

VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2025:1

JAKTEN ”...NA SOPHIA” VÅRD OCH SKYDDSPLAN

LÄMNINGSNUMMER L1934:3818 (RAÄ 2:15)

ÖSTERSJÖN,
SVERIGES ANGRÄNSANDE ZON



VRAK
MUSEUM OF
WRECKS

MIKAEL FREDHOLM

en del av STATENS MARITIMA OCH TRANSPORTHISTORISKA MUSEER



VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2025:1

JAKTEN "...NA SOPHIA"

VÅRD OCH SKYDDSPLAN

LÄMNINGSNUMMER L1934:3818 (RAÄ 2:15)

ÖSTERSJÖN,
SVERIGES ANGRÄNSANDE ZON

MIKAEL FREDHOLM

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.

2025 Vrak – Museum of Wrecks
Arkeologisk rapport 2025:1

Layout: Typoform

Omslagsbild: På toppen av rodret finns en skulptur av ett manshuvud sannolikt föreställande en soldat med en fjäderprydd hjälm, sett förifrån. Foto: Kustbevakningen, 2024-12-15.

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

INNEHÅLL

Introduktion	6
Bakgrund	8
Fyndplats	12
Bedömning och rekommendationer	13
Referenser	14
Tekniska och administrativa uppgifter	15
Bilagor	16

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 L1934:3818 (RAÄ 2:15). Arbetet har skett i samarbete med Kustbevakningen (KBV), som har filmat fartygslämningen med ROV 2024-12-15.

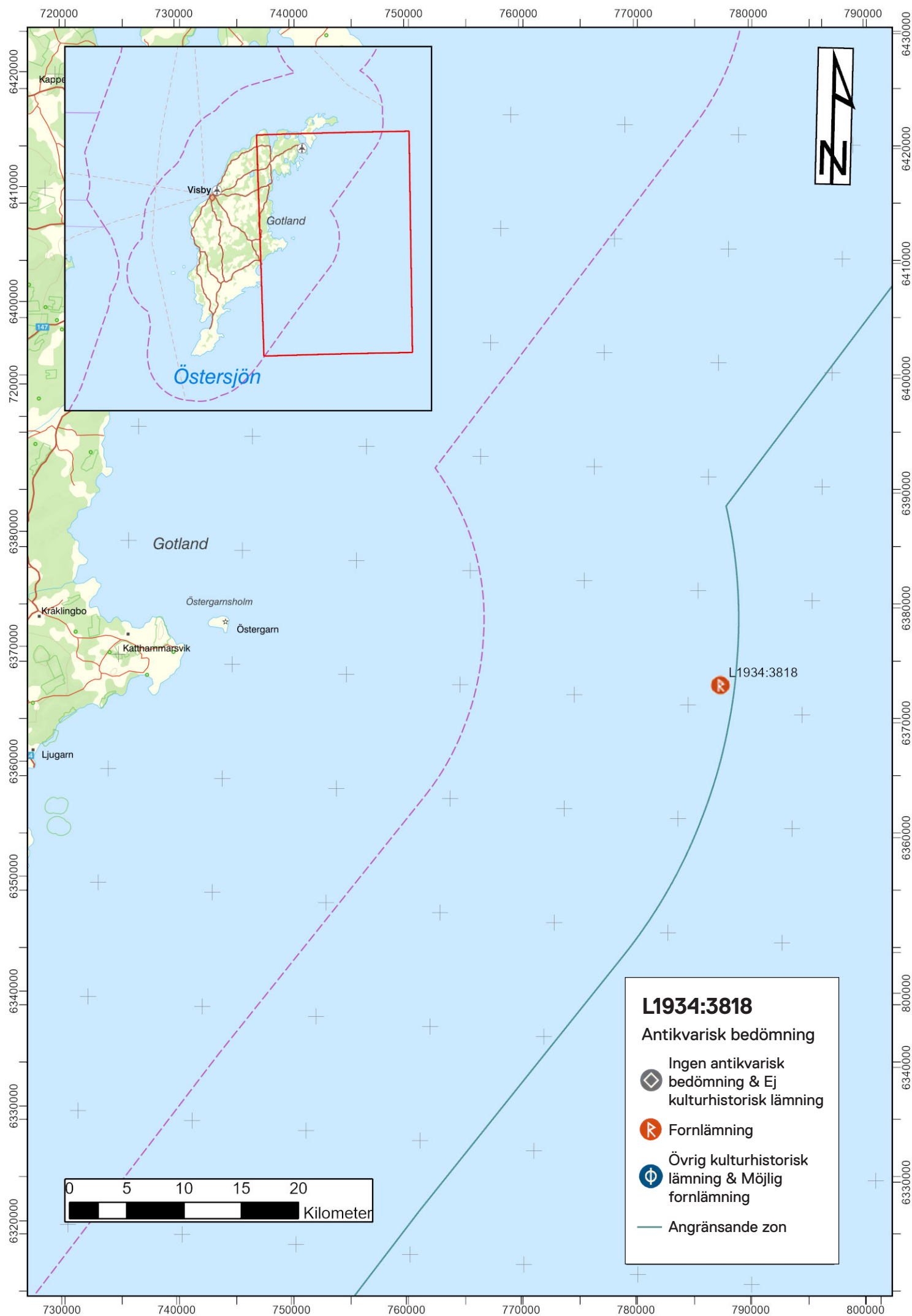
Fartygslämningen utgörs av vraket efter ett fartyg från 1700-talet. Det ligger på cirka 139 meters djup cirka 45 kilometer öster om Östergarn i Sveriges angränsande zon (fig. 1).

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

2025-02-24: SMTM upprättar en vård- och skyddsplan.

FIGUR 1. Platsen för fartygslämningen L1934:3818 öster om Gotland. Utsnitt ur GSD Terrängkartan, Lantmäteriet, licensierad CC0, bearbetat av Ivan Šantić Ljubetić och Mikael Fredholm, SMTM.



BAKGRUND

Fartygets historik

Fartyglämningen påträffades vid sjömätning av Sjöfartsverket år 2009 (KMR/Fornsök). Vrakplatsen är belägen öster om Klints bank, omkring 45 kilometer öster om Östergarn, på 139 meters djup i Sveriges angränsande zon.

Under 2022 undersöktes vraket av det danska Sea War Museum i samarbete med personal från det danska Nationalmuseet. Undersökningarna utgick ifrån JD-Contractors skepp Sima med hjälp av svenska Ocean Discovery. I samband med detta har ett timmer bärgats från vraket. Bärgningen gjordes utan att tillstånd inhämtats från Länsstyrelsen i Gotlands län, som är den närmaste länsstyrelsen på sjöterritoriet.

Inför framtagandet av denna vård- och skyddsplan har KBV filmat fartyglämningen med fjärrstyrd undervattensfarkost, ”remotely operated vehicle” (ROV), 2024-12-15.

Fartyglämningen bedöms kunna vara en jakt som byggts och förlist under 1700-talet.

Historiskt sammanhang

Fartyget har inte kunnat identifieras, men en namnbräda har iakttagits. Namnbrädan är delvis dold, men man kan utläsa ...”na Sophia”, vilket kan vara *Anna Sophia*.

Fartyglämningen är sannolikt en jakt. Jakter var oftast enmastade skepp. De kunde användas för att transportera folk, för kommunikation mellan fartyg i flottan och kunde skötas av en liten besättning. Det är inte klarlagt om det nu aktuella vraket var ett renodlat handels- eller transportfartyg, eller om det främst var ett fartyg för persontransporter.

Att fartyget haft en namnbräda stödjer att det byggts under 1700-talet. Vanligen förekom inte namnbrädor tidigare. I stället hade man ofta en figur eller utsmyckning som symboliserade skeppets namn (Webe 1981:63). Den keramik som kunnat iakttas ombord är sannolikt från 1700-talet (Brorsson muntligen 2025-01-08), vilket tyder på att fartyget även förlist då.

En annan datering har föreslagits av danska Sea War Museum som deltog vid undersökningen 2022. Baserat på bland annat skrovformen har fartyglämningen tolkats som ett möjligt handels-skepp av jakttyp, men istället från 1600-talet.

Figurhuvudet på rodrets topp har även föranlett teorin att det kan vara ett danskt, svenskt eller holländskt statligt fartyg (Leme 2022). Bland annat namnbrädan och andra iakttagbara artefakter, som keramiken, gör att SMTM ser en datering till 1600-tal som mindre trolig.

Undersökningshistorik

Fartyglämningen påträffades av Sjöfartsverket år 2009 vid en sjömätning, där det uppgavs att den är 18 x 8 meter (N-S) med en höjd över botten på 3,4 meter (KMR/Fornsök).

Fartyglämningen undersöktes med ROV år 2022 av det danska Sea War Museum i samarbete med personal från det danska Nationalmuseet. Undersökningarna utgick ifrån JD-Contractors skepp Sima med hjälp av svenska Ocean Discovery. En ”träbit” togs då upp från vraket med det angivna syftet att dateras. I det material som offentliggjorts efter undersökningen finns också flera utsnitt ur en 3D-modell (Leme 2022). Hela dokumentationen från undersökningen, inklusive 3D-modellen, har ännu inte publicerats.

Fartyget är en fornlämning som ligger inom Sveriges angränsande zon. Detta gör att ingrepp, inklusive bärgning, kräver tillstånd från länsstyrelsen. Något sådant tillstånd söktes inte inför bärgningen 2022.

Den trädel som bärgats har beskrivits som ett skeppsknä (ett vinklat trästycke). Publicerade ROV-filmer från fartyglämningen visar att det ROV-filmades 2022-10-30 och att det bärgade timret då låg på havsbotten (JD-Contractor A/S 2022). Utifrån detta filmmaterial bedömer SMTM att timret är något av de timmer som på 3D-modeller syns ligga på botten nedanför aktern.

Undersökningsarbetet i fält inför denna rapport har utförts av Kustbevakningen, som har filmat fartyglämningen med ROV 2024-12-15.

Arkeologisk information

Fartyglämningen har ett kravellbyggt skrov och ligger i N-S riktning, med fören mot norr. Fartyglämningen anges i Kulturmiljöregistret vara cirka 18 x 8 meter stor och träskrovet sticker upp cirka 3 meter över botten (KMR/Fornsök). Längd och bredd är inte helt klarlagda utan uppgifter om



FIGUR 2. Två keramikkärl i den främre kajutan, nära kabyssen, sett snett akterifrån babords sida. Det till vänster är bedömt som en kruka och det andra kärlet kan vara en större kanna. Foto: Kustbevakningen, 2024-12-15.

dess längd varierar enligt uppgifter från KMR och 3D-modell mellan 17-20 meter. SMTM:s bedömning är att bredden inte är fullt 8 meter om vraket är 17-18 meter långt, utan lite smalare, bedömningsvis 5-6 meter brett.

Fartyget har en rundad trubbig för, med kranbalkar och bråspel och på varsin sida hänger dess två stockankaren. Däcket förom masten verkar inte ha några däcksluckor. Skeppet har en berghult och på vardera sidan av skrovet finns en röstbräda med tre röstjärn för masten.

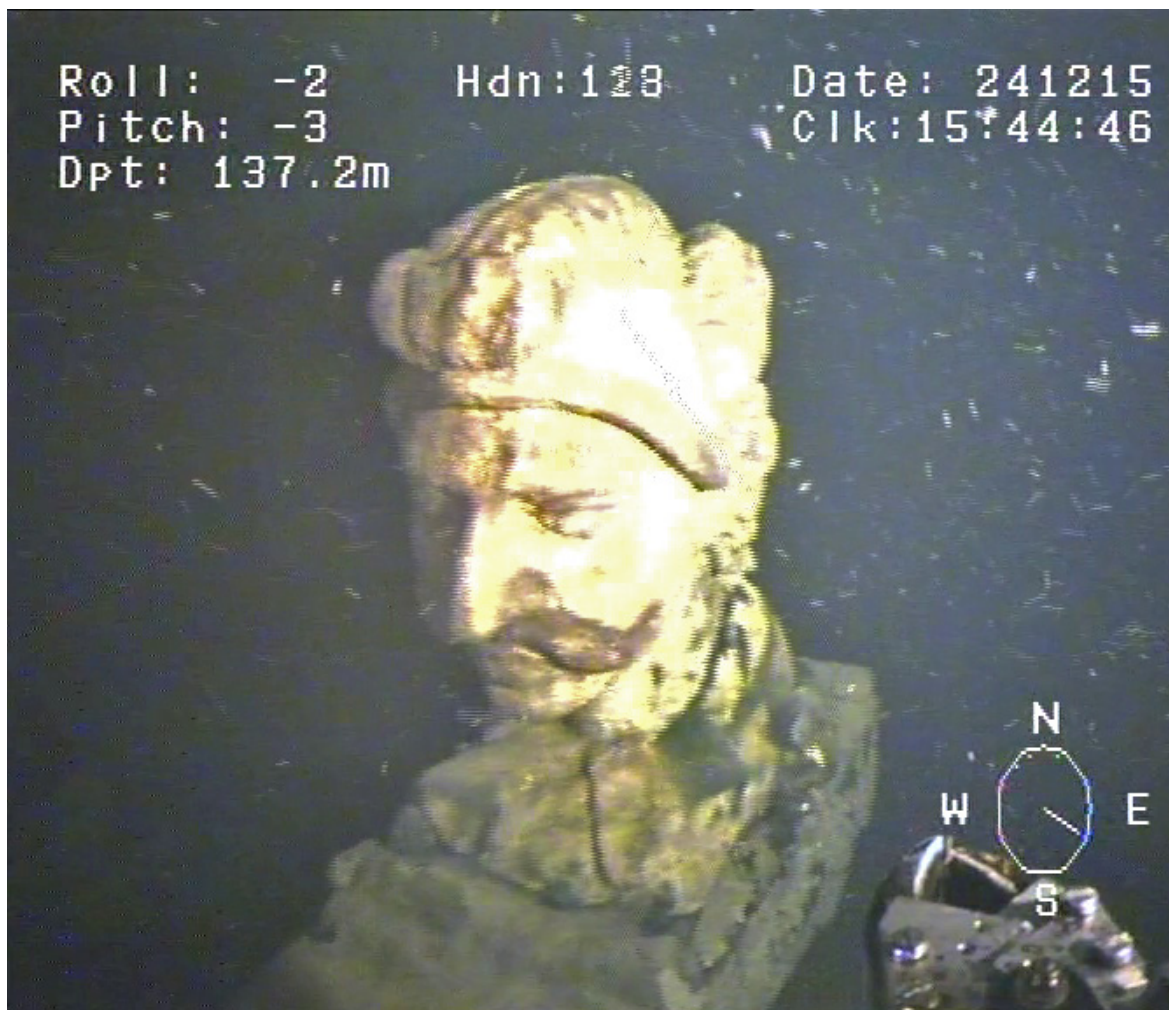
För om midskepps ligger en halvt nedrasad mast, som lutar akterut och åt styrbord. Akterom masten och midskepps är det mycket ihoprasat, bland annat rester av en kajutkonstruktion.

På däcket, styrbord om masten, ligger det en akterspegel till en skeppsbåt lik i form och storlek den på Kostervraket (KMR/Fornsök L2013:4415). I bråtet av skeppstimmer som främst ligger akter

om masten, finns ytterligare lösa delar, så som spant med klinkhak till denna skeppsbåt. Det råder delade meningar inom forskningen om när småbåtar med akterspegel infördes, men det finns dokumenterat på småbåtar i Sverige från åtminstone 1600-talet (Olson 1997:32). Akterspegeln infördes i många trakter på 1700-talet (Aspenberg 2011:8-13).

En kabyss med tegel är synlig inne i främre ihoprasade delen av kajutan. På styrbordssidan om kabyssen ligger två keramikkärl.

Det verkar som om det är ett mindre mellanrum mellan den främre kajutan med kabyssen och den aktere kajutan och där förefaller en länspump (alpump) finnas. I aktern syns rorkulten. På toppen av rodret, vid rorkultens infästning mot rodret, finns en skulptur av ett manshuvud sannolikt föreställande en soldat med en fjäderprydd hjälm (fig. 3).



FIGUR 3. På toppen av rodret finns en skulptur av ett manshuvud sannolikt föreställande en soldat med en fjäderprydd hjälm, sett förifrån. Foto: Kustbevakningen, 2024-12-15.

Akterspegeln är utrasad, så att man ser in i den aktre kajutan. På det aktre kajuttakets babordssida hänger ytterligare ett stockankare. Långt ner på aktern finns en sannolik lastlucka. Det syns som sagt bara en mast, men av den analyserade ROV-filmen och 3D-modeller går det inte att avgöra om det också har funnits en mesanmast, som då skulle kunna suttit i aktern vid den delvis ihoprasade kajutan. Bedömningen är ändå att det mest sannolikt rör sig om ett enmastat fartyg.

På botten bakom aktern ligger lösa timmer, bland annat en namnbräda med delvis synligt namn som tolkats som ...*na Sophia*, kanske *Anna Sophia* (Leme 2022). Sannolikt var inte namnbrädor vanligt före början av 1700-talet och i Sjöhistoriska samlingar ska den äldsta vara från 1824 (Webe 1981:63).

Artefakter

Det finns flera exempel på liknande skulpturer som det manshuvud som finns på rodrets topp. Till exempel finns ett liknande känt från det så kallade "Swash channel wreck", holländska *Fame* from Hoorn, som sjönk 1631 (Wessex Museums u.å.). Det finns också senare exempel, bland annat på en skeppsmodell daterad 1750–1850 (Scheepvaartmuseum u.å.).

Förutom flera block och jungfrur, som finns på olika platser på vraket, finns få synliga artefakter. Dock finns ett par blottade keramikkrärl (fig. 2). Utifrån bilderna bedömer keramikexperten Torbjörn Brorsson att dessa keramikkrärl utgörs av en kruka (till vänster) och vad som kan vara en större kanna (till höger), båda sannolikt från 1700-talet (Brorsson muntligen 2025-01-08).

Arkeologisk undersökta fartygslämningar från 1700-talet

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, med ankarklys, kranbalk med mera, har likheter med både Kostervraket och Älvsnabbenvraket.

Kostervraket och Älvsnabbenvraket har bedömts som en galeas respektive en galjot med 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).

En nyligen undersökt fartygslämning som är snarlik och sannolikt relativt samtida med L1934:3818 är det cirka 15 sjömil väster om Visby belägna tvåmastade vraket L1934:3948, som på liknande sätt har utsmyckning på rodrets topp, kabyssen placerad på samma ställe, samt en pump i mellanrummet mellan kabyssen och aktre kajutan (Fredholm 2024).

FYNDPLATS

Naturmiljö

Fartygslämningen ligger på 139 meters djup, sydöst om Klints bank, som enligt sjökort ska ha en botten av sand och grus på grundare djup, men lera på de större djupen, vilket är sannolikt i detta fall. SMTM saknar ROV-film från botten runt vraket, så det går inte säkert att uttala sig om bottenförhållandena.

Strömmarna på platsen bedöms vara måttliga och det sker ingen påväxt på vraket av sjögräs och tång på grund av det stora djupet.

Platsen är utsatt för väder och vindar från alla riktningar, men djupet gör att inte havsbotten och vrakplatsen påverkas.

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 ofta knappt bevarats alls på grund av väder, vind och vågor.

Baserat på KBV:s nytagna bilder och de som togs av undersökarna 2022 bedömer SMTM att fartygslämningen inte har påverkats eller ändrats under denna tid, förutom genom bärgningen av skeppstimret.

Lagskydd

Fartygslämningen är en fornlämning enligt 2 kap. § 1 Kulturmiljölagen (1988:950).

Tillsyn/övervakning

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

Tillgänglighet

Djupet på vrakplatsen, liksom dess avstånd från land, gör att det närmast uteslutande är avancerade fartyg med ROV som kan nå vrakplatsen.

Hotbilder

SMTM bedömer att det främst är plundring som kan utgöra ett hot. Att lämningen är så otillgänglig gör dock att risken för plundring kan bedömas vara låg, även om vi vet att en trädel har bärgats från vraket utan tillstånd år 2022. Platsen behöver skyddas mot eventuella framtida exploateringar av havsbotten, så som till exempel nedläggning av kablar eller byggnationer av vindkraftverk.

BEDÖMNING OCH REKOMMENDATIONER

Kunskapsvärde

Bland hittills kända fartygslämningar framstår den aktuella lämningen som en unikt välbevarad jakt från denna tid i åtminstone den svenska delen av Östersjön. Genom det stora djupet och genom att dykning, ankring och plundring ej har skett på platsen är detta vrak ett mycket välbevarat exempel på vad som sannolikt är en jakt från 1700-talet, bland annat med delvis bevarat däckshus och kajuta. Därigenom finns ett stort kunskapsvärde.

Kulturhistoriskt värde

Med hänsyn till att fartygslämningen är välbevarad och har en hög läsbarhet bedömer SMTM att lämningen har ett högt kulturhistoriskt värde. Vraket är ett välbevarat exempel på ett fartyg som ingick i 1700-talets sjöfart. Det utgör en lämning av en relativt ovanlig skeppstyp i åtminstone den svenska delen av Östersjön under denna tid. Jakter kunde användas för persontransport, liksom för fraktfart.

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. Vård- och skyddsplanen är tänkt som ett levande dokument som uppdateras med iakttagna förändringar. Därigenom kan lämningens status och förändring även följas över tid.

Forskningsbehov

För att 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 multi-beam och fotogrammetri kunna ge en mer exakt storlek och form på vraket.

En högupplöst ROV-filmning, likt den som finns från expeditionen 2022 av främst däckat skulle kunna användas för att generera en 3D-modell och få bättre bilder på föremålen och kunskap om 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 också dendrokronologisk datering vara av intresse. Dock är det svårt och tidskrävande att prova för dendro med ROV på dessa djup. En bra datering skulle kunna hjälpa till vid arkivsökning efter ett fartyg med namn som passar med "...na Sophia". 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 proveniensens på teglet i kabyssen.

Baserat på KBV:s filmer och 3D-modeller (Leme 2022) bedömer SMTM att det är möjligt att det omnämnda timret kan vara ett löst timmer från botten bakom aktern. På 3D-modellerna skymtar flera snarlika timmer, som bedöms vara timmer från akterkonstruktionen. Men det skulle behövas ny ROV-film för att bekräfta detta.

REFERENSER

Tryckta källor

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

Aspenberg Per. 2011. *Titta noga på den här båten!*
Västervik: Stiftelsen Västerviks museum.

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 museum.

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

Fredholm, Mikael. 2024. *Huvudgaleasen: Vård-
och skyddsplan: L1934:3948/RAÄ 72:44, Gotlands*
kommun, Gotlands län. Stockholm: Vrak -
Museum of Wrecks.

Olsson, Nils-Olof. 1997. *Stockholm: fem sekler
genom konstnärens öga*. Stockholm: Stockholmia.

Webe, Gösta. 1981. *Från back till hytta: Hjulångaren
Östergötlands namnbräda*. s. 62-63. Sjöhistoriskas
årsbok 1979-1980.

Muntliga källor

Brorsson, Torbjörn. 2025. Muntlig uppgift den
2025-01-08. Kontoret för Keramiska Studier,
Landskrona. www.keramiskastudier.se

Internetkällor

JD-Contractor A/S. 2022. *Sima Cannon Ship wreck
expedition 2022 by Mallinson Sadler Productions*
<https://www.jdcon.dk/Downloads> (nedladdad
2025-01-09).

Leme, Christian. 2022. *Skibsvrakene fra
Østersøen - del 3*. Sea War Museum, Jutland.
[https://www.seawarmuseum.dk/Forskning/Eks-
peditioner/Ekspedition-til-%C3%98sters%C3%-
B8en-%C3%B8st-for-Gotland-2022](https://www.seawarmuseum.dk/Forskning/Ekspeditioner/Ekspedition-til-%C3%98sters%C3%B8en-%C3%B8st-for-Gotland-2022) (Nedladdad
2024-12-17)

Scheepvaartmuseum. U.å.
[https://collectie.hetscheepvaartmuseum.nl/
Details/collect/500737](https://collectie.hetscheepvaartmuseum.nl/Details/collect/500737) (nedladdad 2025-01-13).

Wessex Museums. U.å.
[https://wessexmuseums.org.uk/collec-
tions-showcase/swash-channel-wreck/](https://wessexmuseums.org.uk/collections-showcase/swash-channel-wreck/) (nedladdad
2025-01-13).

Kartor

Lantmäteriet, GSD Terrängkartan

TEKNISKA OCH ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

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

Plats: Östersjön, Sveriges angränsande zon

Lagskydd: Fornlämning

Lämningsnummer: L1934:3818

RAÄ-nummer: 2:15

Vattendjup: 129-139 meter. Mast 129m, däck ca 137m, bottendjup ca 139m.

Uppstick över sjöbotten: 10 meter (botten-mast).

Position SWEREF 99 TM: N 6371968, E 782673

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, Photo Shop.

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

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

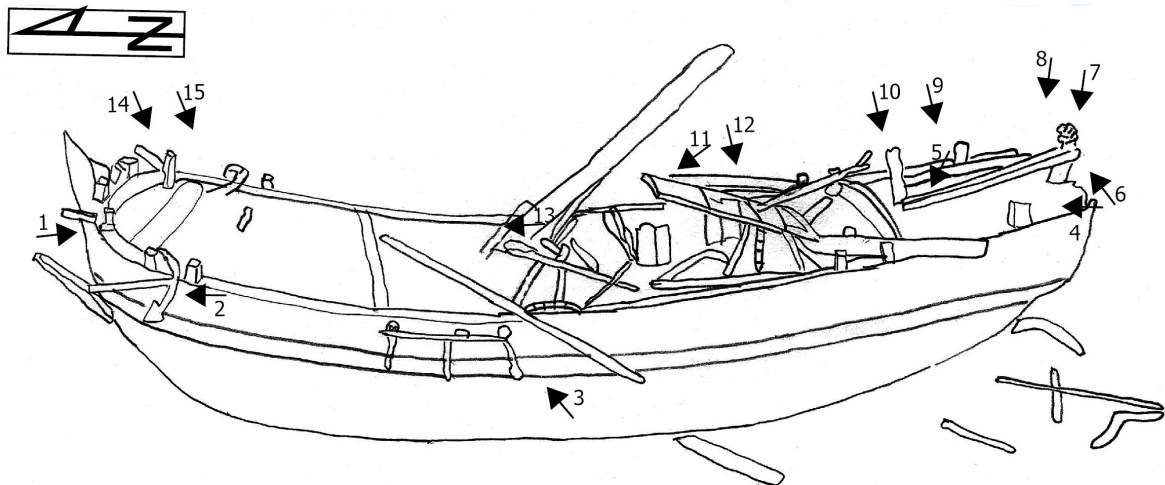
Deltagarförteckning SMTM

Mikael Fredholm

Tack till Kustbevakningens besättning ombord på KBV 002 Triton:
bland annat Patrik Ågren och Torgny Christensson.

BILAGOR

1. VRAKSKISS MED FOTOSTATIONER



FIGUR 4. Schablonskiss (Mikael Fredholm) av fartygslämningen från babordssidan med fotostationerna och fotoriktningen numrerad. Skissen har gjorts utifrån de bilder som publicerats online (jmf. Leme 2022).

2. FOTOSTATIONER

Foton från KBV:s ROV 2024-12-15



FIGUR 5. Fotostation 1. Förstäven till vänster och kranbalk till höger.
Foto: Kustbevakningen, 2024-12-15.



FIGUR 6. Fotostation 2. Babords ankare hänger på relingen.

Foto: Kustbevakningen, 2024-12-15.



FIGUR 7. Fotostation 3. Babords tre röstjärn. Foto: Kustbevakningen, 2024-12-15.



FIGUR 8. Fotostation 4. Pollare med tamp (för surring av rorkult) på babords sida. Rorkulten synlig i övre bildkant. Foto: Kustbevakningen, 2024-12-15.



FIGUR 9. Fotostation 5. Rorkult fotad ovanifrån invid babordssidan. Foto: Kustbevakningen, 2024-12-15.



FIGUR 10. Fotostation 6. Skulptur på rodertopp, fotad från babordssidan.
Foto: Kustbevakningen, 2024-12-15.



FIGUR 11. Fotostation 7. Skulptur på rodertopp, fotad från styrbordssidan.
Foto: Kustbevakningen, 2024-12-15.



FIGUR 12. Fotostation 8. Aktern, roder till vänster i bild, fotad från styrbordssidan.
 Foto: Kustbevakningen, 2024-12-15.



FIGUR 13. Fotostation 9. Kajuttaket, rorkult i övre del av bilden, fotad från styrbordssidan.
 Foto: Kustbevakningen, 2024-12-15.



FIGUR 14. Fotostation 10. Ankare och två block på kajuttaket, fotad från styrbordssidan.
Foto: Kustbevakningen, 2024-12-15.



FIGUR 15. Fotostation 11. Keramik: en kruka till vänster och det andra kärlet till höger kan vara en kanna. Foto: Kustbevakningen, 2024-12-15.



FIGUR 16. Fotostation 12. Kabysen med tegel, fotad från styrbordssidan.

Foto: Kustbevakningen, 2024-12-15.



FIGUR 17. Fotostation 13. Akterspegel till en skeppsbåt på styrbordssidans däck.

Fotad akterifrån. Foto: Kustbevakningen, 2024-12-15.



FIGUR 18. Fotostation 14. Styrbords bog och bråspel. Fotad från styrbords sida förifrån.
Foto: Kustbevakningen, 2024-12-15.



FIGUR 19. Fotostation 15. Styrbords ankare. Foto: Kustbevakningen, 2024-12-15.

JAKTEN ”...NA SOPHIA”

På uppdrag av länsstyrelsen i Gotlands län har Statens maritima och transporthistoriska museer upprättat en vård- och skyddsplan för fartygslämningen L1934:3818 (RAÄ 2:15). Arbetet har skett i samarbete med Kustbevakningen, som har filmat fartygslämningen med ROV 2024-12-15.

Fartygslämningen utgörs av vraket efter ett fartyg från 1700-talet. Det ligger på cirka 139 meters djup cirka 45 kilometer öster om Östergarn i Sveriges angränsande zon.