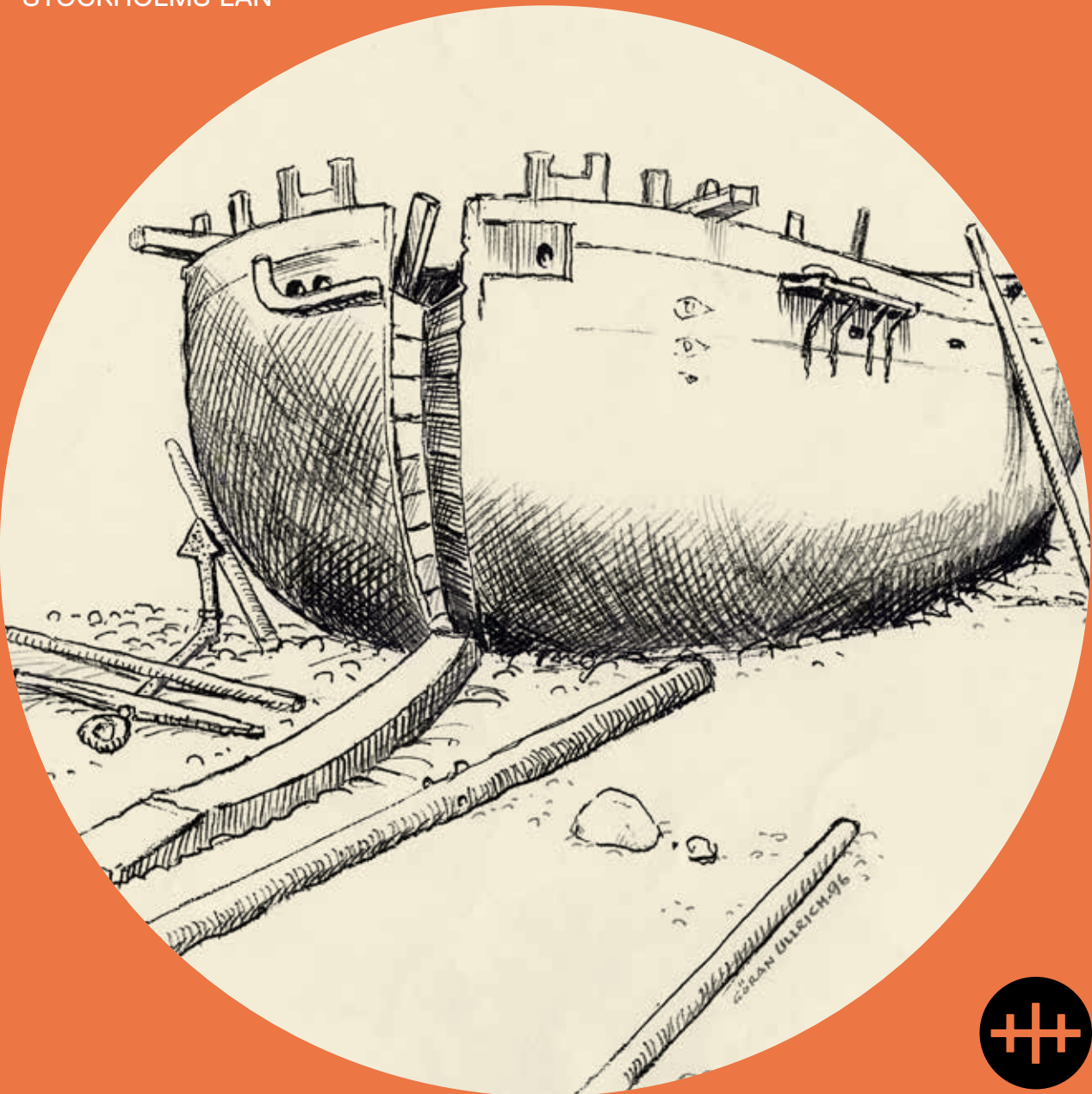


VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2019:14

KOSTERVRAKET

VÅRD- OCH SKYDDSPLAN

L2013:4415/RAÄ UTÖ 189
DALARÖ SOCKEN
HANINGE KOMMUN
STOCKHOLMS LÄN



VRAK
MUSEUM OF
WRECKS

GÖRAN EKBERG

en del av STATENS MARITIMA OCH TRANSPORTHISTORISKA MUSEER



VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2019:14

KOSTERVRAKET

VÅRD- OCH SKYDDSPÅN

L2013:4415/RAÄ UTÖ 189
DALARÖ SOCKEN
HANINGE 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
www.smtm.se

Statens maritima och transporthistoriska museer är
miljöcertifierade enligt ISO 14001.

2019 Vrak – Museum of Wrecks
Arkeologisk rapport 2019:14

Layout: ETC Kommunikation
Omslagsbild: Göran Ullrich 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.

Innehållet i denna vård- och skyddsplan är framtaget inom ramen för BALTACAR,
ett projekt i EU:s strukturfondsprogram Interreg Central Baltic.



INNEHÅLL

Introduktion	6
Observation	7
Undersökningshistorik	7
Kända arkeologiska data	14
Historisk kontext	16
Fyndplatsen	20
Analys	22
Läsbarhet	22
Kunskapsvärde	22
Tidskontext	22
Planering	24
Hotbilder	24
Lagskydd	24
Tillsyn/övervakning	24
Bedömning och rekommendationer	25
Kulturhistoriskt värde	25
Lagskydd	25
Bevarandeåtgärder	25
Forskningsbehov	25
Referenser	26
Tekniska och administrativa uppgifter	27
Bilagor	28

INTRODUKTION

Denna rapport syftar till att beskriva och förklara fartyglämningen, RAÄ Utö 189, kallad Kostervraket, och dess vrakplats sydost om Muskö.

Rapporten är ett dokument som kan komma att revideras i framtiden, dels om nya undersökningar genomförs och därmed nya kunskaper framkommer, men också om förändringar som skadat och därigenom påverkar statusen av fartyglämning-

en observeras och rapporteras. Rapporten skall även kunna ligga till grund för framtida forskning samt vara ett myndighetsstöd för bevarande och brukande.

OBSERVATION

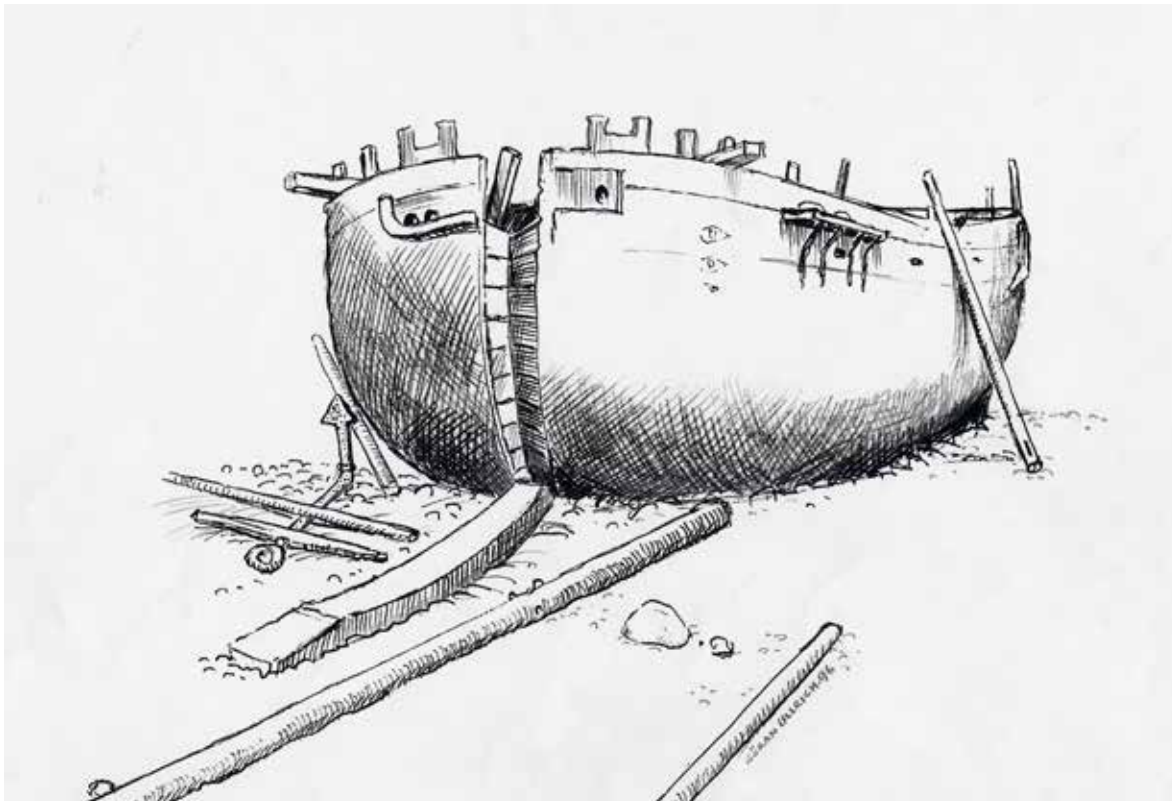
UNDERSÖKNINGSHISTORIK

1995 fick Marinens minröjningsfartyg HMS Koster i uppdrag att söka i ett avgränsat område på Mysingen efter en borttappad övningstorped. Marinens torpedverkstad ligger i närheten och torpeden hade vid provskjutningen inte återfunnits. Om HMS Koster hittade övningstorpeden eller inte är osäkert däremot hittade de en mycket intressant fartygslämning på cirka 35 meters djup. Lämningen fick sitt namn Kostervraket efter HMS Koster.

I anslutning till upptäckten 1995 skickade Marinen ner en ROV, en fjärrstyrd undervattensfarkost, till fartygslämningen och gjorde en första filmdokumentation. Ett flertal filmningar och fotografier har sedan dess gjorts på vrakplatsen, vilket

medfört att det har gått förhållandevis bra att följa de förändringar som skett på lämningen och i dess närmsta omgivning. Tyvärr har förändringarna ofta varit stora och inte alltid orsakade av naturliga skäl. Oförsiktiga dykare och ovarsam ankring har sannolikt varit orsaken till flera av de förändringar som observerats på vrakplatsen.

Relativt snart efter att fyndet rapporterats till Sjöhistoriska museet i Stockholm gav museet i uppdrag till en betrodd sportdykare, som tidigare utfört flera karteringsuppdrag åt museet, att utföra en besiktning av vrakplatsen. Den resulterade bland annat i en videofilm och en enklare beskrivning av fartygslämningen och dess närmsta omgivning.



FIGUR 1. Förlig vy av fartygslämningen utförd 1996 med videofilm som förlaga. Teckning: Göran Ullrich, SMTM.

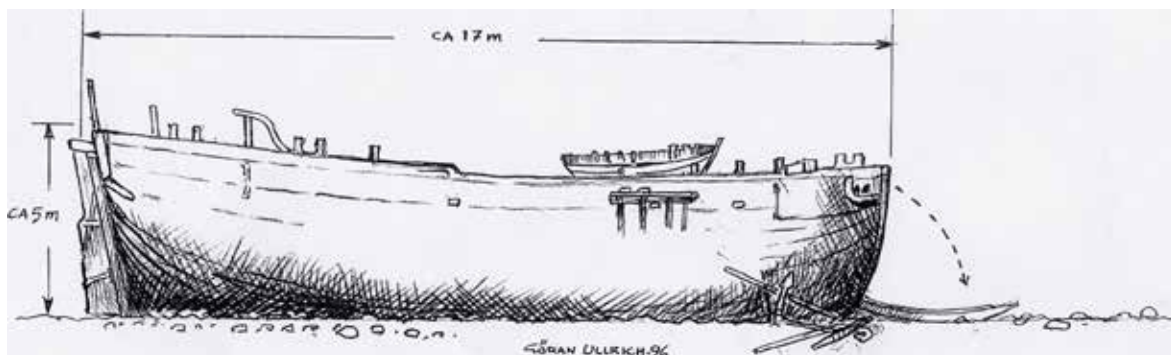
Dykarna som gjorde den första besiktningen konstaterade att fartygslämningen som påträffats var mycket välbevarad med ett stort antal löst liggande föremål på däck. Bland annat ett flertal block och jungfrur. Förstaven låg utfallen, tillsammans med bogsprötet, utmed botten i längskeppslinjens förlängning. Förstaven verkade fäst till skeppet vid kölen, troligen genom ett kvarsittande bultförband. Rodret och rorkulten observerades i sitt ursprungliga läge. Även alpumpen återfanns i sitt ursprung-

liga läge strax för om kajutan. Vid styrbords bog vilade ett stockankare på botten. Båda kranbalkarna samt styrbords klystrå satt på ursprunglig plats, vilket även de båda vantbrädorna gjorde och på dessa vilade ett antal jungfrur.

Bråspelet stod komplett med spelbetingar och spärr på fördäck. Omedelbart akter om bråspelet fanns en luckkarm bevarad. Åt babord på huvuddäck, strax för om midskepps, observerades resterna av en skeppsbåt.



FIGUR 2. Bråspelet på fördäck. Foto: Marco Ali.



FIGUR 3. Sidovy av vraket utförd 1996 med videofilm som förlaga. Senare uppmätningar har visat att vraket är närmare 22 meter långt. Teckning: Göran Ullrich, SMTM.

Häckspegeln hade fallit av medan akterspegeln var relativt intakt. Brädgången var till stor del bevarad. Akter om midskepps var brädgången upphöjd en aning för att vid kajutan bli ytterligare förhöjd genom ett räcke. Den förligaste delen av raket var bevarad på ursprunglig plats. En kabel som låg tvärs över vraket var sannolikt kvar sedan tidigare provskjutningar med torpeder.

Med utgångspunkt i de filmer, fotografier och dykarnas beskrivningar av lämningen som överlämnades till Sjöhistoriska museet gjorde Göran Ullrich, medarbetare på Sjöhistoriska museet, ett flertal skisser av vraket, se figur 1 och 3.

Vrakplatsen var under flera år direkt efter upptäckten okänd för de flesta sportdykare. Dykningarna på platsen ökade i antal efter några år vilket medförde en ökad påverkan av nedbrytningen av lämningen och de föremål som fanns ombord.

Under de första åren av intensiv dykning på platsen framkom misstankar om att ytterligare föremål hade grävts fram och att ett flertal föremål

hade försvunnit. Det framgår bland annat av den information som fanns publicerad på www.dykarna.nu. Bland annat beskrev en dykare noggrant i sin loggbok hur han ”försiktigt grävde fram ett kärl ur dyn”.

I juni 2002 genomförde Arkeologienheten på dåvarande Statens maritima museer en undersökning på platsen. Fartyglämningen lokaliserades med hjälp av ekolod och side scan sonar. Några mycket bra sonarbilder erhöles med 500 kHz sonaren. Lämningen konstaterades ligga med fören mot NO med långskeppslinjen i 235 grader. Vrakplatsen videofilmades och stillbildsfotografades. Invid styrbords reling, midskepps, iaktogs en flätad korg. Två kistor utan lock observerades under däck i den aktre delen av lämningen. På däck i anslutning till aktern, invid relingen, låg ett krus i lergods. Museets dykare konstaterade att rodret hade släppt från skrovet och låg nedfallet på botten och att ett stort antal block låg spridda på däck.



FIGUR 4. Pumppröret strax för om kajutan. Foto: Mikael Fredholm, SMTM.



FIGUR 5. Ett flertal block på fartyglämningens däck. Foto: Mikael Fredholm, SMTM.

I december 2003 framkom uppgifter om att en sportdykare bärgat en kritpipa från lämningen några år tidigare. Enligt uppgift skulle kritpipsforskaren Arne Åkerhagen ha daterat pipan till 1740-55. Var kritpipan finns idag är okänt. Dykaren som bärgat pipan uppgav dessutom att lasten bestod av spannmål. Hur han kommit fram till denna slutsats är inte känd.

I april 2004 genomförde en grupp sportdykare en enklare uppmätning av fartyglämningen. De längd- och breddmått som uppmättes vid dykningen redovisas nedan.

Ungefärliga längdmått:

- Fören till bråspel 2,3 meter
- Fören till masthåll 6,3 meter
- Fören till framkant på första/lilla luckan 7,6 meter
- Fören till bakkant på första/lilla luckan 8,1 meter
- Fören till framkant på andra/stora luckan 8,5 meter
- Fören till bakkant på andra/stora luckan 9,3 meter
- Fören till byssan (hög med tegelsten?) 11,3-12,3 meter

- Fören till halvdäck 16,1 meter
- Fören till alpump 17,3 meter
- Fören till masthåll (?) 18,6 meter
- Fören till akter 21,3 meter

Ungefärliga breddmått:

- Bredd vid bråspelet 5,2 meter
- Bredd vid framkant på första/lilla luckan 5,7 meter
- Bredd vid bakkant på första/lilla luckan 6,4 meter
- Bredd vid framkant på andra/stora luckan 6,4 meter
- Bredd vid bakkant på andra/stora luckan 7 meter (osäkert)
- Bredd vid halvdäck 6,1 meter
- Bredd vid aktern ej uppmätt

Dykarna som gjorde uppmätningarna konstaterade även att de bland annat såg "en kritpipa, en nyckel, en korkad flaska med ljust innehåll samt en sorts grunt kärl". De konstaterade även att masten som tidigare stått lutad mot relingen fallit ned på botten samt att det hade grävts fram föremål ur en låda på däck.

I juli 2004 rapporterade sportdykare som besökt



FIGUR 6. Kritpipa. Foto: Marco Alí.

vrakplatsen att de sett tydliga spår efter dykare som grävt i de kistor som tidigare påträffats på däck. Föremål från kistorna, bland annat kritpipor, var upplagda på däck utanför kistorna.

I oktober 2004 fick Sjöhistoriska museet återigen information om att någon eller några dykare sannolikt hade gjort åverkan på fartygslämningen. Det fanns misstankar om att det ännu en gång hade rörts runt bland föremålen och att dykare bland annat återigen hade lagt upp saker på däck som tidigare legat i kistorna. Uppgifterna påminde om de observationer som gjorts i juli samma år. Det går inte att utesluta att dessa två rapporter avsåg ett och samma tillfälle. Vid förnyade dykningar på lämningen observerade en grupp dykare att ett flertal föremål saknades:

- Kritpipor som var framgrävda ur trälådan på akterdäck var borta.
- Ett krus vid styrbords reling i höjd med spisen saknades
- På platsen där kruset legat låg nu istället ett mindre block.
- Den flaska med kork som varit uppställd strax innan raspartiet i aktern stod nu under däck
- Den förliga trälådan, vid babords reling, tycktes vara tömd och mer förstörd än tidigare.
- En bräda hade fallit över den aktre trälådan.
- Passaren, tidigare kallad nyckel, låg fortfarande på plats.
- De krossade flaskor och skärvor som legat i höjd med passaren hade bytt plats, men tycktes i övrigt vara rätt till antal.



FIGUR 7. Trasiga flaskor på däck. Foto: Marco Alí.

I april 2008 rapporterade sportdykare att akterspegeln släppt och det var öppet in i de aktre delarna av fartyget.

Under åren 2017–2019 deltog Kulturarvs-enheten vid SMTM i EU-projektet Baltacar. En del av projektet var att framställa digitala 3D-modeller av ett antal vrak i Stockholms skärgård. Kostervraket var ett av dessa och 3D-dokumenterades i juni 2017.

I september 2017 genomförde Sjöfartsverket, med

sjömättningsfartyget Anders Bure, en kartering med multibeam på vrakplatsen. I samband med detta korrigerades positionen och man uppmätte fartyglämningen till cirka 22,2 meters längd och cirka 7,4 meters bredd. Uppsticket var cirka 5,2 meter.

I månadsskiftet maj/juni 2018 gjorde SMTM åter en undersökning på platsen. Avsikten med denna undersökning var att samla in prover för att kunna genomföra en årsringsdatering. Sammanlagt togs tio prover, spridda över hela fartyglämningen.



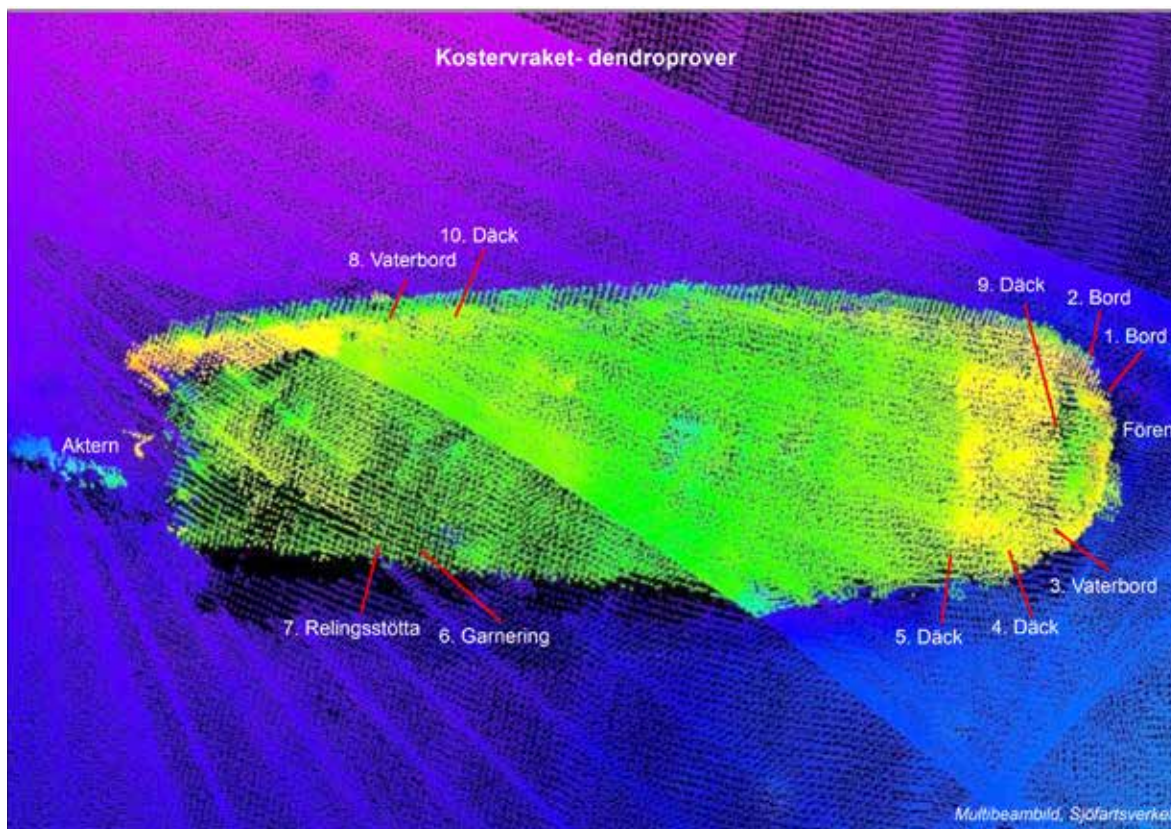
FIGUR 8. Flaska under däck. Foto: SMTM.

- Prov 1: Bordläggningsplanka, daterades till efter 1714.
- Prov 2: Gick inte att datera.
- Prov 3: Gick inte att datera.
- Prov 4: Däcksplanka, virket hugget mellan 1752-1767.
- Prov 5: Däcksplanka, daterades till efter 1694.
- Prov 6: Gick inte att datera.
- Prov 7: Gick inte att datera.
- Prov 8: Berghult, daterades till efter 1754.
- Prov 9: Gick inte att datera.
- Prov 10: Gick inte att datera.

Analysen av provsvaren visar sammantaget att skeppet bör ha byggts under åren 1752-1767, när virket till däcksplankan högs, vilket korrelerar

bra med iakttagelserna av fynden ombord samt med de tre övriga dateringsindikationerna från dendroproven.

Vrakets identitet har aldrig fastställts men nyligen publicerad forskning (Altrock 2019) som stöds av dateringarna, djupet samt skeppstypen gör gällande att Kostervraket kan vara skeppet Concordia som skall ha förlit vid Älvsnabben på Mysingen år 1754 med en last av bland annat spannmål. Bedömningen att lämningen inte bör ha varit särskilt gammal då den sjönk stöder också teorin. Fler undersökningar måste göras för att kunna belägga teorin. Concordia har sedan slutet av 1970-talet ansetts vara identiteten på ett vrak vid Hundudden, Älvsnabbens sydligaste udde.



FIGUR 9. På denna multibeambild är dendroprovernas placering markerade. Källa: Sjöfartsverket. Bearbetad av Jim Hansson, SMTM.

KÄNDA ARKEOLOGISKA DATA

Fartygslämningen som kallas Kostervraket är ett kravellbyggt fartyg som ligger sjunket på Mysingen i Stockholms södra skärgård. Lämningen är cirka 22 meter lång och sex meter bred och kan med största sannolikhet dateras till 1700-talet. Vrakplatsen var under några år efter upptäckten okänd för de flesta dykare. Vid slutet av 1990-talet ökade dock antalet dykningar på vrakplatsen markant. Att vrakplatsen ligger öppet på Mysingen och att djupet överstiger 30 meter hindrar inte dykare att besöka henne. Lämningen var vid påträffandet mycket välbevarad med ett stort antal lösfynd liggande på däck. På däck påträffades dessutom resterna av en skeppsbåt. En enklare uppmätning av vraket har gjorts av sportdykare. Uppmätningen har dock inte omsatts till en skiss.

På fartygslämningens däck återfinns ett stort antal föremål, bland annat block, riggdetaljer, personlig utrustning, plank och rester av tunnor. Det finns även ett välbevarat bråspel. Stockankaret

ligger på botten under kranbalken. Akterut bakom fockmastens masthål finns en samling delar till en mindre skeppsbåt, bland annat bottenstockar, trasiga bordplankor, förstäv och en relativt intakt akterspegel. På de äldre filmerna kan man se att två stora block till en talja ligger inne i skeppsbåten. Det är osäkert om blocken och taljan har tillhört skeppsbåten, de kan även ha hört till fartygets storsegl. På de tidiga filmerna förefaller även skeppsbåten vara mer intakt. Blocken och taljan är idag inte längre synliga och får antas vara bärgade eller flyttade.

Antalet plankor och fynd på däck ökar längre akterut. Det tidigare däckshuset har rasat samman. På de gamla filmerna låg den klinkbyggda väggbeklädnaden sammanfallen bredvid däckshusets ursprungliga plats. Takbalkarna som tidigare låg över de nedfallna resterna saknas numera. I likhet med många andra föremål på fartygslämningen har de antingen flyttats eller så har felaktiga och



FIGUR 10. Block, riggdetaljer och rester av tunnor på däck. Foto: Marco Ali.

ovarsamma ankringar slitit bort dem. Resterna av en murad kabyss, i en trälåda med fyra hörnstolpar, finns ännu kvar mot det som en gång var däckshusets främre vägg. Byssan har rasat samman men hörnstolparna och rester av den nedre träbeklädnaden runt tegelstenarna går ännu att se.

På däck återfinns även en kista utan lock. En liten kagge sticker upp men i övrigt döljs innehållet av sediment. På de äldre filmerna ser man att en flaska sticker upp ur sedimentet i kistan. Flaskan är numera borta. På filmerna kan man även se att det finns ytterligare två kistor i den första kistans när-



FIGUR 11. Delar av den sönderfallna skeppsbåten.
Foto: Jim Hansson, SMTM.

het. Resterna av dessa två kistor ligger numera en bit vid sidan om, sönderbrutna och utan innehåll. Ytterligare ett föremål som saknas är den bok, av vissa ansedd att vara en bibel, som tidigare påträffats liggande på däck.

Akterdäcket är delvis sönderbrutet. Det är inte klarlagt om det är en konsekvens av mekanisk påverkan eller naturlig nedbrytning. Nedrasade plank och en enstaka glasflaska är synliga under däck. Akterstäv saknar sin akterspegel och man kan se in i kajutan akterifrån. Där inne skimtar rester av vad som kan vara ornerade möbler. Rodret har fallit och ligger lutat mot akterns styrbordssida. Rorkulten ligger på botten nedanför aktern. På de första filmerna som dokumenterade fartygslämningen satt rodret och rorkulten fortfarande på plats. Vad som orsakat förändringen går inte att säkert avgöra.

På styrbords sida saknas en bit av relingsräcket vilket det inte gjorde vid de första dykningarna. På babord sida låg strax efter att skeppet påträffades en del till en trolig mast, nedfallen på relingen med sin topp nerkörd i botten. Masten syns inte längre på filmen från 2009 och ligger numera sannolikt på botten. Vid relingen på styrbord sida, bredvid hålet efter stormast, återfinns tre block och jungfrur. Dessa kan ses på flera filmer sedan 1995 då lämningen påträffades. På de första filmerna fanns tågverket runt jungfrurna kvar. Detta har försvun-



FIGUR 12. Den förliga styrbordsidan. Foto: Marco Alí.

nit och föremålen har till viss del flyttats från sina ursprungliga lägen.

Lite längre fram invid styrbords reling ligger en tunn och lite av ett flätverk sticker upp ur slammet på däck. Tunnan har fallit ihop och dess stavar har observerats liggande på olika platser vid varje film- och fototillfälle, en tydlig indikation på att någon, eller något har flyttat på dem. Längst fram i fören har själva förstäven lossnat från borden och fallit ut på botten. Så var det redan under den första dykningen vilket kan ses på filmen från 1995. Babords klyshult har lossnat och fallit åt styrbord. På en av de filmer som finns av dykningar på lämningen kan man se att det sitter en bojlina hårt sträckt genom ett av klysen, något som möjligen kan ha varit en bidragande orsak till att klyshultet lossnat. Klyshultet har fallit ur läge någon gång mellan 2004 och 2009.



FIGUR 13. Öppningen i skrovet där förstäven suttit. Denna ligger på botten nedanför skrovet. Foto: Marco Alí.

HISTORISK KONTEXT

Hösten 1977 fick den finske historikern Christian Ahlström i uppdrag av Sjöhistoriska museet att göra en sökning i arkiven för att om möjligt identifiera det så kallade Älvsnabbenvraket just utanför Hundudden, den södra spetsen av ön Älvsnabben ost om Muskö. Fartygslämningen hade påträffats av sportdykare redan 1968 men undersöktes av Sjöhistoriska museet mellan åren 1974–1980. Resultaten från undersökningen var så bra att det ansågs finnas goda möjligheter att identifiera lämningen.

Ahlströms arkivgenomgång koncentrerades till fartyg förlista i området under perioden 1724–1766. Ahlström påträffade fem förlisningar: gallioten Ulrica Eleonora förlist 1724, skeppet Noaks Ark som sjönk 1744, galeasen/gallioten Concordia förlist 1754 och galeasen Anna Dorotea förlist 1766. Den femte förlisningen var en liten järnlastad galeas som sjönk nära Älvsnabben 1766. Eftersom det inte påträffats någon järnlast i Älvsnabbenvraket uteslöts den av Ahlström (Ahlström 1977:16).

I sin preliminära rapport till Sjöhistoriska museet 1977 ansåg Ahlström, med viss tveksamhet, att det fartyg som bäst passade in på Älvsnabbenvraket var Anna Dorotea (Ahlström 1977:15), en uppfattning han hade ändrat när han 1979 gav ut sin bok *Sjunkna skepp*. Då var det istället Ulrica Eleonora som bäst tycktes passa in på vraket vid Hundudden.

Ahlström skriver ”Strängt taget kan man väl aldrig vara hundra procentigt säker på något här i världen, men att det lilla vraket vid Älvsnabben faktiskt är gallioten Ulrica Eleonora synes mig ganska troligt” (Ahlström 1979:103). 1995 kom hans bok *Spår av hav, yxa och penna* och nu hade Ahlström återigen helt ändrat uppfattning. Nya och bättre dateringar hade enligt honom ändrat förutsättningarna för identifieringen. I boken skriver han ”På grund av att flera av fynden ombord på vraket kan anses hänföra sig till senare tidpunkter än 1724 (bl.a. gäller detta ett antal myntfynd) kan skepparen John Millans fartyg emellertid uteslutas från gruppen av fartyg som möjligen motsvaras av det aktuella vraket” (Ahlström 1995:116). I boken för Ahlström istället fram gallioten Concordia som det troligaste alternativet för vraket vid Hundudden. Med hjälp av en rad olika källor kan han ”konstatera att den sannolikaste av de fyra möjligheterna är att Concordia är identisk med vraket” (Ahlström 1995:131).

Håkan Altrock, Kulturarvsenheten på Statens maritima och transporthistoriska museer, har i en artikel till en kommande publikation, utgiven inom EU-projektet Baltacar, intresserat sig för identifieringen av Älvsnabbenvraket i samband med att han gjort efterforskningar om Kostervraket, föremålet för denna Vård- och Skyddsplan. Altrock konstate-

rade att Ahlström till slut bestämde sig för att vraket vid Hundudden, det så kallade Älvsnabbenvraket var gallioten Concordia. Altrock anser dock att det är mycket som inte stämmer med den teorin. Till exempel angivelserna av djupet. Texten nedan baseras på Altrocks forskning.

Älvsnabbenvraket ligger i en sluttning på 12-17 meters djup mycket nära stranden inne vid Hundudden. Omräknat i dåtidens mått skulle det innebära 6,5-9,5 famnars djup, vilket inte alls stämmer med uppgifterna för Concordia. I de skriftliga

källorna anges följande uppgifter om Concordias förlisning: "Detta fartyg el. Galiot ha under starck storm under seglande kantrat och strax så at skepparen och sju man och nio passagerare och Lotsen olyckeligen omkommit warandes ey mera bergat än allenast Lotsens matskrin och drickskruus. Fartyget ska enligt andra lotsars berättelse wara sjunkit på 25, 28 eller 30 famnars djup" (Ahlström 1977:8). 25 till 30 famnar motsvarar cirka 44,5-53,5 meter, vilket är betydligt djupare än vid platsen där Älvsnabbenvraket förlit. Masterna och tacklaget på



FIGUR 14. Modell av galeas från 1700-talet. Källa: Fo183027 SMTM.

Älvsnabbenvraket bör dessutom ha stuckit upp, eller flutit ovan vattenytan och pekat ut var skeppet låg. Sentida undersökningar visar att bärgningar har förekommit på Älvsnabbenvraket vid Hundudden (Ahlström 1979:90). Djupet bör man alltså inte ha varit osäker på när det gäller Älvsnabbenvraket.

Concordia kom, enligt Norra Bergnings- och Dykerikompaniets kvartalsrapport till Amiralitetsskollegium, den 8 oktober 1754 från Stralsund på väg till Stockholm under befäl av skeppare Jochim Lemcke. Fartyget förläste vid "Elfsnabbsudden i Stockholmskären".

De tyska tulltjänstemännen i Stralsund som inspekterade Concordia inför avfärden på hennes sista resa benämner skeppet som en galeas vilket innebär att hon har akterspegel och således är en båttyp som passar in på Kostervraket men inte på Älvsnabbenvraket som har rundgattad akter, vilket indikerar att detta skepp är en Galliot. "Schiffer Jochim Lemcke aus Stralsund will nach Stockholm mit seine neue Gallease Concordia genannt, von Eichen auf Cravell gebaut 54 last gross, führet 8 Mann, hat geladen:" (Ahlström 1995:125). Här efter följer i dokumentet en noggrann lista på fartygets last. De tyska tulltjänstemännen hade tillfälle att studera henne noga eftersom de också mätte upp hennes längd, bredd och djup i lastrummet i samband med avfärden. Det förefaller ju sannolikt att tjänstemännen i Stralsund skulle kunna avgöra skillnaden på en galeas och en galliot.

Christian Ahlström avfärdade de tyska tulltjänstemännens uppgifter och valde, i sin bok 1995, att hellre tro på dykerikompaniets uppgift som ju i sin förlisningsrapport hävdar att skeppet var en galliot. Samma källa som enligt Ahlströms mening anger fel djup på förlisningsplatsen.

Dykerikompaniets anger "andra lotsar" som uppgiftslämnare när det gäller det ungefärliga djupet på olycksplatsen, 44–53 meter. Man bör komma ihåg att om någon såg skeppet som skulle bli Kostervraket gå under på Mysingefjärden under hård storm så kunde de sannolikt endast ange en ungefärlig plats och kanske hade de inga andra uppgifter på skeppstypen än vad de såg från håll på den stormiga fjärden? Kanske var det inte ens uppgiftslämnarna som såg katastrofen utan andra för oss okända vittnen? Detta kan vara förklaringen till den ungefärliga djupangivelsen och den avvikande bedömningen av skeppstypen. De har inte lokaliserat själva vraket utan anger det ungefärliga djupet i området där det sjönk. Det faktiska djupet vid Kostervraket är cirka 34 meter men djup på 40–50 meter finns i närheten. Så den svävande djupangivelsen talar för en förlisning

på fritt vatten, inte invid land som var fallet med Älvsnabbenvraket där man bör varit mer säker på exakt plats för förlisningen och där eventuell uppstickande rigg skvallrade om läge och djup. Det har skett bärgningar på Älvsnabbenvraket i äldre tid, det borde inte ha varit svårt att finna vraket där det ligger helt nära land. Dessutom verkar det mindre troligt att en storm skulle få skeppet att välta och sjunka i det relativt skyddade läget inne vid Älvsnabbens hamn, en grundstötning verkar troligare. Det förefaller också underligt att så många skulle ha omkommit vid en förlisning inne i de relativt skyddade vattnen vid Hundudden, även om simkunnigheten sannolikt var begränsad vid tiden för händelsen. Uppgifterna att Concordia kantrade i en storm stämmer bättre med Kostervraket som sjönk mitt ute på fritt vatten en bra bit från skyddande land. Om Älvsnabbenvraket skulle vara Concordia så måste man också förklara varför hon står upprätt på botten i så grunt vatten. Att seglen och den förhoppningsvis lågt liggande tyngdpunkten hinner räta upp skepp som kantrar på djupt vatten är bekant, men om vraket vid Hundudden välte och sjönk under storm på det ringa djupet borde väl vraket ha återfunnits med viss slagsida på havsbotten?

Att Kostervraket, inte uppvisar något slitage, och att dess tidigaste datering har satts till 1752 passar in på Concordia som ju de tyska tulltjänstemännen antyder var nybyggd när det förläste hösten 1754. Dessa fakta talar också mot Älvsnabbenvraket som är slitet vilket kan konstateras på vrakets låringsport om styrbord som har rejäla slitspår i underkanten, sannolikt efter att ha använts som klys för akterförtöjning (Cederlund 1981:43).

Concordia kantrade i oktober 1754 i hård storm vid Elfsnabbsudden. Man skulle kunna anta att

”Det är inte omöjligt att Kostervraket faktiskt kan vara Concordia”

Elfsnabbsudden som uppges som förlisningsplats skulle passa bättre in på Älvsnabbenvraket än på Kostervraket eftersom Hundudden utanför vilken det förstnämnda vraket ligger sjunket faktiskt är den södra udden på själva ön som heter Älvsnabben. Men läser man Jonas Hahns 1738 reviderade version av Johan Månsons sjöbok från 1644 "Johan Månsons upplifwade aska" så kallas hela Älvsnabbenområdet med dess mot fjärden Mysingen utbuktande form för Elvsnabbenudden. Området innanför endast Älvsnabbens hamn (Ahlström 1979:112). Detta gör att Kostervrakets förlisningsplats på 1700-talet kan ha omnämnts som "vid Elfsnabbsudden i Stockholmskären" precis som det gör i dykerikompaniets rapport om Concordias förlisning.

Andra fakta som bättre stämmer överens med Kostervraket än med Älvsnabbenvraket är bland annat även att det sistnämnda vraket hade havre i lasten vilket Concordia inte hade. Ahlström avfärdar i sin rapport 1977 också Älvsnabbenvraket såsom varandes Concordia bland annat på grund av just detta (Ahlström 1977:9). Concordias dimensioner stämde från början bättre med Älvsnabbenvraket eftersom Kostervraket tidigare uppskattades till endast 17 meters längd. Noggrannare mätningar visar dock att längden är lite mer än 22 meter vilket passar minst lika bra på Concordia som Älvsnabbenvrakets längd gör.

Är Kostervraket galeasen/gallioten Concordia? Inget av de övriga av Ahlströms skeppsbrott

stämmer in på Kostervraket. Antingen förliste de innan Kostervraket byggdes (Ulrica Eleonora och Noachs Arch) eller så beskrivs förlisningen som en strandning där skeppet slogs sönder (Anna Dorothea). Den lilla galeasen som sjönk vid Älvsnabben lastad med tackjärn skulle möjligen kunna passa in, eftersom vi vet så lite om händelsen och vad Kostervraket har i sitt lastrum. Kostervraket pekar dock mot NO som om det var på väg mot Stockholm inte söderut mot Döderhultsvik som var det järnlastade fartygets destination. Skepparens namn, Dufwa, klingar också rätt svenskt ombord på ett skepp som sannolikt var tyskt. Osäkra indicier men ändå tillräckligt för att lägga det skeppet åt sidan just nu. Återstår Concordia, som Ahlström ju trodde var Älvsnabbenvraket. Vad talar för att Concordia är Kostervraket och vad talar för Älvsnabbenvraket?

Det är inte omöjligt att Kostervraket faktiskt kan vara Concordia, och att Älvsnabbenvraket, vars datering är osäker, är ett fartyg som fallit utanför Ahlströms "sökklus" i arkiven. Helt säkra kan vi förstås inte vara. Kanske har det också förekommit andra förlisningar på Mysingen under mitten av 1700-talet som inte uppmärksammades av Christian Ahlström eller som inte har gjort avtryck i de skriftliga källorna? Att säkert avgöra om Kostervraket är Concordia eller inte skulle möjligen kunna göras genom att analysera lasten då lastlistan från Stralsunds finns att tillgå.

	Concordia	Älvsnabbenvraket	Kostervraket
Båttyp	Galljot, Galeas	Galljot	Galeas
Förlisningsplatsens djup	Osäkert, ca 44,5–55,5 m.	12–17 m	35 m
Förlisningsplats	Vid Elfsnabbenudden i Stockholmskären.	Hundudden inne vid Älvsnabbens hamn	Vid Älvsnabbenudden i Stockholms skärgård
Förlisningsförlopp	Kantrade i hård storm.	Sjönk invid land, okänd orsak	Sjönk på fritt vatten, okänd orsak
Skeppets längd	22,5–23,5 m (70 fot)	21 m	22, 2 m
Skeppets bredd	6,4–6,9 m (20 fot)	6 m	7,4
Djup i rummet	2,8m (9,25 fot)	2,6 m	Okänt
Proveniens	Stralsund, norra Tyskland	Möjligen norra Tyskland	Sannolikt norra Tyskland
Byggår	1752–54? (Nybyggd vid förlisningen)	Inga dendroprover. (Sliten vid förlisningen)	1752–1766 (Inga spår av slitage)
Förlisningsår	1754	Sannolikt efter 1728	Okänt, sannolikt rätt tätt inpå byggandet
Last	Malt	Havre, råg	Okänt

FYNDPLATSEN

Stratigrafi

Botten runt vraket är relativt plan och består huvudsakligen av lösa sediment. Omkring 20 meter från vrakets ena sida finns en sluttning, bestående av berg och glaciallera, som fortsätter upp mot cirka 28–29 meters djup. Närmast fartygslämningen är djupet cirka 34–35 meter. På lämningen däck är djupet cirka 30–32 meter. Sedimentationen på Kostervraket varierar från några centimeter upp till 10–15 centimeters tjocka lager. Den ström som förekommer på vrakplatsen har sannolikt inte så stor påverkan på lämningen.

Fartygslämningens avgränsning

Vrakplatsen är inte helt arkeologiskt undersökt och avgränsad. Just utanför det sammanhängande skrovpartiet ligger ett flertal skeppstimmer som kan härledas till lämningen, bland annat förstäven, ett stockankare och delar till masterna. En mastdel ligger cirka 20 meter från skrovet. På lämningens däck finns ett stort antal fynd och konstruktionsdetaljer bland annat kistor, glasflaskor och resterna av en skeppsbåt.

Site formation process

Kostervraket får trots sin ålder anses vara ett mycket välbevarat vrak. Lämningens skrov utgörs av en till största delen sammanhängande konstruktion.

Den sportdykning som gjorts på Kostervraket sedan det påträffades 1995 har sannolikt påverkat vraket negativt och medveten skadegörelse, i form av bärgningar av tidigare påträffade föremål och grävningar i bland annat kistor på fartygets däck, har kunnat konstateras. Omfattningen av den skadegörelse som sportdykningen har varit skuld till är till viss del svår att avgöra då det inte funnits någon noggrann dokumentation av fartygslämningens status innan sportdykarna började dyka på platsen några år efter att fartygslämningen påträffades. De filmer och foton som tagits kan ge en viss insikt. Den indirekta konsekvensen av sportdykningen som gjorts på fartygslämningen är att även oförsiktig ankring inför dykning har påverkat lämningen på ett negativt sätt.

Bevarandeförhållanden

De goda bevarandeförhållanden som råder i Östersjön, med bland annat avsaknad av bormusslan *Teredo Navalis*, vanligen kallad skeppsmask, innebär i allmänhet att kraftiga kravellbyggda fartyg bevaras relativt väl vilket Kostervraket är ett bra exempel på.

Kostervraket ligger öppet på Mysingen men på så stort djup att isen inte påverkar lämningen. Inte heller vågorna påverkar lämningen i någon större omfattning, sannolikt inte heller strömmar. De skador som uppstått på lämningen har sannolikt orsakats av medveten och/eller omedveten fysisk påverkan, i form av sportdykning och ankringar.

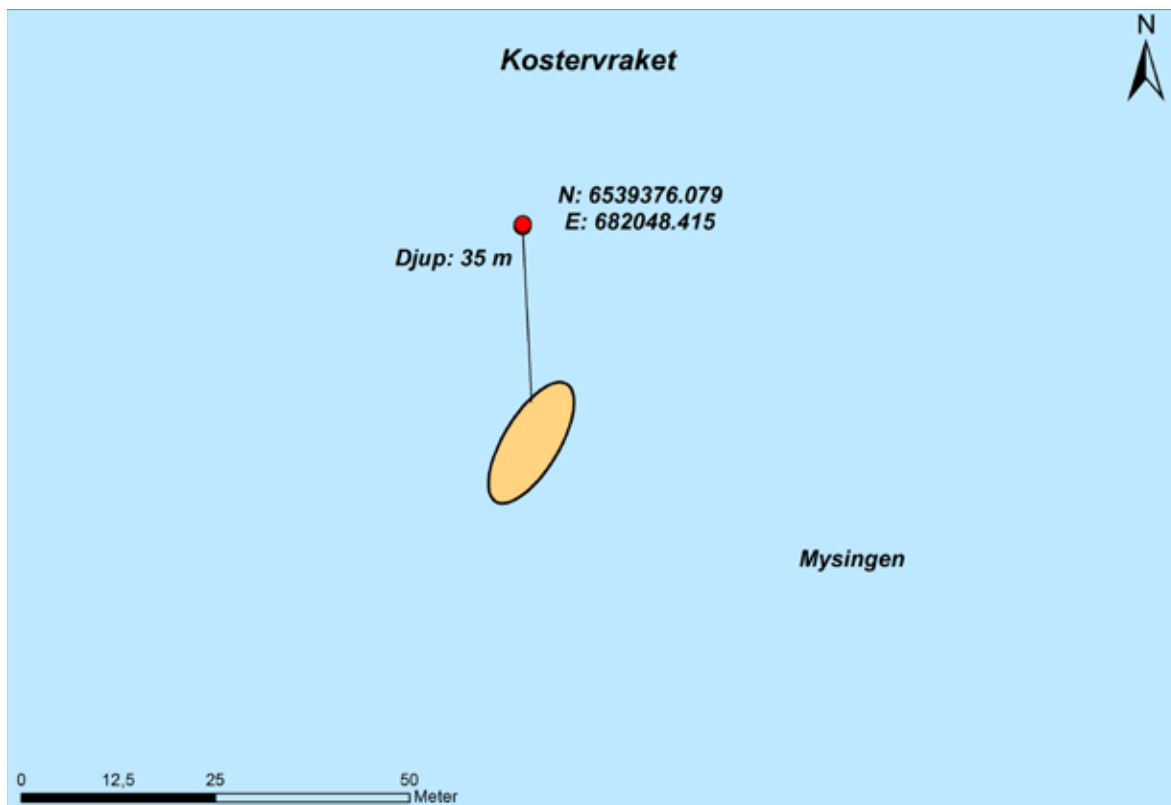
Naturmiljön

Fartygslämningen ligger öppet på fjärden Mysingen. Bottendjupet på den relativt plana vrakplatsen är cirka 34–35 meter. Djupet på lämningen är cirka 30–32 meter och hon ligger i riktning 25 grader med svag slagsida. Den generella sikten är god, cirka 5–6 meter.

Tillgänglighet

Fartygslämningen som kallas Kostervraket är på grund av sin lokalisering och det djup som är på vrakplatsen inte helt lätt att dyka på. Öppet vatten på Mysingen kan göra att det är svårt att förtöja på ett säkert sätt. Vrakplatsen är inte heller utbojad vilket ytterligare försvårar för dykfartygen att genomföra dykning på platsen. Tidigare fanns det en anöringsboj men då Sjöfartsverket inte ansåg att det var förenligt men sjösäkerhetsföreskrifterna att ha en permanent boj utlagd i nära anslutning till farleden togs bojen bort.

Det faktum att vraket ligger på 35 meters djup innebär att exponeringstiden vid dykning är påtagligt begränsad. Problemet med denna typ av vrakplats, djupt och öppet läge, är att det krävs en stor dykorganisation och en stabil dykplattform för att kunna genomföra en undersökning på ett säkert sätt.



FIGUR 15. Position, djup och insimningslinans placering. Karta: SMTM.

ANALYS

LÄSBARHET

Läsbarheten på Kostervraket är utomordentligt hög då det rör sig om en mycket välbevarad och skrovhel fartygslämning som ligger helt exponerad på förhållandevis slät havsbotten. Skrovet är relativt tydligt avgränsat och det finns fortfarande ett stort antal fynd som kan hjälpa till att beskriva lämning-

en. Tyvärr har oseriösa sportdykare bärgat ett flertal fynd vilka ytterligare skulle kunnat bidra till att förklara lämningen. Dessa fynd får antas finnas i okända sportdykares privata ägo. Resterna av lasten, sannolikt vete och korn, kan ses nere i lämningen lastutrymme.

KUNSKAPSVÄRDE

Med tanke på det synnerligen väl bevarade, i stort sett skrovhela vraket med ett stort antal bevarade föremål som berättar detaljer om sin tids skeppbyggnad, materiella kultur, organisation och disponering av ett fartyg, om människorna ombord och om själva förlisningshändelsen måste fartygslämningen anses ha ett högt kulturhistoriskt kunskapsvärde.

Då fartyget inte är säkert identifierat är den historiska informationen bristfällig vilket medför att fartyget inte kan sättas i ett tydligt historiskt sammanhang vilket är fallet med exempelvis flöjt-skeppet Anna-Maria i Dalarö hamn.

Kostervraket är i vilket fall som helst en betydelsefull representant för den handelstrafik som

trafikerade Östersjön under mitten av 1700-talet och sannolikt har ett stort antal fartyg liknande Kostervraket årligen passerat tullen ibland annat Dalarö, strax norr om Mysingen. Fartygets last bestod sannolikt av vete och korn, en för tiden mycket vanliga svenska importprodukter. Under mitten av 1700-talet var importen av vete och korn en fjärdedel av den totala spannmålsimporten.

Tillsammans med de välkända fartygslämningarna i Dalarös närområde lämpar sig Kostervraket även väl för att belysa de speciella bevarandeförhållanden som råder i Östersjön. Lämningen har stor potential att på ett pedagogiskt sätt lyfta fram Östersjöns unika kulturarv för en bredare publik och samtidigt göra det begripligt.

TIDSKONTEXT

Då Kostervraket inte har säkert identifierats är det svårt att beskriva en tidskontext. Men då lämningen möjligen kan antas, genom bland annat dendro-datering, ha förlit under början av andra hälften av 1700-talet görs en enkel tidskontext utifrån denna tidsrymd.

Frihetstiden 1719–1772

Efter Karl XII:s död 1718 fick Sverige en ny grundlag vilket medförde ökad makt åt riksdagen och dess ständer (adelsmän, präster, borgare och

bönder). Vid den här tiden kom upplysningens idéer till Sverige vilket bland annat avspeglas i den nya Tryckfrihetsförordning som tillkom år 1766. Som det första landet i världen slog grundlagen nu fast individens rätt att fritt publicera sig i tryckt form. Även offentlighetsprincipen tillkom vid samma tillfälle.

Under frihetstiden uppstod två stora politiska partier, mössorna och hattarna där de sistnämnda var den mer aristokratiska delen av det politiska Sverige. Hattarna var oftast vid makten men mot slutet av frihetstiden var det mössorna som var

vid makten. Båda partierna avskaffades 1772 då Gustav III kom till makten.

1731 grundades det Svenska Ostindiska Kompaniet som under de första åren kom att bli mycket lönsamt i handeln med Ostindien. Kompaniet upplöstes 1813.

Även inom jordbruket fortsatte utvecklingen med nya idéer och reformer, bland annat sammanslagning av tegar, vilka stärkte landsbygdens ekonomiska situation. Bönderna blev dessutom en allt viktigare del av riksdagen.

I Stockholms skärgård inleddes frihetstiden med att den ryske tsaren Peter den stores galärflotta från 11 juli till 20 augusti 1719 brände och skövlade i skärgården. Dalarö samhälle förstördes men kyrkan skonades. Ryssarna angrep dock inte Dalarö skans.

I Dalarö hade det under tiden innan frihetstiden utvecklats flera viktiga samhällsdelar som bland annat tull-, lots- och krogverksamhet. Dalarö krog är till exempel den äldsta i skärgården som kan beläggas med historiska källor (Virgin 1997). 1751 var antalet lotsar, lotslärlingar och lotsdrängar på Dalarö lotsstation 48 stycken varav 27 bodde på Jutholmen.

Dalarö var även en militärt viktig plats där flottan stundtals samlades inför transporter till platser runt om i Östersjön. Under pommerska kriget 1757–62 avreste till exempel delar av Södermanlands regemente från Dalarö till Pommern.

När Concordia 1754 anländer till Stockholms skärgård är Dalarö en viktig plats där fartyg förtullas och kan få hjälp med lotsning in till Stockholm.

PLANERING

HOTBILDER

Kostervraket är främst utsatt för hot från sportdykning och ankring. Tidigare var vrakplatsen utbojad vilket minskade risken för felaktig ankring som skadade lämningen. Sjöfartsverket ansåg dock att det inte var förenligt med sjösäkerheten att permanent förlägga en förankringsboj i en trafikerad farled. Bojen togs därför bort vilket har ökat risken för ankringskador. Sportdykningen på vraket har redan visat att vissa sportdykare är ett tydligt hot

mot fartygslämningen och de fynd som tidigare påträffats ombord, då de dels har bärgat ett flertal föremål dels letat föremål genom att göra grävningar på flera platsen på vraket. Den naturliga nedbrytningen kan möjligen påverkas till viss del av de strömmar som förekommer på platsen. Dock gör det faktum att fartygslämningen ligger på ett förhållandevis stort djup att den naturliga nedbrytningen är relativt långsam.

LAGSKYDD

Lagskyddet för Kostervraket, RAÄ Utö 189, är starkt. Fartygslämningen ligger på svenskt territorialvatten och har fornlämningsstatus enligt Kultur-

miljölagen (1988:950). Lämningen ingår sedan 2014 i Dalarö Skeppsvraksområde.

TILLSYN/ÖVERVAKNING

Det finns ingen formell övervakning av Kostervrakets vrakplats. Då fartygslämningen ligger relativt långt från land är det svårt att ha en effektiv bevakning av vrakplatsen. Inom ramen för projektet Dalarö skeppsvraksområde genomförs regelbundna dykturfärder till Kostervraket och de andra vraken i Skeppsvraksområdet. De auktoriserade dykguiderna som leder dykningarna är skyldiga att rapportera

eventuella förändringar på vraken. Kustbevakningen och Sjöpolisen känner till vrakplatsen.

Det är tänkt att Kostervraket minst en gång per år ska besiktigas av arkeologer från SMTM för att dokumentera eventuella förändringar. Detta görs dels genom videodokumentation dels genom stillbildsfotografering av i förväg utvalda foto-stationer.

BEDÖMNING OCH REKOMMENDATIONER

KULTURHISTORISKT VÄRDE

Med utgångspunkt i de ovan givna redogörelserna för bevarandeförhållanden, läsbarhet och kunskapsvärde måste fartygslämningen, trots att den inte är säkert identifierad, anses besitta ett mycket högt kulturhistoriskt värde. I jämförelse med träbyggda 1700-talsmiljöer på land möter vi här en

omfattande och relativt sett oerhört väl bevarad miljö i vilken dessutom ingår ett stort antal mindre föremål belägna i sitt sammanhang precis som de lämnades av besättningen då fartyget förliste. Potentialen för fortsatta studier och nya kunskaper från denna 1700-talsmiljö är mycket stor.

LAGSKYDD

Lagskyddet för Kostervraket, RAÄ Utö 189, är starkt. Fartygslämningen ligger på svenskt territorialvatten och har fornlämningsstatus enligt Kultur-

miljölagen (1988:950). Lämningen ingår sedan 2014 i Dalarö Skeppsvraksområde.

BEVARANDEÅTGÄRDER

Fartygslämningen kan sannolikt skyddas genom övervakning, tillsyn och/eller kontrollerad/reglerad dykning. För att tillgodose att den dykning som tillåts på platsen sker säkert och icke nedbrytande

bör en förankringsboj placeras i anslutning till vrakplatsen. Dykningarna bör dessutom ske under översikt av auktoriserade dykguidar.

FORSKNINGSBEHOV

Fartygslämningen är i dagsläget väl känd i sina grunddrag och finns dokumenterad genom fotografier, filmer och ritade skisser. Lämningen är till sina många detaljer dock tämligen utforskad och ett stort antal grundläggande arkeologiska data saknas fortfarande.

Genom forskning de senaste åren har vraket osäkert kunnat identifieras som galeasen *Concordia*, förlist 1754, och därmed också kunnat sättas in i en specifik historisk kontext där kunskapen om själva lämningen kunnat jämföras med uppgifter ur skriftliga källor av olika slag.

För framtiden vore det angeläget att slutgiltigt fastställa identifieringen. Detta kan sannolikt göras genom att några kvarstående frågetecken kring skeppets konstruktion rätas ut genom dokumentation och analys och att ytterligare prover insamlas och analyseras, framförallt på lasten, vilken kan jämföras med existerande listor från tiden.

Ett annat relevant område att bedriva forskning kring är lämningens bevarande, miljö och nedbrytning. Kunskapen om Östersjöns bevarandeförutsättningar för fartygslämningar på djupt liggande vatten är ännu så länge tämligen begränsad.

REFERENSER

Ahlström, C. 1977. *Vraket vid Älvsnabben - preliminär rapport. Svenskt marinarkeologiskt arkiv SMA*. Statens sjöhistoriska museer. Stockholm.

Ahlström C. 1979. *Sjunkna skepp*. Natur och Kultur. Stockholm.

Ahlström, C. 1995. *Spår av Hav, Yxa och Penna. Historiska sjöolyckor i Östersjön avspeglade i marinarkeologiskt källmaterial*. Finska Vetenskaps-Societen. Helsingfors.

Altrock, H. 2019. In print.

Cederlund C. O. 1981. *Vraket vid Älvsnabben. Fartygets byggnad*. Sjöhistoriska museets rapportserie nr 14. Stockholm.

Ekberg G. 2004. *Kulturmiljöövervakning*, stencil, Statens maritima museer. Stockholm

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

Otryckta källor

Länsstyrelsens föreskrifter O1FS 1995:12/ O1FS 2001:138

Riksantikvarieämbetets fornminnesregister. FMIS. www.fornsok.se

Dokumentationsmaterial:

Allt dokumentationsmaterial och handlingar i ärendet förvaras i Statens maritima och transporthistoriska museers arkiv.

TEKNISKA OCH ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Statens maritima och transporthistoriska diarienummer: 5.3.2-2019-1463

Landskap: Södermanland

Län: Stockholms län

Kommun: Haninge

Socken: Utö

Lagskydd: Fornlämning

RAÄ-nr: Utö 189

Vattendjup: Ca 35 meter

Uppstick över sjöbotten: Ca 5,2 meter

Position SWEREF 99 TM: 6539300/681860

Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) är en myndighet som består av Sjöhistoriska museet, Vasamuseet, Marinmuseum i Karlskrona och Järnvägsmuseet i Gävle. Myndighetens namn var tidigare Statens maritima museer (SMM) och innan dess Statens sjöhistoriska museer (SSHM). Från 1964 har Sjöhistoriska museet ansvarat för myndighetens marinarkeologiska verksamhet. Det betyder att hänvisningar avseende text och bilder i denna rapport huvudsakligen riktas till Sjöhistoriska museet, men även myndighetens nuvarande och två tidigare namn används som hänvisning beroende på hänvisningens datering.

Revisionshistorik

Vård- och skyddsplan för fartyglämning kallad

Kostervraket sydost Muskö, Haninge kommun

Datum	Händelse	Namn
2018-11-19	Upprättad	Göran Ekberg

BILAGOR

Bilaga 1. Fotostationer

FOTOSTATION 1



Aktern. Foto: Jim Hansson, SMTM.

FOTOSTATION 2



Alþing. Foto: Jim Hansson, SMTM.

FOTOSTATION 3



Kabyss med tunnor och block. Foto: Jim Hansson, SMTM.

FOTOSTATION 4



Kabyss med tunnor. Foto: Jim Hansson, SMTM.

FOTOSTATION 5



Kabyss. Foto: Jim Hansson, SMTM.

FOTOSTATION 6



Dubbelblock och andra block. Foto: Jim Hansson, SMTM.

FOTOSTATION 7



Kista med block. Foto: Jim Hansson, SMTM.

FOTOSTATION 8



Låda, flaskor och metallring. Foto: Jim Hansson, SMTM.

FOTOSTATION 9



TVå block på styrbord sida. Foto: Jim Hansson, SMTM.

FOTOSTATION 10



Ytterligare två block på styrbord sida. Foto: Jim Hansson, SMTM.

KOSTERVRAKET

Statens maritima och transporthistoriska museer har gjort en Vård- och skyddsplan för en fartygslämning kallad Kostervraket, sydost Muskö, Haninge kommun. Rapporten, som syftar till att beskriva och förklara fartygslämningen och vrakplatsen, är ett dokument som kan komma att revideras i framtiden, dels om nya undersökningar genomförs och därmed nya kunskaper framkommer, men också om förändringar som skadat och därigenom påverkar statusen för fartygslämningen observeras och rapporteras. Rapporten skall även kunna ligga till grund för framtida forskning samt vara ett myndighetsstöd för bevarande och brukande.