MARINARKEOLOGISKA PROJEKTET SALTSKUTAN DALARÖ
kallas en undersökning som pågår i samarbete mellan
sportdykare och arkeologer vid Stockholms universi-
tet. Objektet och undersökningen beskrivs nedan av
gruppmedlemmarna gemensamt.

SALTSKUTAN – ETT STORT LASTPARTYG FÖRLIST I DALARÖ HAMN PÅ 1700-TALET

Undersökningen av det stora vrak i Dalarö hamn, som kallas ”Saltskutan”,
ingår i ett forskningsprojekt vid Statens Sjöhistoriska Museum och Stock-
holms Universitets arkeologiska institution samt Medborgarskolan, som bär
titeln: ”Svensk handelssjöfart i marinarkologisk belysning”.
Projektets målsättning är att öka kunskapen om vraken efter stora handels-
fartyg i svenska vatten från 1600-, 1700-, och 1800-talen och att om möj-
ligt göra dessa kända till, ägare, hemmahamn osv.
I undersökningarna ingår både selektiva undervattensarkologiska insatser,
provtagning och naturvetenskapliga analyser, arkivforskning, fyndkatalog-
isering och - bearbetning.

SALTSKUTANS HÖRSÄGEN
Den allmänna uppfattningen är att ”Saltskutan” fraktade salt och sjönk på
1800-talet genom en brand ombord. ”Saltskutan”, som vraket kallas av både
ortbor och sportdykare, är relativt välbevarad. Skeppet, som ligger på
18-22 meters djup, är lastad med virke och inte med salt, som den muntliga
traditionen berättar.
Sommaren 1984 utfördes ett dendrokronologiskt prov på trälasten som består
av furuplankor. Vedanatomiska laboratoriet i Lund har kommit fram till att
plankorna ramsågades i en vattensäg 1707 eller 1708 i Dalarna eller Härje-
dalen. Detta skulle innebära att ”Saltskutan” förliste någon gång under
denna tid och inte på 1800-talet som hörsägen förtäljer.
Det har berättats att skeppet sjönk under en brand som började i aktern.
Ingela Morlin och Britt-Marie Petersen, som intervjuat befolkningen, har
nerställt olika sägner om ”Saltskutans” förlisning.
Det framkommer i första hand att en brand utbröt ombord. Att så är fall-
et kan tydligt ses i ”Saltskutan” akter. Skeppet kan även ha förlistat i
samband med en kollision med ett annat fartyg som legat förtöjd i hamnen.
En teori är att ”Saltskutan” kolliderat med ett skepp som ligger vid ön
Jutholmen. Bland fiskare har ”Saltskutan” dessutom varit känd, som en
plats, där fiskeutrustning ofta fastnat.

DALARÖ I SJÖPARTYHISTORISK BELYSNING
Dalarö var genom sin tull- och lotsstation en centralpunkt för sjöfarten
längs ostkusten i flera hundra år. Axel Quist, som var präst på Dalarö under 30-talet, har i sin bok om Dalarö, berättat att det fanns tullstation där redan under 1600-talet. I kungliga Majestäts ordning den 19 december 1636, förkrevs att de skepp som seglade till Stockholm och Gävle skulle anmälas sig, "vidh then konunglige Tullkammaren i Dalaröa".

Ett stort antal skepp har alltså under århundradena passerat Dalarö. Sveriges sjöfartshandel var redan på 1600-talet väl utvecklad. De största exportvarorna var järn, koppar och varor från träindustrin. Lastfartygen gift med exportvaror i ena riktningen, t ex furufräder och tjära, som "Saltskutan" var lastad med och importvaror i andra riktningen, t ex salt.

PARTYGETS BYGGNAD OCH TYP


På grund av brand är det svårt att avgöra hur aktern varit konstruerad. Akterstäven, som är bevarad, reser sig 6 meter och visar flera spår efter normalor. Nedanför stäven har troligtvis nedre delen av rodet återfunnits och på dess framkant ses spår av rost, som förmodligen är rester efter roderbeslag och fingerlingor. På akterstäven framträder spår av spunnning, där bordläggningsplankorna varit fästade.

Skeppspumpar


Intill pumprummet ligger en oidentifierad skeppsdel, som är 320 cm lång, lätt böjd och försett med 14 st klinkhak. Detta är troligen en bottensock till en mindre klinkbyggt båt, t ex en skeppsbåt.

Mastfisk
Flertalet tvärgående balkar och däckskmän är bevarade midskepp och föröver i skrovet. Balkarnas är uppmätta och mättresultaten visar höjdskillnader, som indikerar två däck.

Under midskeppsbalken ligger en halva av en mastfisk, som sannolikt stöttat stormasten. Den motsvarande mastfisken ligger idag i en trägdård vid Strandvägen. Till SSHMs värkregister rapporterades på 60-talet en segelduksslädd maststump, som är 70 cm i diameter och som troligtvis är en del av stormasten.

Furulasten

Kanonportar

Saltskutan har burit en lätt bestyckning. Tre hjul till kanonlavetter bärgades på 60-talet. En rundkula har tyvärr förkommit, men enligt uppgifter från sportdykaren Karl-Erik Andersson var den korrosionsskadad, med en diameter av ca 6-7 cm. Detta skulle innebära, enligt 1662-års
artillerimåttstock, att "Saltskutans" kanoner var 3-pundiga.

Skulpturerade ankarklyss
Två skulpturerade ankarklyss, som sannolikt sattit i förseppets bog bärgades redan under 60-talet. Fil lic Hans Soop, på Wasavarvet, har analyserat skulpturerna. Ovanför klyshålet på babordsidan sk maskaron, annas ett brett ansikte med stora ögon, en klumpig näsa och en bred mun, med antydan till tjocka läppar eller mustächer. Partiet under hålet upptas av ett kraftigt, treflikigt akantusornament, som verkar vara kunnigt och känsligt skuret, vilket talar för en relativt hög konstnärlig kvalitet. Akantusornamentet på denna maskaron är av exakt samma typ, som är så viktigt förträd blånt Wasas skulpturer, och dessutom typiskt för det tidigare 1600-talet.

Maskaronen på styrbordsidan visar spår av brand. Sannolikt har "Saltskutan" brunnit även i förem. Ovanför klyshålet ses vaga spår av ett groteskt ansikte med stora ögon och markanta ögonbrynsbågar, samt rak näsa. Maskaronens nederdel är snidad med åsliknande strimlor, som troligen ska föreställa skägg.

Likheten talar för att skulpturerna troligtvis är ungefär samtida med regalseppets Wasas skulpturutsmyckning. Alltså 1620-talet. Wasas ankarklyss var inte prydda med samma typ av rektangulära maskaroner som "Saltskutans". Däremot liknar en maskaron, som tjänar som försterpost i övre galleriet på akterspeglarna, påtagligt "Saltskutans" ankarklyss.

Brässel
Spår av röstjärn i form av avtryck har fotograferats på styr- och babordssidorna. De fungerade som försten till vanten, som stöttrade, i detta fall fockmasten. På styrbordsidan finns flera spygatt, dvs en öppning i bordläggningen, som avledde vattnet från däck.

Förstäven

Riggen
Fem flaggstänger från "Saltskutan", var avsedda att placeras högst upp i masttopparna.

Ett flertal typer av block har spårats, som i framtiden kan vara till hjälp vid en rekonstruktion av riggen. Fiolblock, enkelblock och dubbelblock, stora och små jungfrur och en rakeläge. Av stort intresse är ett vridet fiolblock, ett sk schulblock, som ofta förekom på skepp byggda i Holland, har bärgats på "Saltskutan".

Fyndföremål
Hur såg det samhälle ut, som speglar sig i de föremål, som bärgats från "Saltskutan"? Kan föremålen berätta för oss om skeppets ursprungsland och om sjömännens levnadsförhållanden ombord? Var skeppet destinerat till utlandet?


Övriga föremål, bärgade för 20 år sedan, som idag spårats till privata ägare, kan ge en glimt av besättningens liv ombord.


Det enda tecknet på besättningens boendeförhållanden är den hänglatta, som bärgats från vreket. Av detta föremål, kan man troligen dra den slutsatsen, att besättningen sovit i hängkojor. Återfunna delar av en borste, kan ha används till att skruba däcket.

"Saltskutans" dokumentation
Dokumentationen av "Saltskutan" är en omfattande uppgift. Under hösten 1984 utfördes uppmätningar av skeppets längd och bredd. Under samma tid
uppmättes dessutom akter- och förståvans höjd, skeppets däcksbalkar, kanon- och lastluckor och olika skeppsdetaljer, bl a rodret. Man använde sig av vattentäliga måttband och metermått. Under våren 1985 har arbetet pågått för att förenkla och möjliggöra mätning och dokumentering av "Saltskutan".

Följande punkter gjordes klara att utprövas under veckan 10/6–16/6 1985 i Dalarna:

1. Sammanställning av ett koordinatsystem utanför och i vraket.

2. Ett nummersystem för dykrapporterna efter mönster från Mary Rose-projektet i England.


4. Konstruktion och tillverkning av en mätutrustning för mätning av en tvärsektion (skrovets form), förståv- och akterståv (konstruerad av ing P-A Pettersson).

5. Sammanställning av ett mätprotokoll till mätutrustningen.

Under veckan påbörjades ett del-projekt, som innefattar utläggningen av koordinatsystemets referenspunkter. Detta arbete kommer att underlätta inmätningen och dokumentationen, men kommer att ta många dykningar ar i anspråk.

De första referenspunkterna har placerats ut i området för om skeppet (utåt fjärden), där djupet är mellan 23–25 meter. Detta innebär att man bara kan ha ca 30 minuter på sig vid varje dykning. För dessa referenspunkter har vi konstruerat en hörnmarkering med tydliga markeringar och fästningsmöjligheter.


Framtida arbete på Saltskutan
Det lyckade resultatet vid uppmätning av skeppets tvärsektion kommer att leda till fortsatta uppmätningar av för- och akterståvarnas form. Som tidigare nämnts, kommer utläggandet av koordinatsystemets referenspunkter
och därefter undersökningen av vrakplatsen, att erfordra stora arbets-
insatser.
Så småningom hoppas vi kunna identifiera "Saltskutan". Det pågår för
närmare en aktiv arkivforskning. Med hjälp av undervisning i arkiv-
forskning på Krigsarkivet och egna efterforskningar på Riksarkivet,
Statsarkivet och Landsarkivet i Uppsala, har vi förhoppningar att finna
skeppets namn och kanske läsa om den händelse, som var förknippad med
"Saltskutan" förlopp.

KÄLLFÖRTECKNING

Alm J 1954 Artillerimåttstocken, Föreningen Armémusei
Vänner, Nedd XV, Stockholm. 5-20.
Statens sjöhistoriska museum, rapport 16,
Stockholm.
Cederlund CO och Ingelman-Sundberg C 1973 The excavation of the Jutholmen wreck, 1970-
1971, The International Journal of Nautical
Archaeology and Underwater Exploration 5,1.
Ingelman-Sundberg C 1976 Preliminary report on finds from the Jutholm-
en wreck, The International Journal of Nauti-
cal Archaeology and Underwater Exploration 5,1.
Kajser I 1983 Vraket vid Jutholmen. Last och utrustning.
Statens sjöhistoriska museum, rapport 17,
Stockholm.
Petrejus EW 1967 The Dutch Flute 17th century. The great age
of sail, Cambridge.
Quist A 1930 Dalarn. Stockholm.
Unger RW 1978 Dutch shipbuilding before 1800, Assen/Amsterdam.
Witsen N 1671 Architecture Navale et Regimen Nauticum. Ofte
Aaloude en Hedendaagsche Scheepsbouw en bestier,
Amsterdam.

Arbetsuppgifterna på "Saltskutan" är utförda av:

Johan Bielenstein Ingela Norlin
Susanne Dahlman Britt-Marie Petersen
Anna Heijström Per-Arne Pettersson
Jaak Kanas Göran Reimers
Henry Lindquist Rolf Sörman

Vi vore tacksamma, om de marinarkologer och sportdykare, som har fotog-
grafier, teckningar, föremål eller andra uppgifter om "Saltskutan", hör
av sig till oss.
Artikeln är sammanställd av:

Britt-Marie Petersen
Nilsavägen 1
18342 Täby Kyrkby
Tel: 0762/12445