

VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2026:4

SKEPPSHOLMENS NORRA STRAND ARKEOLOGISK FÖRUNDERSÖKNING

LÄMNINGSNUMMER L2013:9449, L2021:8060,
L2021:8061, L2025:7653, L2025:7656 & L2025:7548

STOCKHOLMS KOMMUN
STOCKHOLMS LÄN



VRAK
MUSEUM OF
WRECKS

HÅKAN ALTROCK

en del av STATENS MUSEER FÖR MARITIM, TRANSPORT- OCH FÖRSVARSHISTORIA



VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2026:4

SKEPPSHOLMENS NORRA STRAND ARKEOLOGISK FÖRUNDERSÖKNING

LÄMNINGSNUMMER L2013:9449, L2021:8060,
L2021:8061, L2025:7653, L2025:7656 & L2025:7548

STOCKHOLMS KOMMUN
STOCKHOLMS LÄN

HÅKAN ALTROCK

Vrak – Museum of Wrecks
en del av Statens museer för maritim-,
transport- och försvarshistoria

P.O. Box 27131
SE-102 52 Stockholm
Tel 08 519 549 00

www.vrak.se
www.statensmuseermtf.se

Statens museer för maritim,
transport- och försvarshistoria
är miljöcertifierade enligt ISO 14001.

2026 Vrak – Museum of Wrecks
Arkeologisk rapport 2026:4

Layout: Typoform
Omslagsbild: Dykning med luft från ytan vid norra Skeppsholmen
i Stockholm. Foto: Håkan Altrock, SMTM.
Tryck: Ljungbergs 2026

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: 25–07407

INNEHÅLL

Sammanfattning	6
Bakgrund	8
Syfte och metod	9
Topografi och kulturmiljö	11
Tidigare undersökningar	13
Genomförande	14
Resultat	15
Diskussion och tolkning	18
Utvärdering	20
Referenser	21
Tekniska och administrativa uppgifter	22
Bilaga 1. 3D-modeller	23
Bilaga 2. Dendrokronologisk analys	27

SAMMANFATTNING

Vid förundersökningen avgränsades två tidigare kända fartyglämningar som klassificerats som fornlämningar (L2021:8060 och L2013:9449). Dessutom hittades en ny fartyglämning inom undersökningsområdet, som även den bedöms utgöra fornlämning (L2025:7548). Ytterligare en fartyglämning hittades inom området för förundersökningen. Det var en mindre eka som bedöms som en övrig kulturhistorisk lämning (L2025:7653). Inom området påträffades även en stenkista, som har avgränsats men ej daterats (L2025:7656). Pålar som troligen utgör del av den, som fornlämning inregistrerade lämningen efter den äldsta Skeppsholmsbron (L2021:8061), byggd

1638-1640, har karterats och jämförts med tidigare undersökningar (Lindström & Rönby 1998), samt fotodokumenterats. Dessutom har en fotogrammetri av ett tvärsnitt av pålklustret vid bron gjorts. Även fartyglämningarna L2021:8060 och L2025:7548 dokumenterades med fotogrammetri. Från den sistnämnda fartyglämningen togs även prover för dendrokronologisk analys, som visade att virket fällts någon gång åren 1699-1704 i norra Karelen. Uppdraget omfattade även att undersöka den del av Stockholms stadslager (L2015:7789) som ingick i undersökningsområdet. Inga övriga för undersökningen intressanta fynd hittades inom undersökningsområdet.



FIGUR 1. Förundersökningsområdet. Utsnitt ur GSD Terrängkartan, Lantmäteriet, licensierad CC0, bearbetat av Håkan Thorén och Mikael Fredholm, SMTM/SMMTF. Skala 1:6 000.

BAKGRUND

Länsstyrelsen beslutade 2025-07-03 att Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM)¹ skulle utföra en undersökning i form av arkeologisk förundersökning i avgränsande syfte av fartygslämningen L2021:8060 (fornlämning), L2013:9449, fartygslämningen L2021:8061 (forn-

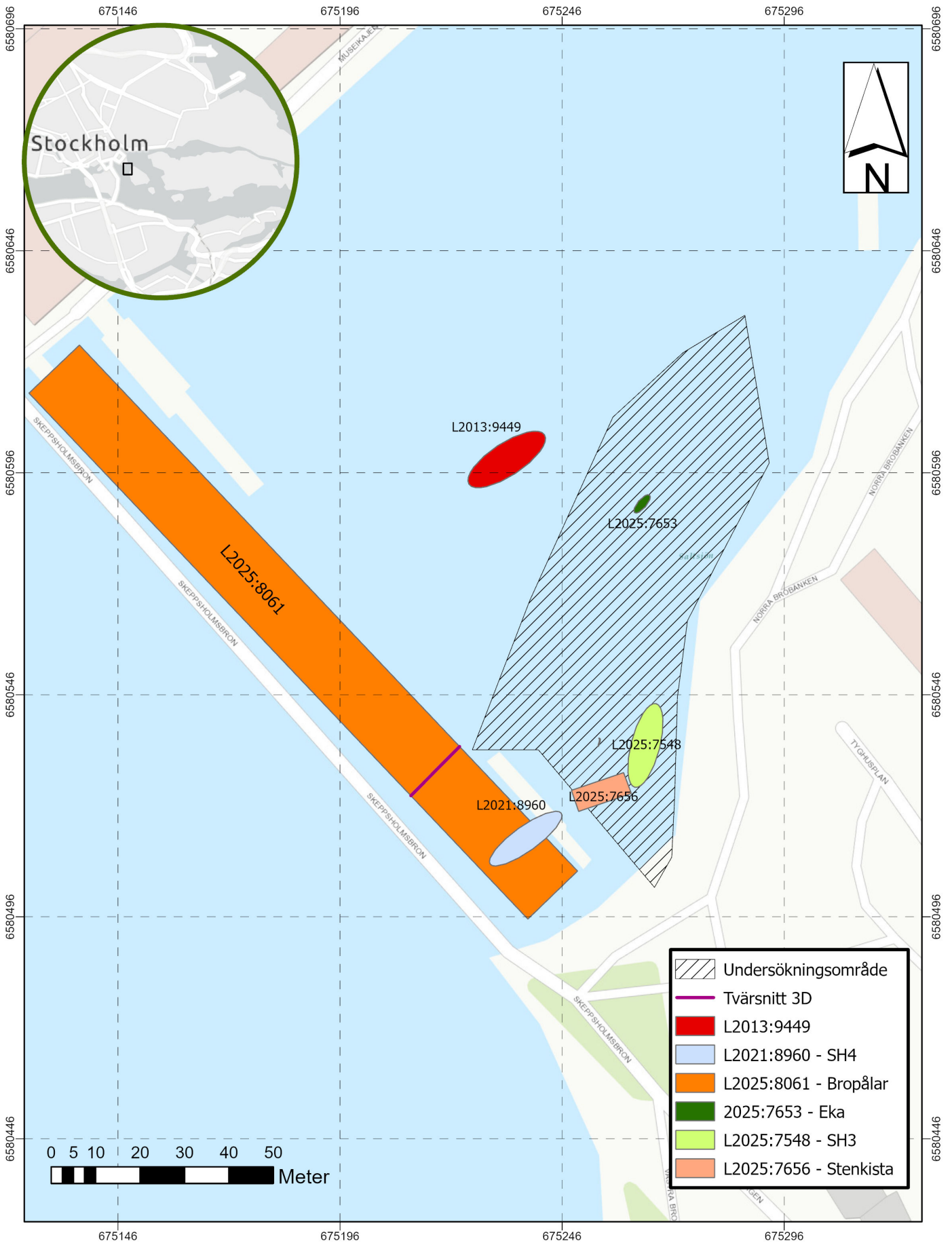
lämning) samt kontrollera Stockholms stadslager L2015:7789 (fornlämning) inom det angivna förundersökningsområdet. Förundersökningen skedde inom fastigheterna Skeppsholmen 1:2 och Skeppsholmen 1:5, Stockholm kommun (1st beslut 13799-2025).

1. Den 1 januari 2026 blev Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) och Statens försvarshistoriska museer en och samma myndighet - Statens museer för maritim-, transport- och försvarshistoria (SMMTF).

SYFTE OCH METOD

Syftet med förundersökningen var att förhindra att fornlämning skadas i samband med att förankringstygder och annan sjömateriel läggs ut på sjöbotten i samband med att pontoner till-

fälligt förläggs på platsen. Undersökningen skulle ske innan förankringstygdena med mera läggs ut på sjöbotten och innan pontonerna kommer på plats.



TOPOGRAFI OCH KULTURMILJÖ

Johan III lät under 1500-talet bygga sig ett lusthus på Skeppsholmens sydöstra del. Ön kallades därför Lustholmen. Under drottning Kristina ville man flytta varvsverksamheten från Blasieholmen. En starkt bidragande orsak var att dess skjul och virkesupplag stack i hennes ögon. När flottbasen och varvet under 1630-talet flyttades ut på Lustholmen bytte ön namn till det namn den bär idag - Skeppsholmen - och en bro anlades. När bron blev färdig är oklart, men någon gång under första halvan av 1640-talet bör den ha stått klar (Wollin 1971:13).

Bron var utsatt för mycket tunga laster av både sten och timmer och dess långa smala form gjorde att den snart blev utsliten och osäker (Wollin 1971:17). Det blev inte av att bygga någon ny bro utan den befintliga reparerades gång på gång fram

till 1822, då bron brann upp vid en eldsvåda som även drabbade Holmkyrkan. En provisorisk flottbro anlades på platsen strax öster om den gamla bron. År 1861 hade denna bytts ut mot den bro av gjutjärn, som finns där i dag.

Från 1830 låg det ett badskepp förtöjt vid Skeppsholmsbrons landfäste mot Skeppsholmen öster om bron. Detta ersattes 1866 av en stor flytande badanläggning för kvinnor, som kallades *fruntimmers badinrättning* och som tidigare hade legat vid Kastellholmsbron. Detta flytande bad låg på platsen till 1911, då det togs bort (Lindström & Rönnby 1998: 9).

De historiska kartorna visar att området har varit oexploaterat tills badhuset och dess föregångare i form av badfartyg förankrades här under 1800-talet (Lindström & Rönnby 1998:9).

FIGUR 2. Kartan visar förundersökningsområdet och de objekt i Kulturmiljöregistret (KML) som var kända innan förundersökningen. De nyfunna fartygslämningarna L2025:7653 och L2025:7548 med sannolikt tillhörande spant utanför samt stenkistan visas också, liksom det avgränsade området med pålarna (L2021:8061) som hör till den gamla bron. GSD Terrängkartan. Lantmäteriet, licensierad CC0. Bearbetad av Håkan Thorén, Ivan Šantić Ljubetić, Håkan Altmock och Jim Hansson, SMTM/SMMTF. Koordinatsystem SWEREF 99 TM.



FIGUR 3. Utsikt över Skeppsholmen 1846. Okänd fotograf. Stadsmuseet i Stockholm, fotonummer C 2862.

TIDIGARE UNDERSÖKNINGAR

I december 1996 genomförde Raä, UV Mitt en marinarknologisk undersökning av botten under Skeppsholmsbron. Anledningen var att en utförlig renovering av den befintliga bron var planerad med kraftiga ingrepp på botten. Undersökningen resulterade i att ett 80-tal pålar karterades. En del av dessa daterades och bedömdes tillhöra den första bron från tidigt 1640-tal samt ett troligt förstärkningsskede under samma decennium (L2021:8061). Dessutom återupptäcktes en diltills oregistrerad fartyglämning, L2021:8060, som troligen hade lokalerats av sportdykare så tidigt som på 1960-talet (Hjulhammar 2010,

samt Lindström & Rönnby 1998). År 2021 mätte SMTM in fartyglämningen och registrerade den i Fornsök under sitt nuvarande lämningsnummer (Fredholm 2021).

År 2014 gjorde Bohusläns museum en arkeologisk förundersökning inför nedläggning av ledningar genom området. Undersökningen resulterade bland annat i att två nya fartyglämningar upptäcktes, varav den ena, L2013:9449, bedömdes som fornlämning (Bergstrand 2015). Den andra lämningen var en recent eka och har inte registrerats med något lämningsnummer.

GENOMFÖRANDE

Vid förundersökningen avgränsade SMTM fartygslämningen L2021:8060 genom dykbesiktning. Därefter upprättades en fotogrammetri över lämningen.

Fartygslämningen L2013:9449 ligger i en hårt trafikerad en farled. Då SMTM inte fick tillstånd att dyka mitt i farleden avgränsades istället, efter överenskommelse med Länsstyrelsen i Stockholm, fartygslämningen med utgångspunkt från Bohusläns museums rapport (Bergstrand 2015) och egna sonarbilder.

Resterna av den gamla Skeppsholmsbron karterades med sidtittande ekolod, rektifierades och jämfördes med Riksantikvarieämbetets undersökning från 1996. Därefter dykbesiktigades och filmades delar av pålansamlingarna söder om farleden, vilka utgör del av den äldsta Skeppsholmsbron (L2021:8061).

Den del av Stockholms stadslager (L2015:7789) som ingick i förundersökningsområdet avsågtes med dykare.

RESULTAT

Vid förundersökningen avgränsades två tidigare kända fartyglämningar som klassificerats som fornlämningar (L2021:8060 och L2013:9449). Dessutom påträffades två tidigare oregistrerade fartyglämningar, en eka - L2025:7653 (SH2) - som bedömdes utgöra en övrig kulturhistorisk lämning och en större fartyglämning - L2025:7548 (SH3) - som preliminärt bedömdes utgöra en fornlämning, vilket senare också kunde bekräftas genom dendrokronologisk datering (Linderson 2025). Ett spant sannolikt tillhörande L2025:7548 hittades ca 7 meter väster om den övriga fartyglämningen.

Inom undersökningsområdet påträffades också en stenkista. Stenkistan är inte daterad, men bedöms utifrån nedbrytningsgrad kunna utgöra fornlämning (L2025:7656). Bedömningen är dock osäker. Stenkistan har, liksom de två nyfunna fartyglämningarna (L2025:7653 och L2025:7548), avgränsats.

De pålar som sannolikt hör till den första bron (registrerad som fornlämning L2021:8061) och som ligger strax öster om den nuvarande bron avgränsades med hjälp av sidtittande ekolod och dykbesiktning på utvalda delar samt kontrollerades mot UV Mitts tidigare undersökningar (Lindström & Rönnby 1998). En fotogrammetri av ett tvärsnitt av pålansamlingen i den gamla brosträckningen gjordes också (se bilaga 1).

Stadslager L2015:7789

Inga fynd inom den undersökta delen av Stockholms stadslager iaktogs.

Fartyglämning L2013:9449

Fartyglämningen avgränsades baserat på av Bohusläns museum genomförd sonarkartering (Bergstrand 2015) samt eget sonarmaterial.

Fartyglämning L2021:8060

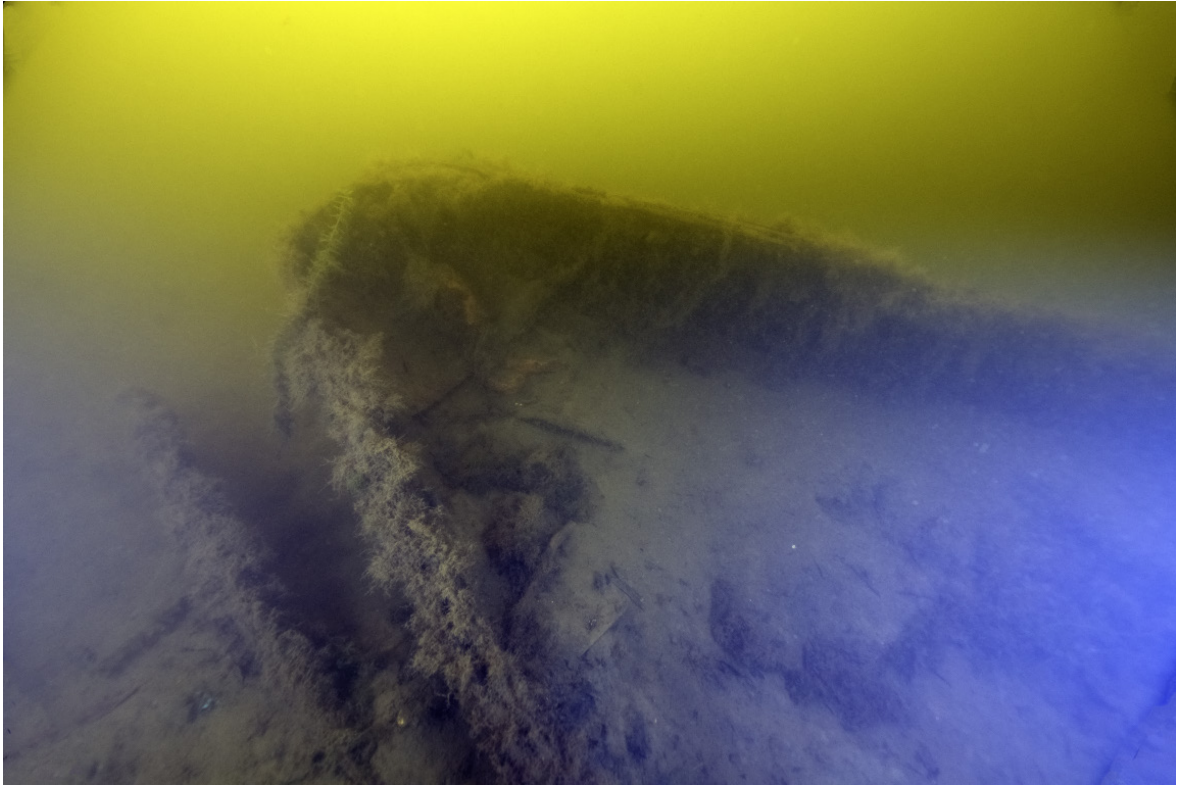
Skeppet var byggt av ek och består av akterstävén samt spant tillhörande en del av styrbordssidan. Längden är något osäker då förstävén inte syns till ovanför botten, men uppskattas till cirka 15 meter. Fartyglämningen undersöktes av SMTM 2021 (se Fredholm 2021). Dykbesiktningen visade en nedbruten och översedimenterad fartyglämning. På grund av dess ålderdomliga byggnads sätt och att gamla bropålar från Skeppsholmsbron (L202:8061) sannolikt går igenom fartyglämningen utgör fartyglämningen sannolikt fornlämning. Vid den nu genomförda förundersökningen kunde inga förändringar av lämningen iaktas. Dock gjordes en ny och mer komplett 3D-modell av vraket (se bilaga 1). Undersökningen 2021 försvarades av stark ström och en flytbrygga placerad över lämningen. Den här gången rådde bättre förhållanden och en mer precis avgränsning av fartyglämningen kunde genomföras genom att den troliga platsen för förstävén kunde beräknas genom att följa styrbordssidan kurvatur och en tänkt mittlinje som utpekades av akterstävéns vinkel.

Den äldsta Skeppsholmsbron L2021:8061

De pålar som sannolikt hör till den första bron, som ligger strax öster om den nuvarande bron, avgränsades. Via den fotogrammetriska dokumentationen har en tvärsektion, av vad som sannolikt är bropålar hörande till L2021:8061, framställt (se 3D-modell i Bilaga 1).

Fartyglämning L2025:7653

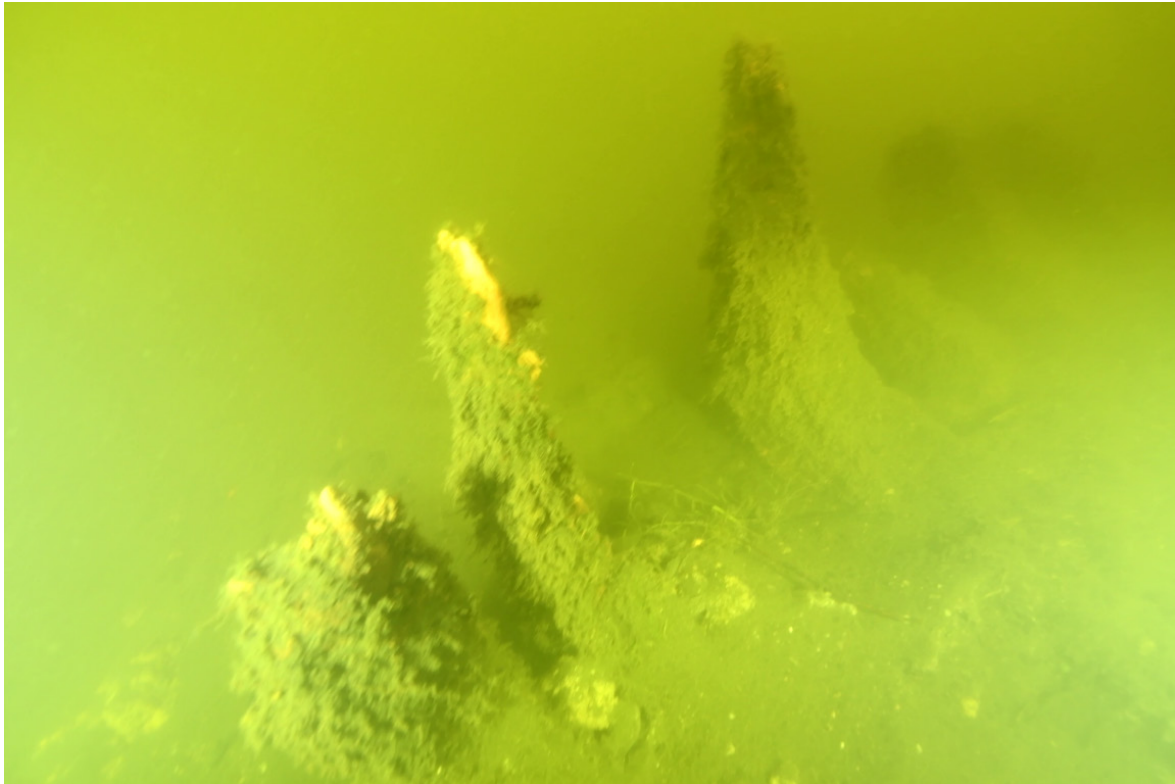
Fartyglämning i form av en eka, 4,20 meter lång ca 1,6 meter bred, och av trä. Ekan var försedd med akterspegel och så kallad snåda (eller förspegel). Fartygets nedbrytningsgrad, tillsammans med spår av orange mönja samt kopparnitar, gör att lämningen bedöms som övrig kulturhistorisk lämning. Se Bilaga 2.



FIGUR 4. Fören på L2025:7653. Foto: Jim Hansson, SMTM/SMMTF.



FIGUR 5. Ett löst liggande spant tillhörande L2025:7548. Foto: Jim Hansson, SMTM/SMMTF.



FIGUR 6. Spant tillhörande fartyglämningen L2025:7548 sticker upp ur botten. Ett av dessa indikerar med sin kraftiga krök att det är slaget vi ser. Foto: Jim Hansson, SMTM/SMMTF.

Fartyglämning L2025:7548

Fartyglämning av furu. Består av ena skeppsidans spant, som sticker upp ur botten cirka 50 centimeter. Att döma av spantens krökning verkar den synliga delen av fartyglämningen bestå av området kring slaget. Vad som är för och akter på lämningen kan inte avgöras. Virket är fällt någon gång 1699-1704 i norra Karelen i Finland (se bilaga 2).

Hamnanläggning L2025:7656 (stenkista)

En stenkista hittades i anslutning till ena änden av vraket sydväst om (Se 3D-modell SH3 i Bilaga 1). Den bedömdes som möjlig fornlämning, men då stenkistan inte daterats kan det inte säkert avgöras. En dubbelhaksknut är synlig på en tvärliggande stock som tillhör kistan. Knutens utformning tillsammans med det faktum att virket är skrädhugget, det vill säga planhugget på ut- och insidan, gör det troligt (men inte säkert) att stenkistan är tillverkad under 1800- eller 1900-tal. Konstruktionen är cirka 6,5 meter lång. Bredden kan inte avgöras säkert, då den bevarade tvärbalken försvinner ner i leran efter cirka två meter.

DISKUSSION OCH TOLKNING

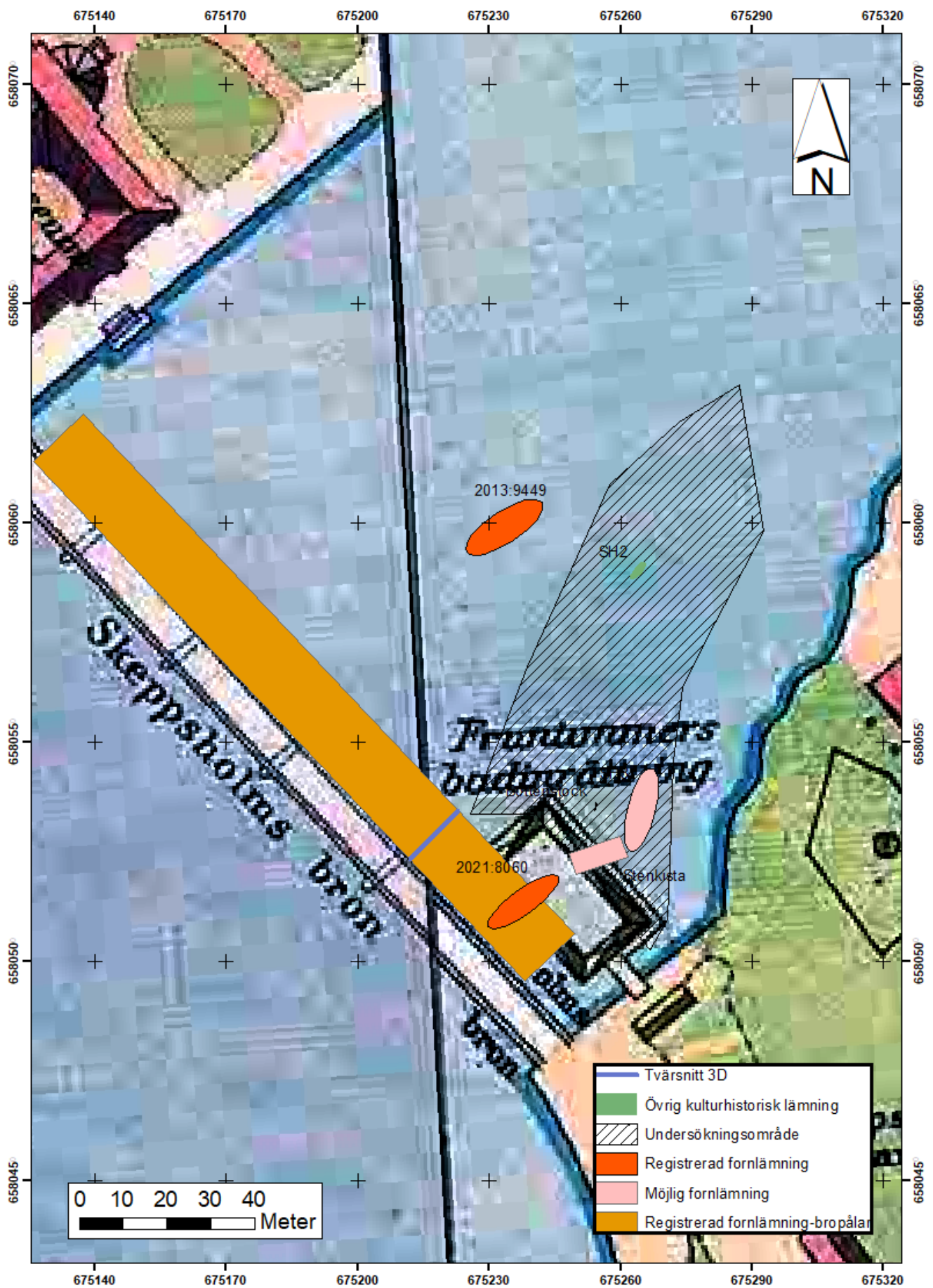
Den nyfunna fartyglämningen L2025:7548 har dendrokronologiskt daterats till 1699–1704 och utgör alltså fornlämning. Vad detta kan vara för skepp eller skeppstyp går inte att säga.

När det gäller fartyglämningen L2021:8060 vid bron så skulle dess placering under den gamla bron kunna antyda att det har haft något med anläggandet eller förstärkande av den äldsta

Skeppsholmsbron (L2021:8061) att göra, kanske har den sänkts på platsen som en utfyllnad inför brokonstruktionen?

Stenkistan L2025:7656 kan ha utgjort en del av en brygga. Sannolikt har den dock inte haft med kvinnobadhuset att göra, då dess orientering inte överensstämmer med denna anläggnings.

FIGUR 7. Undersökningsområdet och de avgränsade fornlämningarna markerade. Utsnitt ur karta från 1885 av Thure von Mentzer (1807–1892). Källa: Stockholmskällan. Objekt ID SE/SSA/Tryckta kartor/Vägvisare inom Stockholm av Thure Von Mentzer. 1855. Creative Commons licensierad CC BY 2.5 SE.



UTVÄRDERING

Undersökningens syfte har uppfyllts. Efter avstämning med länsstyrelsen avgränsades fartyglämningen L2013:9449 genom att använda tidigare undersökningars sonarmaterial och kombinera detta med resultat av egna kontroller med sidtittande ekolod. Det var nödvändigt på grund av att fartyglämningen låg under en livligt

trafikerad farled och därmed medförde att dykning på platsen inte kunde genomföras med mindre än att fartygstrafiken stängdes av. Detta hade vi inte tillstånd till av Stockholms hamn. Ska dykningar ske på platsen så bör det ske under turistlågsäsong då fartygstrafiken är mindre omfattande.

REFERENSER

Tryckta källor

Bergstrand, Thomas (2015). *Skeppsholmen-Blasieholmen: inför sjöförläggning av fjärrkylaledningar: marinarkeologisk förundersökning: Raä-nr Stockholm 103:1, inom Ladugårdslandsviken, Stockholms stad och kommun*. Uddevalla: Bohusläns museum.

Linderson, Hans. (2025) Dendrokronologisk analys av vraket SH₃ vid Skeppsholmen, Stockholm. Nationella laboratoriet för vedanatomi och dendrokronologi rapport 2025:60. Lund: Lunds universitet.

Lindström, Jens & Rönnby, Johan (1998). *Under Skeppsholmsbron*. Marinarkeologisk tidskrift 1998:1.

Wollin, Nils G. (1971). *Skeppsholmen under 300 år: Skeppsholmens, Kastellholmens och Galärvarvets bebyggelsehistoria*. Stockholm: Almqvist & Wiksell.

Internetkällor

Fornsök, Riksantikvarieämbetets söktjänst
Fornsök: <https://app.raa.se/open/fornsok/>

Kartor

Lantmäteriet, GSD Terrängkartan

Historiska kartor

Stockholmskällan. Objekt ID SE/SSA/Tryckta kartor/ Vägvisare inom Stockholm av Thure Von Mentzer. 1855.

TEKNISKA OCH ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Statens museer för maritim, transport- och försvarshistoria (SMMTF) dnr: 5. 2-2025-1215

Länsstyrelsens dnr, beslutsdatum: 13799-2025, 2025-07-03

Fornreg uppdragsnummer: 202500887

SMTM/SMMTF projektnr: 2081233

SMTM/SMMTF projektledare: Håkan Altrock

Orsak till förundersökningen: Fastighetsverket planerar att lägga ut pontoner inom undersökningsområdet samt bojstenar för att förankra dem.

Uppdragsgivare: Statens Fastighetsverk

Undersökningstyp: Förundersökning

Undersökningstid: 20250820-20250829

Undersökt yta och volym: 3944 kvadratmeter

Plats/Fastighet: Skeppsholmen 1:2 samt 1:5

Socken: Stockholm

Kommun: Stockholm

Län: Stockholm

Landskap: Uppland

Koordinatsystem: Sweref99 TM

Koordinater för förundersökningsområdets sydvästra hörn: N6580534 E675226

Vattendjup: 2-7 meter

Dokumentationshandlingar:

Rapporten förvaras digitalt på Riksantikvarieämbetets webbplats Forndok.

Övriga handlingar förvaras på Sjöhistoriska museets arkiv i Stockholm.

Digitalt dokumentationsmaterial: Video, stillbildsfotografier och digitala ritningar förvaras digitalt på Statens museer för maritim, transport- och försvarshistoria.

Vid den digitala hanteringen av dokumentationsmaterialet och rapportframställningen har följande programvaror använts: Esri ArcMap, Microsoft Word, Photo Shop, m.fl.

Fotografier: 4 st fotografier arkiveras i databasen PRIMUS på Statens museer för maritim, transport- och försvarshistoria. Fotonr: VK.V 0487-VK.V 0490.

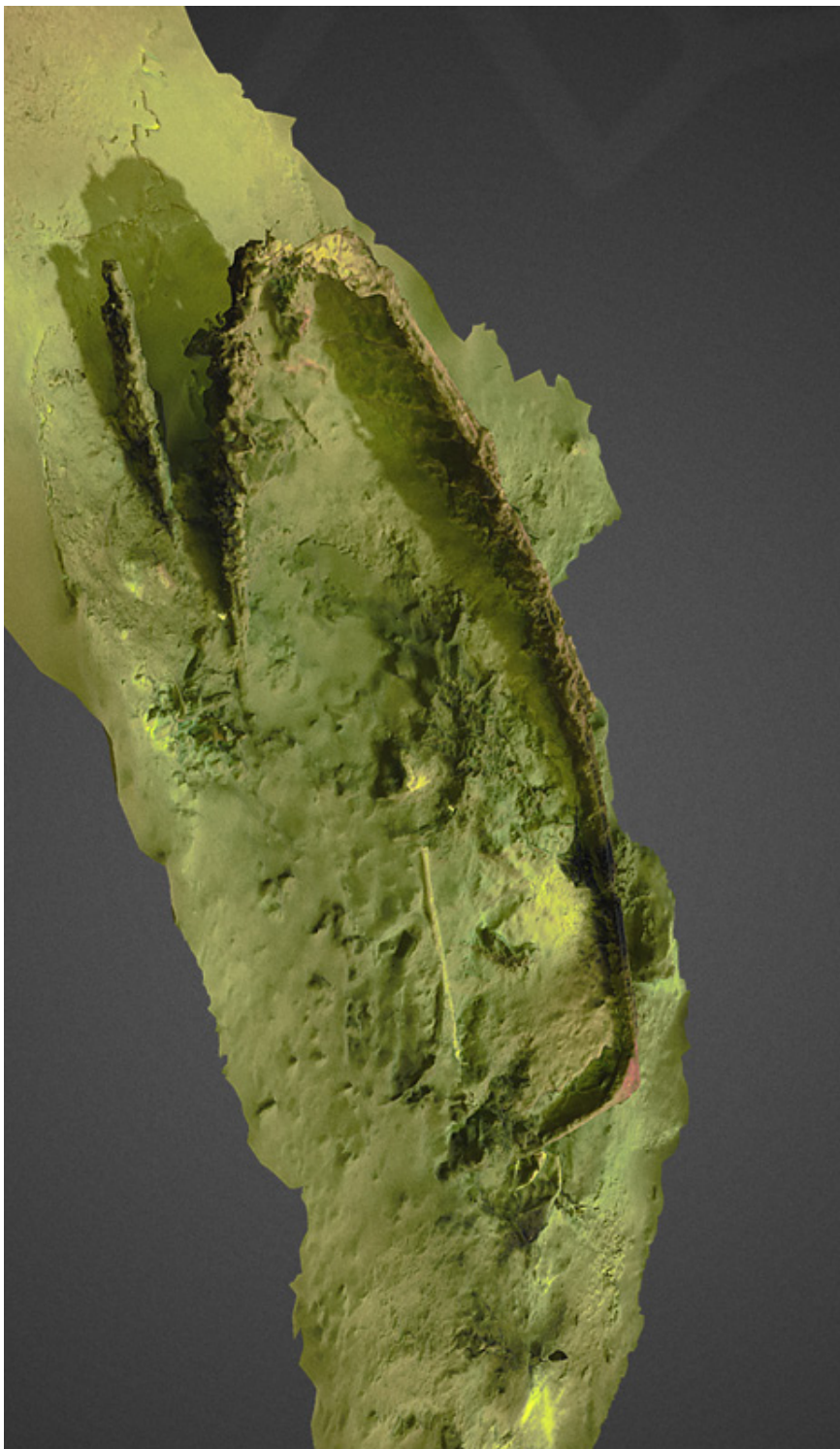
GIS/mätdata: arkiveras på Statens museer för maritim, transport- och försvarshistorias servrar.

Deltagarförteckning SMTM/SMMTF

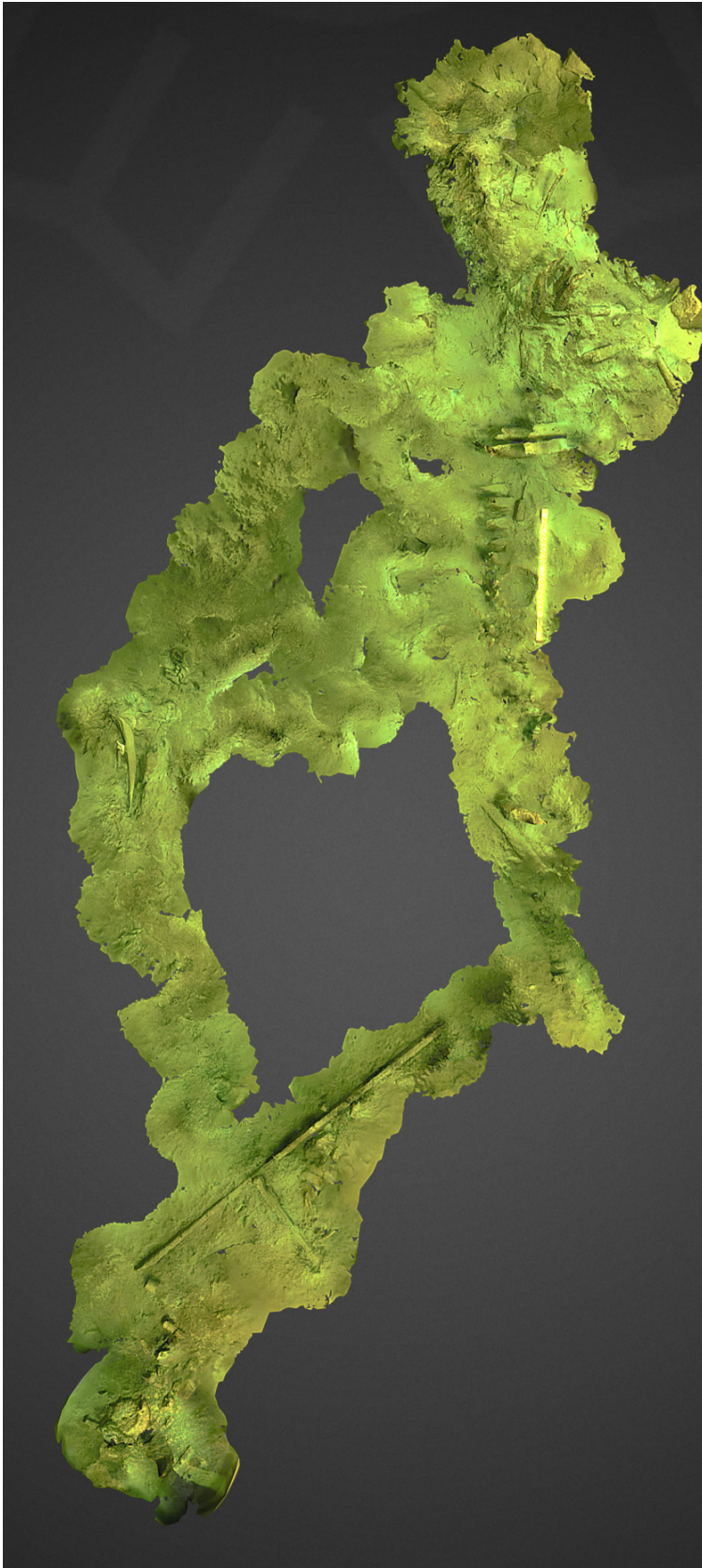
Personal i fält: Håkan Altrock, Jim Hansson, Patrik Höglund

BILAGOR

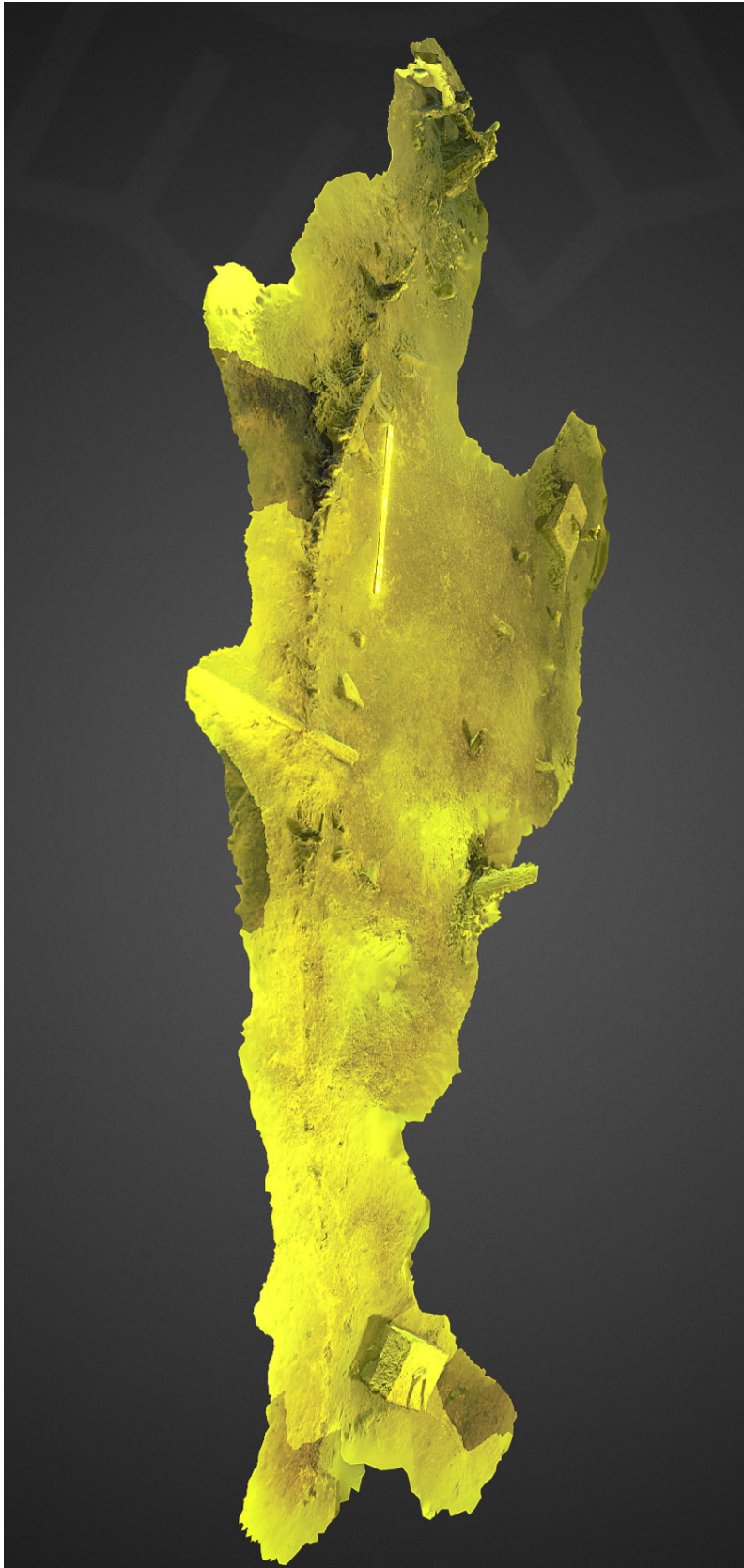
BILAGA 1. 3D-MODELLER



FIGUR 8. Båtlämning L2025:7653 (SH 2). Fören uppåt i bild. Fotogrammetri av SMTM/SMMTF.



FIGUR 9. Fartygslämning L2025:7548 (SH3) med stenkistan L2025:7656 i bildens nedre kant.
Fotogrammetri av SMTM/SMMTF.



FIGUR 10. Fartygslämningen L2021:8060. Fören nedåt i bild.
Fotogrammetri av SMTM/SMMTF.



FIGUR 11. Ett utsnitt av pålansamling vid Skeppsholmsbron (del av L2021:8061). Väster uppåt i bild. Fotogrammetri av SMTM/SMMTF.

BILAGA 2. DENDROKRONOLOGISK ANALYS



LUND UNIVERSITY



05 December 2025

Nationella Laboratoriet för Vedanatomi och Dendrokronologi, rapport nr 2025:105
Anton Hansson & Hans Linderson

DENDROKRONOLOGISK ANALYS AV VRAKET SH3 VID SKEPPSHOLMEN, STOCKHOLM

Uppdragsgivare: Statens maritima och transporthistoriska museer, Box 27131, 102 52 Stockholm. Org. nr: 202100-1132. Kontaktperson: Håkan Altrock, hakan.altrock@smtm.se

Område: Stockholm **Prov nr:** 54592-54596 **Antal Prov:** 5

Dendrokronologiskt objekt: Vrak SH3

Resultat:

Dendro nr:	Prov; beskrivning	Träslag	Antal år (2 radie om ej annat anges)	Splint (Sp) Bark (B) Vankant (W)	Date-ring av yttersta årsring i provet	Beräknat Fällningsår E (Efter) V (Vinterhalvåret)	Kommentar; (vågat daterings förslag inom parentes)
5459 2	1; bottenstock midskepp	Tall	171+-5	Sp 45+-5, Ej W	1677	1682-1707	
5459 3	2; spant N ände	Tall	73	Sp 47, Ej W	1698	1698-1726	
5459 4	3; spant N ände	Tall	63; 3	Sp 37, Ej W	Ej säker		(1699-1737)
5459 5	4; spant midskepp	Tall	107; 3	Sp 52, Ej W	1689	1689-1712	
5459 6	5; löst bord midskepp	Tall	118	Sp 64, Ej W	1698	1698-1709	(1698-1704)

Kommentarer till ovanstående resultattabell

Fyra av fem prover dateras säkert och har avverkats **någon gång åren 1698-1707**, mest sannolikt 1699-1704, om ett gemensamt fällningsår förutsätts. Prov 3 har ej säkert gått att datera, men viss förhöjd korrelation mot år 1699 kan peka mot att virket är samtida med det säkert daterade virket.

Den inbördes korrelationen mellan de individuella proverna är inte särskilt stark, men vid sammanslagning av prov 4 och 5 korrelerar denna medelkurva väl med prov 1 och 2. Detta tyder på att träden troligen har hämtats inom ett större område. Virket korrelerar bäst mot referenser från **norra Karelen i Finland** vilket visar att virket är hämtat därifrån.

Beskrivning av tabellen ovan

”Dendroidentitetsnummer”, är en unik identitet för varje prov hanterade på laboratoriet.

”Antal år”, årsringar som är analyserade i vissa fall har det inte varit möjligt att mäta årsringsbredden, då har årsringarna räknats, vilket har markerats med ”+n”.

I samma kolumn förekommer någon gång noteringen ”ew” eller ”lw” dessa termer härrör från engelskans early wood (vårved) och late wood (sommarved) och beskriver graden av den yngsta/sista årsringens utveckling. Detta indikerar att virket är avverkat på sommaren.

”splint, vankant, bark” indikerar hur många årsringar som saknas i provet. Förutsatt att provet går att datera och man har vankant eller bark i provet så får man en årsexakt datering (extrema undantag finns). ”nära vankant” uppges när det finns indikationer om detta, till exempel i fältanteckningar eller om en sågskiva följer en naturlig kurvatur i rundvirket. Om vankant (den rundade avslutningen av virket där barken har försvunnit) saknas och splinten syns kan man beräkna fällningsåret med hjälp av splintstatistiken för olika trädslag och förhållanden. Vanligtvis används 17 ± 7 år på ek och en mer varierad bild på tall med en maximal variation på ± 20 år. Saknas splinten (”ej sp”) anges en så kallad ”efterdatering” (terminus post quem). Virket får då en äldsta möjliga datering. Teoretiskt kan virket vara hur ungt som helst men mer troligt handlar det om upptill några tiotal år senare avverkning än angivna efterdatering. Detta diskuteras vanligtvis i rapporten. Anges $sp=0$ menas splinten observeras utanför ytterst/yngsta årsring men årsringen är inte inmätt eftersom den inte är komplett.

”Datering av yttersta årsring i provet”, är alltid årsexakt vid en datering. Om provet inte kan korsdateras med en daterad dendrokronologisk serie anges ”ej datering”. Detta uppträder oftast vid ett litet årsringsantal (unga/snabbvuxna/kraftigt nedbrutna träd), udda trädslag (i Sverige är ek och tall bäst), för få prover från den undersökta konstruktionen, störd tillväxt etc.

”Beräknat fällningsår” här görs en beräkning utifrån dateringen av den yttersta årsringen i provet och hur många årsringar som beräknas saknas i provet. Felmarginalen som anges täcker mer än 95 procent av proverna. Finns barken eller vankanten kvar på provet ges dateringen påföljande vinterhalvår om inga andra noteringar har gjorts. Vinterhalvåret avser trädets viloperiod så att ingen årsringsbildning sker i stamvirket, viloperioden påbörjas normalt i augusti och pågår till maj söder om Norrlandsgränsen (ungefär Dalälven). Stamvirkets viloperiod blir succesivt längre mot fjällens trädgräns.

Vid referens till rapporten: *Hansson, A. & Linderson, H. 2025. Dendrokronologisk analys av vraket SH5 vid Skeppsholmen, Stockholm. Nationella laboratoriet för vedanatomi och dendrokronologi rapport 2025:105. Lund: Lunds universitet.*

Hans Linderson, Laboratorieföreståndare

Lunds Universitet

Laboratoriet för Vedanatomi och Dendrokronologi, Sölvegatan 12, 223 62 Lund

E-post: Hans.Linderson@geol.lu.se Tel: 046-2227891 072-2256277

Hans Linderson, Laboratorieföreståndare, Lunds Universitet

Sölvegatan 12, S-223 62 Lund Tel. +46-46-2227891, Fax +46-46-2224830 e-mail: Hans.Linderson@geol.lu.se

SKEPPSHOLMENS NORRA STRAND

Vid förundersökningen avgränsades två tidigare kända fartygslämningar som klassificerats som fornlämningar (L2021:8060 och L2013:9449). Dessutom hittades en ny fartygslämning inom undersökningsområdet, som även den bedöms utgöra fornlämning (L2025:7548). Ytterligare en fartygslämning hittades inom området för förundersökningen. Det var en mindre eka som bedöms som en övrig kulturhistorisk lämning (L2025:7653). Inom området påträffades även en stenkista, som har avgränsats men ej daterats (L2025:7656). Pålar som troligen utgör del av den, som fornlämning inregistrerade lämningen efter den äldsta Skeppsholmsbron (L2021:8061), byggd 1638–1640, har karterats och jämförts med tidigare undersökningar (Lindström & Rönby 1998), samt fotodokumenterats.