



#### SKUTAN MED CRONONES PENNINGAR

Nedan återges ett utdrag ur en av Kjell-Ove Matsson redan publicerad artikel (Västmanlands Fornminnesförenings årskrift 1978).

Bakgrunden är Matssons mångåriga forskningar kring Mälarsjöfart, där speciellt sommartransporterna av koppar och järn till Stockholm har sin givna plats. Vi återger här Matssons beskrivning av hur han återfann förlisningsplatsen för en i arkivalier väl dokumenterad transportolycka. Denna gång gällde det en transport av kopparmynt för kronans räkning från Västerås till Stockholm en oktoberdag år 1662.

#### SKUTAN EFTERSÖKS OCH FÖRLISNINGSPLATSEN LOKALISERAS

Närmare position för förlisningen är ej nämnd i sjöförklaringen. Man har kommit ut på Granfjärden men dock ej passerat den. Den enda plats söder ut på Granfjärden man kunnat fastna på är Gimpelstenarnas grundområde med Jungfrugrundet. Detta är ett 1 km<sup>2</sup> stort grundområde.

I mars 1977 beslutar jag mig för att ta mig an detta till synes svåra arbete att lokalisera förlisningsplatsen.

Inledningsvis måste man konstatera att sikten i Mälaren är i det närmaste obefintlig, 0-0,5 meter. Att leta efter ett 10-15 meter långt fartyg på ett kvadratkilometerstort område, är som att leta efter den berömda knappålen. Att båten, förmodligen byggd av furu, har bärgats är icke nämnt i några handlingar från denna tid. Detta kan dock i ett inledningsskede ej uteslutas. Har fartyget inte bärgats, har detta sannolikt tagit mycket stryk av drygt 300 hårda vintrar. Dessutom finns i Mälaren en mycket hungrig sötvattensmask, som med frisk aptit går lös på furu. Ett 80-årigt studieobjekt finns vid Edebyleden S Ridön i form av ett kokslastat havererat furufartyg. Virket i fartyget är där ihåligt som en Schweizerost efter denna masks härjningar.

Till en början samlade jag en grupp människor som alla hade de specialkunskaper som behövdes i inledningsskedet, såsom tekniker, mättekniker, kartritare, fotografer o s v. Samtliga är givetvis dykare och hemmastadda i Mälaren. När alla var väl insatta i de bevarade arkivalerna förstörades det aktuella grundområdet upp från sjökortets 1:50.000 till 1:5.000. Ett flygfoto i samma skala visade klart, som vi misstänkte, att sjökortets uppgifter inte stämmer med verkligheten. I detta inledande skrivbordsstadium fann vi att hela grundområdet måste specialuppmätas i och för detta ändamål. Detta arbete skulle påbörjas så snart isen släppt våren 1977.

Strax innan islossningen konsulterades en seglare i Västerås, som är innehavare av segelfartyg vars storlek torde ha överensstämt med det förlistas rätt väl. När han gått igenom sjöförklaringen finner han att vinden varit omkring SV, vilket ger en god segelvind i Västeråsfjärden fram till Lilla Aggarön där man fick lä. Vid denna vind kan man inte slå upp mot vinden före Gimpelstenarna utan endast hålla något högt i vind (som olycksskepparen tydligen gjort) för att komma in i hålet vid Djurgårdsudde utan att behöva slå någon gång ute på fjärden. Vidare finner vår läsande seglare att olycksskepparen under sin färd måste ha strykit grundområdets N sida och att det är Jungfrugrundet han gått på.

För att förbereda en punktkontroll vid Jungfrugrundet med den metalldetektor, som en av teknikerna då förfärdigade, uppsökte jag och ytterligare en annan dykare grundet på Valborgsmässoafton 1977. Vårt syfte var att bilda oss en uppfattning om grundet för att kunna arbeta effektivt när detektorkontrollen skulle genomföras. Vi ankrade upp min dykbåt strax S om den lysboj som i dag utmärker Jungfrugrundets N spets. Väl i vattnet följde vi Jungfrugrundets lerås söder ut. Vi träffade snart på det stenkummet som ligger ungefär mitt på leråsen. Stenkummet, ungefär 30 meter långt och 10 meter brett, ligger ca 1 meter under vattenytan. På dess topp finns tre stenar som ligger endast ett par decimeter under ytan. Invid en av dessa stenar anträffade vi dels en "garsmita" och dels en 1 dalers kopparplåt med namnet Carolus, den kgl. kronan samt årtalet 1661 i hörnstämplarna. Förlisningsplatsen anträffades

således vid det första dyket på grundområdet och efter blott 10 minuter i vattnet. Ett lyckat exempel, där teori och praktik stämmer exakt.

Vid fortsatta dykningar på platsen anträffades av oss sammanlagt 4 st 1 dalers kopparplåtar, 2 st "gagssmitor", ett antal fragment av koppar troligtvis härrörande från kopparbunkar samt ett silverhandtag till ett stickert, mindre värja eller liknande.

Givetvis anmäldes fyndet av förlisningsplatsen omgående till Statens Sjöhistoriska Museum med vilket jag samarbetet under ett antal år vad gäller tidigare vrakfynd från den äldre mälartrafiken. Den 16-17 juni undersöktes förlisningsplatsen med metalldetektor av dykande personal från Statens Sjöhistoriska Museum. Ett antal kopparfragment anträffades under dessa två dagar. Detektorn markerade vidare kraftiga utslag strax invid den sten där de ursprungliga fynden gjordes. Undersökningen avslutades med en pressvisning på platsen.

Den fråga som avslutningsvis väntar på sitt svar är: "Vad finns nere i leran, där metalldetektorn gav utslag?" Det markerade området är dock inte så stort att man kan påräkna att där ligger en båtlast kopparpengar. Några fartygsdelar har inte anträffats på platsen. Kan det möjligen vara så att huvuddelen av fartygslasten plundrats av ortsbefolkningen under vintern och att fartyget bärgats på våren därpå? Det är inte otroligt att det vi anträffat enbart rör sig om sådant gods som folk tappat under sin plundringsiver. En bärgning av detta fartyg var också helt möjligt under denna tid. Fören måste ha stått ovanför vattenlinjen medan akterna har stått på ca 4 meters djup. En kommande utgrävning kan eventuellt ge besked därvidlag.

Sammandrag: Erik Enström(Stockholm)

