

VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2024:9

HUVUDGALEASEN VÅRD- OCH SKYDDSPLAN

L1934:3948 (72:44)

GOTLANDS KOMMUN
GOTLANDS LÄN



VRAK
MUSEUM OF
WRECKS

MIKAEL FREDHOLM OCH HÅKAN ALTROCK

en del av STATENS MARITIMA OCH TRANSPORTHISTORISKA MUSEER



VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2024:9

HUVUDGALEASEN

VÅRD- OCH SKYDDSPLAN

L1934:3948 (72:44)

GOTLANDS KOMMUN
GOTLANDS LÄN

MIKAEL FREDHOLM OCH HÅKAN ALTROCK

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.vrak.se
www.smtm.se

Statens maritima och transporthistoriska museer
är miljöcertifierade enligt ISO 14001.

2024 Vrak – Museum of Wrecks
Arkeologisk rapport 2024:9

Layout: Typoform

Omslagsbild: Ett kollage av bilder från vraket: huvud, fat och flaska, fören och ett fat.

Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.

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.

Spridningstillstånd Sjöfartsverket Dnr: 24–05078

INNEHÅLL

Introduktion	6
Bakgrund	8
Fyndplats	13
Bedömning och rekommendationer	14
Referenser	15
Tekniska och administrativa uppgifter	16
Bilaga 1. Fotostationer på sonarbild	17
Bilaga 2. Fotostationer	19

INTRODUKTION

På uppdrag av länsstyrelsen i Gotlands län (2024-04-19, diarienummer 162-2024) har Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) upprättat en vård- och skyddsplan för fartygslämningen L1934:3948 (RAÄ 72:44). Arbetet har skett i samarbete med Kustbevakningen (KBV), som har filmat fartygslämningen med fjärrstyrd undervattensfarkost, "remotely operated vehicle" (ROV).

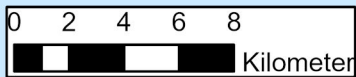
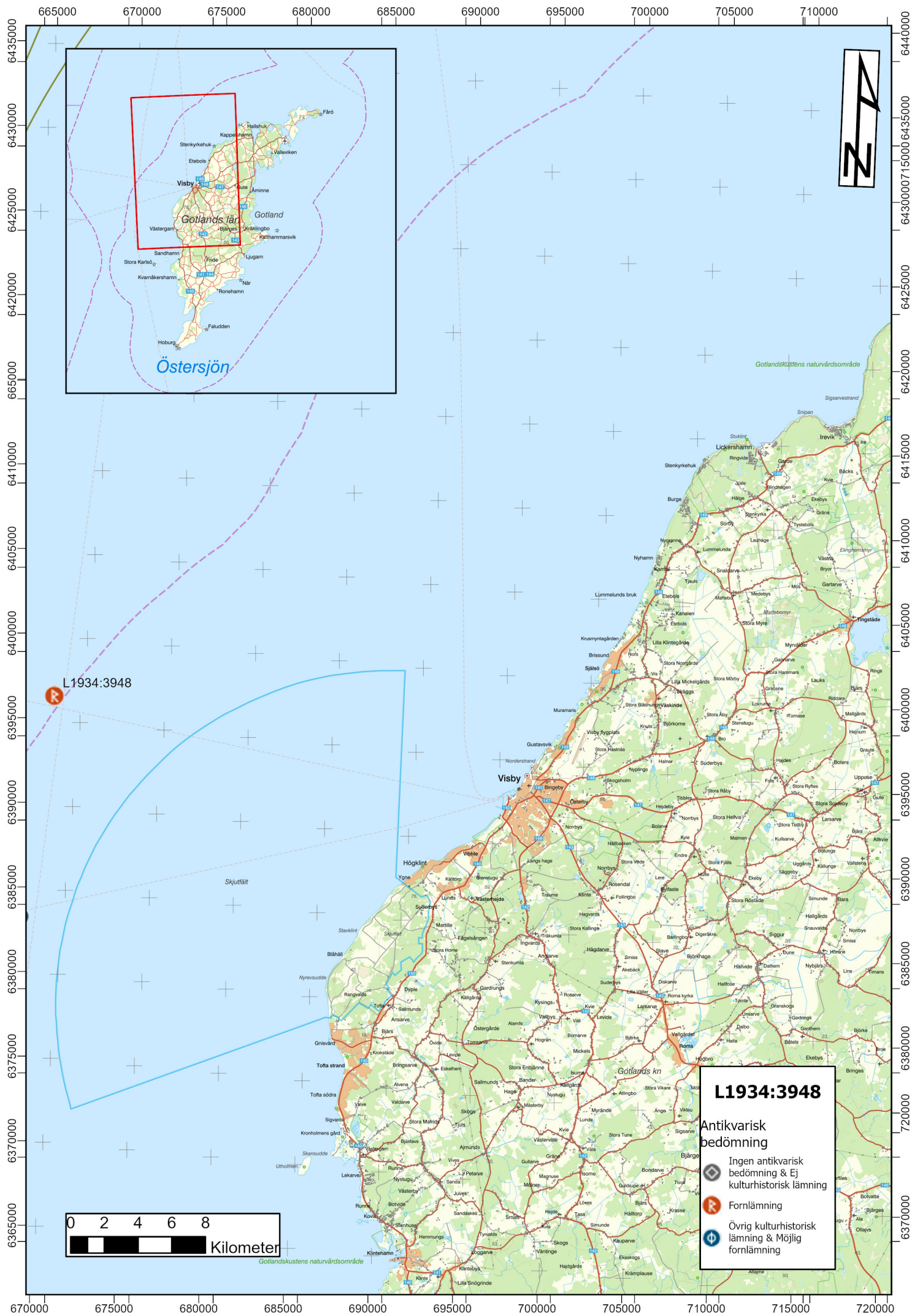
Fartygslämningen utgörs av vraket efter ett fartyg från slutet av 1600-talet eller början av 1700-talet. Det ligger på omkring 90 meters djup, cirka 28 kilometer väst om Visby och 0,5 kilometer utanför territorialvattengränsen, i svensk angränsande zon (fig. 1).

Föreliggande rapport syftar till att beskriva och förklara fartygslämningen. Rapporten är ett dokument som kan revideras i framtiden, dels om nya undersökningar genomförs och nya kunskaper framkommer, dels om förändringar som skadat och därigenom påverkar statusen för fartygslämningen observeras och rapporteras. Rapporten skall även kunna ligga till grund för framtida forskning samt vara ett myndighetsstöd och ett verktyg för bevarande och brukande.

Revisionshistorik

2024-10-04: SMTM upprättar en vård- och skyddsplan.

FIGUR 1. Fartygslämningen L1934:3948, cirka 28 kilometer väst om Visby. Utsnitt ur GSD Terrängkartan, Lantmäteriet, licensierad CC0, bearbetat av Mikael Fredholm, Ivan Šantić Ljubetić och Håkan Thorén SMTM.



L1934:3948

Antikvarisk bedömning

- ◈ Ingen antikvarisk bedömning & Ej kulturhistorisk lämning
- ⦿ Fornlämning
- ⦿ Övrig kulturhistorisk lämning & Möjlig fornlämning

BAKGRUND

Fartygets historik

Fartygslämningen påträffades och anmäldes av Sjöfartsverket till KMR/Fornsök år 2017 då det registrerades. Detta efter att Sjöfartsverket hade sjömått med multibeamekolod och sidoseende ekolod och konstaterat att det rör sig om en fartygslämning med en storlek på cirka 20 x 7 meter (NNO-SSV) (KMR/Fornsök).

Inför framtagandet av denna vård- och skyddsplan har KBV filmat fartygslämningen med fjärrstyrd undervattensfarkost, "remotely operated vehicle" (ROV) 2024-08-03.

Historiskt sammanhang

Fartygslämningen är sannolikt en galeas, förlist under början av 1700-talet. Den var en av flera liknande handelsfartyg som transporterade olika varor över Östersjön och längre söderut.

Undersökningshistorik

Fartygslämningen påträffades av Sjöfartsverket vid sjömätning 2017. Sjöfartsverket sjömätte med multibeamekolod och sidoseende ekolod och konstaterade att det var en fartygslämning (KMR/Fornsök).

Undersökningsarbetet i fält har utförts av Kustbevakningen, som har filmat fartygslämningen med fjärrstyrd undervattensfarkost, "remotely operated vehicle" (ROV) 2024-08-03.

Arkeologisk information

Fartygslämningen är cirka 20 x 7 meter stor och ligger i NNO-SSV riktning, med fören mot NNO. Det kravellbyggda träskrovet sticker upp cirka 3 meter över botten (KMR/Fornsök). Skeppets byggnadssätt och artefakter tyder på att det är en galeas som sannolikt byggts kring år 1700 och som förlist under 1700-talets första hälft.

Fartyget har en rundad trubbig för, med kranbalkar, bråspel och på varsin sida på botten ligger dess två stockankare. Akterom bråspelet finns två små luckor i mitten av däck. Styrbord om dessa luckor ligger ett par tunnor, den ena helt trasig, med vad som skulle kunna vara tunnornas innehåll exponerat. Möjligtvis rör det sig om tjära eller smör. Akter om de små luckorna finns den avbrutna stormasten, som sticker upp någon meter över däck. Ytterligare akterut finns en större lastlucka, med tre tunnor synliga i dyn. På styrbords sida i höjd med lastluckan finns röstjärn, för stormasten, som sannolikt är den mast som ligger snett över däck och pekar ner mot botten på babords sida. Akter om lastluckan finns ett delvis raserat däckshus med en kabyss i tegel. Mellan däckshuset och kajutan i aktern finns två alpumpar (läns-pumpar) och mellan dessa vad som sannolikt är ett masthål för mesanmasten. I höjd med masthålet finns på skrovet rester av röstjärn samt utlopp för pumparna. I aktern finns en rorkult och högst upp på rodret finns ornamentik i form av voluter. På botten på babords sida utanför vraket ligger en större mängd tågvirke och riggdetaljer, möjligen finns här även delar av seglen kvar.

Artefakter

På botten en meter styrbord om rodret finns tre artefakter i form av en glasflaska, ett keramikfat och ett skulpterat huvud (se fig. 2 och 3). Glasflaskan kan typologiskt, formmässigt kanske dateras till 1685-1695 (se Cederlund & Kaijser 1983:18), med reservation för att bilderna på flaskan är svårbedömda. Det skulpterade huvudet kan möjligen vara en hatt- eller perukstock.

Liggande uppe på däckshuset nära byssan finns ett fat, som sannolikt är av keramik (fig. 4).

Utifrån bilderna bedömer keramikexperten Torbjörn Brorsson att de båda keramikfaten kan vara av holländsk typ från andra hälften av 1600-talet fram till början av 1700-talet. Glasflaskan bedömer han också kunna vara från andra hälften av 1600-talet (Brorsson 2024).



FIGUR 2. På botten vid aktern ligger ett skulpterat huvud, samt fat och flaska till höger i bild.
Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 3. På botten vid aktern ligger ett fat och flaska, till vänster kan huvudet (fig. 2) skymtas.

Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.

Liknande arkeologisk undersökta fartygslämningar

Skeppsvraket har likheter både byggnadsmässigt och storleksmässigt med några andra kända och daterade fartygslämningar, så som *Kostervraket* (L2013:4415) och *Älvsnabbenvraket* (L2013:3898) i Stockholms skärgård (KMR/Fornsök; om dessa vrak, se Ekberg 2019, Altrock 2020 och Cederlund 1981). Bland annat är det tydligt att fören på *Huvudgaleasen*, med ankarklys, kranbalk med mera, har likheter med både *Kostervraket* och *Älvsnabbenvraket*.

Kostervraket och *Älvsnabbenvraket* har man benämnt som en galeas respektive galjot med bedömd förlisningstid till andra hälften av 1700-talet respektive efter 1728. *Kostervraket* är dendrokronologiskt daterat till 1752-1766 (Ekberg 2019:19). Ytterligare en snarlik fartygslämning i Stockholms skärgård med 1700-talsdatering är *Fula Gubben* (L2013:4254, KMR/Fornsök). Skeppet bör ha förlit i mitten av 1700-talet.



FIGUR 4. Fat ovanpå däckshuset. Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 5. För att få en uppfattning om hur denna typ av fartyg kunde se ut finns även en modell av en Galeas från 1700-talet på Sjöhistoriska museet (Digitalt museum, Fo 183027dig (1)).

FYNDPLATS

Naturmiljö

Fartygslämningen ligger omkring 28 kilometer väst om Visby på cirka 90 meters djup. Bottnen på platsen utgörs av lera. Baserat på ROV-filmen bedöms dess översta del vara lös och flyktig.

Baserat på ROV-bilderna från 2024 bedöms strömmarna på platsen som måttliga. Det sker ingen påväxt på vraket av sjögräs och tång, då det ligger för djupt. Vrakplatsen ligger på öppet hav och är därmed utsatt för väder och vindar, men på så stort djup att vågor inte påverkar havsbotten och vrakplatsen.

Nedbrytningsprocess och bevarandeförhållanden

Djupet på platsen har sannolikt bidragit till att vraket bevarats relativt bra. Fartygslämningar av trä på grundare djup längs Gotlands kuster har generellt bevarats betydligt sämre på grund av väder, vind och vågor. Baserat på jämförelser mellan Sjöfartsverkets sjömättningsbild från år 2017 (KMR/Fornsök) och den nya ROV-filmen och sonarbilden från KBV (2024) kan SMTM bedöma att fartygslämningens tillstånd inte har förändrats i någon större omfattning under denna tid.

Lagskydd

Idag är lämningen registrerad med antikvarisk bedömning möjlig fornlämning (sedan 2022-11-16), vilket enbart baserades på sjömättningsdata. Baserat på KBV:s förnyade dokumentation bedömer SMTM att fartygslämningen utgör en fornlämning enligt 2 kap. 1 § Kulturmiljölag (1988:950) och att dess antikvariska bedömning därmed ska ändras i KMR.

Tillsyn/övervakning

Eftersom vrakets kulturhistoriska värden är kända, är det lämpligt att vraket även fortsatt övervakas av Kustbevakningen (KBV).

Tillgänglighet

Dykning är tillåten på platsen, men SMTM känner inte till att dykning ska ha skett innan KBV filmade fartygslämningen med ROV.

Läget och djupet på fartygslämningen gör att det är svårt att dyka på platsen. Endast med avancerad och väl planerad teknisk dykning är det möjligt för erfarna dykare att komma ner på dessa djup.

Hotbilder

Sannolikt finns inga allvarliga hotbilder från dykning eller naturlig nedbrytning. Ett visst hot på sikt kan utgöras av fiske/trålning. Inför framtiden är det också viktigt att skydda platsen mot eventuella exploateringar av havsbotten, så som exempelvis kabelnedläggningar eller byggnationer av vindkraftverk.

BEDÖMNING OCH REKOMMENDATIONER

Kunskapsvärde

Med tanke på att detta var en vanlig skeppstyp är den relativt andra äldre skeppstyper väldokumenterad. Genom det stora djupet och genom att dykning, ankring och plundring ej har skett är detta vrak emellertid ett mycket välbevarat exempel på en 1700-talsgaleas, med delvis bevarat däckshus och kajuta. Därigenom finns ett stort kunskapsvärde.

Kulturhistoriskt värde

SMTM bedömer att fartygslämningen har ett högt kulturhistoriskt värde, med hänsyn till att den är välbevarad och har en hög läsbarhet. Vraket är en representant för 16-1700-talets fraktfart och utgör en lämning av en relativt vanlig skeppstyp i Östersjön under denna tid. Galeaser användes för frakt av många olika typer av varor, exempelvis spannmål.

Bevarandeåtgärder

Vård- och skyddsplanen är i sig ett viktigt verktyg i bevarandearbetet, då den möjliggör för Kustbevakningen och andra dykande myndigheter att upptäcka eventuella förändringar på vrakplatsen över tid. Vård- och skyddsplanen är tänkt som ett levande dokument som uppdateras med iakttagna förändringar. Därigenom kan lämningens status och förändring följas upp.

Forskningsbehov

För att ytterligare få en bättre förståelse angående fartygets typ, ursprung, datering och last kan flera olika typer av undersökningsmetoder vara av intresse. Då måttuppgifterna kommer från Sjöfartsverkets översiktliga sjömätning skulle en mer detaljerad uppmätning, exempelvis med högupplöst multibeam och fotogrammetri kunna ge en mer exakt storlek och form på vraket. En högupplöst ROV-filmning (utan gripklo och info i bild) av främst däck skulle kunna användas för att generera en 3D-modell och få bättre bilder på föremålen och bättre kunskap angående dessas belägenhet på vraket. Måttuppgifter i en 3D-modell kan genereras om en skalstock utplaceras eller att ROV:n är försedd med en avståndsmätande laser. Skarpare föremålsbilder försedda med skala kan också förbättra bestämningen och dateringen av föremålen, liksom underlätta upptäckt ifall föremål flyttats eller försvunnit. Utöver att bättre datera föremål kan dendrokronologisk datering vara av intresse. Dock är det svårt och tidskrävande att provta för dendro med ROV på dessa djup. Analys av tegel från byssan kan göras i form av så kallad ICP-analys (Inductively Coupled Plasma) i syfte att fastställa den kemiska sammansättningen av leran i teglet och ta reda på proveniensen på teglet i kabyssen. Det skulle även kunna gå att ta prover ur exempelvis tunnorna i lastrummet och på däck, för att utröna vad skeppet var lastat med.

REFERENSER

Tryckta källor

Altrock, Håkan (2020). *Kostervraket, marin-
arkeologisk forskningsundersökning: Kostervraket,
L2013:4415 (f.d. RAÄ-nr Utö 189)*. Stockholm:
Vrak - Museum of Wrecks.

Arnberg, Anna, Johansen, Odd & Widén, Per
(red.) (2021). *Under havets yta: berättelser från Vrak
- Museum of Wrecks*. [Stockholm]: Vrak - Museum
of Wrecks, en del av Statens maritima och
transporthistoriska museer.

Cederlund, Carl Olof & Kaijser, Ingrid (1981).
Vraket vid Älvsnabben Fartygets byggnad. Stockholm:
Statens sjöhistoriska mus.

Cederlund, Carl Olof & Kaijser, Ingrid (1983).
Vraket vid Jutholmen Last och utrustning. Stockholm:
Statens sjöhistoriska mus.

Ekberg, Göran (2019). *Kostervraket: Vård- och skydds-
plan: L2013:4415/RAÄ Utö 189, Dalarö socken,
Haninge kommun, Stockholms län*. Stockholm:
Vrak - Museum of Wrecks.

Muntliga källor

Brorsson, Torbjörn (2024) titel/funktion. Muntlig
uppgift den 2024-09-25 (se tjänsteanteckning),
Kontoret för Keramiska Studier, Landskrona.
www.keramiskastudier.se

Internetkällor

Digitalt museum, Fo 183027dig (1-2),
[https://digitaltmuseum.se/011024830231/fartygs-
modell](https://digitaltmuseum.se/011024830231/fartygsmodell)

KMR/Fornsök <https://app.raa.se/open/fornsok/>

Kartor

Lantmäteriet, GSD Terrängkartan

TEKNISKA OCH ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Statens maritima och transporthistoriska museers diarienummer: 5.3.1-2024-775

Landskap: Gotland

Län: Gotland

Kommun: Kommun

Lagskydd: Fornlämning

Lämningsnummer: L1934:3948

RAÄ-nummer: 72:44

Vattendjup: 84-89 meter enligt KBV:s ROV.

Uppstick över sjöbotten: 3 meter (skrov), 4 meter inkl. avbruten mast.

Position SWEREF 99 TM: N 6396456, E 668342

Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) är en myndighet som består av Vrak - Museum of Wrecks, Sjöhistoriska museet, Vasamuseet, Marinmuseum i Karlskrona och Järnvägmuseet i Gävle.

Dokumentationshandlingar:

Övriga handlingar förvaras på Sjöhistoriska museets arkiv i Stockholm.

Digitalt dokumentationsmaterial: Video, stillbildsfotografier och digitala ritningar förvaras digitalt på Statens maritima och transporthistoriska museers servrar. Vid den digitala hanteringen av dokumentationsmaterialet och rapportframställningen har följande programvaror använts: Esri ArcMap, ESRI ArcGis Pro, Microsoft Word, PhotoShop.

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

SMTM:s 3D-modeller laddas upp på: <https://sketchfab.com/maritima>.

Deltagarförteckning SMTM

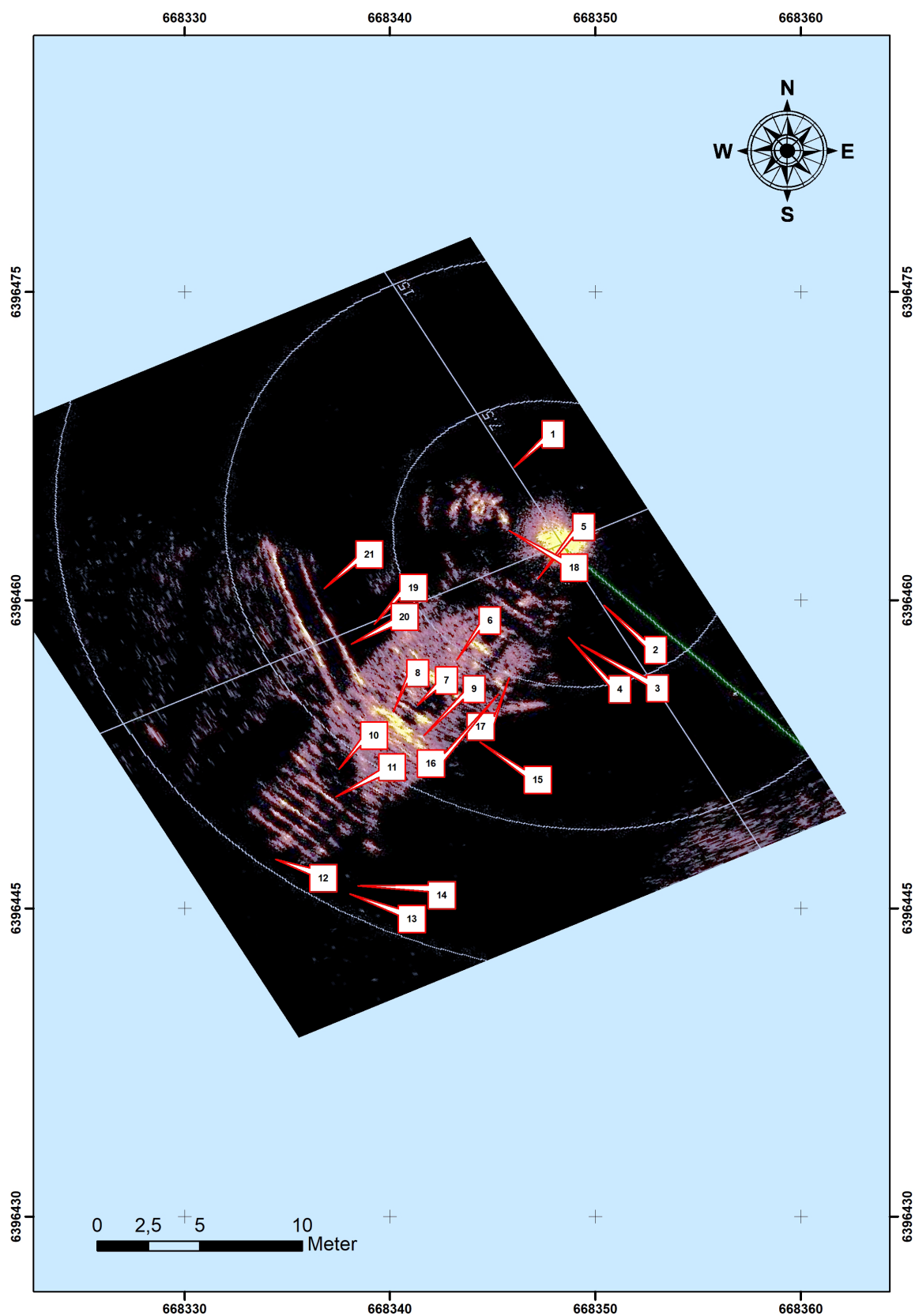
Mikael Fredholm, Håkan Altrock och Johan Runer.

Tack till Kustbevakningen på KBV 002 Triton:

Bland annat Patrik Ågren och Torgny Christensson.

BILAGA 1. FOTOSTATIONER PÅ SONARBILD

Sonarbild från KBV:s ROV, 2024-08-03, redigerade av SMTM. Infällda pilar visar fotostationer med fotoriktningar. Aktern i nedre delen av sonar-bilden. Tvärs över vraket syns masterna liggande ut på babords sida.



FIGUR 6. Fotostationer med riktningar baserat på KBV:s sonarbild.
 Bearbetad av Ivan Šantić Ljubetić och Mikael Fredholm, SMTM.

BILAGA 2.

FOTOSTATIONER

Foton och sonar från KBV:s ROV, 2024-08-03,
redigerade av SMTM. Infällda sonarbilder med
fotoriktningar. Aktern i övre delen av sonarbilden.



FIGUR 7. Fotostation 1. Förstäven till vänster i bild med babords kranbalk till höger.
Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 8. Fotostation 2. Förstäven till höger i bild, sedd från styrbords sida.
Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 9. Fotostation 3. Styrbords stockankare på botten nära förstäven.
Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 10. Fotostation 4. Styrbords ankare med flyn på botten nära förstäven, som syns svagt i bakgrunden. Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 11. Fotostation 5. Bråspelet och små däcksluckor akterom bråspelet. Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 12. Fotostation 6. Avbruten stormmast med den större lastluckan akterut.
Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 13. Fotostation 7. Den större lastluckan med tre tunnor synliga i bakkant.
Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 14. Fotostation 8. Kabyss i framkant av det inrasade däckshuset.
Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



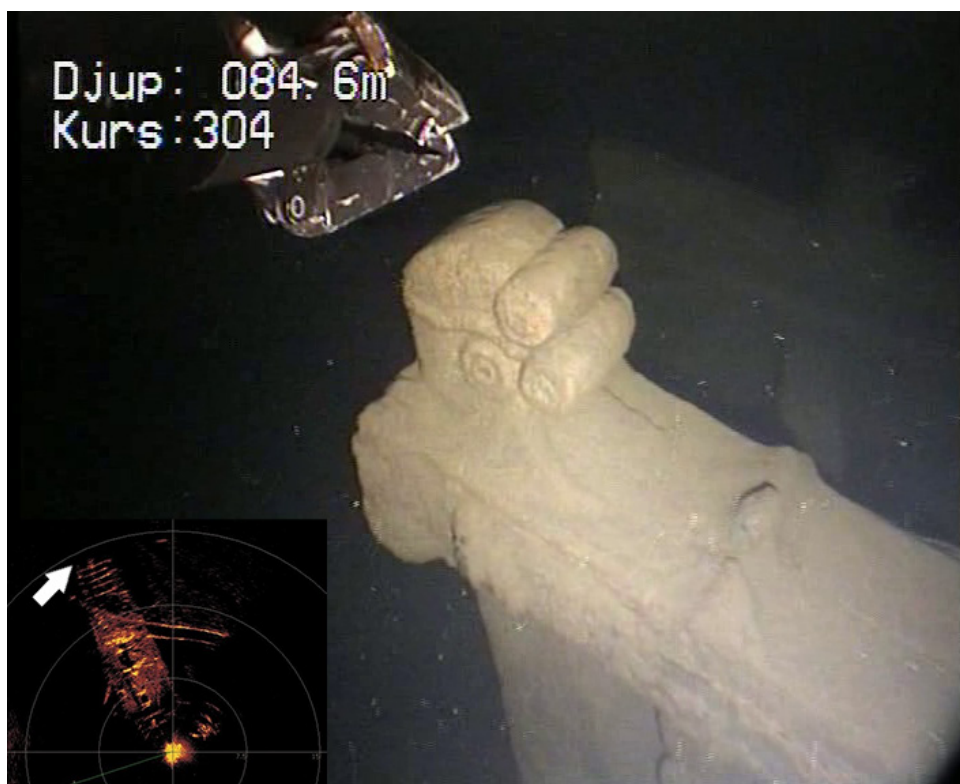
FIGUR 15. Fotostation 9. Fat ovanpå däckshus.
Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 16. Fotostation 10. Alpumpar mellan kajutan och däckshuset.
Ett förmodat mesanmasthåll emellan pumparna. Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 17. Fotostation 11. Kajuttaket och delar av innandömet.
Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 18. Fotostation 12. Övre delen av rodret på styrbords sida med utsmyckning.
Hålet för den utfallna akterspegeln och babords skrovside skymtar uppe till höger i bilden.
Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 19. Fotostation 13. Skulpterat huvud och fat och flaska (fotostation 14).
Ligger cirka 1 meter styrbord om akter och roder. Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 20. Fotostation 14. Fat och flaska, till vänster skymtar det skulpterade huvudet (fotostation 14). Ligger cirka 1 meter styrbord om akter och roder. Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 21. Fotostation 15. Röstjärn mitt på styrbords sida. Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 22. Fotostation 16. Tunna invid styrbords reling.
Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 23. Fotostation 17. Öppen tunna (med innehåll?) invid styrbords reling (förom fotostation 16).
Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 24. Fotostation 18. Babords stockankare på botten.
Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 25. Fotostation 19. Block och rep på babords sida.
Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 26. Fotostation 20. Skivblock och riggdetaljer på botten.
Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.



FIGUR 27. Fotostation 21. Rep, möjlig segelduk och mast på botten.
Foto: Kustbevakningen, 2024-08-03.

HUVUDGALEASEN

På uppdrag av länsstyrelsen i Gotlands län (2024-04-19, diarienummer 162–2024) har Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) upprättat en vård- och skyddsplan för fartygslämningen L1934:3948 (RAÄ 72:44). Arbetet har skett i samarbete med Kustbevakningen (KBV), som har filmat fartygslämningen med fjärrstyrd undervattensfarkost, "remotely operated vehicle" (ROV).

Fartygslämningen utgörs av vraket efter ett fartyg från slutet av 1600-talet eller början av 1700-talet. Det ligger på omkring 90 meters djup, cirka 28 kilometer väst om Visby och 0,5 kilometer utanför territorialvattengränsen, i svensk angränsande zon.