endast bedömda utifrån den "bild" av fartyglämningen som karteringen genererat. Positionerna är presenterade i SWEREF 99 TM. Mer information om geografisk kartering på sidan 65.

## TIDIGARE KÄNDA LÄMNINGAR

Informationen om de sedan tidigare kända lämningarna är hämtad från Riksantikvarieämbetets databas Fornsök. Den maritima informationen i Fornsök kommer huvudsakligen från SMTM's olika marinarknologiska arkiv och register, vissa uppräta redan på 1950-talet. Dessa arkiv och register har genom åren utökats med viktig information från bland annat sportdykare, Sjöfartsverket och dykande arkeologer runt om i landet. Till de flesta lämningarna som finns med i nedanstående katalog finns mer information att ta del av i Fornsök.

### Solna 105

Strax utanför södra änden av Bockholmen ligger en oidentifierad fartyglämning bestående av ett öppet träskrov stående på rätt köl. Lämningen som är i relativt gott skick är cirka 5-6 meter lång och 1,5 meter bred. Sista registrerade uppgift från dykare är daterad 1984. Position N6586043/E673591. Osäker datering.

### Stockholm 823

I Uggleviken vid Lilla Skuggan ligger en oidentifierad fartyglämning, cirka 33 meter lång och 8 meter bred, synlig på satellitbilder. Lämningen dykbesiktigades inom projekt Nationalstadsparken. Position N6585130/E675327. Möjlig fornlämning. Se även objekt MV 23 sidan 69.

### Stockholm 855

Norr om Husarviken. Trolig fartyglämning. Upptäckt genom flygfoto. Lämningen är cirka 25 meter lång och 7 meter bred. Ligger i anslutning till vegetation. Synlig från ytan. N6584787/E675952. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt ingen fornlämning.

### Stockholm 1051

Utanför inloppet till Husarviken. Oidentifierad fartyglämning, cirka 6,9 meter lång och 2,4 meter bred. Lämningen har ett uppstick på cirka 1,1 meter. Objektet påträffades 2016 av Sjöfartsverket med sjömättingsfartyget Petter Gedda. Position N6584508/E676379. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt ingen fornlämning.

### Stockholm 640

Utanför Hunduddens småbåtshamn. Oidentifierad fartyglämning. Stävorna saknas och endast ena sidans spant är bevarade. Lämningen är cirka 8-10 meter lång. 1968 utförde Sjöhistoriska museet dykningar på platsen med anledning av planerade muddringsarbeten. Utifrån dessa dykningar bedömdes lämningen vara från 1900-talet. Position N6581174/E679464. Ingen fornlämning.

### Lidingö 84

Norra sidan av Ängsholmen, Fjäderholmarna. Fartyglämning, en geofysisk observation som är cirka 15 meter lång och 5,5 meter bred, påträffad vid kartering utförd av Sjöfartsverket. Lämningen är sannolikt en liten skuta med en liten överbyggnad i aktern. N6581373/E680347. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt ingen fornlämning.

### Lidingö 96

Norr om Fjäderholmarna. Oidentifierad fartyglämning, cirka 32 meter lång och 6,7 meter bred. Påträffades vid sjömätning 2017 utförd av Sjöfartsverket. Lämningen har ett uppstick på cirka 3,2 meter. Lämningen är troligen en pråm med ett mycket stort lastutrymme. Position N6581668/E680512. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt ingen fornlämning.

### Lidingö 91

Mellan Ängsholmen och Rövarna holme, Fjäderholmarna. Oidentifierad fartygslämning cirka 28 meter lång och 8 meter bred. Lämningen syns tydligt på satellitbilder, exempelvis eniro.se. I lämningens närområde finns ett stort antal fartygslämningar. Kan sannolikt tolkas som en pråm som varit en del av 1800-talets latrinhantering på öarna. Position N6581277/E680573. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt ingen fornlämning.

### Lidingö 70

Vid Rövarns holme, Fjäderholmarna. Oidentifierad fartygslämning i form av ett helt skrov med kvarsittande roder. Den spetsgattade lämningen är 22,5 meter lång och 6,4 meter bred. Senaste registrerad dykning på platsen gjordes 1992. Kan sannolikt tolkas som en pråm som kan varit en del av 1800-talets latrinhantering på öarna. Position N6581245/E680697. Sannolikt ingen fornlämning.

### Lidingö 71

Vid Rövarns holme, Fjäderholmarna. Oidentifierad fartygslämning bestående av en skrovhel pråmliknande lämning av trä som står på en kraftigt slutande botten med fören delvis ovan ytan. Senaste registrerad dykning på platsen gjordes 1992. Kan sannolikt tolkas som en pråm som kan varit en del av 1800-talets latrinhantering på öarna. Position N6581245/E680691. Sannolikt ingen fornlämning.

### Lidingö 101

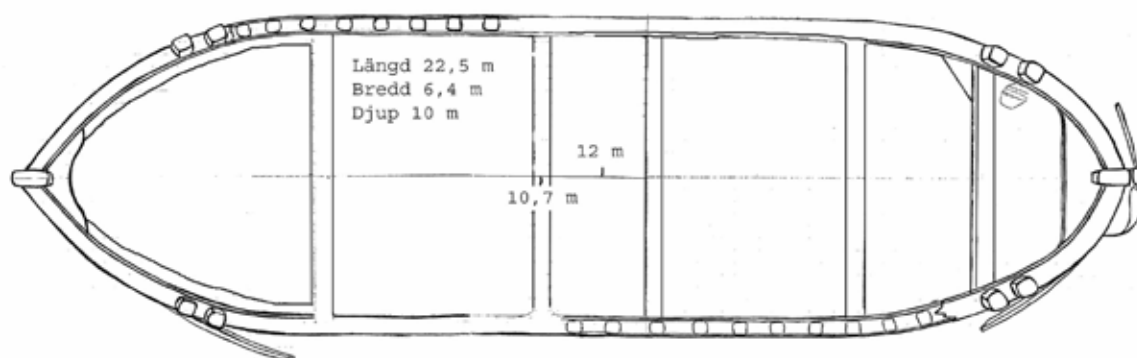
Väst om Stora Fjäderholmen. Oidentifierad fartygslämning, cirka 21,8 meter lång och 6,5 meter bred. Lämningen har ett uppstick på cirka 4 meter och påträffades av Sjöfartsverket 2017 vid sjömätning. Lämningen har ett centralt placerat lastutrymme med ett tydligt för- och akterdäck. Antydning till liten överbyggnad på akterdäcket. Okänt om det dykts på platsen. Position N6580791/E681049. Sannolikt ingen fornlämning.

### Lidingö 67

Söder om Stora Fjäderholmen. Oidentifierad fartygslämning som är cirka 25 meter lång och 5,2 meter bred (mätt efter pumpprännen). Lämningen är sönderbruten och saknar överbyggnad och däcksplankor. Senaste registrerad dykning på lämningen gjordes 1984. Position N6580771/E680867. Möjlig fornlämning.

### Lidingö 100.

Söder om Stora Fjäderholmen. Oidentifierad trolig fartygslämning, cirka 8,1 meter lång och 3,8 meter bred. Lämningen har ett uppstick på cirka 2 meter över omgivande botten. Påträffades vid sjömätning 2017 av Sjöfartsverket och kan vara en så kallad fyrkantspråm. En typ av pråm som användes för transport av latrin och sopor från Stockholm till Fjäderholmarna under den tid då öarna var en omlastningsstation för den verksamheten. Okänt om det dykts på platsen. Position N6580757/E680869. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 24. Planskiss av Lidingö 70. Källa: Jan Pihlgren, Fornsök.

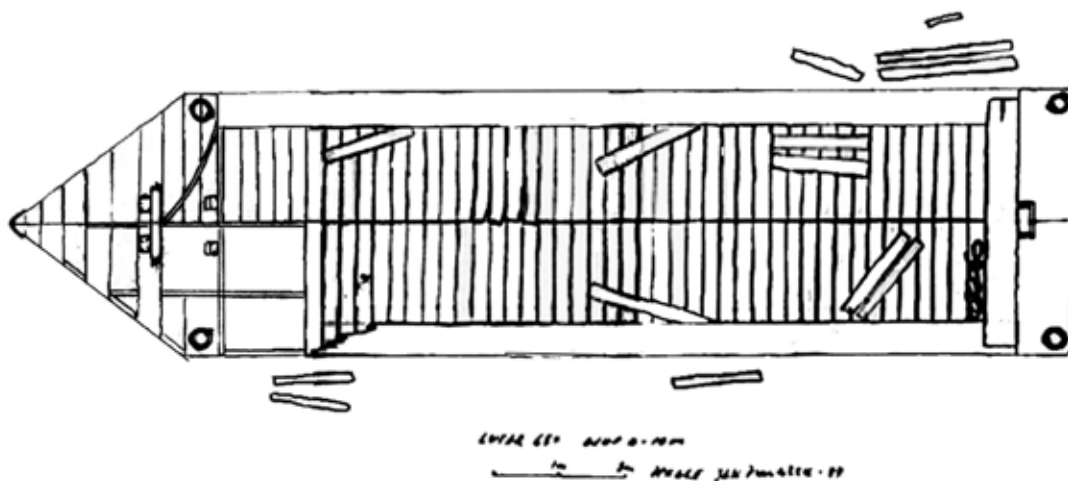
### Nacka 327

Mellan Blockhusudden och Fjäderholmarna. Oidentifierad fartyglämning, cirka 17,6 meter lång och 5,8 meter bred. Lämningen har ett uppstick på cirka 2,5 meter. Lämningen påträffades vid sjömätning 2017 av Sjöfartsverkets. Den har ett centralt placerat lastutrymme och ett för- och akterdäck. Okänt om det dykts på platsen. Position N6580509/E680254. Sannolikt ingen fornlämning.

### Stockholm 697

Mellan Blockhusudden och Nacka Strand. Ångfartyget Njord lämnade tidigt om morgonen den

16 november 1927 Strömkajen för färd norrut. Man gick för halv maskin. Vädret var klart och sikten god. Ombord gjordes bedömningen att någon utkik inte behövdes. Framför Njord siktades ett annat fartyg på väg ut, och Njord girade för att kunna passera detta om styrbord. Njord kom på så vis över på fel sida av farleden, och i samma stund siktade man en röd lanterna. Man girade styrbord för att få röd lanterna mot röd, men istället blev det mötande fartygets bägge sidolanternor, liksom en topplanterna, synlig. Full back slogs i maskin och kaptenen rusade till ångvisslan, men i nästa stund slog Njords stäv rakt in i det mötande fartyget. Under några sekunder hördes skrik, men sedan blev allt kusligt



FIGUR 25. Planskiss av Lidingö 71. Källa: Jan Pihlgren, Fornsök.



FIGUR 26. Lidingö 71 synlig ovan ytan. Foto: Göran Ekberg, SMTM.

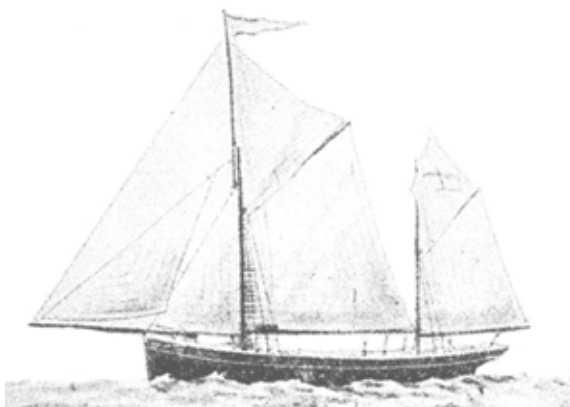
tyst. Njords besättning sprang fram till relingen och spanade ut över olycksplatsen, men det mötande fartyget var då redan borta. Kvar på Njords däck låg som enda tecken på vad som hänt en maststump och några segelrester från fockmasten, som i kollisionen brutits av från det mötande fartyget. Njord uppehöll sig på olycksplatsen en stund i hopp om att finna några spår av det förlista fartyget, men då man inget fann styrde man in till Finnboda hamn för att kontakta hamnpolis.

Efter någon dag kunde det slås fast att det var motorgaleasen Elise som förlist. Ombord fanns förutom kaptenen, hans 16-årige son, hans svåger samt en systerson. Efter dragningar på platsen lokaliserades vraket, och dykare kunde bekräfta att det verkligen var Elise. Kroppen efter kaptenen bärgades, men efter att dykaren Sven Karlsson upprepade gånger gått ned för att bärga namnbrädan samt utan resultat försökt bärga kroppen efter en besättningsman, som var inklämd i riggen, kulminerade olyckan med att även dykaren avled, sedan han utmattad tagit sig ombord på dykfartyget. I och med dykarens död steg dödssiffran till fem personer, och fyra av dessa var familjeförsörjare. Dagen Nyheter engagerade sig i de drabbade familjernas öde och drog igång en stor insamling till deras förmån. Osäkert om dykning skett på platsen i modern tid.

Position N6579919/E679480 i Lilla Värtan, 165 meter från Djurgårdslandet och 240 meter från närmast södra udde. Positionen är mycket osäker. Inte fornlämning.

## Stockholm 637

Under Ekuddens brygga utanför Thielska Galleriet ligger resterna efter en oidentifierad fartyglämning, bestående av endast en botten samt ett 15-tal spant och däromkring ytterligare ett antal löst



FIGUR 27. Stockholm 697. Källa: SMTM.

liggande spant och bordläggningsplankor. Lämningens ena ände ligger under den västra bryggans inre stenkista. I viken ligger rester av sönderslagna trätunnor, vilka kan ha ingått i fartygets last. Senaste registrerade dykning på platsen gjordes 1984. Position N6580038/E679048. Möjlig fornlämning.

## Nacka 315

Vid Biskopsudden. Oidentifierad fartyglämning, cirka 31 meter lång och 6,6 meter bred. Påträffades av Marin Mätanalys AB i februari 2008. Okänt om det dykts på platsen. N6579800/E677982. Sannolikt ingen fornlämning.



FIGUR 28. Nacka 315. Källa: Marin Miljöanalys AB.

## Nacka 215

Utanför Biskopsudden. Bogserångfartyget TYR, byggt 1908 i Helsingör, Danmark, var cirka 26 meter långt och 6,4 meter brett. Vid tretiden på eftermiddagen den sjunde juli 1956 lämnade Tyr Slussen med en besättning på fyra man och hamnlots ombord. Lotsen skulle ut till Svenska Orientlinjens fartyg Sunnanland, som behövde hjälp för att ta sig in i Hammarbyhamnen. Mellan Blockhusudden och Biskopsudden kastades bogservajern över från Sunnanland till Tyr, och hamnlotsen bytte båt.

Det gick dock illa då Tyr hamnat på tvären framför Sunnanland. Överstyrmannen på Sunnanland lär ha skrikat åt befälhavaren ombord på Tyr att denne skulle raska på, men av någon anledning vidtogs ingen undanmanöver. Sunnanland slog full back i maskinen, men lyckades inte hejda sin framfart utan rammade Tyr. Ena sidan revs upp och på mindre än en minut kantrade Tyr och sjönk mot botten med aktern före.

Efter några minuter flöt några lådor och hinkar upp. Tre av de fyra ombordvarande omkom. Den

23-årige matrosen Bernt Thuresson lyckades rädda sig genom att kasta sig i vattnet vid sammanstötningen. Den 11 juli hittades kaptenens kropp i styrhytten och tre veckor senare hölls en minnesceremoni över de övriga två besättningsmännen som man inte lyckades hitta.

Avsikten var att Tyr skulle bärgas, men hon hade sjunkit allt för djupt i bottenlammet för att det skulle vara möjligt med en bärgning. Senare har dumpade massor på platsen medfört att halva fartyget numera är övertäckt. Sommaren 2000 upptäcktes oljeutsläpp i Saltsjön och man misstänkte att oljefat ombord på Tyr hade börjat läcka. Det har dykts på vraket trots djup och farled. Position N6579689/E677707. Ingen fornlämning.



**FIGUR 29.** Bogserbåten TYR, Nacka 215. Källa: Bomans samling, SMTM.

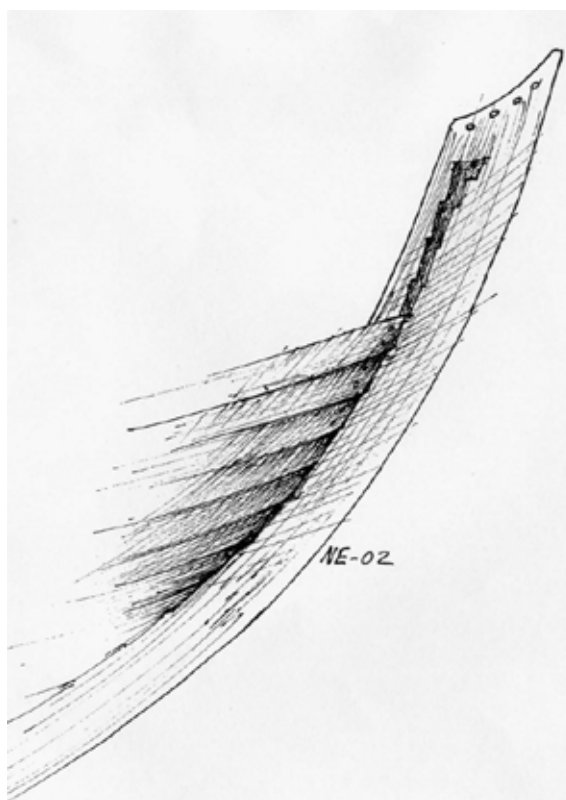
## Stockholm 664

Oidentifierad fartygslämning, utanför lusthuset vid Valdemarsudde, som består av ett klinkbyggt skrov som till sin typ påminner om en sandkil. Ligger i en sluttning med aktern uppåt och med slagsida åt babord, vars skrovsida markeras av uppstickande spanttoppar. Styrbordssidan har midskepps 3-4 bevarade och synliga bordgångar. Lämningens längd över stäv är 17,6 meter och dess bredd är uppmätt till cirka 5,9 meter. Borden är inbördes sammanfogade med omböjda spikar vilka numera är bortrostade och visar sig som parvisa hål. Spanten är fästade till bordläggningen med trädymlingar. Inga spår efter däckskonstruktioner har observerats.

Förstäven är bevarad i sin fulla längd. I dess övre ände finns fyra hål för infästning av stag. Spunningen är utformad i "trappsteg" eller klinkhak, och man kan utifrån detta se att fyra bord saknas i fören. Lämningen har en bred, förhållandevis låg, akterspegel i vars nedre kant brädbeklädnaden är bevarad. Akterstäv har en kraftig lutning och lig-

ger utanpå akterspegeln. Fartyget förefaller således inte varit byggt med utskjutande häckparti. Strax styrbord om akterstäv ligger ett roder sammanfogat av fyra bräder. Hjärtstocken mäter 4,8 meter. Dess stora längd förklaras av akterstävens kraftiga lutning.

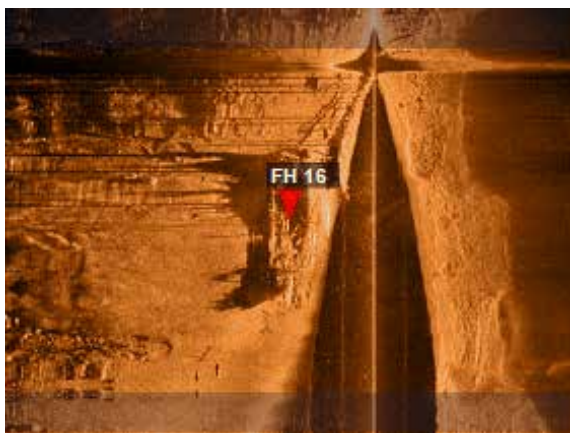
Omkring fyra meter föröver, från akterstäv räknat, ligger resterna av en nedrasad kabys i form av ett antal tegelstenar i en hög. Längs babordssidan finns ett järnföremål i form av en ring med två "knoppar" på. I lämningen finns även ett kort kopparrör med cirka 4 centimeters diameter och en längd av cirka 10 centimeter. Sedimenten inuti lämningen är påtagligt sandigare än utanför varför sanden i vraket eventuellt kan vara rester av lasten. Sjöhistoriska museet utförde 2010 en arkeologisk förstudie på lämningen. Ligger i direkt anslutning till Stockholm 819. Position N6579769/E677108. Fornlämning.



**FIGUR 30.** Förstäv på Stockholm 664. Skiss: Niklas Eriksson, SMTM.

## Stockholm 819

Oidentifierad fartygslämning, utanför lusthuset vid Valdemarsudde, bestående av ett större, cirka 23,5 meter långt och 5,8 meter brett, kravellbyggt fartyg där bordläggningen har släppts i fören. På lämningen står ett bråspel med kuggkrans av järn. Ligger i direkt anslutning till Stockholm 664. I samband med undersökningen av Stockholm 664 gjordes ett besök på platsen. Position N6579776/E677110. Sannolikt inte fornlämning.



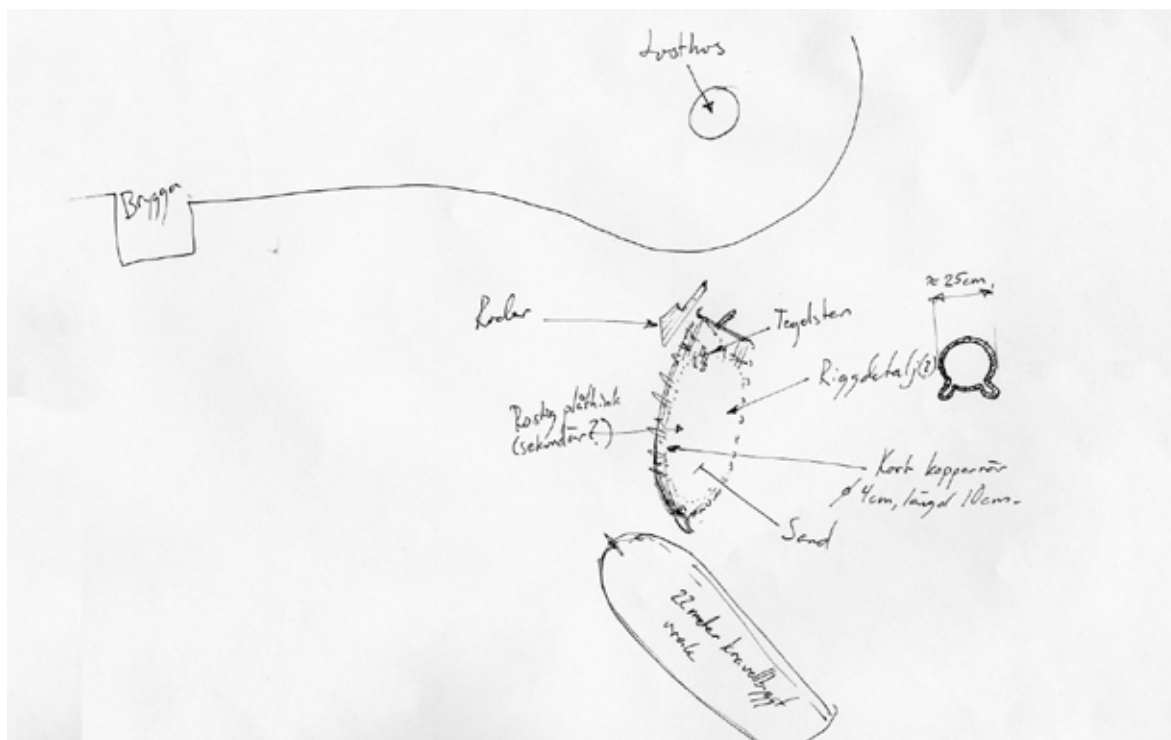
FIGUR 32. Sonarbild Stockholm 819. Bild: SMTM.

## Stockholm 636

I viken innanför Valdemarsudde. Oidentifierad fartygslämning där endast fartygsbotten och bottenpanten återstår enligt dykningar på platsen 1983. I närheten finns resterna efter ytterligare en fartygslämning, Stockholm 662. Under de senaste åren har skeppsdelar flutit iland i viken innanför lämningarna. Sannolikt är skeppsdelarna från Stockholm 636 och 662. Position N6579974/E677141. Möjlig fornlämning.

## Stockholm 662

I viken innanför Valdemarsudde. Oidentifierad fartygslämning som är kraftigt sönderfallen. Endast fartygsbotten och bottenpant återstår enligt dykningar på platsen 1983. I närheten finns resterna efter ytterligare en fartygslämning, Stockholm 636. Under de senaste åren har skeppsdelar flutit iland i viken innanför lämningarna. Sannolikt är skeppsdelarna från Stockholm 636 och 662. Position N6579999/E677101. Möjlig fornlämning.



FIGUR 31. Situationsplan för Stockholm 664 och 819. Källa: Niklas Eriksson, SMTM.

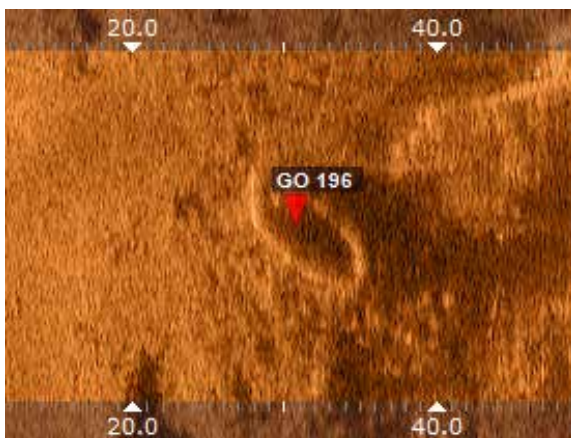




**FIGUR 33.** Ilandfluten kölstock, sannolikt från Stockholm 662 eller 636. Foto: Göran Ekberg, SMTM.

### Stockholm 996

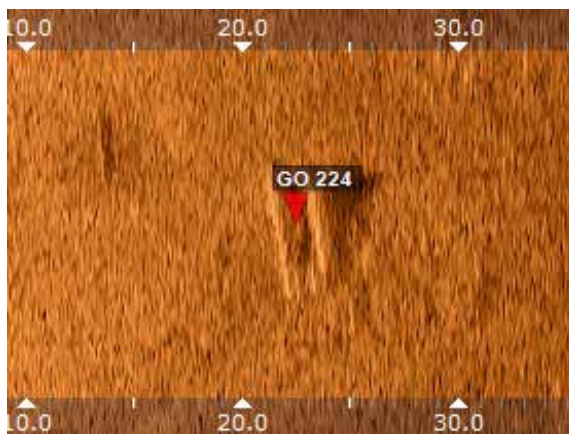
Valdemarsviken. Sannolik fartygslämning, cirka 11 meter lång och 5 meter bred. Påträffades av Marin Mätanalys AB i februari 2008. Okänt om det dykts på platsen. Position N6579970/E676892. Osäker datering.



**FIGUR 34.** Stockholm 996. Källa: Marin Miljöanalys AB.

### Stockholm 997

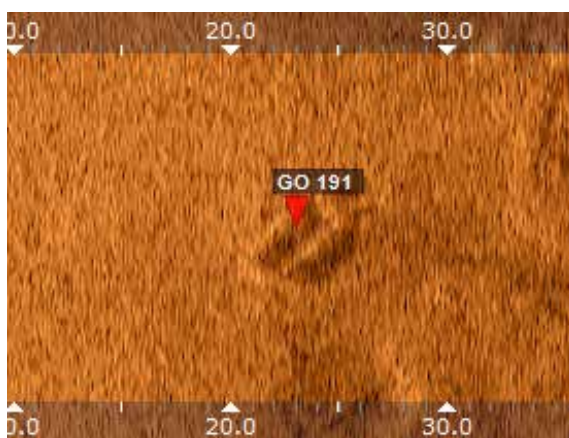
Valdemarsviken. Trolig fartygslämning, cirka 6 meter lång och 3 meter bred. Påträffades av Marin Mätanalys AB i februari 2008. Okänt om det dykts på platsen. Position N6579932/E676887. Osäker datering.



**FIGUR 35.** Stockholm 997. Källa: Marin Miljöanalys AB.

### Stockholm 999

Valdemarsviken. Trolig fartygslämning, cirka 5 meter lång och 2 meter bred. Påträffades av Marin Mätteknik AB i februari 2008. Okänt om det dykts på platsen. Position N6579938/E676887. Osäker datering.

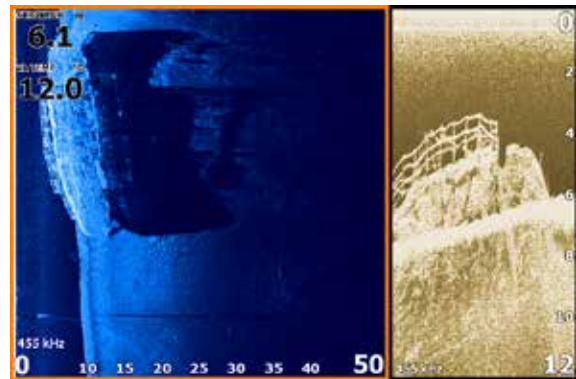


**FIGUR 36.** Stockholm 999. Källa: Marin Miljöanalys AB.

### Stockholm 867

Valdemarsviken. Fartygslämning cirka 30 meter lång och 6 meter bred. Vid en undersökning, utförd av SMTM i maj 2012 gjordes en besiktning av lämningen. Med resultaten från undersökningen kunde fartyget identifieras som ångfartyget Aros, 41,1 meter lång och 6,4 meter bred och byggd 1872 på Oskarshamns varv. Mellan 1873 och 1950 trafikerade hon, under varierande ägarförhållanden, huvudsakligen Mälaren. Aros första år på Mälaren slutade dramatiskt. Under en nattlig resa mellan Stockholm och Västerås den 28 maj 1873 gick hon på grund vid Bockholmssundet, tog in vatten och blev till slut liggandes halvsjunken. Hon bärgades kort

därefter av Stockholms Dykeribolag och bogserades till Långholmsvarvet för slipdragnig och reparation. 1950 övertas hon av Eriksbergs varv och byggs om till logementsfartyg. Någon gång under 1980/90-talet hamnade hon återigen på botten efter en mer än 100 år lång karriär. Position N6579937/E676853. Ingen fornlämning.



FIGUR 37. Stockholm 867. Källa: SMTM.



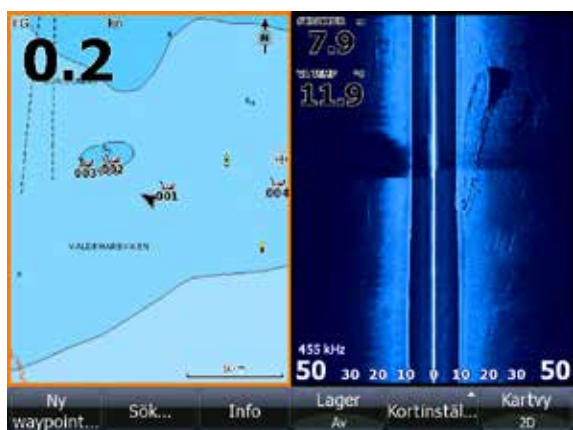
FIGUR 38. Ångfartyget Aros. Foto: Bo Palmqvist, SMTM's samlingar.



FIGUR 39. Aros ombyggd till logementsfartyg. Foto: Bo Palmqvist, SMTM's samlingar.

### Stockholm 829

Valdemarsviken. Oidentifierad fartygslämning, cirka 20,2 meter lång och 8,7 meter bred. Påträffades vid en arkeologisk förstudie 2010 utförd av Statens maritima och transporthistoriska museer. Vid en arkeologisk förstudie i maj 2012 dykbesiktigades lämningen. Konstaterades bestå av ett kravellbyggt träfartyg med delar av däck intakt i fören. Position N6579915/E676794. Möjlig fornlämning.

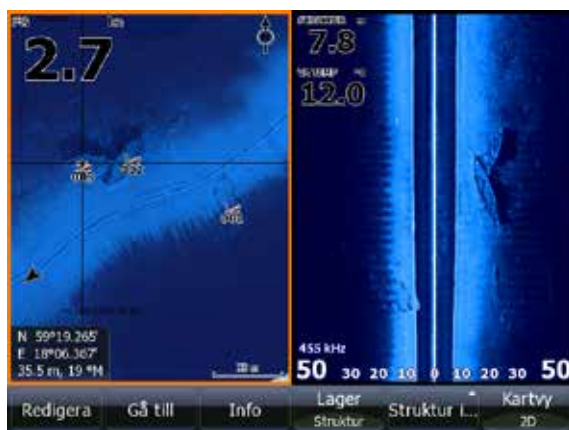


FIGUR 40. Stockholm 829. Källa: SMTM.

### Stockholm 832

Valdemarsviken. Oidentifierad fartygslämning, cirka 16,3 meter lång och 5,5 meter bred. Påträffades vid en arkeologisk förstudie 2010 utförd av

Statens maritima och transporthistoriska museer. Vid en arkeologisk förstudie i maj 2012 dykbesiktigades lämningen. Konstaterades bestå av ett kravellbyggt träfartyg med dubbelspant. Stora fartygslämningen på bilden nedan. Ligger i direkt anslutning till Stockholm 868. Position N6579934/E676759. Möjlig fornlämning.



FIGUR 41. Stockholm 832 och 868. Källa: SMTM.

### Stockholm 868

Valdemarsviken. Oidentifierad fartygslämning som dykbesiktigades av SMTM vid en arkeologisk förstudie i maj 2012 vid östra Beckholmen. Ligger i direkt anslutning till Stockholm 832. Lilla vraket på bilden ovan. N6579928/E676748.

## Stockholm 924

Beckholmens östra sida. Oidentifierad fartygslämning som påträffades i samband med arkeologiska förstudier, utförda av Sjöhistoriska museet, inför planerade kajutbyggnader och andra exploateringar utmed Beckholmens östra, södra och västra stränder. Vid förstudien öster om Beckholmen påträffades två tidigare okända fartygslämningar, se även Stockholm 923, varav en kunde dateras till 1800-talets mitt, samt ett kulturlager från tiden 1600/1700.

I ett litet koncentrerat område nära stranden påträffades flera spant och bottenstockar tillhörande en skeppssida som stack ut från bottenlätten. Skeppssidan, som till stor del var täckt av utfyllnadssten, påträffades endast några meter från det område på land där det hittades stora mängder skeppstimmer i samband med marksaneringsarbeten under våren 2012.

Då spanten saknade klinkhak kommer de med största sannolikhet från ett kravellbyggt fartyg. I spanten gick det att urskilja trädymlingar som förbundit bordläggningen till spanten. Då spantens dimensioner (cirka 15 centimeter breda) överensstäm-

mer väl med de skeppsdelar som påträffats på land är det inte uteslutet att delar av samma fartygslämning schaktats bort i samband med marksaneringen.

Prover för dendrokronologisk analys togs från två av de bärgade spanten men inget av proverna gick att datera. Efter provtagning återdeponerades spanten vid fyndplatsen.

Position N6579892/E676571. Möjlig fornlämning.

## Stockholm 923

Beckholmens östra sida. Oidentifierad fartygslämning som påträffades i samband med arkeologiska förstudier, utförda av Sjöhistoriska museet, inför planerade kajutbyggnader och andra exploateringar utmed Beckholmens östra, södra och västra stränder. Vid förstudien öster om Beckholmen påträffades två tidigare okända fartygslämningar, se även Stockholm 924, varav en kunde dateras till 1800-talets mitt, samt ett kulturlager från tiden 1600/1700.

Vid inventeringsdykningarna påträffades en fartygslämning cirka 30 meter öster om Beckholmen på cirka 2,5 meters djup. Lämningen är kraftigt



FIGUR 42. Rester av fartygslämning på Beckholmen. Foto: SMTM.

sönderfallen och spant och bottenstockar ligger spridda över ett större område. Ett cirka 10 x 4 meter stort sammanhängande parti av lämningens botten är förhållandevis välbevarad med kölsvin, bottenstockar och bordläggningsplankor i ursprungligt läge. Skrovet är av furu och det bevarade bottenpartiet som är byggt på kravell är märkbart flatbottnat vilket ger ett lådaktigt intryck. I den östra änden av vraket är bordläggningen synlig. Längre västerut täcks bordläggningen av sediment och löst liggande bottenstockar.

Vid lämningens ena ände iaktogs vid besiktningen en del av en skrovsida som stack upp cirka en halv meter över botten. Denna sida, som påminde mer om en sarg än en akterspegel, tolkades som skrovets akter. Den räta vinkeln mellan skrovets botten och den uppstickande sidan förstärker det lådlika intrycket. Vattendjupet över den högst uppstickande delen av lämningen är två meter. Den östra delen av lämningen saknar motsvarande begränsning och på denna plats finns bara bordläggningsplankor. Bottenstockarnas enhetliga och regelbundna utformning vittnar om en industriell tillverkningsprocess. Två tegelstenar och en stenkolsbit påträffades i lämningens västra ände men det är oklart om dessa hör till vraket då tegel och stenkol sporadiskt förekommer på botten inom hela undersökningsområdet. Bottenstockar och spant har varit fästade till bordläggningen med både järnbultar och trädymlingar och det påträffades en hel del bevarat järn, om än kraftigt korroderat.

Då fartygslämningen saknade stävar och skrov-sidor samt att inga föremål påträffades i lämningen är det sannolikt att den avsiktligt sänkts på platsen, alternativt att den sjunkit varefter man bärgat så mycket som möjligt av de uppstickande skrovdelarna. Då det inte var möjligt att på skeppstekniska grunder göra en närmare datering av lämningen togs fyra träprover för dendrokronologisk analys. Samtliga gick att datera och den yngsta bevarade årsringen daterades till 1824. Då inget av de analyserade proverna hade de yttersta årsringarna kvar, den så kallade splintveden, bedömdes verkets avverkningsperiod till cirka 1830-1840.

Position N6579970/E676576. Sannolikt fornlämning.

## Stockholm 796

Beckholmssundet. Oidentifierad fartygslämning med tändkulemotor. Kraftigt splittrad och förvriden. Påträffades vid arkeologisk förstudie 2006, utförd av SMTM. Position N6580016/E676401. Ingen fornlämning.

## Stockholm 681

Utänför GV-dockan på Beckholmen. Fyndplats för regalskeppet Vasa som bärgades 1961. Vasa lokaliserades av Anders Franzén 1956 och bärgades i ett samarbete mellan svenska marinen och bärgningsbolaget Neptun. Mellan 1961 och 1988 visades fartyget i det provisoriska Wasavarvet, där hon också konserverades och restaurerades. Det nuvarande Vasamuseet öppnade 1990.

Sedan Vasa bärgades har flera dykningar gjorts på vrakplatsen i syfte att bärga löst Vasamaterial. Fynden har bland annat bestått av plankor, laggstavar, en balk, djurben, en laggkärlsbotten, kritpipsfragment och ett danskt mynt från 1856. Eventuellt kan laggkärlsdelarna samt balken härröra från Vasa. Position N6579643/E676282.

## Stockholm 696

Ost om Blockhusudden. Runögaleasen Svea, med tre besättningsmän, påseglades om natten den 31 augusti 1930 av den estniska ångaren Jupiter, varpå Svea omedelbart gick till botten. Jakob Malm Noggis, som låg och sov, tog sig ut från fartyget genom hålet i det rammade skrovet och räddades av en motorbåt som kom till platsen. Sveas skeppare, Isak Österman Pass, räddades av en båt från Jupiter. Den 16-årige Tomas Palmkron Kokas omkom. Uppgifterna går isär angående Sveas last och destination men sannolikt var hon i Stockholm för att sälja roddbåtar tillverkade på Runö.

Svenska Dagbladet anordnade efter nyheten om förlisningen en insamling av pengar till Sveas ägare, som på grund av förlusten av galeasen riskerade att drabbas hårt ekonomiskt. Ägaren värderade själv sitt fartyg till 5000 kr. Fick inte Runöskepparen hjälp skulle han råka i skuld, då han ådragit sig stora skulder i samband med fartygets byggande, och hans föräldrar riskerade att få lämna gården. Inom en vecka samlades omkring 9000 kr av tidningens läsare. Summan ansågs räcka för inköp av en ny båt och för att täcka Runöskepparens ekonomiska förluster, varför insamlingen förklarades avslutad. Tre veckor efter olyckan köpte Österman Pass en svensk motorseglare, Kristine, hemmahörande i Drag på Öland. Den nya skutan, som kostade 12000 kronor och var byggd av ek, var betydligt större än Svea och den största båt någon på Runö någonsin hade ägt. Såväl Kristin som Isak Österman hamnade något år senare på Ösel. Isak dog senare i sovjetisk fångenskap i Sibirien.

2017 påträffade Sjöfartsverket en fartygslämning, som var cirka 23,3 meter lång och 7,9 meter bred, som antas vara vraket efter Svea. Dykundersökning-

ar måste göras för att säkert fastställa identiteten på lämningen. Position N6580036/E679843. Ingen fornlämning.

### Stockholm 830

Beckholmssundet. Oidentifierad fartygslämning, enligt sonarbild cirka 25 meter lång och 8 meter bred. Påträffades vid arkeologisk förstudie 2010 utförd av Statens maritima och transporthistoriska museer. Sannolikt en pråm i trä. Utbyggnader på skrovsidorna är troligen konstruktioner för att sätta ihop fler pråmar med varandra. Okänt om det dykts på platsen. Position N6579991/E676245. Sannolikt ingen fornlämning

### Stockholm 765

Beckholmssundet. Oidentifierad fartygslämning cirka 22 meter lång och 6 meter bred. Statens maritima och transporthistoriska museer utförde 2010 en arkeologisk förstudie på lämningen. Lämningen saknar däck men några tvärbalkar finns kvar i skrovet. Djupet på platsen är 13 meter. N6579994/E676218. Sannolikt ingen fornlämning.

### Stockholm 764

Utanför Gröna Lund. Oidentifierad fartygslämning cirka 19 meter lång och 5 meter bred. Djupet på platsen är som mest 14,2 meter. Statens maritima och transporthistoriska museer utförde 2010 en arkeologisk förstudie på lämningen. Position N6580009/E676163. Sannolikt ingen fornlämning.

### Stockholm 769

Utanför Gröna Lund. Oidentifierad fartygslämning cirka 14 meter lång och 4 meter bred och sticker upp cirka 0,7 meter. Djupet på platsen är som mest 16,2 meter. Statens maritima och transporthistoriska museer utförde 2010 en arkeologisk förstudie på platsen. Nära Stockholm 768. Position N6579993/E676138. Möjlig fornlämning.

### Stockholm 768

Utanför Gröna Lund. Oidentifierad fartygslämning cirka 15 meter lång och 4 meter bred. Djupet på platsen är som mest 16 meter. Statens maritima och transporthistoriska museer utförde 2010 en arkeologisk förstudie på platsen. Nära Stockholm 769. Position N6580003/E676128. Möjlig fornlämning.

### Stockholm 767

Utanför Gröna Lund. Oidentifierad fartygslämning cirka 27 meter lång och 6 meter bred. Djupet på platsen är som mest 16,5 meter. Statens maritima och transporthistoriska museer utförde 2010 en arkeologisk förstudie på platsen. Position N6579993/E676108. Möjlig fornlämning.

### Stockholm 766

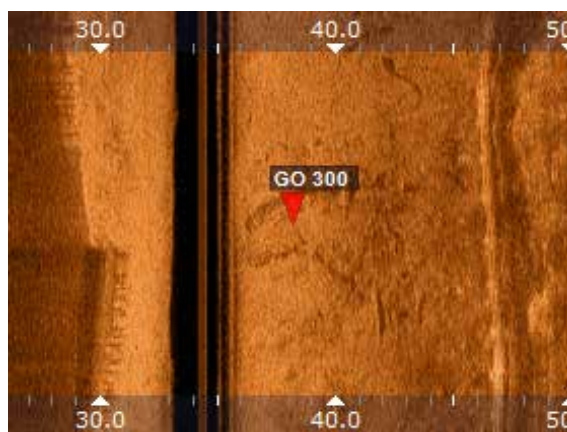
Utanför Gröna Lund. Oidentifierad fartygslämning cirka 15 meter lång och 5 meter bred. Djupet på platsen är som mest 15,7 meter. Statens maritima och transporthistoriska museer utförde 2010 en arkeologisk förstudie på platsen. N6580013/E676093. Möjlig fornlämning.

### Stockholm 828

Mellan Kastellholmen och Gröna Lund. Oidentifierad båtlämning, cirka 4,5 meter lång och 0,5 meter bred. Påträffades vid arkeologisk förstudie 2010 utförd av Statens maritima och transporthistoriska museer. Utanför Gröna Lund. Position N6580085/E676027.

### Stockholm 995

Östra Brobänken. Oidentifierad fartygslämning, klinkbyggd, cirka 22 meter lång. Dykning har gjorts på platsen och lämningen har bedömts vara från 16- eller 1700-talet. Position N6580395/E675759. Fornlämning.



FIGUR 43. Stockholm 995. Källa: Marin Miljöanalys AB.

### Stockholm 1156

Mellan Skeppsholmen och Vasamuseet. Förtöjningsanordning påträffad vid arkeologisk utred-

ning 2014, utförd av Bohusläns museum, inför en planerad sjöförläggning av fjärrkylaledningar mellan Strömbron och Beckholmen.

Anläggningen består av ett tiotal pålar vertikalt nedslagna i botten samt ytterligare löst liggande pålar. De bäst bevarade pålarna sticker upp cirka 2,5 meter ovan botten. Pålarna, av gran, har fyrkantigt tvärsnitt och några av dem har rester efter järnförbindningar. Det är inte klarlagt om pålarna fortsätter in mot Skeppsholmen. Totalt sågades prover från fem pålar för datering genom dendrokronologisk analys, men tyvärr gick inte proverna att datera på grund av för få årsringar. Det bedömdes som sannolikt att anläggningen har varit en del av den konstruktion av flytbommar och dykdalber som återfinns på de historiska kartorna under 1700- och 1800-talen. Som del av ett system bör den aktuella lämningen betraktas som fornlämning. Vattendjupet på platsen är sex meter. Position N6580543/E675673.

## Stockholm 700

Mellan Skeppsholmen och Vasamuseet. Segelbåt som sjönk efter att ha blivit påseglad av passagerarfartyget Ramsö som var på väg mellan Strömkajen och Nybrokajen. Orsaken till olyckan var att ett fel uppstått på segelbåtens styrpedal, varefter segelbåten girade babord 90 grader och kolliderade med passagerarfartyget. Inga personer skadades. Den angivna positionen är mycket osäker. Okänt om det dykts på platsen. N6580627/E675661. Ingen fornlämning.

## Stockholm 702

Fartyglämningen utgörs, enligt uppgifter från 1896, av ett stort, tredäckt örlogsfartyg, vars övre delar härjats av eld. Framför fartygets för påträffa-

des ett stort järnankare, som varit fäst till fartyget med en tross. Denna tross har förmodligen brunnit av. Flera kanoner påträffades på platsen, bland annat en som är 2,5 meter lång. Även en stor mängd delar av söndersprängda bronskanoner påträffades ombord på fartyget. Vidare fanns 800 kulor, vilka ligger ordnade i lådor. Åtskilliga av dessa hade grövre kaliber än den 2,5 meter långa kanonen.

Fartyglämningen framkom vid muddringsarbeten 1896 inför arbetet med Stockholmsutställningen. Dykare besiktigade fyndet och förmodligen bärgades en del föremål, däribland kanonkulor. Det är osäkert om delarna bärgades eller täcktes över. Eventuellt kan två piklod, vilka påträffades vid muddringsarbeten i Stockholms ström 1898 sättas i samband med lämningen. Dessa lod ingår i SMTM's samlingar. Eventuellt kan den iakttagna lämningen vara resterna av örlogsfartyget Västervik.

Västervik byggdes i Västervik 1647 och stod färdig följande år. Hon inköptes av Kronan och utrustades med 44 kanoner. Hon finns med i svenska flottans segelordning för 1658. Hon bör ha deltagit i slaget i Öresund mellan den svenska och holländska flottan samma år. Enligt en bestyckningslista från 1675 hade hon 12 stycken 12-pundiga kanoner och 10 stycken 8-pundiga. Västervik var ett skepp av fjärde rangen som när hon låg för ankar i Strömmen, fattade eld och sjönk. I den hårda vinden spred sig gnistorna till det nyanlagda varvet på nuvarande Skeppsholmen, till repslagarbanan på bergskammen på norra Skeppsholmen samt de i närheten anlagda tork- och häcklingehusen. Skepparen Anders Menlös ansågs skyldig och dömdes till hängning, men benådades sedermera på egen begäran till halshuggning. Utanför Strandvägskajen. Position N6580888/E675430. Att döma av fyndmaterialet är vraket flera hundra år gammalt. Har inte dykbesiktigats i modern tid. Fornlämning.

## FARTYGSLÄMNINGAR MELLAN KASTELLHOLMEN OCH SKEPPSHOLMEN

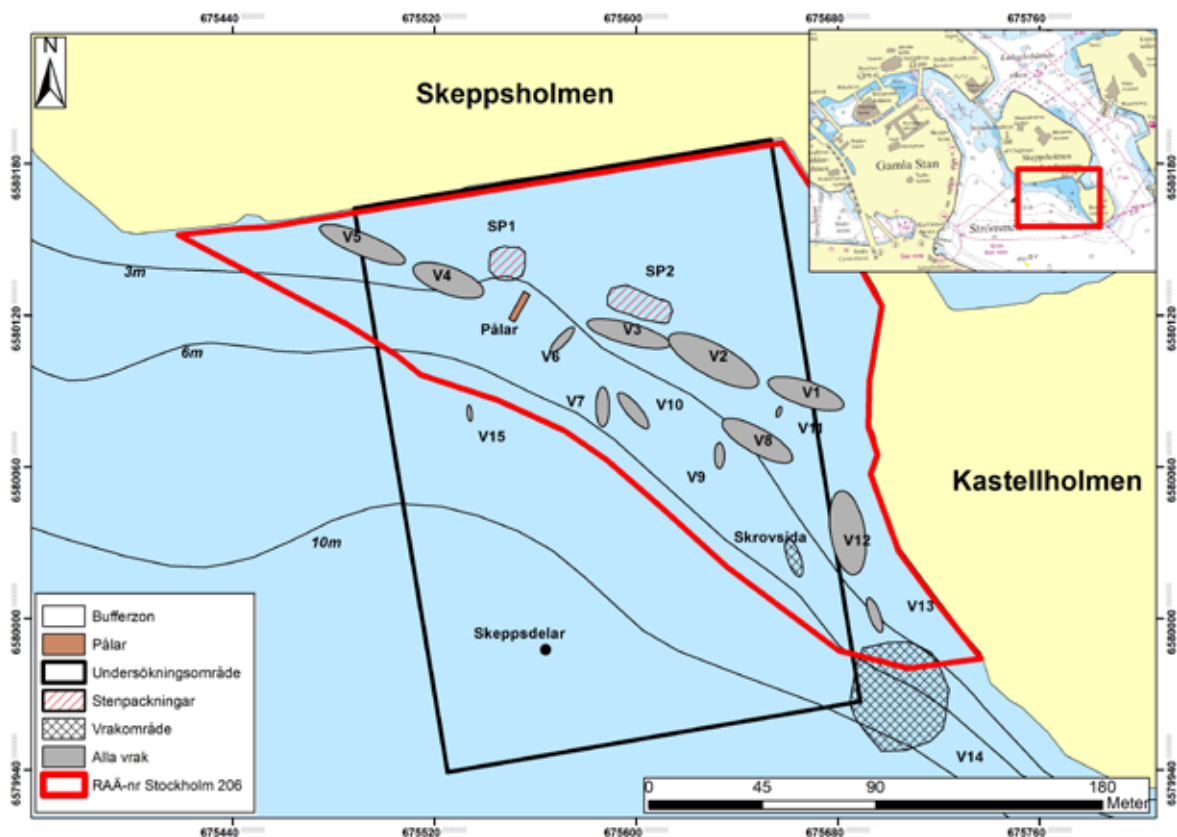
En arkeologiska förundersökning 2015, utförd av SMTM, resulterade i att totalt 15 fartygslämningar, kallade Vrak1–15, besiktades och positionerades. Två av fartygslämningarna har daterats till efter 1580 respektive 1584 och ett tredje till 1616. En fjärde lämning daterades till 1880. Det ligger mängder av timmer mellan vraken som kan höra ihop med några av lämningarna och som försvårar uppgiften att begränsa fartygslämningarnas område.

Av de 15 fartygslämningarna mellan Skeppsholmen och Kastellholmen var sju kända sedan tidigare. Sju av de 15 har dessutom varit stora, kraftigt byggda skepp. Måtten varierar mellan 33 till 38 meter vid de bevarade delarna av skrovet. Jämför man med Vasa i samma del av skrovet så är hon cirka 40 meter lång. De sju är förmodligen uttjänta slopade örlogsskepp alternativt stora bestyckade handelskepp. Fem av dem ligger i linje och har sänkts som fundament till en bro mellan Skepps- och Kastellholmen. Vilka skepp det handlar om och exakt hur

dessa varit konstruerade kan inte avgöras med den begränsade undersökning som gjordes.

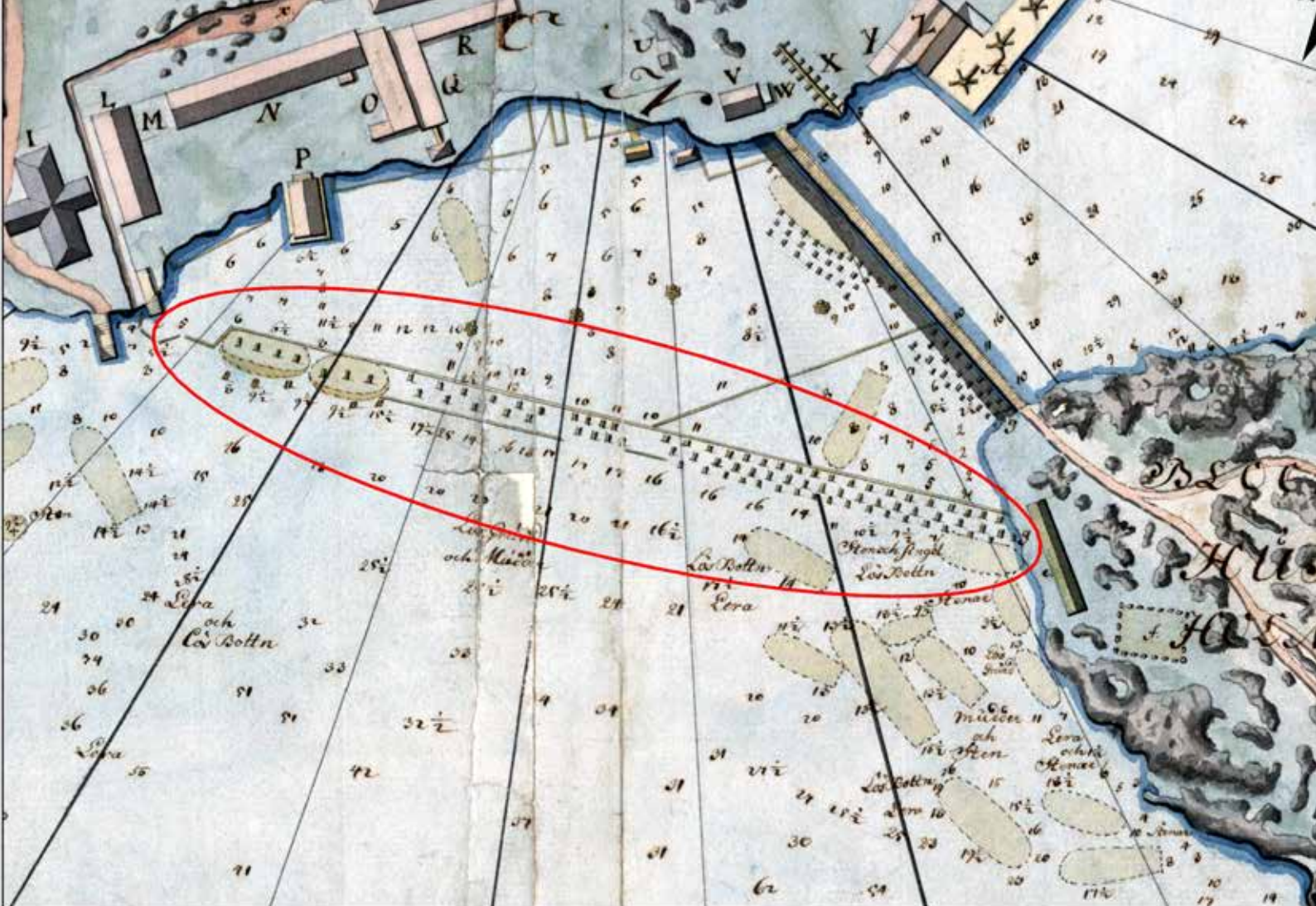
### Stockholm 639

Vrak 1 Kastellholmen: Fartygslämningen, cirka 32 meter lång och 8–10 meter bred, är ett kravellbyggt utrangerat örlogsfartyg, helt byggt i ek och bevarat upp till mitten av hålskeppet (utrymmet längst ner i fartyget). Ligger nedsjunket, uppskattningsvis cirka två meter ned i kulturlagret. Bevarandegraden är god trots det grunda djupet och påverkan av bland annat is. Skeppet har varit mycket kraftigt byggt med stora dimensioner och avståndet mellan spanten är väldigt korta. Både akter- och förstäv står på plats med ett uppstick på cirka 0,5 meter i fören och 1,5 i aktern. Lämningen är till stora delar fylld med sten, troligen deponerad efter sänkningen för brobygget. Lämningen innehåller en del fynd, bland annat ett durkslag i glaserat rödgods påträffat just



FIGUR 44. Påträffade fartygslämningar mellan Kastellholmen och Skeppsholmen. Karta: Sjöfartsverket, bearbetad av Jim Hansson, SMTM.





**FIGUR 45.** Utsnitt av Carl Friedrich Hauswölf karta från 1736. Resterna av den gamla bron, markerad med rött, består av både pålar och fartyg. Källa: Krigsarkivet. Bearbetad av Jim Hansson, SMTM.

utanför akterstaven och antas ha tillhört skeppets inventarier. Sju kanonkulor av järn påträffades på babord sida i jämnhöjd med mastfoten. Här trädym-lingar och järnbultar.

Fartyglämningen undersöktes redan 1946 då det var extremt lågt vatten (Hjulhammar 2010:174). Lämningen kom även att undersökas i början av 1960-talet av Sam Svensson och Edward Hamilton från Sjöhistoriska museet. 2013 gjorde Sjöhistoriska museet en mindre undersökning av lämningen under en dag då det återigen var extremt lågt vatten. Sju dendroprover togs som tyvärr inte heller de kunde dateras. Fartygsresterna skulle kunna vara det danska örlogsskeppet Grå Ulven som svenskarna erövrade vid slaget vid Ebeltoft 1659. Skeppet skulle ha sänkts vid Skeppsholmen 1670. Position N6580088/E675668. Daterad till efter 1621. Vrak 1-5 ligger i linje med varandra och har sannolikt utgjort ett gemensamt fundament till den äldsta bron mellan Skeppsholmen och Kastellholmen som troligen stod färdig på platsen 1642.



**FIGUR 46.** Vrak 1 vid Kastellholmen. Foto: Jim Hansson, SMTM.

## Stockholm 817

Vrak 2 Kastellholmen: Fartyglämningen, 38 meter lång och 8 meter bred, är ett kravellbyggt utrange- rat örlogsfartyg, helt byggt i ek och bevarat upp till halva hålskeppet. Fartyget har varit kraftigt byggt och mycket tätt spantat. Innergärningen är delvis i sitt ursprungliga läge, liksom både akter- och förstäven. Stävorna och delar av skrovet sticker upp cirka 1-2 m ovan botten. Trädymlingar i spanten och järnbultar. Kanonkolor, keramik och glasfrag- ment observerades i lämningen. Position N6580101/ E675632. Troligen daterat till slutet av 1500-talet eller tidigt 1600-tal.



FIGUR 47. Den kraftiga akterstäv på vrak 3 står ännu i sitt ursprungliga läge. Foto: Torbjörn Gylleus.

## Stockholm 822

Vrak 3 Kastellholmen: Fartyglämningen utgörs av ett cirka 34 meter långt och 8 meter brett kra- vellbyggt utrangeerat örlogsskepp byggt i ek, ner- sjunket i kulturlagret. Fartyget är bevarat upp till halva hålskeppet med bågge stävorna fortfarande bevarade, akterstäv fortfarande i ursprungligt läge. Lämningen är kraftigt byggd och mycket tätt spantat. Dimensionerna är likvärdiga med V1 och V2. Inga fynd som direkt kan knytas till lämningen påträffades. Uppskattningsvis finns cirka två meter av skrovet bevarat under botten. Position N6580112/ E675597. Trolig datering till slutet av 1500-talet eller början av 1600-talet.



FIGUR 48. Krusta av kanonkolor från ett av vraken vid Kastellholmen. Foto: Jim Hansson, SMTM.

## Stockholm 943

Vrak 4 Kastellholmen: Fartyglämning utgörs av ett cirka 28 meter långt och 8 meter brett kravell- byggt skepp byggt i ek. Det förliga partiet finns inte bevarat ovan sedimenten vilket gör att den ursprungliga längden uppskattas till mellan 35-40 meter. Dimensionerna är i princip identiska med Vasas och i skeppet kunde flera detaljer observeras som starkt påminner om Vasas konstruktion.

I skeppet påträffades en trefotsgryta i rödgods, cirka 28 centimeter i diameter, som bärgades och dokumenterades. Även ett antal tegelstenar på- träffades. Dessa har spår av murbruk och kommer med största sannolikhet från den murade kabyn ombord. De påminner starkt om tegelstenarna som påträffades på "Vrak 5" vid Grand hotell (se RAÅ Stockholm 908).

Lämningen ligger nedsjunket i kulturlagret. Sannolikt finns cirka 2-3 meter kvar av skrovet dolt. Akterstäv kunde inte återfinnas vilket gör att lämningen antingen fortsätter ned i dyn eller så är skeppet demonterat. Det är en öppning idag mellan V3 och V4 i raden av de fem skeppen. Kanske är det gjort så för att skapa en naturlig öppning in i hamnen. Position N6580133/E675526. Två prover daterades, det ena visade att virket som är av ek har huggits efter 1518, det andra efter 1580 med trolig proveniens från Lübeck.

## Stockholm 678

Vrak 5 Kastellholmen: Fartyglämningen utgörs av ett cirka 34 meter långt och cirka 10 meter brett kravellbyggt utrangeerat örlogsskepp byggt i ek.

Lämningens förliga parti kunde inte återfinnas då lämningen försvinner mer och mer i det grundare partiet mot kajen på södra brobänken på Skeppsholmen. Troligen fortsätter lämningen in under kajen. I de aktra delarna är lämningen mer välbevarat och det kan därför förmodas att det finns betydande delar av skeppets skrov bevarat under sedimenten.

Akterstävnen sitter fortfarande på plats. Den är konstruerad så att de nedre borden löper hela vägen ut mot akterstävnen och inte fästs i spunningen. Detta är, enligt uppgift, en typisk holländsk konstruktion. Lämningen ligger placerat i brosträckningen i samma linje som V1, V2, V3 och V4. Inga bropålar kunde noteras i vraket. En möjlig del av en kanonlavett påträffades. Position N6580149/E675491. Fyra prover togs, tre gick att datera: två prover i ek, 1557 och 1584 samt ett i furu, 1560 med proveniens från Lübeck.

### Stockholm 947

Vrak 6 Kastellholmen: Fartyglämningen, cirka 13 meter lång och 4-5 meter bred, utgörs av ett kravellbyggt skepp byggt på eksant med bordläggning av furu. Ektunnor med okänt innehåll påträffades som troligen kan knytas till lämningen. Trädymlingar och järnbultar. Ligger nedsjunket i sedimenten. Position N6580083/E1675586. Tre prover av ek togs och gav en datering på 1798, 1851 och 1880 med proveniens från Sverige eller västra Danmark.

### Stockholm 949

Vrak 7 Kastellholmen: Fartyglämningen, cirka 14 meter lång och 4-5 meter bred, utgörs av ett kravellbyggt mindre fartyg. Skrovet är byggt av eksant och bordläggningen av furu. Lämningen är kraftigt eroderat och ligger nedsjunket i sedimenten. Position N6580083/E1675586. Inte daterad

### Stockholm 950

Vrak 8 Kastellholmen: Fartyglämningen, ett sannolikt örlogsfartyg, är ett av de större skeppen i området. Akterstävnen sticker upp och är av ett stort massivt ekstycke. Innanför denna ligger en enormt stor bottenstock av självväxt ek. Några få spanttoppar sticker upp ovanför dyn. Den synliga längden är cirka 32 meter men lämningen är sannolikt längre, bredden är ca 10 m. Lämningen ligger djupt nedsjunket i sjöbotten och är därmed sannolikt mycket välbevarad. Position N6580071/E675646. Troligen daterad till sent 1500-tal eller tidigt 1600-tal.

### Stockholm 944

Vrak 9 Kastellholmen: Fartyglämningen utgörs av en mindre klinkbyggd båt cirka 6-7 meter lång och 2-3 meter bred. Lämningen ligger under större timmer och djupt nedsjunket i dyn. Vid lämningen påträffades en kraftigt böjd stäv i ek. I lämningen låg även lösa timmer i form av bottenstockar, troligen i ek. Lämningen ligger under en massa timmer som kommer från någon annan konstruktion/lämning. Position N6580064/E675633. Lämningens läge, erosion samt skeppstekniska utformning kan indikera hög ålder. Sannolikt fornlämning.

### Stockholm 945

Vrak 10 Kastellholmen: Fartyglämningen utgörs av ett mindre båt ca 10 m lång och 4 m bred. Båten är kravellbyggt med spant av ek och bordläggning av furu. Lämningen är mycket eroderad och delvis nedsjunket. Position N6580084/E675597. Ingen datering.

### Stockholm 946

Vrak 11 Kastellholmen: Fartyglämningen utgörs av en trolig så kallad ekstock, en klinkbyggd mindre roddeka, cirka 3-4 meter lång och 1,5-2 meter bred, delvis nedsjunket i sedimenten. Båttypen har troligtvis varit ett vanligt inslag i svenska hamnar sedan lång tid tillbaka. Position N6580081/E675656. Ingen datering.

### Stockholm 951

Vrak 12 Kastellholmen: Fartyglämningen utgörs av ett stort kravellbyggt utrangerat örlogsskepp. Lämningen är idag cirka 34 meter lång, 8-10 meter bred och byggt av ek. Fartyget är bevarat knappt upp till halva hålskeppet. Aktern, med bevarad akterstäv, har likadan konstruktion som V5, det vill säga holländskt manér. I aktern sitter flera skarpt v-formade bottenstockar fortfarande på plats trots isar och stormars påverkan på lämningen. Möjligen kan 1,5-2 meter av skrovet ligga dolt under sedimenten. Position N6580034/E675683. Två prover av ek togs och gav dateringar på 1574 respektive 1616. Kan ha proveniens i Lübeck.

### Stockholm 952

Vrak 13 Kastellholmen: Fartyglämningen utgörs av ett kravellbyggt skrov cirka 15 meter långt och 4-5 meter brett. Det är endast ena skrovsidan som sticker upp ovan botten resten ligger djupt nedsjunket. Position N6580034/E675683. Ingen datering.

## Stockholm 948

Vrak 14 Kastellholmen: Fartygslämningen utgörs av ett stort helt söndertrasat skrov av trä, byggt på kravell. Vrakplatsen ligger i ett område där det på gamla kartor finns markerat tre större fartyg. Inte omöjligt att dessa fartyg kan ligga under denna utspridda yngre lämning. Position N6579971/E675703. Troligen ett skepp från 1800-talet av detaljerna att döma.

## Stockholm 865

Vrak 15 Kastellholmen: Fartygslämningen utgörs av en modern roddeka av plast, efter 1950, som ligger delvis nedsunken. Ekan är cirka 4 meter lång och 1,8 meter bred. Position N6580082/E675533

För en mer utförlig beskrivning av fartygslämningarna vid Kastellholmen hänvisas till Hansson 2016. *Vraken vid Skepps- och Kastellholmarna - stormaktens bakgård?*

## Stockholm 818

Kastellholmens södra spets. Oidentifierad fartygslämning, cirka 23,5 meter lång och 8,5 meter bred. Påträffades vid arkeologisk förstudie 2010 utförd av Sjöhistoriska museet. Okänt om dykningar har gjorts på platsen. Position N6579932/E675811.

## Stockholm 857

Under Kastellholmens västra kaj. Oidentifierad fartygslämning som påträffades under utfyllnadsmassor för den rivna kajen. Lämningen är kraftigt skadat av fyllnadsmassor och pålar. Det påträffade skrovpartiet består av babords sida midskepps och har kraftig slagsida åt babord. Bordläggningen är mycket fragmenterad och skadad. Lämningen ligger med fören i norr och bordläggningen är skarvad på ett ställe med en bladlask. Framkom vid arkeologisk undersökning 2002, utförd av Stockholms stadsmuseum. Position N6580035/E675704.

## Stockholm 856

Under Kastellholmens västra kaj. Oidentifierad fartygslämning, en troligen rest av en lodja. Byggt av kravell med en spunnen köl och tätt mellan spanten. Garneringsplankor och kölsvin saknas. Kölens laskar är förbundna av järnbultar. I lämningen påträffades en kanonkula av sten och en rund granat. Lämningen ligger under kajen och är täckt av fyllnadsmassor med grova stenblock som

tryckt ned fartygets förliga del. Över lämningen påträffades ett vattenavsatt lager med föremål från 1640-talet fram till idag. Under vraket framkom ett träflislager. Daterad genom dendrokronologi till AD 1580 +/- 30. Påträffades 2002 vid arkeologisk undersökning utförd av Stockholms stadsmuseum. Position N6580064/E675694.

## Stockholm 679

Vid bron från Skeppsholmen till Kastellholmen. Oidentifierad fartygslämning, till hälften under kajen, byggd på kravell, som påträffades 1999 i samband med restaurering av kajerna på Skeppsholmen. Stockholms stadsmuseum genomförde i samband med detta en friläggning och dokumentation av lämningen. Efter slutförd dokumentation övertäcktes lämningen för att bevaras på plats.

Vid undersökningen konstaterades att endast bottensektionen återstod. Vid undersökningarna påträffades bland annat muskötkulor, uniformsknappar samt kärnor från körsbär och valnötter. Sannolikt fornlämning.

I slaget vid Svensksund 1790 tog svenskarna den ryska galären Penny som pris och sattes i svensk tjänst. Penny var 40 m lång och förde en besättning på 360 man. Fartyget slopades 1810 och det är troligt men inte säkert att vraket kan identifieras som just Penny. Fynd av uniformsknappar modell 1808 indikerar att fartyget slopats under tidigt 1800-tal. Position N6580168/E675669.

## Stockholm 638

Östra sidan av Skeppsholmsbron. Oidentifierad fartygslämning där endast spanten syns över bottenlammet. Ligger cirka 10 meter ut från bron. Position N6580559/E675201.

## Stockholm 1157

Mellan Skeppsholmen och Blasieholmen. Oidentifierad fartygslämning som påträffades i samband med en arkeologisk utredning 2014, utförd av Bohusläns museum, inför en planerad sjöförläggning av fjärrkylaledningar mellan Strömbro och Beckholmen.

Den synliga sammanhållna delen av lämningen är 18 meter lång mellan stävarna och cirka 6 meter bred midskepps. Fartyget har varit kravellbyggt av ek i både bordläggning och spant. Förbindningar mellan spant och bord består av trädymlingar och järnnaglar. Lämningen är orienterad i VSV-ONO-riktning och reser sig som mest cirka en meter över botten i det västra ändskeppet.

Vattendjupet på platsen är 5-6 meter och botten består av mjuka sediment. Till följd av att lämningen till stora delar är inbäddad i mjuka sediment var det inte möjligt att okulärt bättre avgränsa fornlämningen än vad som framgår av sonarbilden. Från bord och spant sågades total fyra prover för datering. Inga av proverna kunde dateras till följd av för få årsringar. Iakttagelser från konstruktionstimmer och prover talar för att fartyget har brunnit. Detta faktum passar väl med uppgiften om en storbrand på Blasieholmen år 1822. Vid detta tillfälle skall flera byggnader på holmen brunnit ned, delar av Skeppsholmsbron samt flera fartyg. Baserat på sambandet med branden 1822 och en helhetsbedömning av fartygskonstruktionen är lämningen sannolikt äldre än 1850 och därmed fornlämning. Position N6580599/E675235.

### L2019:4344

Norr om Allmänna Gränd. fartygslämning efter en segelbåt av trä, sannolikt från mitten av 1900-talet. Djupt nedsjunken i dyn. SMTM gjorde en undersökning på platsen i mars 2019. Position N6580317/E676019. Ingen fornlämning.



FIGUR 49. Segelbåt djupt nedsjunken i botten. Foto: Jim Hansson, SMTM.

## VRAKEN VID GRÖNA LUND

### L2018:167

Mellan Allmänna Gränd och Gröna Lund. Fartygslämning 1 är en cirka 35-40 meter lång lämning där vissa delar kan vara förkollnade. Lämningen södra ände tunnar ut och försvinner i sanden. Den andra änden avslutas med en 3-5 meter lång stäv som lutar åt sidan i cirka 45 graders vinkel. Osäkert om det är för- eller akterstäv. Två prover, bägge av furu, för dendrokronologisk datering togs; en spanttopp och en bordläggningsplanka. Inget av proverna kunde dateras. Baserat på likheter i konstruktion, dimensioner och nedbrytningsgrad är det dock stor sannolikhet att lämningen är någorlunda jämnårig med fartygslämning 4, L2018:172, vilken genom dendrokronologisk analys daterats till tidigt 1700-tal. Position N6580138/E676056. Fartygslämning 1 bedöms som fornlämning.

### L2018:169

Mellan Allmänna Gränd och Gröna Lund. Fartygslämning 2 är cirka 15-20 meter lång och byggd på kravell. Bordläggningen, och sannolikt även span-

ten, är av ek. En stäv, möjligen akterstäv, står kvar med en och en halv meters uppstick över botten. Sten i lämningen kan vara barlast eller försänkingsstenar. Lämningen föreföll vara flatbottnad. Position N6580194/E676061. Lämningen bedöms utifrån konstruktion, samt att det har liknande nedbrytningsgrad som vrak 4, utgöra en fornlämning.



FIGUR 50. Stäven på fartygslämning 2 sticker delvis upp ur botten. Foto: Jim Hansson, SMTM.

## L2018:171

Mellan Allmänna Gränd och Gröna Lund. Fartygslämning 3 är rester efter ett kraftigt fartyg. Skrov-sidorna är fragmentariska. Position N6580181/E676060. Lämningen bedöms utifrån konstruktion, samt att det har liknande nedbrytningsgrad som vrak 4, utgöra fornlämning.

## L2018:172:

Mellan Allmänna Gränd och Gröna Lund. Fartygslämning 4 liknar fartygslämning 1, men är inte lika synlig ovan botten. Skeppet har haft garnering samt varit lastat med kalksten och tegel. Vad som verkar vara en kabyss bestående av en grop klädd med tegelstenar påträffades. Den bevarade längden på lämningen uppmättes till cirka 22 meter. Position N6580172/E676067. Av de träprover som togs kunde ett dateras, virket ska ha fällt strax efter 1717 vilket gör att lämning 4 bedöms som fornlämning.



FIGUR 51. Den möjliga kabyssen på Vrak 4. Foto: Jim Hansson, SMTM.

## L2018:173

Mellan Allmänna Gränd och Gröna Lund. Fartygslämning 5 består av två bordläggningsplankor och spant. Fartygsdelarna är rätt otydliga och anfrätta. Om detta är en egen lämning, vilket bedöms som mest troligt, eller om timren tillhör fartygslämning 1, kunde inte säkert fastställas. Position N6580189/E676074. Lämningen är, med tanke på dess nedbrytningsgrad, sannolikt fornlämning.

# FARTYGSLÄMNINGAR VID AF CHAPMAN

SMTM gjorde en arkeologisk utredning vid västra Skeppsholmen. Utredningen resulterade i att tre nya fartygslämningar och en bryggslämning påträffades varav två av fartygslämningarna samt bryggslämningen utgör fornlämning.

Fartygslämningarna har daterats till slutet av 1600-talet eller början av 1700-talet. Dateringen på bryggan uppskattas utifrån erosion och konstruktion.

Utöver fartygslämningarna och bryggslämningen finns ett rikt kulturlager som ofta är ytligt och innehåller mängder av olika typer av föremål. Kulturlagret kan dateras från första hälften av 1400-talet fram till 2000-talet. Karaktären på kulturlagret i området mot gamla Stan påminner mycket om det som påträffats på Birka. Ett till synes kompakt lager av organiskt material, främst huggspån och större spillbitar från träbearbetning med mera. Fynden som noterades består främst av keramik, glasflaskor, lösa skeppsdelar, lösa bryggdelar, ben och huggspån samt förmodade rester av flytbommar alternativt en form av en pålspärr.

Det kan inte uteslutas att det kan finnas fler fragmenterade fartygslämningar i området.

## Vrak 1

Fartygslämningen är kravellbyggt och troligtvis helt i ek. Kölen är synlig och "hänger" lite ut i fria vattnet ut mot Strömmen. Nedanför kölen ligger större delar av förstäven intakt på botten. Lämningen är mest synligt på styrbordssidan. Babordssidan försvinner däremot in under sand och sediment. Troligen fortsätter lämningen även in under kajens utfyllnader, möjligen även in under den fasta kajen. Karaktären på både det skeppstekniska samt erosion påminner kraftigt om de fartygslämningar som påträffades vid Skepps- och Kastellholmarna (Hansson 2015). Fyra stycken dendroprover togs och analysen visade att virket är hugget i slutet av 1600-talet eller början av 1700-talet. Lämningen ligger nedsjunket, uppskattningsvis ca 1-1,5 m ned i kulturlagret. Position N6580088/E675668.

## Vrak 2

Fartygslämningen är mycket nedbrutet och fragmenterat. Fartyget är kraftigt byggt där spanten sitter dikt an varandra. Förstäven sitter i sitt ursprungliga läge och har ett uppstick på ca 1-1,5 m. Delar av skrovet sticker upp cirka en meter ovan botten. Lämningen är till stora delar översedimenterad av sand och grus.

Babordssidans bottenstockar är synliga ovan botten. Fem dendroprover togs och analysen visade att virket är hugget i slutet av 1600- talet eller början av 1700- talet. Dimensionerna är snarlika med Vrak 1 som i sin tur har stora likheter med de som hittades mellan Skepps- och Kastellholmarna 2015 (Hansson 2016). Position N6580101/E675632.

## GEOFYSISK KARTERING

Geofysisk kartering och en arkeologisk analys av dess resultat är ett vedertaget sätt för större vattenområden ta fram indikationer på bland annat kulturhistoriska lämningar. Det är dock viktigt att påpeka att geofysisk kartering inte är en metod för att med säkerhet identifiera den totala mängden förekommande kulturhistoriska lämningar i ett vattenområde. Metoden ger indikationer på en översiktlig nivå men behöver kompletteras med exempelvis dykande besiktningar och provgrävningar i sediment om en mera detaljerad bild är målet.

### Side scan sonar

Det instrument som oftast används vid geofysisk kartering är en side scan sonar vilken kan liknas vid ett sidotittande ekolod. Sonaren, som är en meterlång torped som bogseras efter undersökningsfartyget, sänder ut och tar emot ljudsignaler. För varje ljudsignal "ser" instrumentet en ny smal och upp till några hundra meter bred remsa av botten. På en bildskärm visas en kontur av botten upp.

För att lokalisera till exempel äldre fartygslämningar är metoden inte alltid framgångsrik, vilket kan bero på ett flertal olika faktorer. Det är framförallt bottenförhållandena som avgör hur bra en sonarkartering blir. I bergig och blockrik terräng kan ett objekt vara svårupptäckt på grund av att även sten och berg ger tydliga hårda ekon och på en stenig botten kan det vara svårt att upptäcka både små och stora objekt då de kan hamna i skuggan av naturliga bottenformationer eller försvinna i "bruset" av starka ekon. I områden med mjuka botten kan objekt sjunka ner och täckas över av sediment och på så sätt bli mer eller mindre osynliga vid en kartering. Vid kartering längs med stränder med kraftigt sluttande botten kan det vara svårt att upptäcka objekt på grund av att sonarens ljudsignal träffar botten i en ofördelaktig vinkel. Även strömmar, vågor och skiktningar i vattnet kan dölja

indikationer eller resultera i att de feltolkas. Bästa förutsättningar för att hitta objekt med side scan sonar är om botten är fast och relativt plan.



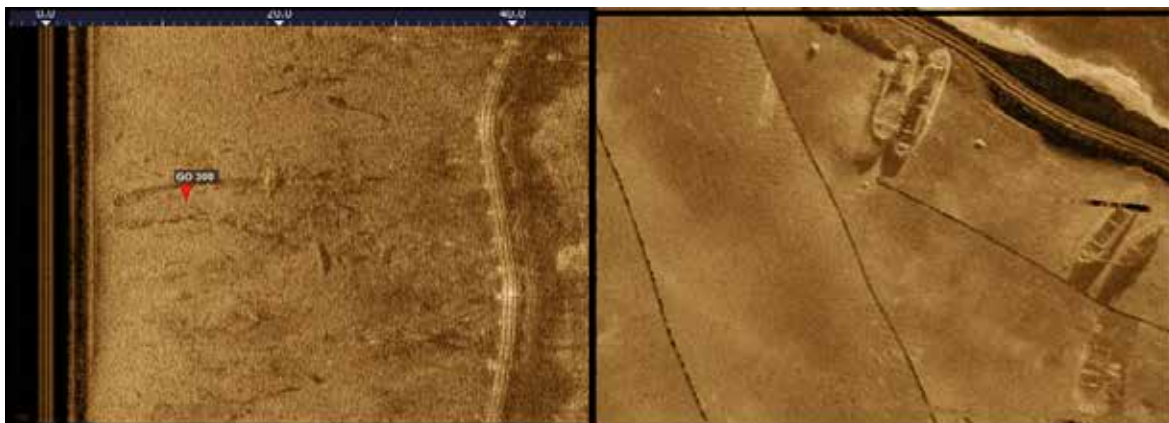
FIGUR 52. Teckningen visar en side scan sonar som släpas efter en båt. Göran Ulrich, SMTM 1994.

Tydliga och distinkta skrovformade sonarekon (högra bilden i fig. 53) utgör sällan äldre fartygslämningar då vattendränkta och mjukt trä som i till exempel gamla fartygslämningar inte reflekterar ljudsignalen från sonaren lika bra som ett moderna plast- eller plåtskrov gör. Vattendränkta och mjukt trä ger en diffusare sonarbild. Äldre fartygslämningar kan dessutom vara svåra att upptäcka med hjälp av en side scan sonar då de ofta är sönderfallna och helt eller delvis nedsjunkna i bottensedimenten (vänstra bilden i fig. 53). En äldre fartygslämning behöver därför inte avteckna sig mer än som några timmer i ett område eller kanske bara som en svag svacka i bottenpografien, eller inte alls. Det kan således inte uteslutas att otydliga sonarindikationer utgör rester av fartygslämningar. Indikationerna kan inte säkert bedömas som kulturhistoriska lämningar annat än om de besiktigats av dykande arkeologer alternativt filmats med en fjärrstyrd

undervattensfarkost, en ROV. I vissa fall krävs också datering med hjälp av till exempel dendrokronologi eller  $^{14}\text{C}$ .

Vid en normal sonarkartering framförs undersökningsfartyget med en fart av cirka tre-fyra knop och sonaren kan se upp till 300 meter åt vardera

sidan. Ett sidseende på 300 meter gör dock att upplösningen blir sämre vilket i sin tur medför att det blir svårare att finna mindre objekt. Vid de sonarkarteringar som Sjöhistoriska museet utför används vanligtvis ett sidseende på cirka 50-100 meter åt vardera sidan.



**FIGUR 53.** Till vänster en sonarbild på RAÄ Stockholm 995 (GO 300), ett nedbrutet 16–1700-talsvrak vid Skeppsholmen där man nätt och jämt kan urskilja skrovformen. 20 meter till höger om GO 300 ligger en sjökabel. Till höger en sonarbild från Fredhäll på fem tydliga, troligen moderna vrak.



# LÄMNINGAR PÅTRÄFFADE VID SONARKARTERINGEN

Under steg 1 i projektet genomfördes en sonarkartering i stora delar av vattenområdet i Nationalstadsparken. I maj och augusti karterades vattnet från Kaninholmen i norr till Blockhusudden i söder samt hela Brunnsviken. Karteringen gjordes med SMTM's båt och instrument.

Vid analysen av karteringen användes för klassificeringen av sonarobjekten en femgradig skala som grundar sig på hur Sjöfartsverket klassificerar påträffade objekt vid sjömätning med sonar och multibeam.

- 1. Fartygslämning
- 2. Trolig fartygslämning
- 3. Möjlig fartygslämning eller annat objekt
- 4. Område med flera indikationer
- 5. Fast lämning

## Fartygslämning

En definitiv klassificering som är fastställd genom multibeam, side scan sonar, ROV (fjärrstyrd undervattensfarkost) eller dykning. Det betyder att det inte råder några tvivel om att det påträffade objektet är en fartygslämning. Dess ålder kan vara bestämd om dykning har skett på platsen eller om lämningen inspekterats med hjälp av en ROV.

## Trolig fartygslämning

En definitiv klassificering är möjlig först efter att en besiktning, genom dykning eller ROV (fjärrstyrd undervattensfarkost), har genomförts. En första bedömning av objektet kan göras vid det tillfället då objektet påträffas, men innan en besiktning är genomförd klassificeras objektet inte som fartygslämning.

## Möjlig fartygslämning eller annat objekt

Här kan det inte uteslutas att det påträffade objektet är en fartygslämning utan att en besiktning genomförs. Det kan även röra sig om andra typer av objekt såsom bilvrak, flygplan, rör m.m.

## Område med flera indikationer

Ett område på botten som innehåller flera objekt, bestående av exempelvis timmer, stenar, skeppsdelar m.m. Fartygslämningar ska helst inte innefattas i begreppet område med flera indikationer.

## Fast lämning

Lämningar på botten såsom pålverk, pir- eller bryggrester, fundament till broar eller efter t.ex. sjömärken. Till denna klassificering hör även geologiska formationer.

Resultatet av den genomförda karteringen blev synnerligen lyckade då det sammanlagt påträffades 55 fartygslämningar, 40 troliga fartygslämningar och 36 möjliga fartygslämningar. Dessutom påträffades 26 objekt som kan klassas som annat objekt, till exempel stenkistor och rester av bryggor. Några av de påträffade objekten är lämningar som är kända sen tidigare, till exempel den stora fartygslämningen vid Ugglanviken, RAÄ Stockholm 823.

Under projektets andra steg besiktigades 23, fler hanns inte med, av de objekt som påträffades under steg 1. Nedan följer en beskrivning av de påträffade objekten samt en mer omfattande beskrivning av de 23 dykbesiktigade objekten. Området som karterats delades i fyra delområden: Brunnsviken, Norra Värtan, Mellersta Värtan och Fjäderholmarna. Positioner anges i SWEREF 99 TM.

# BRUNNSVIKEN



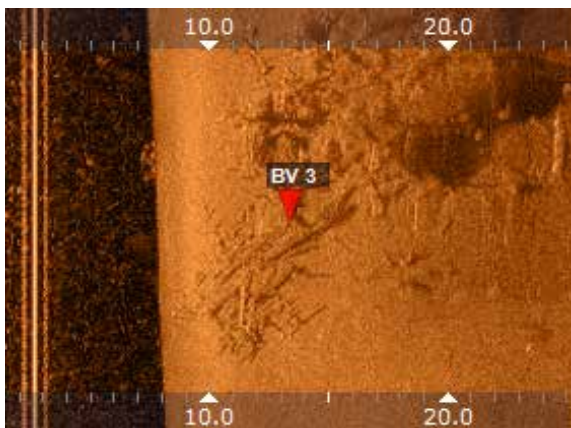
FIGUR 54. Sonarindikationer i Brunnsviken. Källa: Lantmäteriet, bearbetad av Mikael Fredholm.

Sammanlagt påträffades 13 säkra fartygslämningar, 13 troliga fartygslämningar och 18 möjliga fartygslämningar. Lämningarna i Brunnsviken är alla förhållandevis små och sannolikt av yngre karaktär. Mindre segel eller motorbåtar samt en del troliga jollar. Det finns dock några objekt som kanske kan klassificeras som fornlämning. Det krävs dock att en dykinspektion genomförs, vilket inte var tidsmässigt möjligt inom projektet.

Nedan redovisas de 13 objekt som har bedömts vara fartygslämningar samt några andra objekt som bedömts vara av särskilt intresse. De objekt som påträffades i Brunnsviken har inte dykbesiktigats.

### BV 2 och BV 3

Objekten kan möjligen höra ihop då de ligger mycket nära varandra, ungefär 20 meter. BV 2 är en fartygslämning eller en del av en sådan medan BV 3 är ett område med timmer eller plankor. BV 2 är cirka sex meter lång och 3-4 meter bred. Objektet ligger just ost om Lings kulle och BV 2 har positionen N6585755/E671677. Osäker ålder.



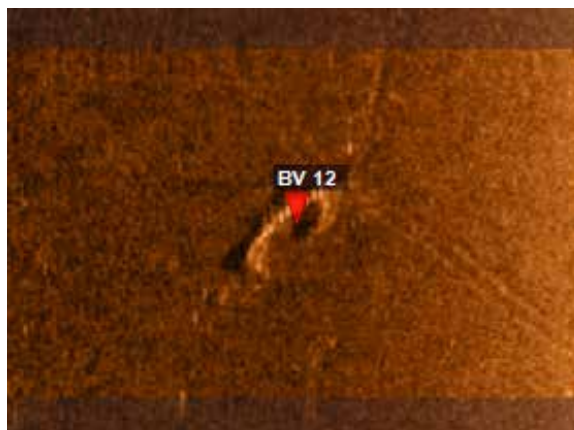
FIGUR 55 och 56. Objekt BV 2 och BV 3. Källa: SMTM.

### BV 12

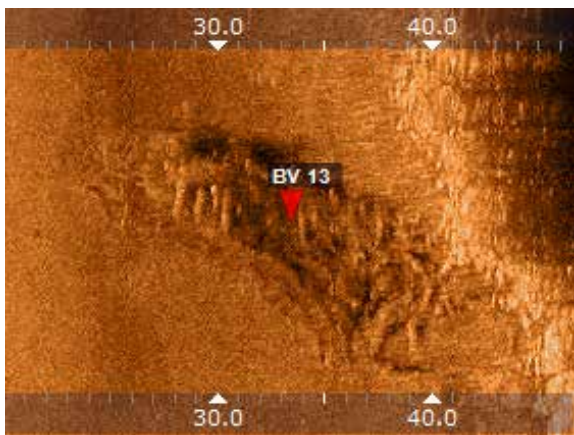
Mindre fartygslämning, cirka fem meter lång, som delvis är nedsjunken i bottensedimenten. Förefaller var en öppen liten båt. Ligger längre utanför stranden vid SAS huvudkontor, i jämförelse med BV 13, på position N6585634/E671884. Troligen inte fornlämning.

### BV 13

Objektet är en möjlig fartygslämning som kan vara kraftigt sönderfallen. Objektet täcker ett cirka 15 meter långt och sex meter brett område. Objektet är det enda av alla de objekt som påträffades i Brunnsviken som förefaller kraftigt sönderfallet. Om objektet är en fartygslämning kan den vara av en lite äldre karaktär. Ligger strax utanför stranden vid SAS huvudkontor på position N6585570/E671785.



FIGUR 57. Objekt BV 12. Källa: SMTM.



FIGUR 58. Objekt BV 13. Källa: SMTM.

## BV 24

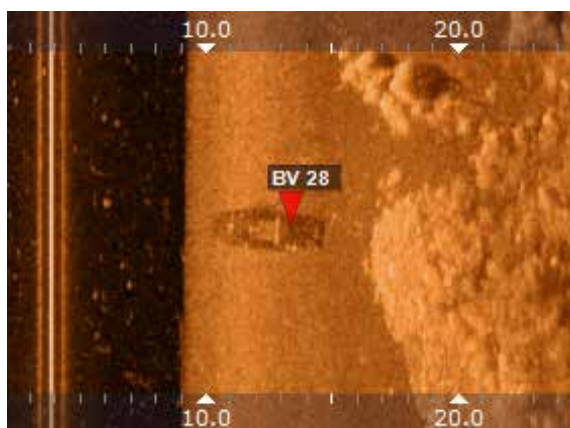
Tydlig fartygslämning, cirka åtta meter lång. Skuggan indikerar att det möjligen finns en liten överbyggnad centralt i lämningen, som ligger strax utanför Brunnsvikens kanotklubb på position N6584078/E673461. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 59. Objekt BV 24. Källa: SMTM.

## BV 28

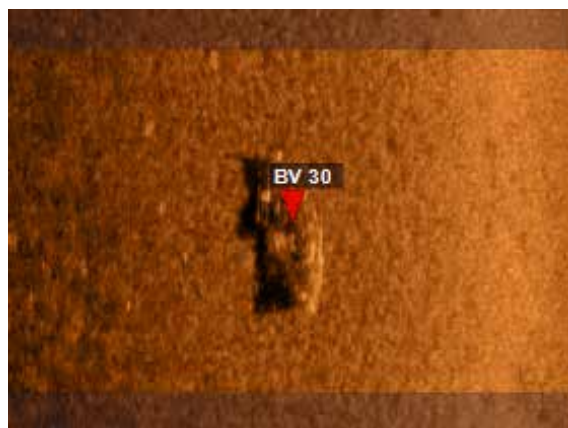
Fartygslämning, cirka fem meter lång, som delvis är nedsjunken i botten sedimentet. Objektet, som har en platt akter, ligger strax utanför stranden vid Kräftriket på position N6583844/E673385. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 60. Objekt BV 28. Källa: SMTM.

## BV 30

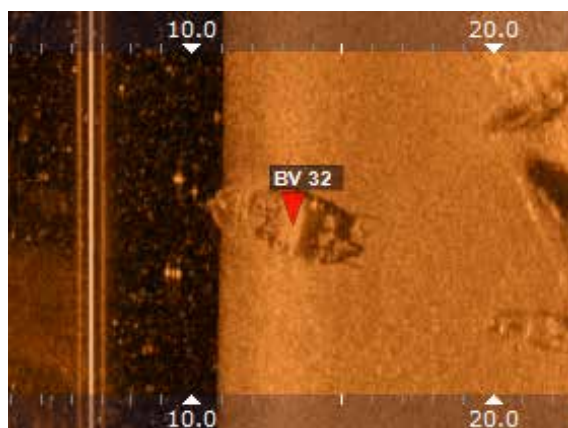
Fartygslämning, cirka sju meter lång, som har en spetsig för och akter. Skugga kan möjligen indikera att det finns en liten överbyggnad centralt i lämningen, som ligger strax utanför stranden vid Kräftriket, strax söder om BV 28, på position N6583721/E673378. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 61. Objekt BV 30. Källa: SMTM.

## BV 32

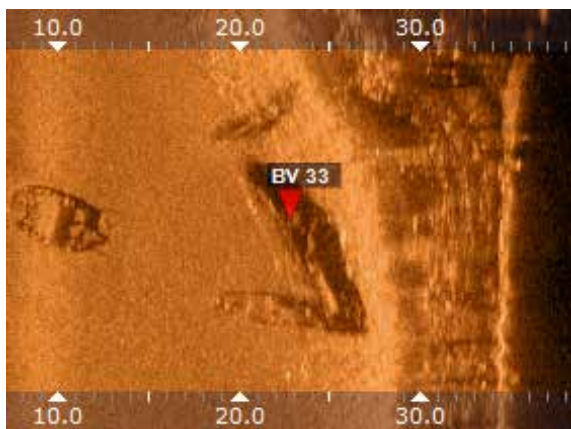
Fartygslämning, cirka sju meter lång och tre meter bred, som ligger delvis nedsjunken i botten sedimentet. I närheten ligger ytterligare två, sannolikt tre fartygslämningar. Lämningen ligger just utanför Bellevueparkens norra udde på position N6583607/E673245. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 62. Objekt BV 32. Källa: SMTM.

### BV 33

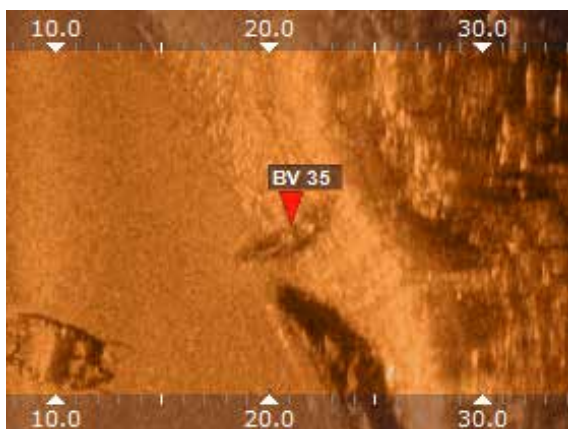
Fartygslämning, cirka nio meter lång och relativt smal. I närheten ligger ytterligare två, sannolikt tre fartygslämningar. Lämningen ligger just utanför Bellevueparkens norra udde på position N6583595/E673251. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 63. Objekt BV 33. Källa: SMTM.

### BV 35

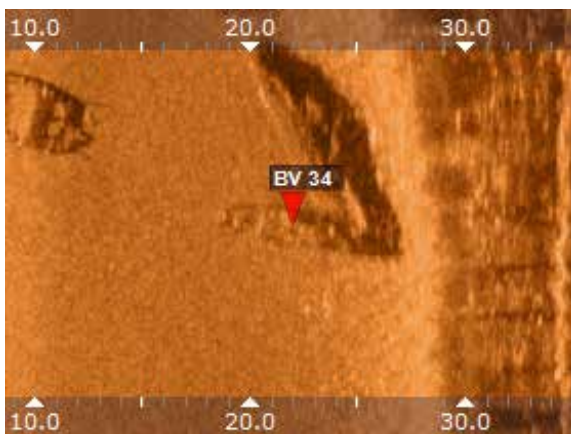
Trolig fartygslämning, cirka fyra meter lång och en meter bred. I närheten ligger ytterligare tre fartygslämningar. Lämningen ligger just utanför Bellevueparkens norra udde på position N6583599/E673256. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 65. Objekt BV 35. Källa: SMTM.

### BV 34

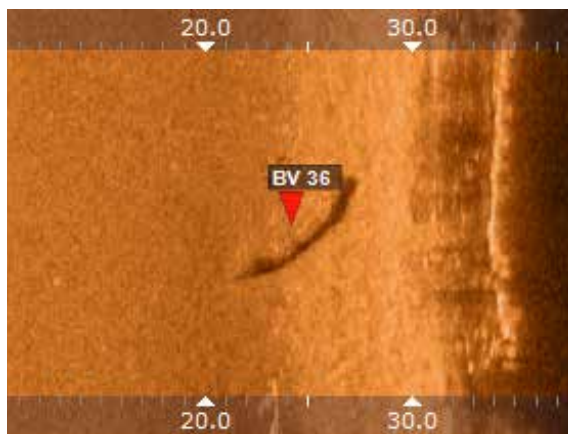
Fartygslämning, cirka sex meter lång och två meter bred. I närheten ligger ytterligare två, sannolikt tre fartygslämningar. Lämningen ligger just utanför Bellevueparkens norra udde på position N6583593/E673248. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 64. Objekt BV 34. Källa: SMTM.

### BV 36

Fartygslämning, cirka åtta meter lång och två meter bred, som förefaller ha en spetsig för och akter. Lämningen ligger just utanför Bellevueparkens nordvästra udde på position N6583569/E673219. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 66. Objekt BV 36. Källa: SMTM.

### BV 39

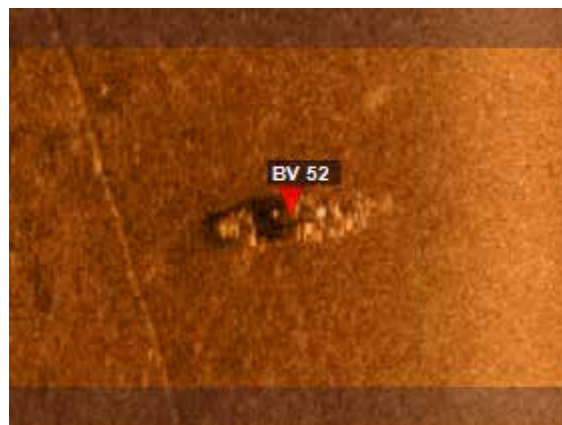
Fartygslämning, cirka sju meter lång och cirka 1,5 meter bred. Båten förefaller ha en spetsig för och akter och saknar sannolikt däck. Ligger utanför Kräftriketets södra strand på position N6583688/E673420. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 67. Objekt BV 39. Källa: SMTM.

### BV 52

Fartygslämning, cirka nio meter lång och 2,5 meter bred. Lämningen har en platt akter och en spetsig för med antydning av för- och akterdäck. Ligger rakt utanför viken mellan Frescati Hage och Kräftriket på position N6583988/E673277. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 69. Objekt BV 52. Källa: SMTM.

### BV 51

Fartygslämning, cirka sex meter lång och två meter bred. Lämningen har en platt akter och en spetsig för med antydning av fördäck. Kan möjligen vara en mindre motorbåt. Ligger rakt utanför viken mellan Frescati Hage och Kräftriket på position N6584038/E673278. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 68. Objekt BV 51. Källa: SMTM.

# NORRA VÄRTAN



**FIGUR 70.** Sonarindikatorer i området Norra Värtan. Källa: Lantmäteriet. Utsnitt ur GSD Terrängkarta. Bearbetad av Mikael Fredholm, SMTM.

Området sträcker sig från Kaninholmen i norr till Stocksundsbron i söder. Karteringen resulterade i två fartyglämningar, en trolig fartyglämning och en möjlig fartyglämning. Inget av objekten har dykbesiktigats. Nedan redovisas de två objekten som har bedömts vara fartyglämningar.

## NV 1

Fartyglämning, cirka fyra meter lång och 1,5 meter bred. Platt akter och spetsig för men utan däck. Ligger utanför Ulriksdals slottskapell på position N6587332/E671574. Sannolikt inte fornlämning.

## NV 6

Fartyglämning, cirka fyra meter lång och 1,5 meter bred. Platt akter och spetsig för men utan däck. Strax söder om tunnelbanebron mellan Bergshamra och Danderyd på position N6586799/E672526. Sannolikt inte fornlämning.

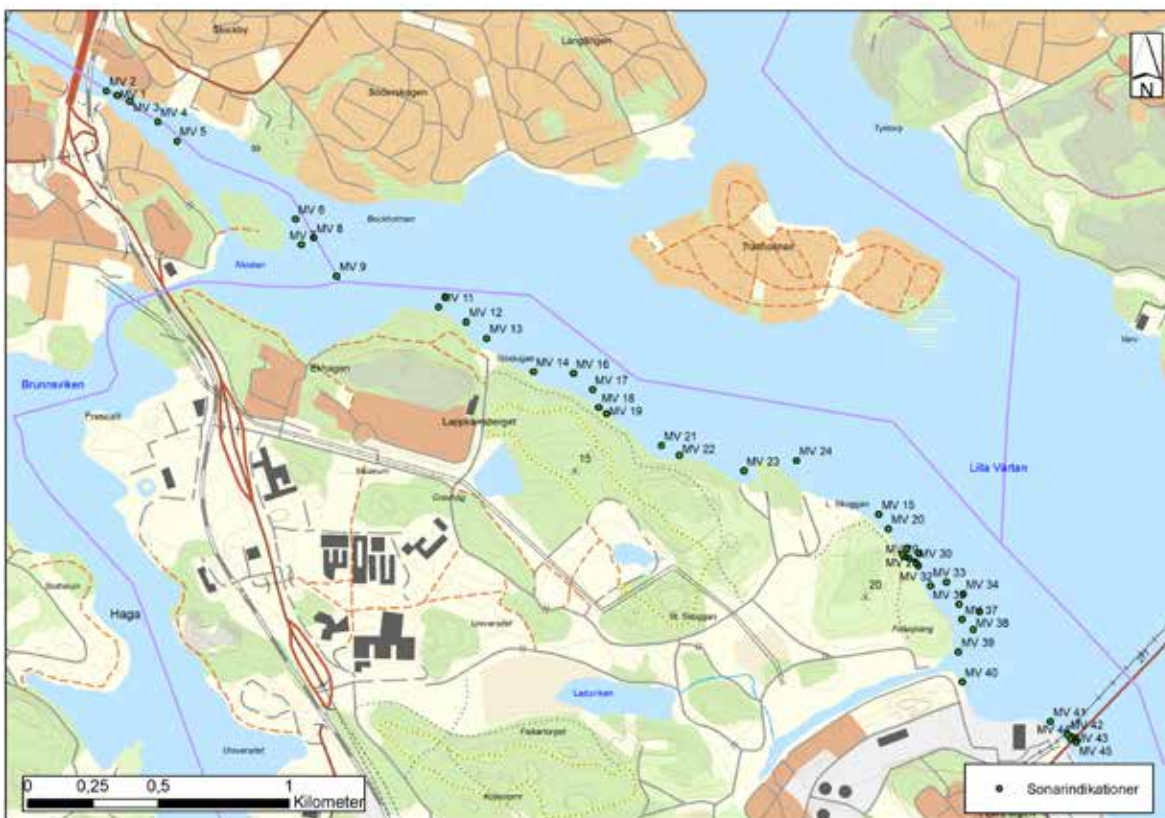


**FIGUR 71.** Objekt NV 1. Källa: SMTM.



**FIGUR 72.** Objekt NV 6. Källa: SMTM.

# MELLERSTA VÄRTAN



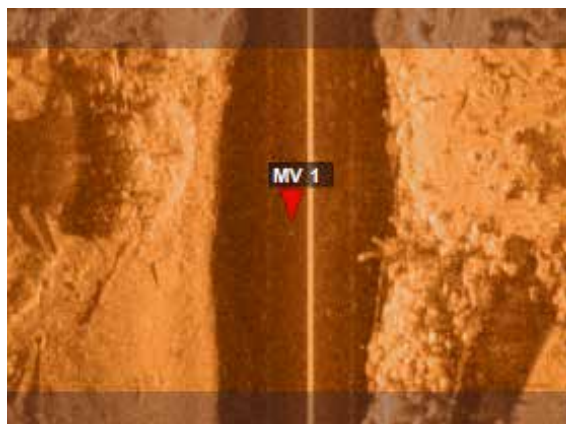
FIGUR 73. Sonarindikatorer i området Mellersta Värtan. Källa: Lantmäteriet. Utsnitt ur GSD Terrängkarta. Bearbetad av Mikael Fredholm, SMTM.

Området sträcker sig från Stocksundsbron till Lidingöbron. Sammanlagt påträffades 18 säkra fartygslämningar, 12 troliga fartygslämningar och 6 möjliga fartygslämningar.

Nedan redovisas de 18 objekt som har bedömts vara fartygslämningar samt några andra objekt som bedömts vara av särskilt intresse. Ett flertal av objekten dykbesiktigades i projektet.

## MV 1

Två stenkistor som sannolikt är rester från den bro över Stocksundet som uppfördes 1825-26. Bron var cirka 90 meter lång och öppningsbar. När den stora bågbron över sundet uppfördes 1936 kom den gamla bron att användas som gång- och cykelbro fram till 1957 då den revs. Position N6586566/E672924. Har inte dykbesiktigats.

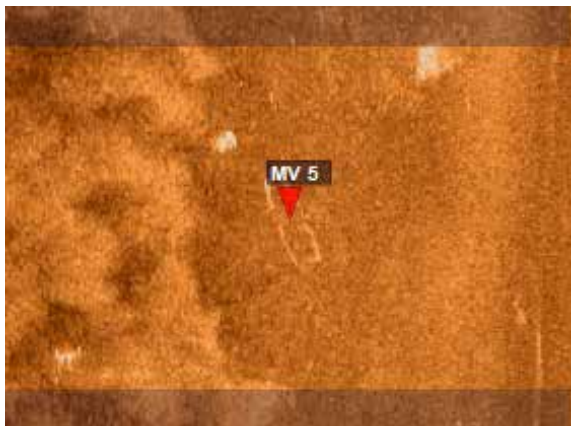


FIGUR 74. Objekt MV 1. Källa: SMTM.



## MV 5

Mindre fartygslämning, cirka fem meter lång och 1,5 meter bred. Båten har haft en platt för och akter. Sannolikt en roddbåt. Ligger sjunken mellan Marina Läroverket och Stocksundstorp på position N6586391/E673153. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt inte fornlämning.

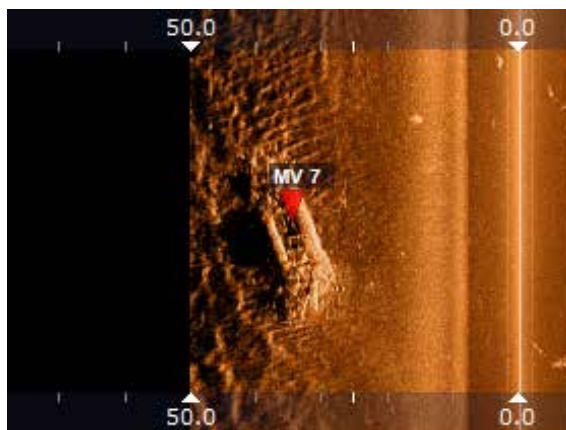


FIGUR 75. Objekt MV 5. Källa: SMTM.

## MV 7

Lämning efter en skuta eller öppen pråm som är cirka 20 meter lång och byggd på kravell. I lämningen finns ett stort lastrum och delar av däckets finns kvar. Lämningens akter ligger mot syd och är relativt platt. Vid akterstaven finns roder och rorkult kvar i sitt ursprungliga läge.

Fartyget är kraftigt byggt och knän finns kvar på insidan där även däcksbalkar finns kvar. Rör av koppar och inslag av järnföremål observerades. På däck finns ett bråspel. Lämningen är kraftigt beväxt. Med avseende på lämningens utformning och kvarvarande detaljer bedöms lämning inte att vara en fornlämning. Ligger strax ost om Bockholmens södra udde på position N6585995/E673629.



FIGUR 76. Objekt MV 7. Källa: SMTM.



FIGUR 77. Övre delen av roddet med rorkult, MV 7. Foto: Jim Hansson, SMTM.



FIGUR 78. Spanttoppar på MV 7. Foto: Jim Hansson, SMTM.

## MV 9

Mindre fartygslämning, cirka fyra meter lång och en meter bred. Båten har haft en platt akter spetsig för med antydning till fördäck. Sannolikt en motorbåt. Ligger sjunken sydost om Bockholmen på position N6585873/E673764. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 79. Objekt MV 9. Källa: SMTM.

## MV 12

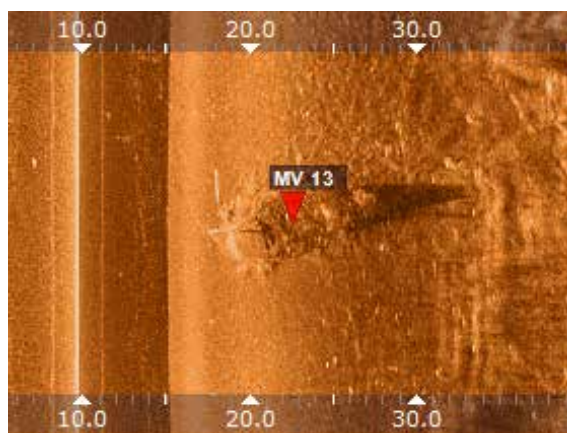
Fartygslämning, cirka tio meter lång och två meter bred. Ligger nära Stora Lappkärrsberget på position N6585699/E674261. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 80. Objekt MV 12. Källa: SMTM.

## MV 13

Lämning av en trolig mindre skuta, cirka 10-12 meter lång som delvis är sönderfallen och ligger med aktern mot land. Babordsidan är utfallen. I lämningen sitter ratten kvar på sitt stativ. Möjliga rester av en mindre överbyggnad kunde observeras. Skutan har haft propeller. I ett senare skede har masonit använts i konstruktionen. Sannolikt från 1800-talets slut och därmed ingen fornlämning. Ligger just utanför Sjöstugan vid Stora Lappkärrsberget på position N6585635/E674338. Dykbesiktigad.



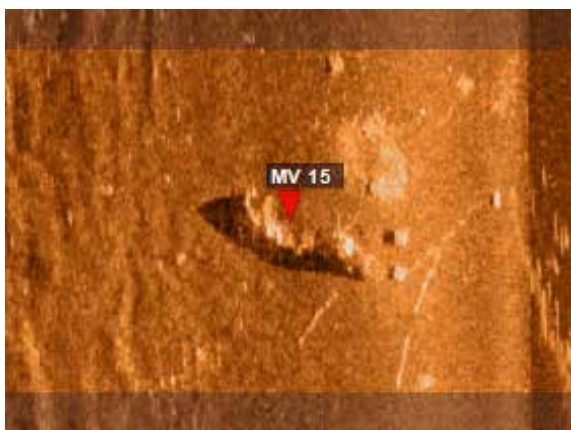
FIGUR 81. Objekt MV 13. Källa: SMTM.



FIGUR 82. Ratten på MV 13. Foto: Jim Hansson, SMTM.

## MV 15

Fartygslämning som är cirka sju meter lång och två meter bred. Spetsig för och en möjlig platt akter. Lämningen verkar ligga på sidan med styrbords-sidan trasig eller nedsjunken i bottensedimen-ten. Ligger strax söder om Ugglebo på position N6584963/E675838. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 83. Objekt MV 15. Källa: SMTM.

## MV 16

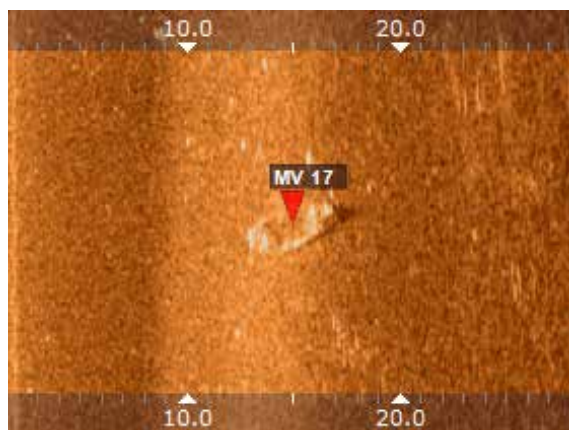
Fartygslämning som är cirka sju meter lång och tre meter bred. Spetsig för och akter. Ligger vid lilla Lappkärrsberget på position N6585502/E674670. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 84. Objekt MV 16. Källa: SMTM.

## MV 17

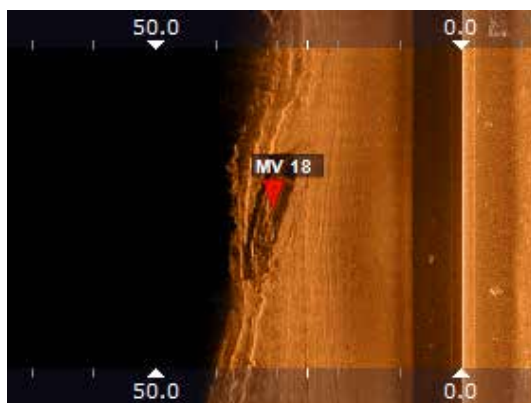
Mindre fartygslämning, cirka fyra meter lång och 1,5 meter bred. Båten förefaller ha en rundad för och akter med antydning till för- och akterdäck. Ligger vid lilla Lappkärrsberget på position N6585440/E674742. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 85. Objekt MV 17. Källa: SMTM.

## MV 18

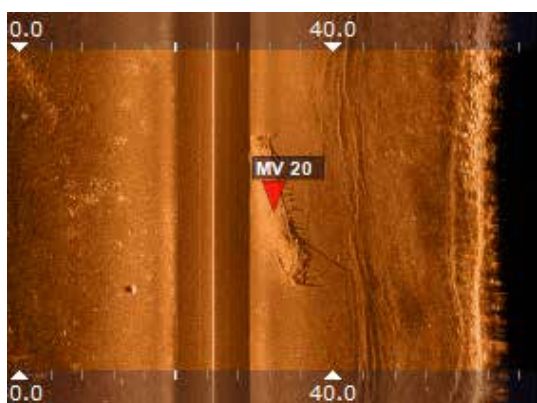
Fartygslämning, cirka 25 meter lång och fem meter bred, byggd av furu på kravell. Aktern i syd och fören i norr. Förstävets kvar i sitt ursprungliga läge. Lämningen är spetsgattad med en del bordläggning utfallen och liggande utanför skrovet, vilket lutar cirka 45 grader utåt från stranden. Innergärning men saknar däck. Spanten kraftiga med cirka 50 centimeters mellanrum. Även kraftiga tvärbalkar. Lämningen är smal och har enligt dykarna likheter med Vasas storbåt. Tjocka bordläggningsplankor, cirka 50 millimeter. För- och akterstävets är raka. Ligger vid lilla Lappkärrsberget på position N6585371/E674766. Dykbesiktigad. Sannolikt ingen fornlämning.



FIGUR 86. Objekt MV 18. Källa: SMTM.

## MV 20

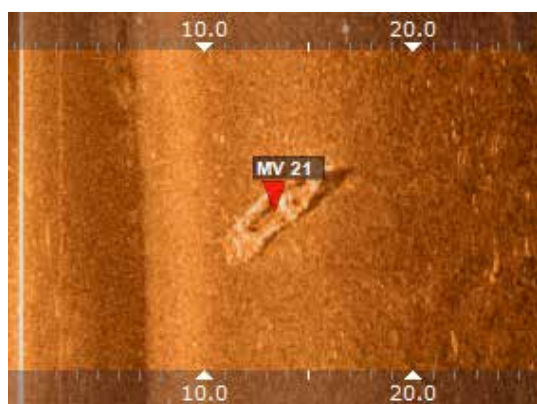
Fartygslämning av trä, cirka 20 meter lång. Akterstäv, som saknar roder, ligger mot norr. Grova skeppstimmer som är kraftigt beväxta. Jämna spanttoppar vilket kan indikera att dessa sågats av innan fartyget avsiktligt sänkts. Lämningen är lätt nersjunknen. Ligger vid Oxbergsbacken söder om Ugglebo på position N6584909/E675875. Dykbesiktigad. Ingen fornlämning.



FIGUR 87. Objekt MV 20. Källa: SMTM.

## MV 21

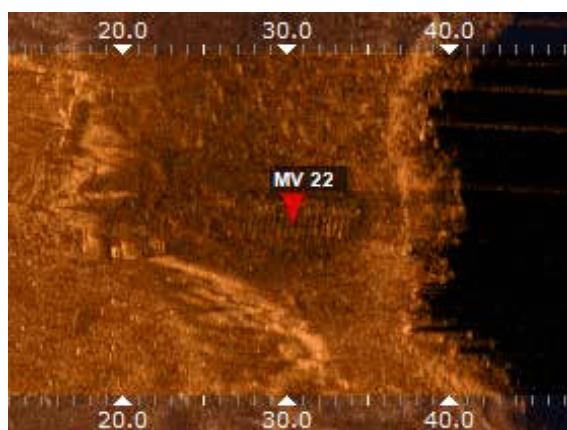
Fartygslämning, bestående av resterna efter en mindre motorbåt med moderna inslag, bland annat inombordsmotor och beslag. Lämningen, som har ett litet fördäck, är cirka 7 meter lång och 1,5 meter bred. Ligger vid Lilla Lappkärrsberget norr om Ugglebo på position N6585226/E675006. Dykbesiktigad. Ingen fornlämning.



FIGUR 88. Objekt MV 21. Källa: SMTM.

## MV 22

Fartygslämning, relativt nedbruten, som ligger ut från land och är cirka 10-15 meter lång. Ligger troligen med aktern utåt då det finns antydningar till roderfäste. Fartyget har varit byggt på kravell och har ganska tätt mellan de kraftiga bottenstockarna. Lämningen består av en botten med enstaka intimmer och den ena sidan är bevarad till slaget. Möjligen ek i bottenstockarna och bordläggningsplankorna fastsatta med trädymplingar. Liten tegelansamling, möjligen en byssa, observerades. Ligger vid Lilla Lappkärrsberget norr om Ugglebo på position N6585226/E675006. Dykbesiktigad. Möjlig fornlämning.



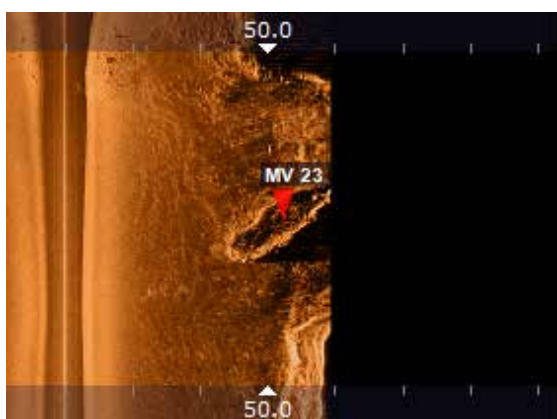
FIGUR 89. Objekt MV 22. Källa: SMTM.



FIGUR 90. MV 22. Bottenstockar. Foto: Håkan Altrock, SMTM

## MV 23

Fartygslämning, cirka 32 meter lång och åtta meter bred. Fartyget har varit kravellbyggt och är tätt spantat. Borden, som är cirka 4-5 centimeter tjocka, har kraftiga spikar som förbindningar. Ligger mycket grunt. Samma som Stockholm 823. Lämningen är stundtals synlig på satellitbilder, t.ex. eniro.se. Ligger i viken vid Ugglebo på position N6585131/E675322. Dykbesiktigad. Möjlig fornlämning.



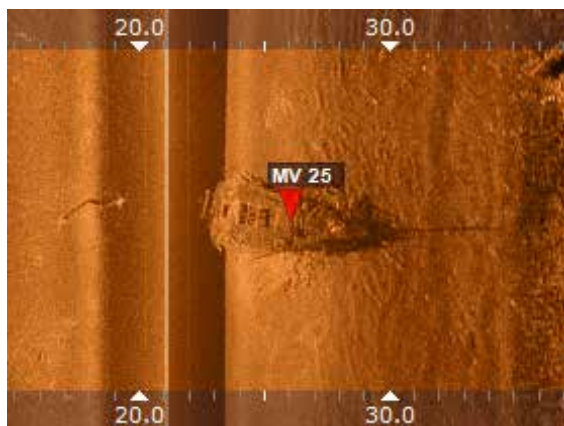
FIGUR 91. Objekt MV 23. Källa: SMTM.



FIGUR 92. Fören nära ytan, MV 23. Foto: Håkan Altrock, SMTM.

## MV 25

Fartygslämning, cirka 15 meter lång och 4,5 meter bred och kravellbyggd, som ligger med akterstäv in mot land. Förstäv ligger utfallen, eventuellt finns bogspröt och ett spel med kätting i fören. En lastlucka synlig. Runt luckan finns rester av däck bevarat. Rorkult, eventuellt i metall. Styrbordsidan utfallen. På lämningen finns flera järndetaljer. Ligger på cirka sex meters djup nedanför Oxbergsbacken söder om Ugglebo på position N6584832/E675945. Dykbesiktigad. Ingen fornlämning.



FIGUR 93. Objekt MV 25. Källa: SMTM.

## MV 28

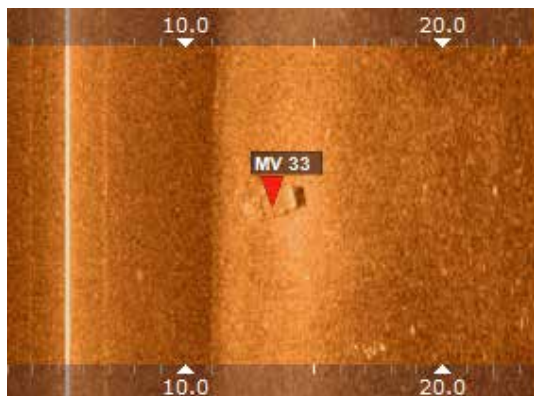
Fartygslämning, cirka 20 meter lång och sex meter bred, som delvis ligger på sidan. Aktern utåt och ligger diagonalt till land. Tätt spantat och det finns antydning till däck eller innergarnering. Lämningen har ett visst uppstick. Ligger utanför Oxbergsbacken söder om Ugglebo på position N6584814/E675990. Dykbesiktigad. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 94. Objekt MV 28. Källa: SMTM.

### MV 33

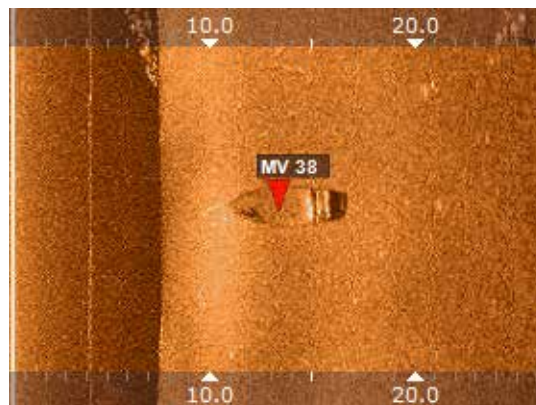
Liten fartygslämning som är cirka tre meter lång och en meter bred. Antydning till fördäck kan indikera att det rör sig om en lite motorbåt. Ligger norr om inloppet till Husarviken på position N6584705/E676096. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 95. Objekt MV 33. Källa: SMTM.

### MV 38

Liten fartygslämning som är cirka fem meter lång och två meter bred. Antydning till akterdäck eller toft i aktern kan indikera att det rör sig om en lite roddbåt. Ligger strax norr om inloppet till Husarviken på position N6584522/E676199. Har inte dykbesiktigats. Ingen fornlämning.



FIGUR 97. Objekt MV 38. Källa: SMTM.

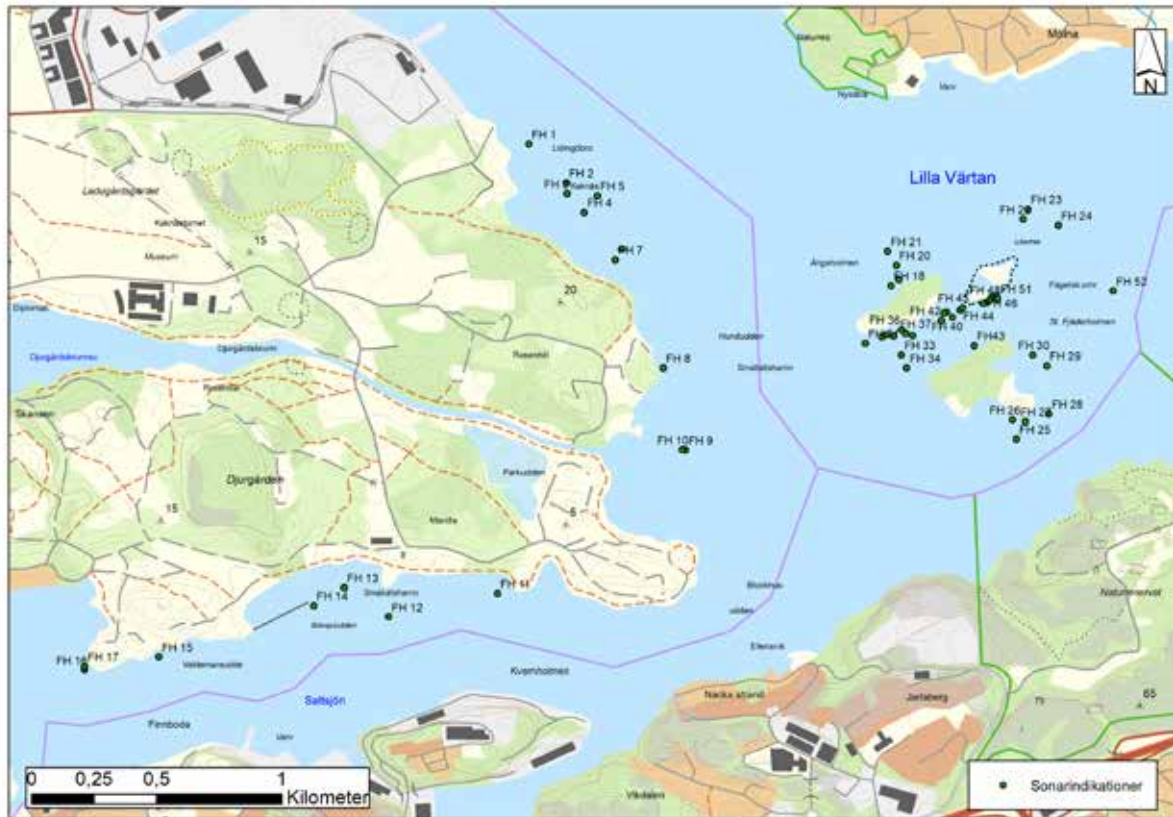
### MV 37

Liten fartygslämning som är cirka fyra meter lång och en meter bred. Antydning till litet för- och akterdäck. Ligger strax norr om inloppet till Husarviken på position N6584559/E676157. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 96. Objekt MV 37. Källa: SMTM.

# FJÄDERHOLMARNA



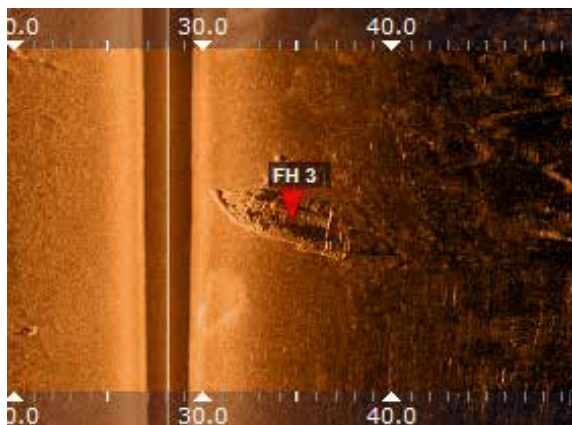
**FIGUR 98.** Sonarindikationer i området Fjäderholmarna Värtan. Källa: Lantmäteriet. Utsnitt ur GSD Terrängkarta. Bearbetad av Mikael Fredholm, SMTM.

Området sträcker sig från Lidingöbro till Blockhusudden. Sammanlagt påträffades 18 säkra fartygslämningar, 10 troliga fartygslämningar och 10 möjliga fartygslämningar.

Nedan redovisas de 18 objekt som har bedömts vara fartygslämningar samt några andra objekt som bedömts vara av särskilt intresse. Ett flertal av objekten dykbesiktigades i projektet.

### FH 3

Fartygslämning, cirka 18-20 meter lång och 4,5 meter bred. På lämningen påträffades bland annat en kätting och rester av vit färg. Ligger strax söder om Lidingöbro på position N6581667/E679027. Dykbesiktigad. Med avseende på fynden ombord så bedöms lämningen inte vara fornlämning.



FIGUR 99. Objekt FH 3. Källa: SMTM.

### FH 4

Fartygslämning, nedbruten, 6-7 meter lång och 2,3 meter bred, möjligen byggd av ek. Lämningen består av en relativt platt bottendel till ett klinkbyggt mindre fartyg. Lämningen förefaller ha varit spetsgattad i för och akter. Förstäv, som är ganska liten, har fallit ut lite och ligger lite på snedden. Ett mindre fyrkantigt masthål observerade på en plank uppe på bottenstockarna i mitten av lämningen. Bordplankorna är breda och fästade med nitar och kvadratiska brickor. Bottenstockarna är dymlade. I lämningen påträffade botten till en glasflaska. Den kan dock vara sekundär. Dessutom en stor rödaktig sten, troligen kalksten. Ligger strax söder om Lidingöbro på position N6581592/E679097. Dykbesiktigad. Lämningen bedöms vara fornlämning. Lämningen påminner om Kilsvraket som SMTM påträffade i Baggensfjärden för några år sedan som är dendrokronologiskt daterad (årsringsdaterad) till mitten av 1600-talet.



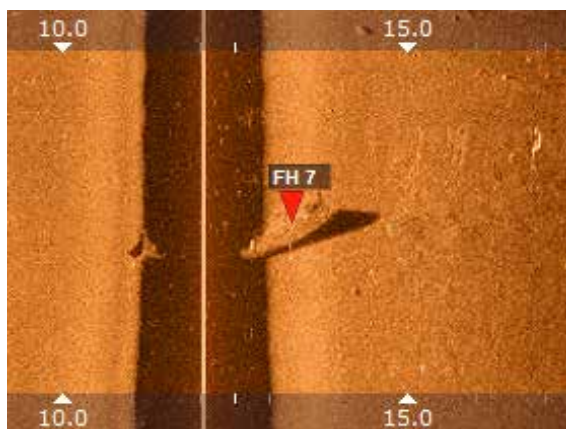
FIGUR 100. Objekt FH 4. Källa: SMTM.



FIGUR 101. Spant och mathål FH 4. Foto: Jim Hansson.

### FH 7

Fartygslämning som är cirka sex meter lång och 1,5 meter bred. Ligger strax norr om norra pirarmen vid Hunduddens marina på position N6581404/E679221. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt inte fornlämning.

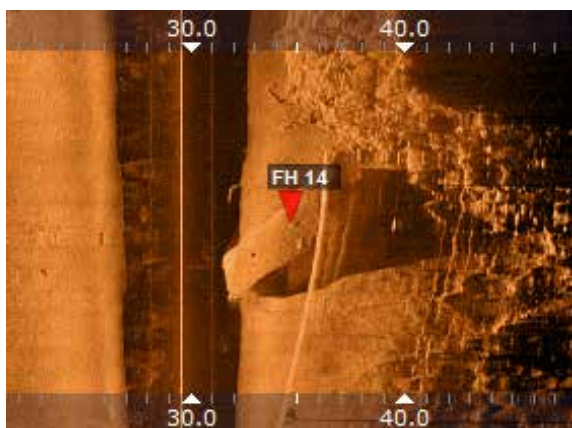


FIGUR 102. Objekt FH 7. Källa: SMTM.



## FH 14

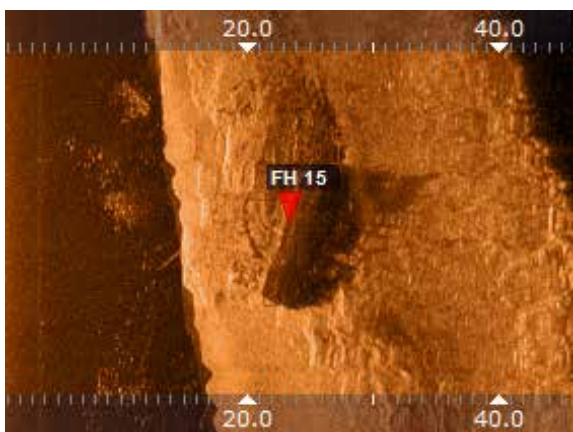
Okänt objekt som sannolikt inte är en fartygslämning. Objektet ligger rak nedanför yttre delen av piren på Biskopsuddens småbåtshamn på position N6580022/E678015. Har inte dykbesiktigats. Lämningen bedöms inte vara fornlämning.



FIGUR 103. Objekt FH 14. Källa: SMTM.

## FH 15

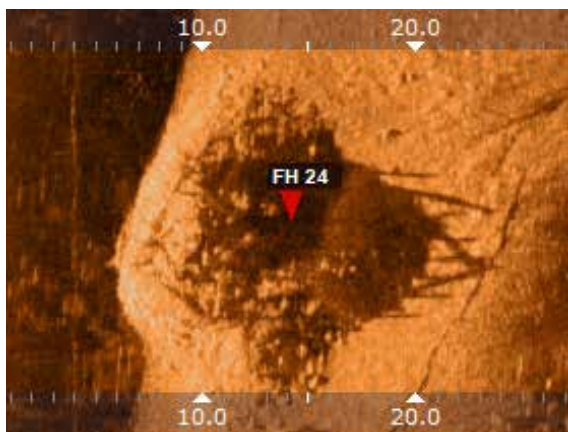
Trolig fartygslämning som förefaller relativt nedbruten. Lämningen är cirka 13 meter lång och fyra meter bred. Storleken är dock mycket osäker. Ligger strax ost om Waldemarsudde på position N6579819/E677398. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 104. Objekt FH 15. Källa: SMTM.

## FH 24

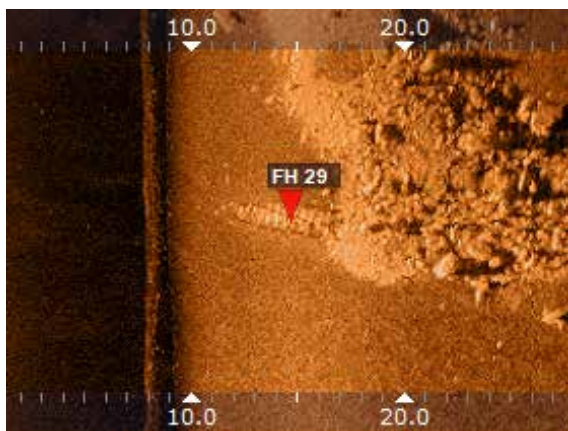
Stenkista som sannolikt utgjort fundament till den avmagnetiseringsanläggning som konstruerades norr om Fjärderholmarna 1943. I anslutning till stenkistan på bilden finns ytterligare en stenkista. I närheten finns ytterligare föremål som möjligen kan ha ingått i anläggningen. Position N6581541/E680991. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 105. Objekt FH 24. Källa: SMTM.

## FH 29

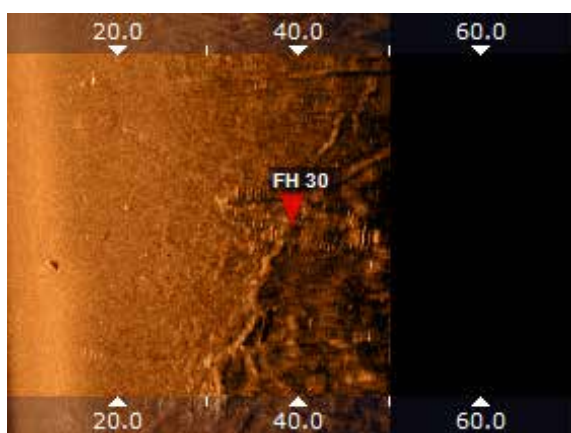
Fartygslämning, cirka 6-7 meter lång och två meter bred. Utfallet trävrak som ligger med aktern, med spegel, mot ett stenparti. Lämningen är spetsig i fören och har inslag av järn. Ligger på 18 meters djup väst om Stora Fjärderholmen på position N6580980/E680943. Dykbesiktigad. Troligen ingen fornlämning.



FIGUR 106. Objekt FH 29. Källa: SMTM.

### FH 30

Fartygslämning, ca 17-18 meter lång och fem meter bred, kravellbyggd och nedbruten. En utfallen sida. Bottenstockar med innergarnering. Avståndet mellan bottenstockarna är cirka 30 centimeter. Akterstäv och förstäv finns kvar. Akterstäv antas vara sådan på grund av den spetsiga vinkeln och möjliga rester av rormaljor. Förstäv sticker upp cirka två meter. Kölsvin och metallinslag. Ligger väst om Stora Fjäderholmen på position N6581023/E680888. Dykbesiktigad. Trolig fornlämning.



FIGUR 107. Objekt FH 30. Källa: SMTM.

### FH 31

Trolig fartygslämning, kraftigt sönderfallen. Går inte att avgöra storlek eller ålder. Om det är en fartygslämning är den avsevärt mer trasig än de övriga lämningarna runt Fjäderholmarna. Detta kan möjligen tyda på högre ålder eller att det inte är en fartygslämning. Ligger just syd om Ängsholmen på position N6581094/E680286. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 108. Objekt FH 31. Källa: SMTM.

### FH 32

Trolig stenkista nära Ängsholmens södra strand. Ligger just intill FH 31 på position N6581103/E680301. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 109. Objekt FH 32. Källa: SMTM.

### FH 33

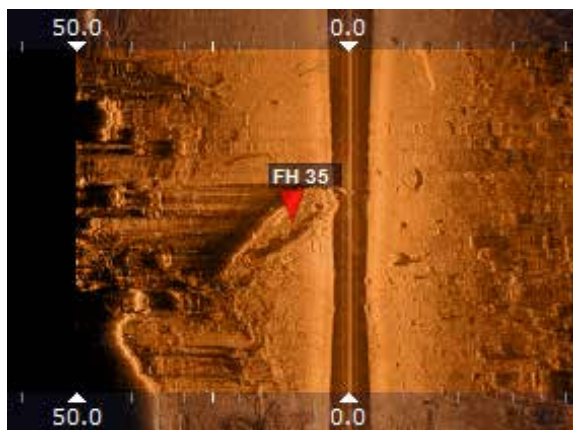
Fartygslämning, cirka 7 meter lång och två meter bred. Öppet skrov med möjlig platt akter. Ligger mellan östra delen av Ängsholmen och östra delen av Stora Fjäderholmen på position N6581024/E680364. Har inte dykbesiktigats. Troligen inte fornlämning.



FIGUR 110. Objekt FH 33. Källa: SMTM.

### FH 35

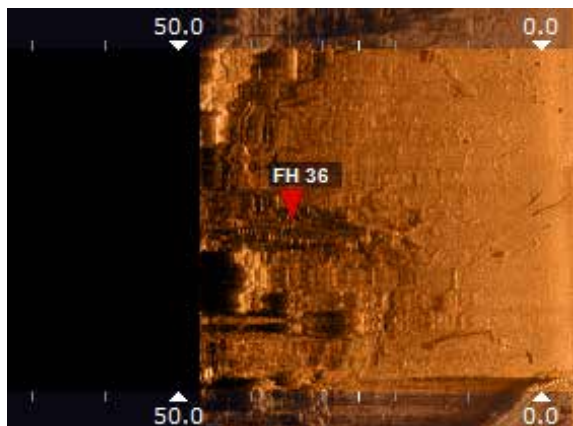
Fartygslämning, cirka 29 meter lång och åtta meter bred. Ett öppet skrov som har ett stort uppstick. Lämningen kan sannolikt kopplas samman med latrintiden på Fjäderholmarna då prämar bogserades till och från öarna. Ligger vid Ängsholmen södra strand på position N6581099/E680333. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 111. Objekt FH 35. Källa: SMTM.

### FH 36

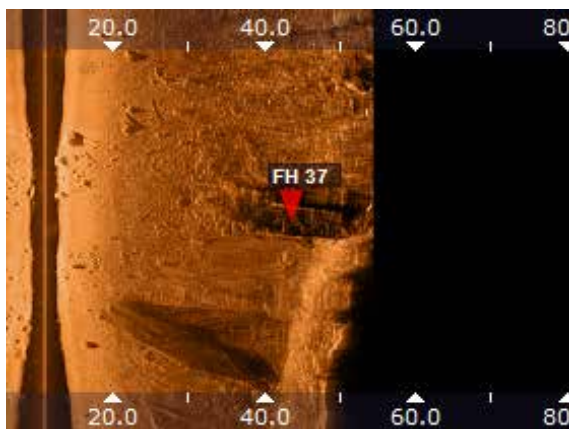
Fartygslämning, cirka 20 meter lång och sex meter bred. Ett öppet skrov som har ett litet uppstick. Förefaller vara endast en botten av en fartygslämning. Lämningen kan sannolikt kopplas samman med latrintiden på Fjäderholmarna då prämar bogserades till och från öarna. Ligger vid Ängsholmen södra strand på position N6581124/E680365. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 112. Objekt FH 36. Källa: SMTM.

### FH 37

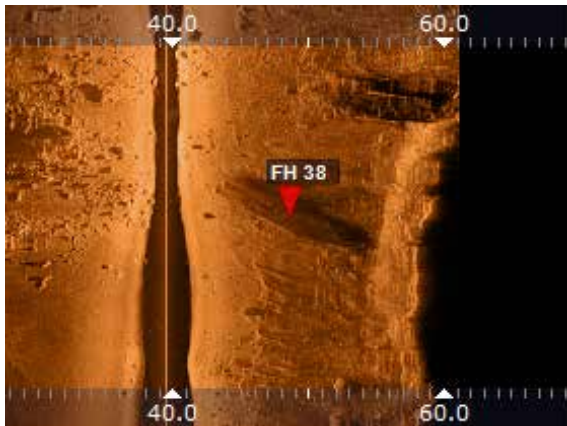
Fartygslämning, cirka 25 meter lång och sju meter bred, kravellbyggd med innergarnering. Ligger med fören in mot land. Förstäven är utfallen och akterstäven har roder. Tätt spantat och med kraftiga bultar. Lämningen kan sannolikt kopplas samman med latrintiden på Fjäderholmarna då prämar bogserades till och från öarna. Bedöms ha varit en seglande skuta, med avseende på aktern, som kan ha riggats av. Ligger vid Ängsholmen södra strand på position N6581108/E680381. Dykbesiktigad. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 113. Objekt FH 37. Källa: SMTM.

### FH 38

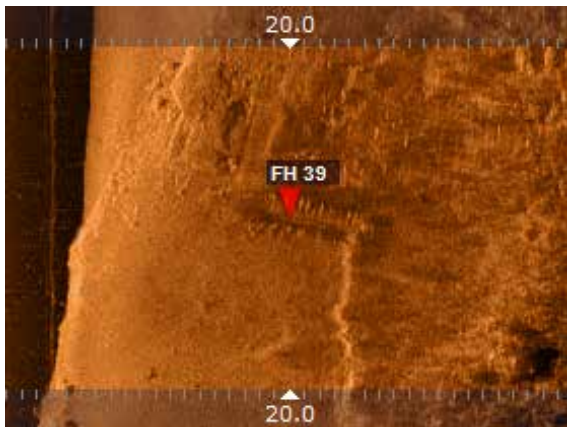
Fartygslämning, cirka 28 meter lång och 5-6 meter bred. Möjligen ligger lämningen upp och ned. Den inre delen som troligen är aktern ligger direkt in i gruset mot Ängsholmen. Kravellbyggd och relativt platt. Har innergarnering och enstaka bordplanor. Bultar observerades. Sannolikt ett tidigare segelfartyg som kan ha riggats av. Lämningen kan sannolikt kopplas samman med latrintiden på Fjäderholmarna då prämar bogserades till och från öarna. Ligger vid Ängsholmen södra strand på position N6581100/E680408. Dykbesiktigad. Ingen fornlämning.



FIGUR 114. Objekt FH 38. Källa: SMTM.

### FH 39

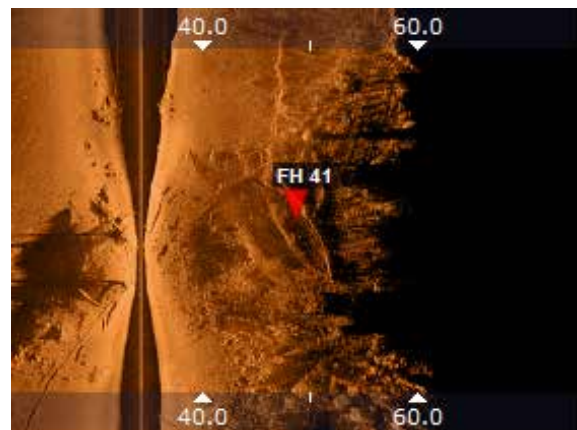
Fartygslämning bestående av en kravellbyggd bottendel, cirka 12 meter lång och tre meter bred. Aktern, som ligger in mot land, har en liten spegel. Fören är spetsig och smal. Lämningen sticker upp cirka 1,5 meter. Innergarnering och spikar i spanten observerades. Järnförbindningar till borden. Skrovet är tomt förutom en hel del skräp. Ligger söder om Ängsholmens östra del på position N6581160/E680522. Dykbesiktigad. Ingen fornlämning.



FIGUR 115. Objekt FH 39. Källa: SMTM.

### FH 41

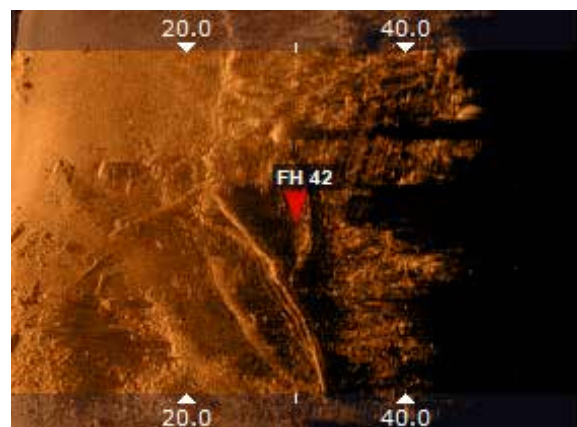
Fartygslämning, cirka 26 meter lång och sju meter bred, kravellbyggd med innergarnering. Skutliknande. Sticker upp cirka 1 meter. Förstäv synlig. Lämningen kan sannolikt kopplas samman med latrintiden på Fjäderholmarna då pråmar bogserades till och från öarna. Ligger söder om Ängsholmens östra del på position N6581194/E680543. Dykbesiktigad. Ingen fornlämning.



FIGUR 116. Objekt FH 41. Källa: SMTM.

### FH 42

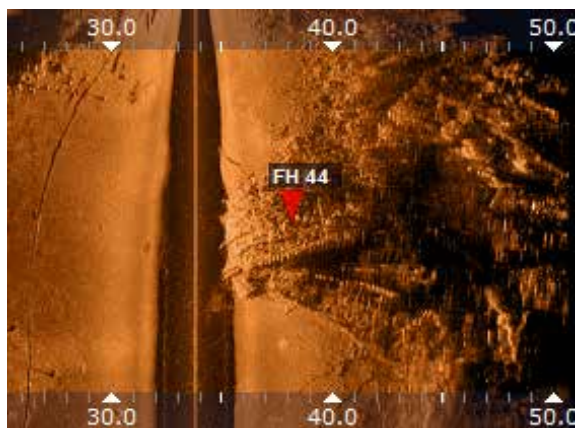
Fartygslämning, cirka 15 meter lång och tre meter bred. Ligger bredvid FH41. Kravellbyggt och mer nedbrutet än FH41. Lämningen kan sannolikt kopplas samman med latrintiden på Fjäderholmarna då pråmar bogserades till och från öarna. Ligger söder om Ängsholmens östra del på position N6581190/E680533. Dykbesiktigad. Ingen fornlämning.



FIGUR 117. Objekt FH 42. Källa: SMTM.

## FH 44

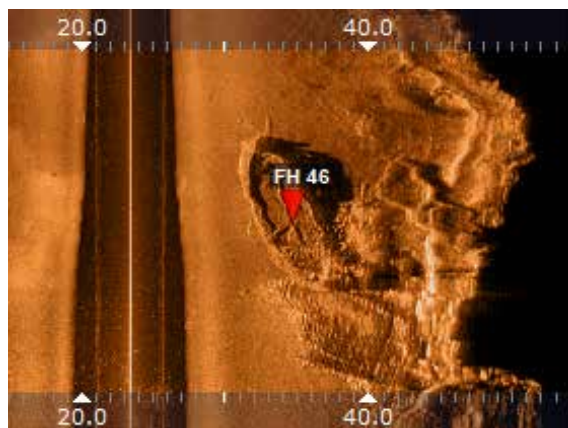
Fartygslämning, cirka 23 meter lång och sju meter bred. Lämningen kan sannolikt kopplas samman med latrintiden på Fjäderholmarna då pråmar bogserades till och från öarna. Ligger mellan Ängsholmen och Rövarna holme på position N6581202/E680597. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 118. Objekt FH 44. Källa: SMTM.

## FH 46

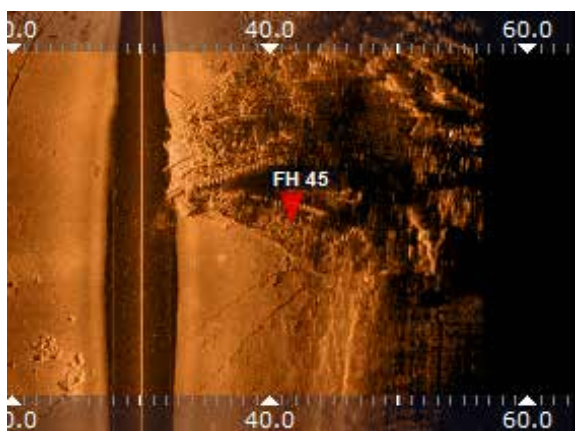
Fartygslämning, cirka 20 meter lång och sex meter bred. Lämningen kan sannolikt kopplas samman med latrintiden på Fjäderholmarna då pråmar bogserades till och från öarna. Ligger söder om Rövarns holme på position N6581227/E680690. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt inte fornlämning. Förmodligen samma som RAÄ Lidingö 70.



FIGUR 120. Objekt FH 46. Källa: SMTM.

## FH 45

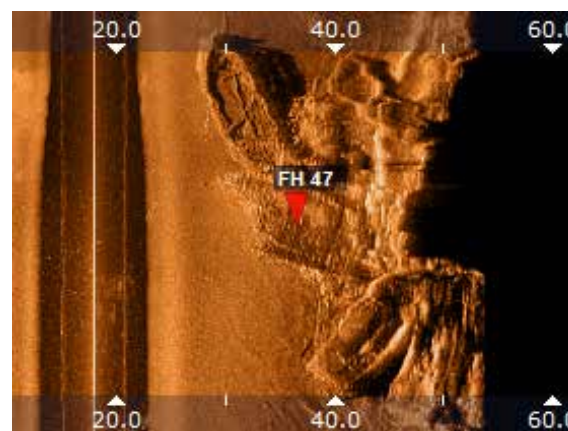
Fartygslämning, cirka 24 meter lång och sex meter bred. Lämningen kan sannolikt kopplas samman med latrintiden på Fjäderholmarna då pråmar bogserades till och från öarna. Ligger mellan Ängsholmen och Rövarns holme på position N6581212/E680597. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 119. Objekt FH 45. Källa: SMTM.

## FH 47

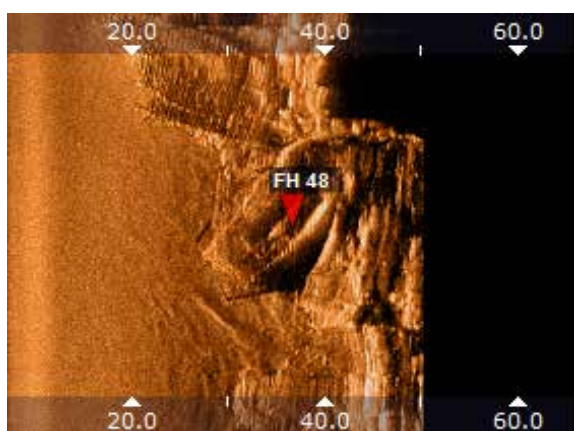
Fartygslämning, cirka 21 meter lång och tio meter bred. Lämningen kan sannolikt kopplas samman med latrintiden på Fjäderholmarna då pråmar bogserades till och från öarna. Ligger söder om Rövarns holme på position N6581233/E680703. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt inte fornlämning. Förmodligen samma som RAÄ Lidingö 71.



FIGUR 121. Objekt FH 47. Källa: SMTM.

## FH 48

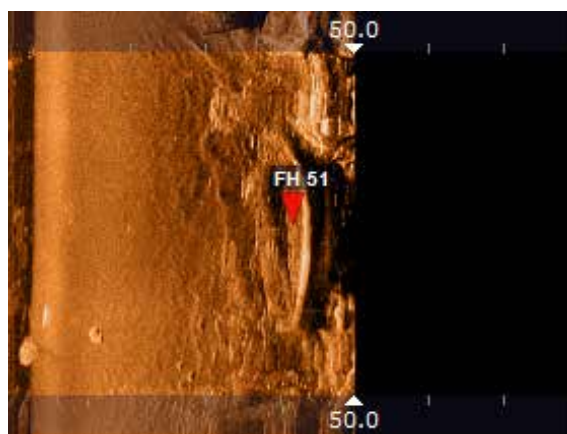
Fartygslämning byggd på kravell av furu, cirka 17 meter lång och sex meter bred. Skrovhel med fören mot land. Delar av däckets kvar. Den akter delen möjligen bruten. Ligger rester av andra fartygslämningar runt om och dessutom en mindre båt i FH 48. Lämningen kan sannolikt kopplas samman med latrintiden på Fjäderholmarna då pråmar bogserades till och från öarna. Ligger söder om Rövarns holme på position N6581243/E680718. Har inte dykbesiktigats. Sannolikt inte fornlämning.



FIGUR 122. Objekt FH 48. Källa: SMTM.

## FH 51

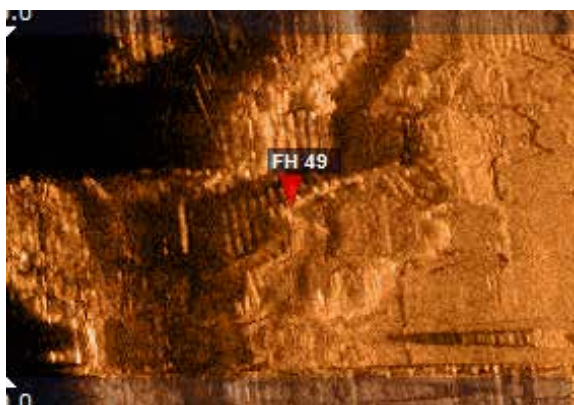
Fartygslämning, cirka 23 meter lång och sex meter bred. Mycket timmer ligger på och runt lämningen. En liggande mast gick att urskilja. Bedöms som mer skutliknande. Lämningen kan sannolikt kopplas samman med latrintiden på Fjäderholmarna då pråmar bogserades till och från öarna. Ligger mellan Rövarns holme och Libertus på position N6581248/E680748. Dykbesiktigad. Sannolikt ingen fornlämning.



FIGUR 124. Objekt FH 51. Källa: SMTM.

## FH 49

Fartygslämning med mindre båt liggande i/på vraket. Den lilla båten är kopparnitad. Inga fornlämningar. Svårt att avgöra storlek och ålder. Lämningen kan sannolikt kopplas samman med latrintiden på Fjäderholmarna då pråmar bogserades till och från öarna. Ligger mellan Rövarns holme och Libertus på position N6581255/E680724. Dykbesiktigad. Sannolikt ingen fornlämning.



FIGUR 123. Objekt FH 49. Källa: SMTM.

# REFERENSER

Altrock, H. 2018. *Gröna Lund. Arkeologisk förundersökning. Raä-nr 103:1, Stockholms socken, Stockholms kommun, Stockholms län. Arkeologisk rapport 2018:2. Sjöhistoriska museet.*

Andersson, G. & Nordin, J. M. 2010. *Arkeologiska undersökningar i den utställda världen. Rapport över arkeologisk kartering och delundersökning av "Gamla Stockholm" och "Helgeandsholmen" inom området för Allmänna konst- och industriutställningen i Stockholm 1897, Framnäs, Lejonslätten, Rosendalsvägen 3-5, Södra Djurgården, Stockholms stad. Statens historiska museer FoU Rapport 6.*

Arbin, S von & Bergstrand, T. 2015. *Strömbron- Beckholmen. Sjöförläggning av fjärrkylaledningar. Arkeologisk utredning. Norrström, Strömmen, Saltsjön och Ladugårdslandsviken. Stockholms stad och kommun. Bohusläns museum. Rapport 2015:1.*

Berggren, J. 2000. *Alla tider tull i stan. Carlssons.*

Bergstrand, T. 2015. *Skeppsholmen-Blasieholmen. Inför sjöförläggning av fjärrkylaledningar. Marinarkeologisk förundersökning. RAÄ-nr Stockholm 103:1, inom Ladugårdslandsviken. Stockholms stad och kommun. Bohusläns museum. Rapport 2015:2.*

Cederlund, C-O. 2012. *När örlogsbasen låg på Blasieholmen. Ur: Stockholm - örlogstaden. Sjöhistorisk årsbok. 2012-2013. Medströms bokförlag.*

Davidsson, J. 1983. *af Chapman: ex Dunboyne, ex G D Kennedy. Svenska Turistföreningen.*

Ekberg, G & Fredholm, M. 2017. *Fartygslämningar i Stockholms inre vatten. Arkeologisk förstudie, Stockholm och Nacka kommuner. Sjöhistoriska museet. Stockholm. Rapport 2017:8.*

Fredholm, M och Höglund, P. 2014. *Sanering av Beckholmen, arkeologisk förundersökning i form av schaktövervakning. Stockholms stad, Uppland. Sjöhistoriska museet. Stockholm. Rapport 2014:17.*

Hansson, J & Sundberg, K. 2014. *Fartygslämningar på Blasieholmen - arkeologisk förundersökning i form av schaktkontroll samt särskild arkeologisk undersökning, RAÄ 103:1 m.fl., Stockholm 3:42, Stockholm stad, Stockholms län, Uppland. Stockholm. Sjöhistoriska museet. Rapport 2014:16.*

Hansson, J. 2016. *Vraken vid Skepps- och Kastellholmarna - stormaktstiden bakgård, arkeologisk utredning samt arkeologisk förundersökning, RAÄ 103:1 och 206:1 m.fl., Blasieholmen 3:42 och Skeppsholmen 1:2 och 1:5, Stockholm stad, Uppland. Stockholm. Sjöhistoriska museet. Rapport 2016:6.*

Hansson, J. 2017. *Två vrak bakom Chapman. RAÄ 103:1. Stockholm stad, Uppland. Stockholm: Sjöhistoriska museet. Rapport 2017:1.*

Hansson, J. 2019. *In print. Scepter - Gustav II Adolfs första flaggskepp. Vrak -Museum of Wrecks. Arkeologisk rapport 2019.*

- Hasselblad, B. 1982. *Djurgårdsvandringar: villor och andra sevärdheter på Södra och Norra Djurgården: en introduktion till Kungliga Djurgården*. Kungliga Djurgårdens förvaltning. Stockholm.
- Helmersson, K (red). 1995. *Sankt Erik - isbrytare och museiångare*.
- Hjulhammar, M L. 2003. *Skeppsholmen. Stockholms stad, Skeppsholmen, RAÄ 103, arkeologisk undersökning 1998-2002*. Stockholm. Stockholms stadsmuseum, Kulturmiljöavdelningen. Rapport 2003:5.
- Hjulhammar, M L. 2003. *Kastellholmen. Stockholms stad, Kastellholmen, RAÄ 103, arkeologisk undersökning 2002*. Stockholm. Stockholms stadsmuseum, Kulturmiljöavdelningen. Rapport 2003:11.
- Hjulhammar, M L. 2010. *100 nya vrak - arkeologisk analys av geofysisk kartering inför utökad vattenverksamhet för Slussenprojektet i Stockholm, Uppland och Södermanland, Stockholms och Nackas kommuner*. Stockholm. Statens maritima museer. Rapport 2008:10.
- Hjulhammar, M L. 2010. *Tio vrak runt Beckholmen: arkeologisk förstudie, Uppland Stockholms stad Stockholms kommun*. Stockholm: Sjöhistoriska museet. Rapport 2010:7.
- Hjulhammar, M L. 2012. *Projekt Slussen - vrak och andra fornlämningar under vatten, konsekvensbedömning, ny reglering av Mälaren, 2011-12-21, arkeologisk konsekvensutredning, Uppland, Stockholms län, Stockholms kommun*. Stockholm. Sjöhistoriska museet. Rapport 2012:3.
- Hjulhammar, M och Sundberg, K. 2013. *Förstudie Tunnelbanan till Nacka, arkeologisk förstudie. Stockholms kommun, Stockholm*. Sjöhistoriska museet. Rapport 2013:2.
- Hjulhammar, M och Sundberg, K. 2014. *Ångbåtshamnen vid Riddarholmen, arkeologisk förundersökning inför Citybanan. Stockholms stad, Uppland*. Sjöhistoriska museet. Rapport 2014:15.
- Höglund, P. 2008. *Ett vattenområde på Skeppsholmens nordöstra sida, arkeologisk förundersökning 2005, Uppland, Stockholms kommun, Skeppsholmen*. Stockholm. Statens maritima museer. Rapport nr 2008:5.
- Höglund, P. 2008. *Örlogsskeppet Vasas förlisningsplats, arkeologisk undersökning. Uppland, Stockholms kommun, Stockholms ström*. Statens maritima museer. Rapport 2008:2.
- Höglund, P. 2008. *Spår av örlogsskeppet Vasa mellan Kastellholmen och Djurgården, arkeologisk besiktning, Uppland, Stockholms kommun, Stockholms ström*. Statens maritima museer. Rapport 2008:4.
- Järbe, B. 1987. *Fjäderholmarna nygamalt i ord och bild*.
- Lindemark, C. 1996. *Dyktankhuset på Galärvarvet*. Sjöhistoriska museets rapport 33.
- Lindström, M och Rönnby, J. 1998. *Pålar och skeppsvrak under Skeppsholmsbron. Marinarknologisk förundersökning och undersökning*. Riksantikvarieämbetet, UV Mitt. Rapport 1998:25.



Lindström, M och Rönnby, J. 1998. *Helgeandsholmen–Djurgårdsbrunnsviken. Vattenledningsdragning*. Stockholms stad. Riksantikvarieämbetet UV Mitt, rapport 1998:20.

Lindström, J. 2011. *Kvarnholmen runt, arkeologisk förstudie, Södermanland, Nacka kommun, Svindersviken*. Stockholm. Sjöhistoriska museet. Rapport 2011:2.

Lindström, J. 2014. *Beckholmen runt, arkeologisk förstudie, Uppland, Stockholms län, Oscars församling*. Stockholm. Sjöhistoriska museet. Rapport 2014:5.

Nilsson, S. 1995. *Skall flaggan flyga både nätter och dagar*. Tidskriften Kulturvärden 1995:1.

Nilsson, S. 2004. *Styckekranen på Skeppsholmen*. Tidskriften Kulturvärden 2004:2.

Nordin, J. M. 2007. *Det magiska året 1897. Förstudie till ett samtids- och publikarkeologiskt projekt*. Statens historiska museer FoU Rapport 5.

Nordin, J. M. 2011. *Archaeology in the world of display: A material study of the use of history in the Stockholm Exhibition of 1897*. *International journal of historical archaeology*.

Nordisk Familjebok 1920.

Olsson, C-G. 1997. *Svensk kustsjöfart 1840-1940*. Sjöhistorisk årsbok 1996-1997.

Rönnby, J. 1994. *Österleden. Vägsträckning över Saltsjön, Svindersvik och Sickla kanal. Marinarkeologisk utredning etapp 1 och 2*. Riksantikvarieämbetet, UV Stockholm. Rapport 1994:7.

Sjöhistorisk Årsbok 2012-2013. Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm.

Sjöström, I (red). 2009. *Haga ett kungligt kulturarv*. Votum Förlag.

Stråe, D & Gustafsson, A. 2017. *Brunnsviken – en vik med historia*. I Svealandskusten 2017. Svealands kustvattenvårdsförbund.

Sundström, A. 2009. *Samuel Owen – Teknik- och Ångbåtspionjär*. Stockholmia förlag.

Svensk Dykerihistorisk Förening 10 år – Jubileumsboken 2019. Skärhamn.

Teknisk Tidskrift. 1944. Årgång 74.

TIFF. Teknisk information för försvarsmaterieltjänsten Nr 2, 2009. *Mats Brattberg i Lysekils-”bunkern”*.

Tyréns AB. 2018. *Kulturmiljöutredning Ålkistan, Förtätning av kvarteret Triangeln*.

Virgin, K. 1997. *Sjökrogar och gästgiverier i Stockholms skärgård*. Uppsats i arkeologi vid Stockholms universitet. Stockholm.

Westenberg, B. 1994. *Skeppsholmen. Marinarkeologisk utredning*. Sjöhistoriska museet, Stockholm.

Wikberg, K. 2006. *Alla dessa tullar - en arkivguide*. Skrifter utgivna av Riksarkivet 26. Stockholm

Wändesjö, J. 1995. *Blasieholmen 3:1 - Jakob Mindre*. Stockholm, Norrmalm. Kv. Blasieholmen 3:1, Kv Jakob Mindre, RAÄ 103. Stockholms stadsmuseum. Arkeologisk rapport.

Åstrand, G. 1998. *Känt och Okänt på Stockholms kyrkogårdar*. Värnamo.

# TEKNISKA OCH ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Statens maritima och transporthistoriska museers (SMTM) dnr : 5.3.1-2018-771

Länsstyrelsens dnr, beslutsdatum:

SMM projektnr: 1080594

SMM projektledare: Göran Ekberg

Uppdragsgivare: Länsstyrelsen

Undersökningstyp: Maritim kulturhistorisk utredning

Undersökningstid: 2018-2019

Plats/Fastighet: Nationalstadsparken

Kommun: Stockholms stad

Län: Stockholm

Landskap: Södermanland och Uppland

Koordinatsystem: SWEREF 99TM

Rapporten förvaras digitalt på Riksantikvarieämbetets öppna arkiv Samla, <http://samla.raa.se>

*Digitalt dokumentationsmaterial:* Video, stillbildsfotografier och digitala ritningar förvaras digitalt på Statens maritima 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.  
GIS/mätdata: arkiveras på Statens maritima museers servrar.

## Deltagarförteckning SMTM

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









# NATIONALSTADSPARKEN

Det maritima kulturarvet inom Kungliga Nationalstadsparken i Stockholm, spåren efter historiska händelser och verksamheter med en maritim anknytning, är inte alls lika väl undersökta och presenterade som de kulturvärden som finns på land. I synnerhet de många och intressanta lämningar som finns dolda under vattenytan.

För att råda bot på dessa brister och ta fram ett underlag för komplettering av information startade Länsstyrelsen i Stockholms län tillsammans med Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) ett projekt som syftade till att skapa ett fördjupat kunskapsunderlag om de maritima spår och lämningar som finns inom Nationalstadsparken,

SMTM har inventerat vattenområdet som ingår i parken och påträffat ett stort antal objekt. Totalt påträffades under arbetet 51 nya lämningar som bedömdes som fartygslämningar. Av dessa har 23 besiktigats med dykare. De påträffade lämningarna under vattnet omfattar en stor bredd både vad avser typ av lämningar och den ålder dessa lämningar representerar.

Denna rapport från projektet inleds med en kort presentation av Nationalstadsparken i ett maritimt perspektiv, en översiktlig redogörelse för projektets arbete samt ett förslag på en maritimhistorisk promenad i parken. Därefter följer en katalogdel som redovisar och beskriver tidigare och nya maritima spår och lämningar.