

Hjulångaren Östergöthland

av Jon Adams, Mats Erisson

och Johan Rönnby.

Marinarkeologisk besiktning av hjulångaren "Östergöthland" 20/10-21/10 1990

Bakgrund

Efter många års arbete invigdes 1832 Göta kanal. Åren efter sjösattes flera specialbyggda ångbåtar som skulle trafikera den nya färdsleden. Båtarna designades för att passa i de trånga slussarna bland annat genom att man lät skeppen få en insvängd "midja" där skovelhjulen placerades. Skeppen fick på detta vis ett däck som i konturerna påminde om en fiol.

År 1838 byggdes det vid Motala Varv i Norrköping en hjulångare som döptes till "Linköping". Efter en misslyckad jungfrufärd då skeppet gick på grund i Stångån gav man upp planerna på båttrafik mellan Linköping och Stockholm och döpte snabbt om skeppet till "Östergöthland".

I 23 år gick hon sedan fram och tillbaks på Götakanal. På hösten 1861 var "Östergöthland" efter många års kanalfärder i stort behov av reparation. Denna översyn beslutade man göra uppe i Stockholm.

På morgonen den 27 september kom propellerångaren "Per Brahe" till Söderköping där "Östergöthland" låg förtöjd. Målsättningen var att bogsera henne upp till huvustaden. Med ombord fanns gamle kaptenen Palmgren med hela sitt bohag. Han skulle nämligen gå i pension och flytta till Stockholm. Ytterligare ett fullständigt flyttlass fanns ombord då även en änka skulle flytta från Söderköping.

Det var vacker väder och man slussade sig ut i Slätbacken vid gården Mem. Men redan efter cirka 20 minuters färd på havet upptäckte man att det gamla skeppet tog in massor med vatten. Man försöker vända men det var förgäves och "Östergöthland" sjönk på 14 meters djup ost om Kilingeholmen.

Redan två månader senare gör man ett försök att bärga vraket genom att använda två briggar och lyfta ångaren med kedjor. Kedjorna brast dock och man gav upp. Under de närmaste följande åren skall en lokal dykare med ytterst primitiv utrustning företagit en del bärgningar på vraket.

År 1973 återupptäcktes "Östergöthland" av dykaren Sven-Erik Mars från Norrköping. Bland annat skall han då ha bärgat diverse husgeråd samt en av skeppets namnskyltar.

Besiktningens målsättning

Hjulångaren "Östergöthland" var till sin konstruktion mycket lik den mer kända "Eric Nordevall". Vid en eventuell bärgning av den sistnämnda bör därför ångaren i Slätbaken utgöra ett intressant jämförbart material.

Den övergripande målsättningen för besiktningen var därför att skaffa en allmän kännedom om hur intakt "Östergöthland" är.

Arbetet försöktes därför inriktas på följande:

1. Fastställa hur skrovhelt vraket fortfarande är.
2. Utröna hur starkt skrovet är.
3. Inventera hur mycket av överbyggnad, mast, skorsten, skovelhjul etc, som finns kvar.
4. Inventera hur mycket som finns kvar av innamätet, last, utrustning och ångmaskiner.

Arbetets utförande

Besiktningen utfördes från den ombyggda fiskebåten "Dyning". Arbetet omfattade ekolodning, dykande besiktning samt undervattensfotografering. Sammanlagda tidsåtgången var fyra arbetsdagar varav två resdagar. Totala dyktiden uppgick till 5 timmar och 30 min.

Sikten i vattnet var trots senhöst och strålade sol mycket dålig, ca 0,4 meter. Detta medförde att fotograferingen inte gav något resultat och att undervattensinventeringen var ytterst tidskrävande.

Ekolodning:

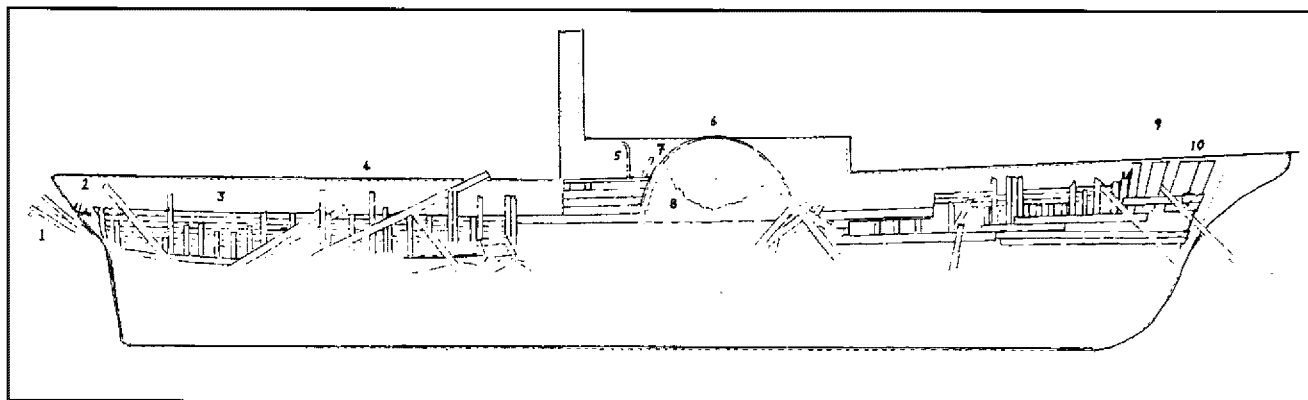
Vraket lokaliserades med ekolod (Furuno FE-4300). Djupet i SSHM vrakrapport uppges vara 16 meter men detta är dock inte fallet. Djupet fastställdes genom ekolodning och handlodning till 12,5 på södra sidan av vraket och till 13,5 meter på norra sidan.

Tre olika ekolodsbilder av vraket framställdes genom att köra två gånger längsskepps och en gång tvärs över vraket (se fig. 1,2,3, kurs 120, 290 och 20).

Fartygets sidor sticker upp cirka tre meter ovan botten. Midskepps förefaller delar av skeppet resa sig cirka 4 meter ovan botten.

Dyk 1 :

Dyket inriktades på att försöka få ett allmänt intryck av vraket. Efter att ha lokaliserat var vi befann oss på skeppet arbetade vi oss fram längs styrbordsida. I den mycket dåliga sikten måste man röra sig långsamt och försiktigt. Det mesta av konstruktionen föreföll mycket ömtålig och klumpiga rörelser skulle lätt kunna orsaka att brädor, plankor etc rasar. Skeppet är i



den konditionen att en oförsiktig dykare kan åstakomma en hel del skada bara genom att avväga sig dåligt. Efter 45 minuter nådde vi fören och avbröt dyket.

Dyk 2,3,4 :

På grund av den dåliga sikten och skeppets kasartade och mycket sköra inre insåg vi att det skulle vara en omöjlig uppgift att inventera hela skeppet under två dagar.

Vi beslöt istället att försöka utföra en sidvy över styrbordsida och också visuellt besiktiga babordsidan. Arbetet inriktades därför på detta (fig 4).

Teckningen är inte gjord i exakt skala. Dess målsättning är att demonstrera hur pass skrovhelt vraket är och hur mycket som fallit bort. Undervattensteckningen har sedan renrätats på en bakgrund som rekonstruerats utifrån dels den pennteckning som finns av skeppet från 1800-talet dels också från teckningen av Eric Nordevall (SSHM).

Observationer:

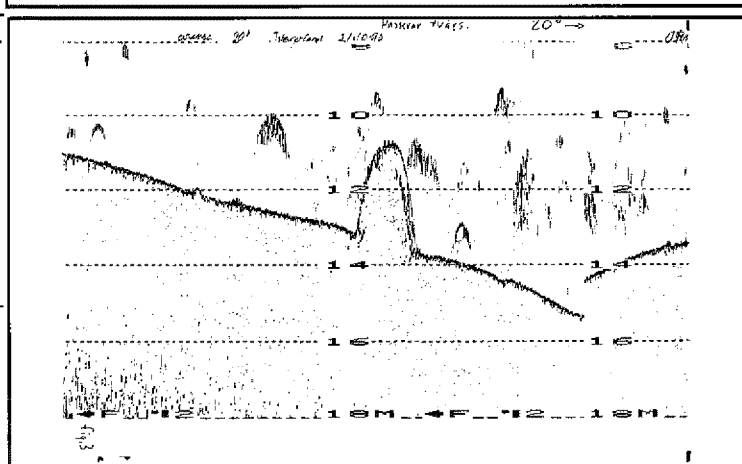
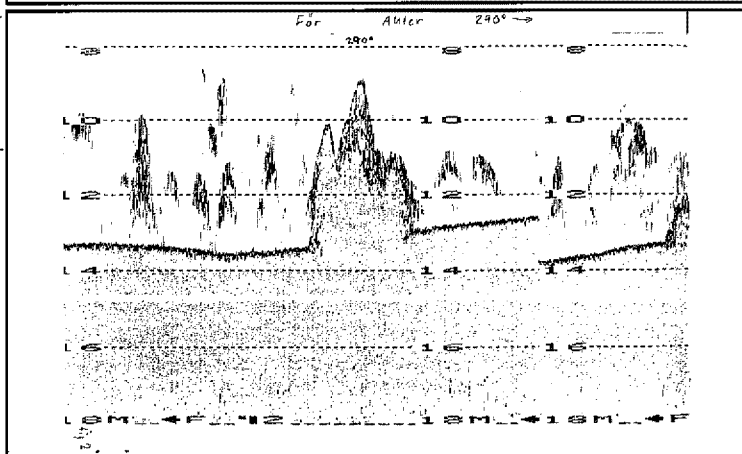
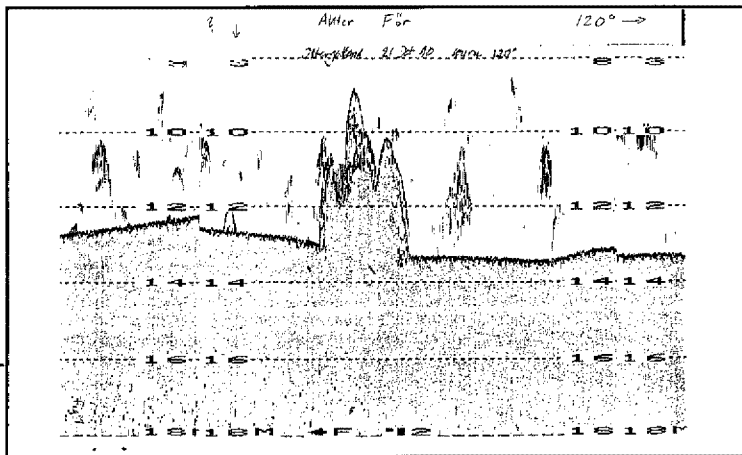
Allmänna

Vraket efter hjulångaren "Östergöthland" står fortfarande till största delen skrovhelt på botten med fören åt sydost. Skrovet är byggt av träspant med bordläggningsplankor och innergarnering.

Trät är bra bevarat. Men det verkar som de flesta förbanden, bultar, spikar osv, har varit av järn. Dessa har idag mer eller mindre helt rostade bort. Vilket medfört att de översta delarna av skrovet har rasat ned eller är mycket lösa. Det är möjligt att skeppets nedre del är något bättre bevarat men man måste nog anta att hela skrovet är mycket vekt och skört.

Akterpartiet

Aktern har till en stor del kollapsat och en mängd lösa timmer gör intrycket relativt fövirrat. Men häckspanten (nr.1 på teckningen) står fortfarande på plats, om än något ut-



fallna. Fyrkantiga ramar till fönster, panel samt diverse bygnadsdelar tillhörande akterkonstruktionen och häckpartiet (nr.2) ligger spridda runt omkring dem.

Styrbordsida

De övre bordläggningsstråken har fallit bort så att spanten är synliga (nr.3). Många av dessa spant står också mycket löst. På toppen av de upplängorna som sticker upp högst finns en tapp (4). Troligtvis passade de in i urtag för ett räcke längs relingen eller så höll de kanske fast övre fönsterbrädan till de fönster som satt mellan spanten.

Några av de lösa skeppstimren som ligger längs med skeppsidan har ritats in på teckningen men självklart ligger det åtskilligt mer på botten.

Däcket

Akter om paddelhjulet på styrbords sida finns en kvarvarande böjd "stötta" som måste tillhört någon slags däckkonstruktion, däckhus eller liknande (5). På detta ställe är bordläggningen också bevarad upp till sin ursprungliga höjd (precis akter om platsen för paddelhjulet).

Mellan relingskanten och första bordläggningsplankan är det ett mellanrum. Detta kan bero på att en plankor har fallit bort.

På teckningen av Erik Nordevall (SSHM) ser det dock ut som om samma plankor också saknas så detta kanske var orginalutseendet.

Framför platsen för paddelhjulet på babordsida finns ett runt urtag

som bör vara en toalett.

Hur mycket som finns kvar av ångmaskinerna etc gick tyvärr inte att utröna vid detta tillfälle.

Skovelhjulen

Skovelhjulen saknas. Det som finns kvar på styrbordsida är en rund balk (6), och några plankor (7) som utgjorde hjulets överbyggnad. På utsidan av denna överbyggnad satt ett skydd av järnplåt (8). Bitar av denna plåt finns kvar. Det förefaller dock som om hjulhuset är bättre bevarat på den ej dokumenterade babordsidan. Det är troligt att delar från skovelhjulen ligger nedrasade vid sidan av vraket.

Det förefaller dock som om hjulhuset är bättre bevarat på den ej dokumenterade babordsidan. Det är troligt att delar från skovelhjulen ligger nedrasade vid sidan av vraket.

Förpartiet

Spanten vid fören (9) är betydligt kraftigare än de övriga. Detta för att stödjande kranbalk och ankarklyset. Ankarklyset är placerad mellan de två förliggaste spanten (10). Hålet är blockerat av en korridorad järnklump som troligtvis är rester av kedja till ankaret.

Förstaven och galjonen har fallit ur helt och hållet och lämnar ett mel-

lanrum längs fram. Om detta inte är resultat av bärgning så bör förstäv och galjon ligga på botten framför vraket.

Slutsats

Det är helt klart att vid en jämförelse med "Eric Nordevall" är "Östergöthland" betydligt sämre bevarad. Vad detta vrak erbjuder i förhållande till systemskeppet i Vättern är möjligheten att studera konstruktionens "inre". Förutom att detta självklart kan vara intressant rent byggnadstekniskt så bör sådan information vara viktig vid beräkningar av hållfastheten hos "Eric Nordevalls" skrov.

Man bör genom att studera "Östergöthland" kunna lära sig mer om dessa fartygs svaga punkter inför ett eventuellt kommande bärgningsprojekt i Vättern.

"Östergöthland" kan också vara mycket intressant att studera närmare med tanke på sin last och utrustning. På detta sätt borde vraket i Slätbaken kunna utgöra ett intressant komplement till den relativt sparsamt lastade "Eric Nordevall".

Hur mycket som finns kvar av vrakets ursprungliga last och utrustning är efter denna besiktning svårt att avgöra. För att fastställa detta krävs ytterligare marinarkeologiska undersökningar.

(Fotnot: Denna rapport är utförd på uppdrag av Statens Sjöhistoriska Museum).

Referenser:

Cederlund, Carl Olof "The Eric Nordvall -an early swedish

paddle steamer" (i: Theoretical approaches to artefacts, settlement and society. BAR int.s 366 1987).

Svenskt Marinarkeologiskt Register (SSHM).

Vrakrapport 723:2 samt 2 artiklar av Bertil Lundblad ("Fiolbåt påträffad i Slätbaken", Norrköpings tidningar 27 sept 1974 och "Fiolbåt återfunnen", Longitud nr.10 1975).

Statens Sjöhistoriska Museum. Teckning av "Eric Nordevall" utförd av Bo Zachrisson 1989.

Blyertsteckning av "Östergöthland" av Pehr Wilhelm Cedergrén (1823-96).