

mt

marinarkeologisk tidskrift

4/2006

Sidan 19

Reportage: Sportdykaren som blev arkeolog

MAS-konferens 2007
10-11 mars i Mariehamn
på Åland.
Läs mer på sid. 23



mt

marinarkeologisk tidskrift

Nummer 4/2006

Årgång 29

ISSN 1100-9632

Produktion Non Commercial

Repro Pastellrepro

Tryck Gracia Repro, Stockholm 2007

Omslag

Bild: Mynt från Birka, Up, grav 526

Foto:

© Christer Åhlin/Statens historiska museum

Upphovsrätt

Redaktionellt material © Marinarkeologiska sällskapet

Artiklar © Respektive författare

Foto © Respektive fotograf

Illustrationer © Respektive tecknare

Prenumeration

Marinarkeologisk tidskrift erhålles genom medlemskap i Marinarkeologiska sällskapet (se tidskriftens baksida)

Ansvarig utgivare och webmaster

Lennarth Högberg

Räbbmogatan 42

865 32 Alnö

0703-19 34 31 mobil

dykfoto@telia.com

Redaktionen

Martin Prieto Beaulieu

Teknisk redaktör

Vårgårdavägen 9

125 51 Älvsjö

0702-13 20 55 mobil

martin@beaulieu.se

Mirja Arnshav

Vetenskaplig redaktör

Plöjarv. 13

137 40 Västerhaninge

08-650 13 92 hem

mirja.arnshav@maritima.se

Linda Linnskog Rudh

Vetenskaplig redaktör

Mälärhöjdsvägen 44

129 40 Hägersten

0707-46 70 47 mobil

Sven Berglöf

Korrektur

John Ericssonsgatan 5, 4 tr

112 22 Stockholm

08-652 25 32 hem / 0708-57 92 79 mobil

Hemsida

www.marinarkeologi.net

Innehåll

3 Ledare

4 Tidig trängling i Vänerområdet?

6 Skrovmål, del 1 av 2

10 Nyhamn – innerhamn till Älvsnabben på 1600-talet

12 MAS-projekt Baggenstaket

16 Estland – hamnplatser längs Ösels kust

18 Böcker - recension "Rysshärjningarna"

19 Medlemsreportage: Erik Enström

22 Notiser

23 Föreningsidan

Marinarkeologisk tidskrift

Tidskriften är Marinarkeologiska sällskapets forum och ges ut med fyra nummer per år sedan starten 1978. Redaktionen består av medlemmar ur Marinarkeologiska sällskapet.

Tidskriftens karaktär är en kombination av populärvetenskapligt magasin och facktidsskrift. Innehållet skrivs såväl av sällskapets medlemmar som av externa författare.

Syftet med Marinarkeologisk tidskrift är att spegla vad som händer runt om i landet inom den maritima inriktade arkeologin och historieforskningen samt inom arkeologin under vatten.

Tidskriften ingår i medlemsavgiften för Marinarkeologiska sällskapet, men finns även på Sveriges större universitetsbibliotek och ett flertal arkeologiska och marinarkeologiska institutioner och museer. Dessutom finns ett urval av artiklarna ur tidskriften tillgängliga på Marinarkeologiska sällskapets hemsida: www.marinarkeologi.net

Utgivningsplan för 2007

Nummer	Manusstopp	Utgivning
mt 1/2007	februari	mars
mt 2/2007	maj	juni
mt 3/2007	augusti	september
mt 4/2007	november	december

Annonser och medlemserbjudanden

Kontakta Martin Prieto Beaulieu, martin@beaulieu.se / 0702-13 20 55

Skriv i Marinarkeologisk tidskrift

Har du något du vill publicera i Marinarkeologisk tidskrift? En artikel, en recension, ett debattinlägg eller något annat? Vi tar gärna emot nytt material. För att underlätta för skribenter och våra redaktörer har vi sammanställt följande instruktioner:

Text Lämnas på diskett, cd eller per e-post till någon av de vetenskapliga redaktörerna. Skriv helst artikeln i Word för pc.

Bild Levereras högupplöst i jpg-format som separata filer på cd eller via e-post. OBS! Ej monterade i dokumentet. Foton, teckningar, kartor och planer med 300 dpi upplösning.

Referenser Citat eller källhänvisning anges efter den aktuella mening eller stycket: (efternamn, år:sidan). Hänvisade verk sammanställs i slutet av artikeln:

Böcker: Efternamn, Förnamnsinitial. Tryckår. Bokens namn. Förlagsort.

Artiklar i böcker: Efternamn, Förnamnsinitial. Tryckår. Artikelns namn. Bokens namn. Förlagsort.

Tidskrifter: Efternamn, Förnamnsinitial. Tryckår. Artikelns namn. Tidskriftens namn och nummer.

En artikel per nummer läggs ut på www.marinarkeologi.net. Meddela oss när du lämnar manuset om du inte vill bli publicerad på hemsidan.

Ledare

Marinarkeologisk tidskrift är världsbäst!



Ja, jag vet att det låter tjatigt för jag har sagt det förut och jag säger det igen: Ni läser just nu världens bästa tidskrift fokuserad på marinarkeologi. Jovisst, även en hel del maritim historia slinker med, för var går egentligen gränsen? Låt oss inte hamna i några bryderier kring detta, för jag skulle tro att de flesta av er, liksom jag, är intresserade av allt som händer på och omkring sjöar och hav i gången tid.

Att påstå att Marinarkeologiska sällskapet producerar världens bästa tidskrift inom gebitet är väl att ta i, tycker ni kanske. Nej, det tycker inte jag och det är en fullständig sanning tills någon bevisar motsatsen. Hur kan det då komma sig att en sådan liten förening med

något hundratal medlemmar kan åstadkomma denna bedrift? Ända sedan sällskapets tillkomst har viljan varit att skriva om ämnet och distribuera till medlemmarna. På den tiden var det skrivmaskin och Tip-Ex som gällde. Stencileringsmaskin och häftklammer igenom A4-sidorna. Idag har vi datorer till hjälp och smarta program såm upptäcker om man skrivit något galeit. Dessutom har modern tryckeriteknik gjort det möjligt att producera fyrfärgstryck i mindre upplaga till en rimlig kostnad.

Trots detta gör sig inte tidningen av sig själv. Det handlar naturligtvis som vanligt om pengar. Men det allra viktigaste är naturligtvis att ha viljan och kunskapen och att ha engagerade medarbetare kring sig. De jag pratar om är förstås de förtroendevalda i styrelsen och i redaktionsstaben. Jag har framfört min uppskattning direkt till dem flertalet gånger, men jag har här chansen att som ordförande få säga tack lite mer offentligt.

Som ni säkert märkt har tidskriften genomgått en förändring i de senaste numren. Lite mer tyngd på bilder och helst i färg. Det ger så mycket mer för dig som vill skriva en artikel och naturligtvis mer för dig som vill läsa den. Innehållsmässigt ska MT kunna rymma allt från rent vetenskapliga artiklar till saker på gräsrotsnivå med ett underhållningsvärde för läsaren. Vi försöker bevaka allt som händer inom Sverige, men även artiklar från våra grannländer är av intresse. Då och då kanske något alster från fjärran land slinker med. Artikeln om Georgien i förra numret är ett exempel på detta.

Ska vi nöja oss med detta då? Nej, förbättringsarbetet fortskrider. Efter nyår väntar eventuellt en ny layout och jag vet att redaktionen har många bra idéer på gång. Jag hoppas ni tycker om vad ni ser – och var, liksom jag, stolta över er tidskrift. Den är världsbäst!

Lennarth Högberg
Ordförande

Notiser

50 år med Vasa och nya fynd

När Anders Franzéns lod, efter flera års letande, högg tag i Vasas skrov rycktes hon ur en mer än trehundraårig sömn. Uppvaknandet skedde den 25 augusti 1956. Mycket har hänt sedan dess. Från att vara ett bortglömt vrak på botten av Stockholms ström är hon idag Skandinavien mest besökta museum. Hennes fascinerande historia sprids världen över. Vasamuseet är ett av Sveriges starkaste och mest kända varumärken internationellt. Totalt har mer än 25 miljoner människor besökt Vasa sedan den första museibygnaden förankrades på Galärvarvet 1961.

Vid Statens maritima museers undersökningar i den så kallade Kastellholmsgropen, platsen där Vasa låg i ett och ett halvt år innan det slutgiltiga lyftet år 1961, påträffades inte bara lämningar efter själva bärgningsarbetet. Utanför gropens västra sida påträffades flera konstruktionsdetaljer som med största sannolikhet härrör från Vasa. Ett av föremålen som påträffades, och som också har bärgats, var en märsstötta i ek som suttit i märsen på en av Vasas master. Ytterliggare en konstruktionsdetalj som påträffats på botten har identifierats som en relingsstötta med klinkhak som suttit högt upp i fartyget. Utöver dessa fynd påträffades ett antal långa och breda ekplankor som stack upp ur den mjuka botten. Förmodligen har dessa föremål fallit av fartyget under det omfattande arbetet med att rensa Vasas övre däck från sprängsten, slam och lera. Fynden i Kastellholmsgropen ses som ett välkommet tillskott i arbetet med att bevara Vasa.

Källa: SMM



Ett av de fartygstimmer från regalskeppet Vasa som påträffades i Stockholms ström tidigare i år.

Läs fler notiser på sid 22

Tidig träsnagling i Vänerområdet?

TEXT: STAFFAN VON ARBIN

I *Marinarkeologisk tidskrift* nummer 3 från 2004 redogör Peter Skanse för några träsnaglade bordfragment som han i mitten av 1980-talet dokumenterade i samband med etnologiska fältarbeten på Kålland i södra Vänern. Båtdelarna i fråga hade fått en sekundär användning som panelbrädor i en sjöbod. Skanse avslutar sin artikel med ett upprop och en uppmaning till en mer systematiskt upplagd undersökning av träsnaglingstekniken i Vänerområdet. I avvaktan på att en sådan undersökning ska komma till stånd skulle jag vilja lämna några kompletterande upplysningar – dels vad gäller den geografiska spridningen av förekomsten i Vänerregionen, dels med avseende på dess möjliga ålder och ursprung.

Genom den undervattensarkeologiska inventering som sedan slutet av 1990-talet bedrivs vid Vänermuseet i Lidköping är idag ett femtiotal lämningar efter träsnaglade fartyg registrerade i Vänern med tillrinningsområde. Dessvärre är ännu endast en mycket liten del av dessa fynd daterade. Enligt den ansvarige för inventeringen, Roland Peterson, rör det sig huvudsakligen om lämningar efter fartyg med en längd överstigande tio meter. Relativt ofta påträffas också träsnaglade bordfragment som lösfynd. De flesta av de idag kända fartygsfynden är belägna i den södra delen av Vänerbassängen, vilket är naturligt eftersom det är här som tyngdpunkten i museets inventeringsarbete hittills har legat (Peterson, muntlig uppgift).

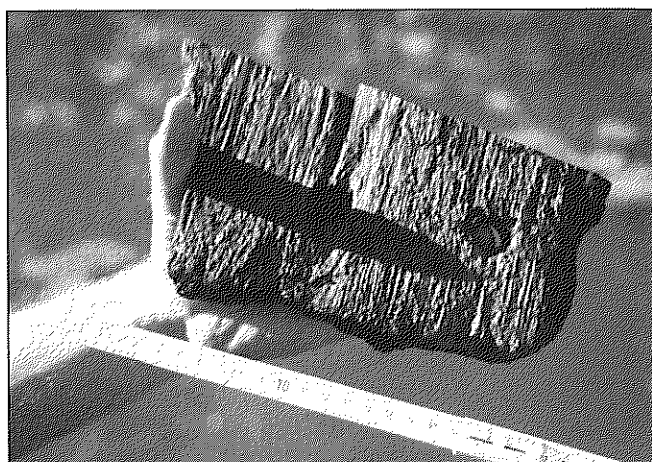
Fynden av träsnaglade fartyg i södra Vänern

Bland de många fynden av träsnaglade fartyg i södra Vänern finns ett vrak med ålderdomligt utseende, beläget vid det fruktade grundet Fördärvesskäret i Ekens skärgård, norr om Kållandsö. Fartygslämningen är omkring tolv meter lång och till synes helt i ek. En intressant detalj är att fartygets mast varit nedfälld i ett särskilt spår i ett av spanten (Peterson 2004 samt muntligen). Kombinationen träsnaglad bordläggning och mastspant brukar annars vanligen förknippas med det slaviska området i södra Östersjön, särskilt under tidig medeltid. Det skulle inte minst mot denna bakgrund vara mycket intressant med en datering av lämningen.

I den inre delen av samma skärgård har ytterligare tre lämningar efter träsnaglade fartyg lokaliserats inom ett relativt begränsat vattenavsnitt. Längre norrut, vid Lurö, finns ett vrak av cirka 18 meters längd som har tolkats som lämningen efter en blockskuta – Vänerns speciella timmerförare. Med ledning av det bevarade mastmyntet har tidpunkten för fartygets byggnation kunnat fastställas till 1840-talet (Peterson, muntligen). Blockskutorna kännetecknades som bekant av att de var klinkbyggda, flatbottnade och vanligtvis också helt odäckade. Beroende på storlek var de försedda med mellan en och fyra master. Ursprungligen var de helt råriggade, men under loppet av 1800-talet blev också andra typer av riggar

vanliga. Blockskutornas huvudsakliga arbetsuppgift var att transportera timmerstockar ("blockar") från Värmlandsskogarna (Westerdahl 2004:120ff).

Träsnaglade båtdelar har bland annat också påträffats i vattnet utanför den medeltida Aranäsborgen i Årnäs, Götene kommun. Borgen, som under senare år varit föremål för förnyat arkeologiskt intresse genom det så kallade Aranäsprojektet, är säkert välbekant för den som läst Jan Guillous *Arn-trilogi*. Bland fynden märks bland annat ett kraftigt eroderat stycke av en T-formad köl med kvarsittande träsnaglar, härrörande från en mindre båt. Även om fyndkontexten inte motsäger en datering samtida med verksamheten vid borgen kan köldelen också tänkas vara av avsevärt yngre datum. I området har försiggått en omfattande maritim aktivitet under 1800- och början av 1900-talet, i form av bl.a. glasbruks-, hamn- och varvsverksamhet (von Arbin 1999).



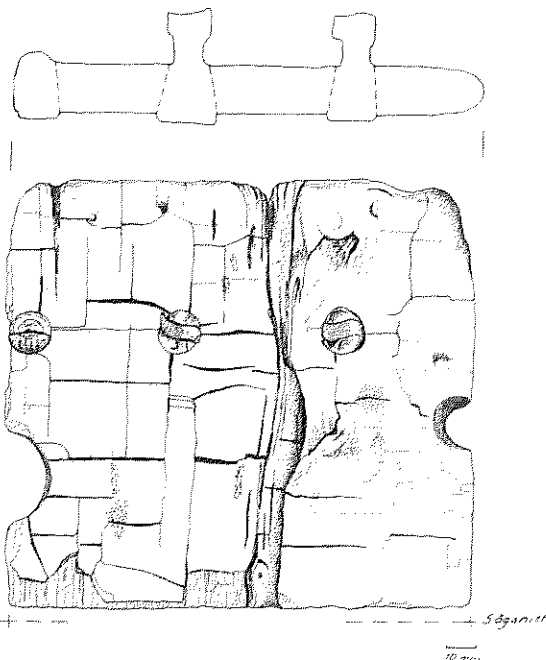
Dendrokronologiskt prov av bordhals från vraket i Lillälven, Värmland, osäkert daterat till 1240-talet. Foto: Staffan von Arbin.

Värmlandsvrak

Att träsnagling är ett konstruktionsdrag som inte bara är knutet till den södra Vänerstranden framgår av de träsnaglade fartygslämningar som på senare år har dokumenterats av Vänermuseet på flera håll i Värmland. Två av dessa lämningar – Lakholmenvraket och vraket vid Stora Märö, båda belägna i Kristinehamns kommun – har jag tidigare beskrivit i en artikel i Värmlands arkeologiska sällskaps tidskrift *Skärvan* nummer 1, 2004. Jag kommer därför att endast mycket kortfattat redovisa dessa fynd här. Den som önskar en mer detaljerad redogörelse hänvisas i stället till nämnda artikel eller till den besiktningsrapport som jag författat för Vänermuseets räkning (von Arbin 1998).

Lakholmenvraket bör ursprungligen ha haft en längd av 20–25 meter och en bredd på minst sju. Skrovet är markant flatbottnat. Möjligen har vi även här att göra med en av Vänerns omtalade blockskutor. Vraket uppvisar en ovanlig teknisk lösning: klinkbordläggningen är omväxlande hopfogad med järn- respektive träsnaglar enligt principen varannan järn – varannan trä. Förbindningarna sitter dessutom förskjutna i

förhållande till varandra i respektive bordstråk, vilket innebär att "varannan"-principen även gäller i vertikalled (se figur). Den konsekvent genomförda placeringen av naglarna talar för att sammanfogningstekniken är ursprunglig och inte ett resultat av en senare förbyggnad eller liknande. Vraket är preliminärt daterat genom dendrokronologi (två prov) till mitten eller senare delen av 1700-talet (von Arbin 1998:6f, 2004:6f). Fartygslämningen vid Stora Märö är endast fragmentariskt bevarad. Med ledning av lasten, som består av murtegel, och en preliminär dendrokronologisk datering av ett bord kan dock fartyget ges en sannolik datering till 1800-talets första hälft.



Dendrokronologiskt prov (odaterat) av bordhals från vraket vid Stora Märö i Kristinehamns kommun. Teckning: Anette Olsson.

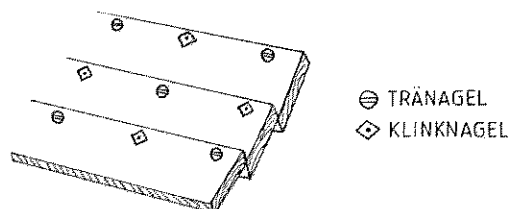
Dimensioner på bord och intimmer talar för att det rör sig om ett mindre fartyg – kanske en slup eller en jakt. I samband med Vänermuseets besiktning våren 1998 dokumenterades två skrovsektioner, av vilka den största mätte cirka 7 x 1 meter. En intressant iakttagelse är att tränaglarna i de båda sektionerna inte har samma dimensioner. Såvida det inte rör sig om två olika vrak på samma plats, vilket är mindre troligt, kan skillnaden i nageldimensioner sannolikt förklaras med att man vid något tillfälle bytt ut delar av bordläggningen (von Arbin 1998:8f, 2004:7f).

Tränagling redan under medeltiden?

I Lillälven, som är ett biflöde till Byälven – också det i Värmland – finns ett annat spännande fartygsfynd med tränaglad bordläggning. Fartygslämningen, som till största delen ligger inbäddad i strandbrinken, påträffades i samband med ledningschaktningar 1996. Tyvärr fick antikvarisk personal inte möjlighet att dokumentera lämningen vid detta tillfälle. Enligt uppgift från den ansvarige entreprenören rör det sig om ett vrak av 12–15 meters längd och 4–5 meters bredd. Ett dendroprov som togs vid en besiktning 1998 har givit en osäker datering till år 1243 (se von Arbin 1999:85; Peterson 2004:10).

Eftersom provet saknade savved är det oklart hur många årsringar som försvunnit vid bearbetningen av bordet. Om dateringen är korrekt borde dock virkets fällningsår under alla

omständigheter hamna i medeltid. Med tanke på fyndsammanhanget skulle en sådan datering emellertid knappast förvåna. Alldeles i närheten av fyndplatsen ligger den medeltida Gillberga kyrka, och vid Lillälvens utlopp i Byälven har en pålkonstruktion dokumenterats, vilken daterats till omkring år 1360 med hjälp av dendrokronologi (Peterson 2004:10f). Överhuvudtaget är den kulturhistoriska miljön i området intressant, med bland annat flera stora gravhögar från yngre järnålder, ytterligare fartygslämningar och pålkonstruktioner i vattnet (odaterade) samt skriftliga belägg för medeltida kvarndrift längre uppströms.



Principskiss som visar sammanfogningstekniken i Lakholmenvrakets bordläggning. Teckning: Anette Olsson.

Det har ibland hävdats att tränaglingstekniken i Väneren skulle vara en relativt sen företeelse som vunnit insteg i sjön först i och med öppnandet av Trollhätte kanal år 1800. Redan med det förmodade 1700-talsvraket vid Lakholmen har man anledning att misstänka att denna teori inte håller streck. Med den nyupptäckta fartygslämningen vid Gillberga kan den kanske punkteras en gång för alla. Mycket tyder alltså på att det i stället är fråga om en inhemsk tradition av hög ålder. Absolut visshet i frågan kan naturligtvis endast fås genom fortsatt systematisk inventering, dokumentation och datering av Vänerens vrak. □

Referenser

Muntlig uppgift

Roland Peterson, Vänermuseet.

Litteratur

von Arbin, S. 1998. *Skeppsvrak i Kristinehamns kommun. Ölme och Visnums socknar, Värmland. Vänermuseet. Lidköping.*

von Arbin, S. 1999. *Inventering av strandnära lämningar. I: Aransborgens. Arkeologisk undersökning 1999. Red. L. Lundqvist & M. Stibéus. Göteborg.*

von Arbin, S. 2004. *Tre skeppsvrak i Kristinehamns kommun. I: Skärvan nr 1.*

Peterson, R. 2004. *Vänermuseets marinarkeologi. I: Skärvan nr 1.*

Skanse, P. 2004. *Tränagling i södra Vänerområdet – fynden av intressanta bordläggningsfynd. I: Marinarkeologisk tidskrift nr 3.*

Westerdahl, C. 2004. *Väneren. Landskap – människa – skepp. Om en maritim inlandskultur vid Väneren. Båtdokgruppen. Skärhamn.*

Staffan von Arbin är arkeolog och A-certifierad dykare. Sedan 2001 är han verksam vid Bohusläns museum, där han huvudsakligen arbetar med arkeologi och kulturmiljövård under vatten och i skärgårdslandskapet. Mellan åren 2000 och 2004 var han vetenskaplig redaktör för Marinarkeologisk tidskrift.



Skrovmål, del 1 av 2

TEXT: ULRICA SÖDERLIND

Formgivare: Michael Neiss

Detta är den första artikeln av två, i vilka Ulrica Söderlind skriver om kosthållning i svenska flottan under 1500–1700-talet.

Skrovmål är namnet på min avhandling som handlar om kosthållning och matlagningen i den svenska flottan från 1500- till 1700-tal. Avhandlingsarbetet har bedrivits vid ekonomisk-historiska institutionen vid Stockholms universitet. Med detta inte sagt att verkets underlag endast består av skriftliga källor. Förhållandet är snarast det omvända; arbetet med avhandlingen har varit tvärvetenskapligt och den bygger på en rad olika källmaterial såsom historiska källor, marinarkeologiska artefakter, muntliga källor, modeller, modern näringsfysiologi och experimentell arkeologi. Den här artikeln handlar om de resultat som jag kom fram till i avhandlingen.

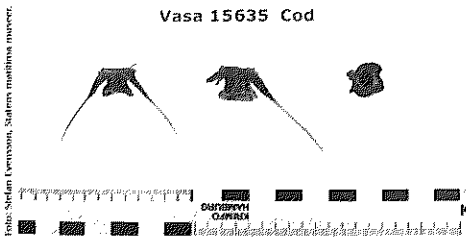
I avhandlingen ställer jag tre övergripande frågor:

1. Hur såg kosthållning, måltidsordning och näringsintag ut på svenska örlogsfartyg under perioden 1500–1800?
 2. Hur tillreddes, förvarades och utspisades mat på svenska örlogsfartyg under perioden 1500–1800?
 3. Hur påverkade proviantering, näringsintag, matens lagring samt dess tillredning besättningarna och deras möjligheter att genomföra de operationer de deltog i?
- De livsmedel som förbrukades i den svenska flottan under den studerade perioden kan delas in i följande kategorier: bröd, kött- och köttprodukter, fisk, mejeriprodukter, cerealier, ärtor,

vegetabilier och dryck. Förbrukningen av dessa livsmedel, med undantag för cerealier, ärtor och vegetabilier, var som högst under 1500-talet för att sedan sjunka under resten av den studerade perioden. Gruppen cerealier, ärtor och vegetabilier ökade istället med 200 procent från 1500-talet till 1700-talet. De viktigaste livsmedelsgrupperna ombord var bröd och dryck. Det är inte enbart förbrukningen som sjönk över tid utan även variationen i livsmedelsartiklar minskade. Fisk är ett bra exempel: Under 1500-talet var mångfalden av fisksorter stor även om de olika sorterna ofta serverades i små mängder, men under 1600-talet reducerades sortimentet och under 1700-talet serverades generellt endast strömming och torrfisk.

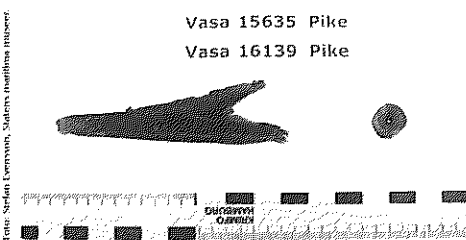
Sjunkande fiskkonsumtion under 1600- och 1700-talet

Den generella nedgången i fiskförbrukningen är något som Heckscher noterade i sina studier av kost på land under 1600-talet. Heckscher hade dock en flytande skala för när detta sker och varför. Han menade att de katolska matreglerna för fastan var djupt rotade. Dessa vanor överlevde reformationen på 1500-talet och förändrade sig radikalt först under 1600-talet. Nedgången i fiskförbrukningen var, menar han, inte förknippad med sänkt levnadsstandard för några större befolkningsgrupper på grund av krigen under 1600-talet (Heckscher 1949: 240, 284).



Ben från torsk funna på Vasa. Torsken kunde i likhet med långan torkas.

I flottan var nedgången i fiskförbrukningen påtaglig under 1660- och 1670-talen vilket är en mer precis tidsperiod än den som Heckscher anger för lantlevnaden. Med tanke på de måltidsordningar jag studerat förefaller det inte som om bruket med köttfria dagar övergavs i samband med reformationen. Utterström konstaterade en nedgång i fiskförbrukningen vid Barnhuset i Stockholm först från 1730-talet. Anledningen till detta uppges vara att den norska fisken var dyr samt att det gick åt mycket smör vid tillredningen av fisken, vilket var kostsamt (Utterström 1978: 146 f.). Detta pekar på att nedgången i fiskförbrukningen inte skedde samtidigt för samtliga grupper på land, och att nedgången inträffade cirka 60–70 år tidigare på sjön än vid Barnhuset. Både Morells och Utterströms studier visar att köttfria dagar inföll vissa år på onsdagar, fredagar och lördagar så sent som på 1680-talet (Morell 1989: 183 f, Utterström 1987: 201-205), vilket var en kvarleva från den katolska tiden (Hildebrand 1903: 841). Bruket av köttlösa dagar på onsdagar och fredagar levde kvar inom flottan så sent som under andra hälften av 1700-talet (Faxe 1782: 120). Intressant i Utterströms resonemang är att han pekade på kostnaden för smöret vid tillagning av fisken som en orsak till nedgången. Tillgången på smör var generellt riklig under 1600-talet, vilket kan ha att göra med att den användes vid tillredning av fisk. Under 1600-talet noterade italienska resenärer i Sverige att det serverades torrfisk i stället för bröd (Levander 1934: 13). Det skulle vara förvånande om denna sedvänja inte förekom även ombord. Möjligen kan de rika ransonerna av smör på fartygen under 1600-talet förklaras med att manskapet fick torrfisk som inte var tillagad och använde då smöret på den torra fisken. Detta är något som fortfarande finns kvar på bland annat Island (muntligt med Pétursdóttir, Guðrún, Director, Fisheries Research Institute, University of Iceland).



Gäddben funna i tunnor på Vasa. Gäddan var också en fisk som användes till torkning.

I flottan var nedgången i fiskförbrukningen påtaglig under 1660- och 1670-talen vilket är en mer precis tidsperiod än den som Heckscher anger för lantlevnaden. Med tanke på de måltidsordningar jag studerat förefaller det inte som om bruket med köttfria dagar övergavs i samband med reformationen. Utterström konstaterade en nedgång i fiskförbrukningen vid Barnhuset i Stockholm först från 1730-talet. Anledningen till detta uppges vara att den norska fisken var dyr samt att det gick åt mycket smör vid tillredningen av fisken, vilket var kostsamt (Utterström 1978: 146 f.). Detta pekar på att nedgången i fiskförbrukningen inte skedde samtidigt för samtliga grupper på land, och att nedgången inträffade cirka 60–70 år tidigare på sjön än vid Barnhuset. Både Morells och Utterströms studier visar att köttfria dagar inföll vissa år på onsdagar, fredagar och lördagar så sent som på 1680-talet (Morell 1989: 183 f, Utterström 1987: 201-205), vilket var en kvarleva från den katolska tiden (Hildebrand 1903: 841). Bruket av köttlösa dagar på onsdagar och fredagar levde kvar inom flottan så sent som under andra hälften av 1700-talet (Faxe 1782: 120). Intressant i Utterströms resonemang är att han pekade på kostnaden för smöret vid tillagning av fisken som en orsak till nedgången. Tillgången på smör var generellt riklig under 1600-talet, vilket kan ha att göra med att den användes vid tillredning av fisk. Under 1600-talet noterade italienska resenärer i Sverige att det serverades torrfisk i stället för bröd (Levander 1934: 13). Det skulle vara förvånande om denna sedvänja inte förekom även ombord. Möjligen kan de rika ransonerna av smör på fartygen under 1600-talet förklaras med att manskapet fick torrfisk som inte var tillagad och använde då smöret på den torra fisken. Detta är något som fortfarande finns kvar på bland annat Island (muntligt med Pétursdóttir, Guðrún, Director, Fisheries Research Institute, University of Iceland).

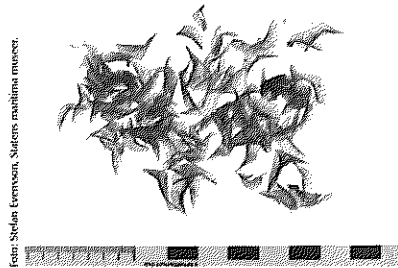
Anledningen till fiskförbrukningens nedgång får sökas även på annat håll än i ett brott mot katolska fasteregeler. En anledning kan vara att amiralitetet ansåg att fisk inte var en bra

kost. Påbudet från amiralitetet till proviantmästaren att leverera mindre mängd fisk kom 1658 vilket stämmer bra med nedgången under 1660- och 1670-talen. Detta betydde dock inte att man utökade köttrationerna särskilt mycket.

Större köttkonsumtion under 1500-talet

Kött och olika köttprodukter följde samma mönster. Det är endast under 1500-talet som det fanns korv, sylta och tungor i kosten. Mest troligt är att dessa artiklar var för befälen. Genom att ransonerna var små kom det inte ombord några större

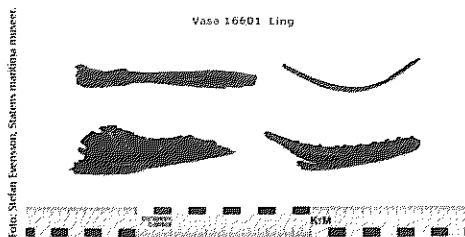
Vasa 19874 Herring



Strömmingsben från Vasa. Strömmingen var den vanligaste fisksorten ombord på örlogsfartygen.

mängder. En produkt som sylta är iögonfallande. Syltan bands ihop av ett geléaktigt ämne som erhöles när muskler och senor kokades. När syltorna var färdiga kan de inte ha förvarats i saltlake eftersom saltet skulle ha löst om dem. De måste ha paketerats i tyg som bundits om hårt och sedan packats ned i mindre lårar. Genom att syltan inte kunde förvaras i saltlake bör den ha förbrukats tidigt under resan. Det förefaller troligt att om produkter som denna var till befälen så fanns det mindre förvaringsutrymmen i till exempel kajutan för dessa livsmedel. Det förefaller inte troligt att dessa produkter stuvades i de allmänna förråden.

Även brödsortimentet sjönk över tid, även om manskapet inte fick ta del av brödsorter som vetekringlor och liknande, som var för befälen under 1500-talet. Befälen under 1600- och 1700-talen fick nöja sig med en eller två sorters bröd. Den låga förbrukningen av cerealier, ärtor och vegetabilier under 1500-talet komparerades med ett högre bröddintag.



Ben från långa funna på Vasa. Av långan gjordes torrfisk, så kallad stock- eller klippfisk.

Överlag skedde en kraftig nedgång i köttförbrukningen; kosten övergick från att ha varit animaliebaserad till att bli baserad på cerealier och ärtor. Förbrukningen på örlogsfartygen följde samma mönster som förbrukningen på land under samma period. Morells revidering av Heckschers resultat visar att både under 1600- och 1700-talen stod den animaliska energins andel för omkring hälften av 1500-talets för livsmedelsförbrukningen på land (Morell 1986: 35). Procentuellt sett är det på sjön större skillnad än så mellan århundradena. I de tre fallstudierna som gjorts i avhandlingen visar resultaten för den animaliska förbrukningen att kött och fisk sjönk till under hälften av 1500-talets värden redan vid mitten av 1600-talet. Läggs mejeriprodukter till var värdet nästan uppe i hälften av 1500-talets siffra för energiintaget från kött och fisk (inga mejeriprodukter). Det fortsatte att sjunka under 1700-talet; inte ens om posterna kött, fisk och mejeriprodukter förs samman nådde intaget av energi upp till hälften av 1500-talets. Tillsammans med mejeriprodukterna nådde dessa grupper inte upp till en fjärdedel av intaget av energi från kött och fisk under 1500-talet.

Köttfria dagar till sjöss

Jag har utgått ifrån att fastedagar eller köttfria dagar till sjöss existerade under 1500-talet eftersom de fanns på land. Ett sådant antagande gör att man under 1500-talet hade tre fastedagar. Det antalet stod kvar under 1600-talet medan det till en början sjönk under 1700-talet. År 1700 fanns det en köttfri dag i veckan; den försvinner för att sedan återinföras i mitten av 1700-talet. När de återinfördes är det till en början två fastedagar men år 1758 hade man fyra stycken, vilka sedan sjunker till två under resten av århundradet. Måltids- och spisordningarna från 1700-talet visar att måltiderna under fastedagarna (under 1700-talet) generellt bestod av cerealier och smör medan de under 1600-talet hade ett inslag av fisk. Även variationen i måltiderna går således från att ha varit relativt omväxlande till att bli mer ensidig, även om man under 1700-talet införde brännvin och tobak i den dagliga förbrukningen. Att förbrukningen förändrades från att ha varit animalieorienterad till att vara baserad på vegetabilier förefaller ha bakomliggande ekonomiska orsaker. Det måste ha blivit billigare för amiralitetet med en kost bestående av vegetabilier än med animalier.



De stora vintunnorna på Kronan i ursprungsläge under utgrävning.

eftersom det behövdes till att tillaga livsmedlen i. Vatten var problematiskt att hålla färskt eftersom det redan vid tappningen kom med insekter och småkryp; vattnet ruttnade fort och blev snabbt otjänligt. Även städerna hade problem med vattenförsörjningen under den studerade perioden och var man tog vattnet till att proviantera upp hela flottor är dunkelt. En möjlighet är att de fartyg som provianterades i Stockholm fick sitt färskvatten från Norrström, medan flottan i Karlskrona använde sig av Lyckebyån. Att lasta ur tomma dryckestunnor, transportera dem till påfyllningsplatsen, fylla dem och forsla dem tillbaka till fartygen och ombord igen var ett mycket

tungt arbete. Under 1700-talet var det dagliga kaloriintaget lågt, den kraft och energi som måste ha gått åt för att hämta och fylla på vatten måste ha gjort männen hungriga.

Det finns inga övriga drycker i provianträskenskaperna, men arkeologiskt material både från Vasa och Kronan visar att man förde med sig både destillerade drycker och vin. Om innehållet i en av flaskorna från Vasa är rom eller arrak är det ett mycket tidigt belägg för drycken i landet. Kronan förde med sig stora tunnor som inte alls stäm-

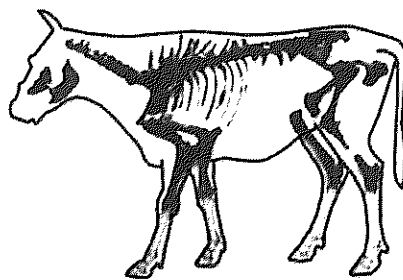


Sprittflaska i glas med tennkork från Kronan.

mer överens med det rådande måttssystemet. De rymmer cirka 240 liter mer än normen. I dessa har det troligast varit vin och därtill kom vinbuteljer och sprit. De sistnämnda var sannolikt avsedda för befälen och inte för manskapet. Under sommaroperationerna år 1628 serverades både varmt vin och öl till sjuka besättningsmän (oaktat kategori). Detta ger indikationer på att de som bestämde ombord inte i alla lägen höll fast vid spisordningarna.

Mejeriprodukter

Av mejeriprodukter fick de ombordvarande ost och smör. Ägg finns mycket sparsamt med i provianträskenskaperna och endast under 1500-talet. Oaktat detta har ägg hittats vid undersökningarna av Kronan. För vilka dessa ägg var ämnade är svårt att säga i dagsläget. Under 1700-talet fanns det hönsäckar eller hönsburar i olika storlekar, som tillhörde det fasta inventariet på örlogsfartygen. Detta indikerar att det fanns levande höns ombord men hur länge man haft det är fortfarande inte klarlagt.



Montage av de delar av nöt som fanns ombord på Vasa. Källa: Sellstedt, Hans, 1964:20.

Nöt var dominerande medan fläsk spelade en liten roll under hela den studerade perioden; här stämmer det skriftliga och det arkeologiska materialet väl överens för 1600-talet. Anledningen till att fläsk förekom i så ringa mängd är

lite förvånande. Tidigare tolkningar har varit att flottan valde nöt framför fläsk på grund av att fläsk har en högre fetthalt än nöt och skulle härskna fortare. Detta ställer jag mig frågande till eftersom både nötköttet och fläsket var hårt nersaltade. Om man ser till materialet av nöt från Vasa visar det sig att alla de märkefulla delarna finns representerade. Detta gör att jag tror att valet av nöt framför fläsk var att de bestämmande ville att manskapet skulle få i sig mærg. Mærg är mycket mättande och vitaminrik. Även får förekom ombord men även det i en ringa mängd.

Färsk fisk finns med i provianträskenskaperna för 1500-talet för vissa fartyg. Det förefaller som att när färsk fisk fångats och serverades drog man in den aktuella fiskransonen och serverade färsk fisk istället. Manskapet fick således inte en större matranson enbart för att det fanns färsk fisk. Även om inte färsk fisk fanns med i räkenskaperna för de övriga århundradena fanns det fiskeredskap ombord på Vasa som pekar på att anskaffning av färsk fisk skedde när tillfälle gavs. Det skulle vara mycket förvånande om manskapet även under 1700-talet inte försökte skaffa färsk fisk när tillfälle gavs.



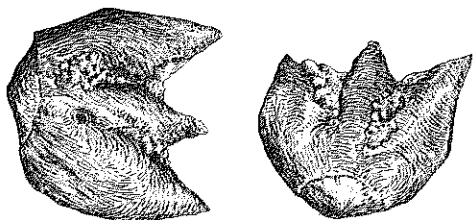
Tennflaskan ombord på Vasa som hade sitt ursprungliga innehåll av alkoholhaltig dryck kvar efter 333 år på havets botten.

Ostron på menyn

Stora mängder ostronskal har påträffats på Kronan utan att de finns i spisordningarna. Dessa är anmärkningsvärda eftersom det är ett mycket känsligt livsmedel. Utöver fisk och

kött förekom även fågel, och i likhet med ägg förekom detta livsmedel endast sparsamt i materialet för 1500-talet. Oaktat detta påträffades fågel i det animalosteologiska materialet från Vasa och som nämnts finns det indikatorer på att man förde levande höns ombord under 1700-talet.

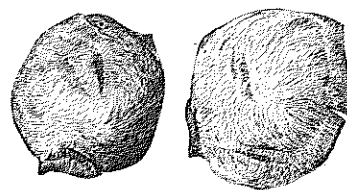
Salt är en artikel som förekom dagligen för manskapet i skiftande mängder, under 1600-talet även i stora mängder. Saltmängdens toppnotering låg på 77 gram per dag under 1600-talet och detta är mycket högt med tanke på att ett rekommenderat dagligt intag idag är på 5-10 gram. Under 1500-talet låg saltförbrukningen på ca 13 gram per man och dag; under 1700-talet finns det inga specifika uppgifter om hur mycket salt som användes. Under 1700-talet delades saltet ut direkt till kocken ombord. Från år 1752 finns det ett förarbete till en spisordning, som inte antogs, och i den finns det uppgift om att en för hög saltförbrukning var skadlig. Vilken mängd som avsågs framkommer inte men om man räknar på den angivna mängden som skulle ingå i spisordningen är den ca 13 gram. Saltförbrukningen under 1500- och 1700-talen låg således närmare de nutida rekommendationerna än förbrukningen under 1600-talet.



Nötter från pors funna i 1600-talets kulturlager i Norrköping. Vasas öl kom från Norrköping. Porsen gav ölet en mer aromatisk smak samtidigt som den fungerade som konserveringsmedel, vilket gjorde att ölet fick längre hållbarhet.

Frågan kvarstår vad allt salt användes till under 1600-talet och om manskapet inte låg på gränsen till att bli förgiftade. Allt detta salt i samband med den salta och torra kosten bör ha torkat ut kroppen, trots den stora mängden öl. Det går dock inte att utesluta möjligheten att människorna under den studerade perioden hade vant sig vid en salt kost. Carlén menar i sin forskning att saltet var mycket omtyckt. Ett exempel på detta är att norrlänningar ville ha så mycket salt i degen att en tydlig saltsmak framträdde i brödet efter gräddning. Saltet hade även en viktig funktion som krydda i maten i en tid då andra kryddor var ovanliga (Carlén 1997: 74). Även ölet under 1600- och 1700-talen i Stockholm var salt på grund av vattenkvaliteten, vilket pekar på att människor var vana vid den salta smaken (Thunaeus 1968: 279 f). Om manskapet var vana vid ett mycket salt bröd så måste flottans bröd varit smaklöst eftersom det bakades utan salt för att det skulle kunna hållas torrt så länge som möjligt. En möjlighet är att manskapet helt enkelt saltade sina skorpor i efterhand med sin saltranson.

Mest troligt gällde detta inte enbart brödet utan även andra livsmedelskategorier. Oaktat detta så undrar jag i alla fall vad man har använt 77 gram salt om dagen till!

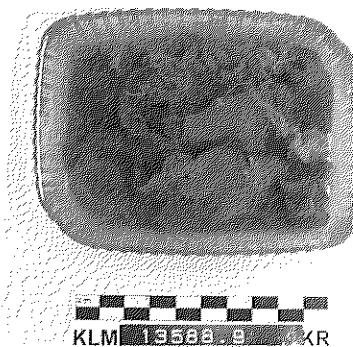


Humlefrukter. Humle förefaller ha kommit till Sverige som ölkrydda under 700-talet men blev vanlig först under medeltiden.

Citrusfrukternas verkan känd

Kryddor, frukt, bär, nötter och svamp är alla artiklar som inte fanns listade i räkenskaper men som trots allt togs ombord, i varje fall på Kronan. Citrusfrukternas egenskaper som stävjare av skörbjugg var kända under tidigt 1620-tal, men de fanns inte med i spisordningarna för örlogsfartygen under den studerade perioden. Manskapet på fregatterna med destination Medelhavet kunde köpa citrus och andra gröna skörbjuggsörter när de kom till främmande hamnar. Jag finner det märkligt att amiralitetet inte fattade ett beslut om att låta citrus ingå i

den dagliga kosten, när kännedom om deras egenskaper fanns, samtidigt som det förefaller att dessa frukter inte var speciellt dyra i inköp. Även frukt som äpplen skulle ha haft god effekt. Lärprocessen förefaller i detta fall ha varit mycket långsam.



Citrusfynden från Kronan.

I nästkommande del av denna artikel kommer jag att berätta mer om bland annat byssornas utseende och läge i fartygen och hur dessa har förändrats över tid. □

Ulrica Söderlind är fil.lic i ekonomisk-historia vid Stockholms universitet. I oktober 2006 disputerar hon på sin tvärvetenskapliga doktorsavhandling "Skrovsmål: kosthållning och matlagning i den svenska flottan, från 1500-tal till 1700-tal". Ulricas arbeten är tvärvetenskapliga och hon använder både marinarknologiska artefakter och historiska källor i sin forskning.



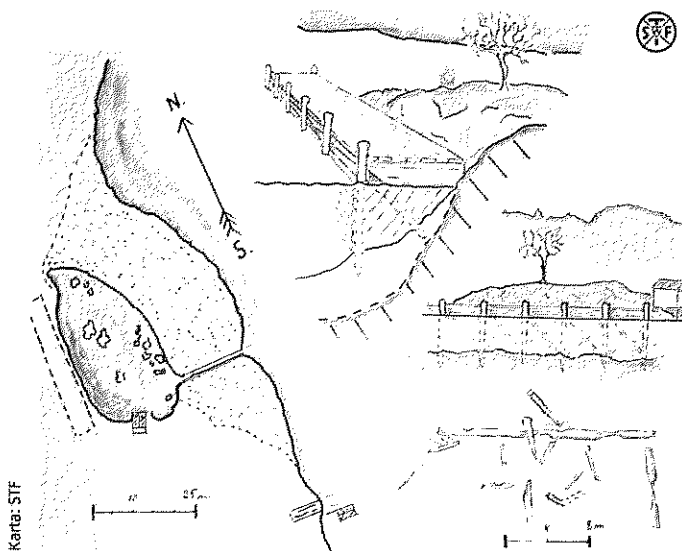
MEDELÄNSKER BLODDANDE

Vad åt och drack örlogsfartygens befäl och manskap på 1500-, 1600- och 1700-talet? Läs Ulrica Söderlinds *Skrovsmål – kosthållning och matlagning i den svenska flottan från 1500-tal till 1700-tal*. Som prenumerant på *Marinarkeologisk tidskrift* blir den din för endast 200,- (rek. ca-pris 310,-)

Faxa denna kupong till Carlsson Bokförlag, 08-796 84 57, eller maila, martin.selgren@carlssonbokforlag.se.

Namn _____
 Adress _____
 Postort _____

ISBN 91 7331 002 6. Porto tillk., ca 40,- per ex. Samt. priser inkl. moms. Specialpriset gäller t.o.m. 31/4 2007. www.carlssonbokforlag.se



I Turistföreningens årsbok finns en teckning som visar resultatet av grodmännens undersökningar 1957. Dels är det en kartskiss över Kranholmen med bråbänken markerad och en smal förbindelse med själva Skeppsholmen. Vidare finns det en skiss som visar de funna stockarnas läge på sjöbotten samt ett försök till rekonstruktion av bråbänkens utseende. En bråbänk är en slags brygga där skepp kunde krängas på sidan så att man kom åt att tjära och reparera båtbottnen.

Älvsnabben/Nyhamn. Intresset för Nyhamn och dess anläggningar försvann dock helt i början av 1700-talet, då Sveriges örlogsflotta koncentrerades till Karlskrona, vilket bland annat utnyttjades av ryssarna somrarna 1719 och 1720. Även under Gustaf III:s ryska krig och under Finska kriget 1808–1809 tvingades flottan att repliera på Karlskrona, som dock låg alltför långt bort från de nya krigsskådeplatserna.

Musköbasen avvecklas

Stig H:son Ericsson berättar vidare i sin artikel att ett antal utredningar sedan gjordes under 1800-talet och första hälften av 1900-talet. Den senaste, som gjordes efter andra världskriget, visade att flottan behövde två baser – en i Blekinge och en i Stockholms skärgård. 1951 fattade så riksdagen beslut om att flytta delar av flottan till Muskö-Bergaområdet och bygga Musköbasen. Idag, 50 år senare, är världsläget ett annat. Att ha en stor flottbas i Stockholms södra skärgård är inte längre strategiskt intressant, utan Musköbasen håller på att avvecklas och flottans enheter koncentreras återigen till Karlskrona.

Men Stockholms södra skärgård är fortfarande höginträsant ur hamnsynpunkt. Idag finns det långt framskridna planer på att etablera en storhamn (som fullt uppbyggd skulle bli den största på denna sida av Östersjön) i Norvik⁴⁾, det vill säga i ytterhamnen till Nyhamn. Därmed har 1600-talshamnen Nyhamn fortfarande stort intresse ur marinarkelogisk synvinkel. Innan man börjar anlägga Norvik borde nämligen en marinarkelogisk undersökning göras. Det är mycket möjligt att det på botten finns rester av den hamn som låg där på 1600-talet! □



"Ösmo landet" står det längst upp till vänster på kartan från 1638 och alldeles under gården "Lundh" står det "Inner Nyhamn" (upp och ner). Till höger om de tre små holmarna finns bråbänken utmärkt. Som synes har flera av 1600-talets öar vuxit ihop genom landhöjningen.

Noter

- 1) Enligt lokal tradition ska Gustaf II Adolf ha ätit sin sista middag på Lunds gård vid midsommartid 1630 innan han begav sig ut till flottan, som låg vid Älvsnabben, för att avsegla till Tyskland.
- 2) Anders Bureus utnämndes våren 1628 till generalmatematiker och lantmäteriväsendets förste chef. I hans tjänsteuppdrag ingick det bland annat att rita av och mäta alla hamnar, inlopp och djup samt utförligt beskriva deras beskaffenhet.
- 3) En brobänk är en slags brygga där skepp kunde krängas på sidan så att botten kunde tjäras och repareras.
- 4) Namnet Norvik kommer enligt Quist inte av väderstrecket "norr" som man skulle kunna tro eftersom viken öppnar sig mot norr utan av "nor" = trångt sund och tittar man på ett sjökort så ser man att Norvik ligger precis utanför det trånga sund som leder in mot Nyhamn och Lunda strömmar.

Källor:

- Hafström, G. 1932. Nyhamn. Meddelanden från Marinstabens sjöhistoriska avdelning nr 2. Särtryck ur Tidskrift för Sjöväsendet. Häfte 4.
- Hafström, G. 1925. Vår nya örlogsbas. En traditionshistorisk återsblick. Särtryck ur Tidskrift i Sjöväsendet. Häfte 12.
- H:son, Ericson S. 1958. Från Nyhamn till Muskö. Svenska turistföreningens årsbok 1958.
- Mankell, J. 1860 och 1861. Arkiv till upplysning om svenska krigens och krigsinrättningarnes historia. Stockholm.
- Quist, A. 1930. Ösmo – En Södertörnsförsamlings historia I-II. Stockholm.
- Zettersten, A. 1903. Svenska flottans historia II (1635-1680). Norrtälje 1903.

Catharina Söderbergh har varit journalist i hela sitt yrkesverksamma liv. Just nu är hon redaktör för en litterär tidskrift som heter Parnass. Hon har också gjort en kustguide för Ostkusten som heter "Landsort-Skanör" där hon bland annat fick chansen att anknyta till Kung Valdemars segelled, värkassar och många andra marinarkelogiskt intressanta saker. Sedan ett tiotal år är dykning hennes stora intresse och Östersjön är ju fullt av vrak, så därför var det ganska naturligt att Catharina började läsa marinarkelogi för ett år sedan. Nu fördjupar hon sina arkeologiska kunskaper med att läsa arkeologi 20 poäng på halvfart.



MAS-projekt Baggensstäket

Slagfältsarkeologi på och under vattnet

TEXT: TOMAS ENGLUND OCH JENS LINDSTRÖM

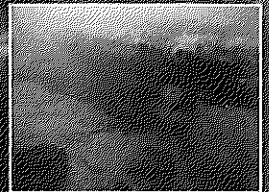
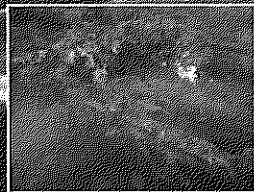
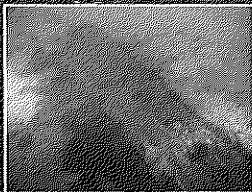
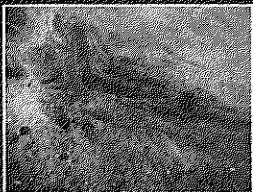


Foto: Jens Lindström. Undervattensbilder: Jim Hansson

Dykladaren Jim Hansson håller utkik efter dykarna i vattnet.

Krutröken låg tät i det trånga sundet kvällen den 13 augusti 1719. I det östra inloppet låg en handfull fullt bestyckade ryska galärer och avlossade salva efter salva mot de svenska posteringarna vid försänkningarna vid Knappens håll. Stämningen var mycket spänd och laddad. Fienden fick inte bryta igenom sundet utan måste stoppas till varje pris. Samtidigt, på den södra sidan av sundet, ägde en våldsam drabbning rum mellan ryska kosacker och infanterister från Södermanlands regemente. Upphetsade krigsrop hördes från den annars tysta och fridfulla skogen och musköt-kulor ven genom luften, träffade sina mål och fällde dem till marken. Öronbedövande explosioner hördes från briserande handgranater vilka skoningslöst lemlästade sina offer ...

Denna händelse, mer känd som slaget vid Stäket, utgjorde ett dramatiskt ögonblick i Sveriges och kanske framför allt Stockholms historia. Hade ryssen brutit igenom vid Baggensstäket denna sensommardag 1719 hade vägen in till Stockholm legat öppen och staden varit förlorad. Och det är här som det nya MAS-projektet tar sitt avstamp.

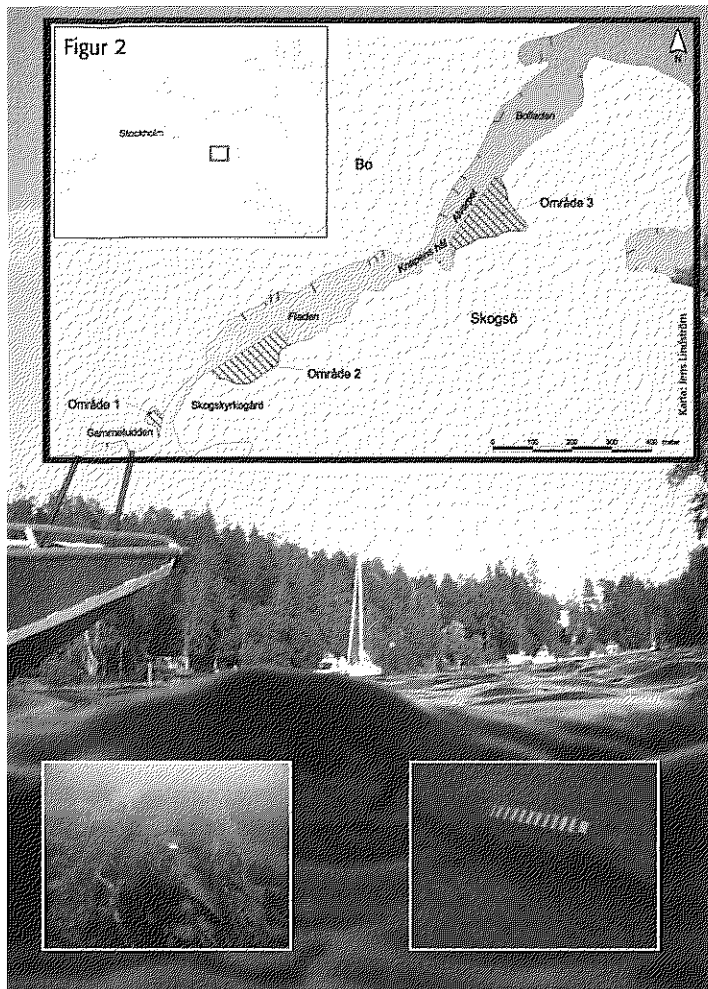
Slagfältsarkeologi vid södra Stäket

Forskningsprojektet "Slagfältsarkeologi vid Södra Stäket" var ett väl inarbetat projekt långt innan MAS medverkan. Projektet inleddes redan 2003 och drivs i Riksantikvarieämbetets

regi sedan 2005. Övriga samarbetspartner, förutom MAS, är Armémuseum, Osteoarkeologiska forskningslaboratoriet vid Stockholms universitet samt tre av de lokala hembygdsföreningarna. Det övergripande syftet med projektet är att med arkeologins hjälp öka förståelsen för de händelser som utspelade sig i samband med drabbningen mellan de ryska och svenska förbanden i augusti 1719. Inom området för drabbningarna, eller i dess omedelbara närhet, finns det idag slagfält, skansar, massgravar och ryssugnar (Englund & Öberg 2006). En del av dessa anläggningar är fortfarande synliga ovan jord. Andra lämningars existens är enbart kända genom de historiska källorna. Några källor omtalar till och med att ryska fartyg skall ha förlit under striderna.

MAS medverkan i projektet syftar till att undersöka om det finns några faktiska bevis för de påståenden som omtalar förlista ryska fartyg och som kan kopplas till striderna 1719. Andra viktiga delmål är att öka förståelsen för Baggensstäket som en betydelsefull och strategiskt viktig farled samt att ta reda på om det finns några lämningar kvar av de försänkningar som tillsammans med skansarna på land utgjorde det fasta försvaret.

MAS målsättning med projektet, förutom att erbjuda våra medlemmar en möjlighet att vara med på ett spännande marinarkeologiskt projekt, är att systematiskt inventera sjöbotten i Baggensstäket för att få en överblick om vad som döljer där nere. Detta är ett omfattande arbete som beräknas vara färdigt tidigast hösten 2007. Därefter planerar vi att genomföra eventuella provtagningar av påträffade lämningar som



uppfördes försänkningar och skansar som skulle hindra ryssarna från att ta sig igenom sundet med sina grundgående galärer. Vid platsen utplacerades även en galäreskader bestående av 4–10 fartyg.

Som svenskarna befarade kom ryssarna tillbaka. Den 13 augusti styrde en rysk galäreskader in i Baggensfjärden och med sex bataljoner (omkring 3 600–6 000 man) landsteg man vid Baggensstäkets stränder. Under mer än två timmar kämpade tremänningarna, de 800 infanteristerna från Södermanlands regemente samt de svenska galärerna tappert för att hindra ryssarna från att hugga upp försänkningarna och inta skansarna. Enligt svensk tradition var det en svensk seger och enligt rysk hävd givetvis en rysk triumf. På senare tid har det även från svenskt forskningshåll uttalats tvivel över huruvida den svenska traditionen verkligen är korrekt, det vill säga att det snarare var ryssarna som behöll valplatsen (Iko 2003, Ståde 1975). Men strategiskt var det ändå en svensk seger i och med att man hindrade ryssarna från att ta sig igenom Baggensstäket.

Vad säger källorna om förlista fartyg?

Det finns inga dokument från svenska arkiv som nämner att vare sig svenska eller ryska skepp blev träffade eller sänkta i striden. Inte heller finns det några kända ryska källor med sammanställning av egna förluster av fartyg från träffningen vid Södra Stäket. Det närmaste vi kan komma är den redogörelse Gustaf von Grooth lät skicka till amiral Taube strax efter striden. Grooth var kommandör över den galärenhet som låg placerad i Lännerstasundet och som med intensiv beskjutning var en kraftigt bidragande orsak till att ryssarna inte lyckades ta sig igenom inloppet. I sin redogörelse nämner han *"Jungfrun (galären) aldeles sprächer fram utj bogen"* (KrA, Stockholms eskader – 1757). Om det ledde till att galären sjönk är dock okänt.

Det finns däremot muntliga traditioner som upplyser om vrakplatser både i Baggensfjärden och i Baggensstäket där ryska fartyg skall ha gått till botten som ett resultat av striden. I Baggensfjärden är en plats alldeles utanför Baggensudden vid Sumpholmen, mitt i farleden, omtalad som en förlisningsplats. Ett annat ställe ligger framför Boostranden och är markerat på sjökortet som ett grund. Enligt lokalbefolkningen ska grundet vara ett resultat av en pråm från striden. Ytterligare en plats ligger vid Kilsviken utanför Graninge, där en galär enligt sägnen valde fel inlopp och av okänd anledning fattade eld. Men den kanske mest intressanta påstådda vrakplatsen



Foto: Jens Lindström

Ett avbrutet spant med tydliga klinkhak tillhörande vraket som påträffades i Fladen.

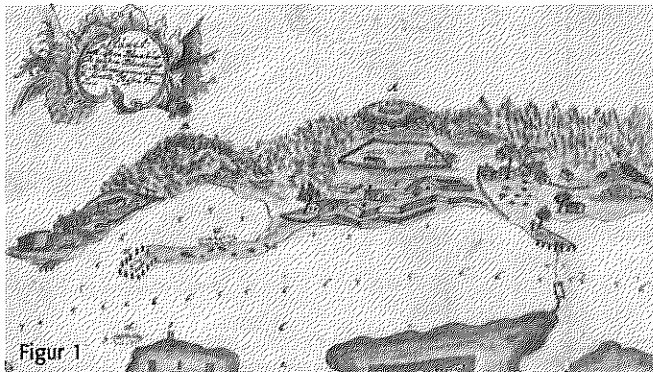
skulle kunna ha något samband med händelserna i augusti 1719.

Historisk bakgrund

I slutskedet av Stora Nordiska kriget, halvåret innan Karl XII:s död, hade den ryske tsaren Peter påbörjat byggandet av en enorm galärflotta. Målsättningen var att ta sig över till Sverige för att bränna ned Stockholm, men även härja utmed den svenska ostkusten för att en gång för alla tvinga Sverige till fred. I början av juli 1719 låg den specialkonstruerade armadan klar efter mer än ett år av förberedelser. Till sin hjälp hade tsaren haft den grekiske skeppsbyggaren Ivan Botsis, vilken lät massproducera galärer med den klassiska venetianska galären som förebild. På pappret skulle flottan bestå av 130 galärer, 100 slupar och en örlogsflotta som skulle transportera över omkring 30 000 man till Sverige. Hur stor flottan slutligen var när den lämnade Lemland på Åland är osäkert (Sundberg 2006:24f, Ullman 2006:41f).

När man anlände vid Stockholms skärgård insåg ryssarna att Vaxholm fästning var alldeles för starkt befäst för att kunna forceras och den vägen nå huvudstaden. På platsen fanns även amiral Taubes örlogsflotta, som tillsammans med kastellet förfogade över 500 kanoner. I jakten på en lämplig bakväg in till Stockholm föll valet på Södra Stäket (nuvarande Baggensstäket) där ryssarna var framme och rekognoscerade i mitten av juli. Då svenskarna befarade att ryssarna skulle komma tillbaka gav man fortifikationsöversten och krigsverteneran Baltzar von Dahlheim uppgiften att befästa infarten. Med över 400 tremänningar, den tidens reservdelssoldater,

ligger inne i Baggensstäket och finns dokumenterad på en färgglad karta från 1756–57 (Figur 1). Kartan, eller snarare teckningen, gjordes av sjöofficeren Georg Henric Barfot och föreställer Södra Stäkets norra strand vid Gammeludden. Där är platsen för tre "Förlista Ryska Prommar" markerad (Jonson 1990:106f). Pråmarna kan även härröra från 1743–1744, då delar av en rysk armé låg inkvarterad i Baggensstäket. Armén, som var i Sverige i fredligt syfte, kan då ha lämnat pråmarna efter sig.



Vilka båttyper hade ryssarna med till södra Stäket?

Genom Dahlheims stridsredogörelse får vi vetskapen om att ryssarna åtminstone hade med sig galärer och slupar fram till Baggensstäket ("T.J.P" 1905:109). Galärerna utgjorde själva grundstommen i härjningsflottan och utmärktes framförallt av att de var grundgående och därmed kunde ta sig långt in i de svenska vikarna. De var försedda två till tre latinsegel samt åror och till skillnad från örlogsflottan var de bättre lämpade för att ta sig långt in i de grunda svenska vikarna. Årorna var långa och bemannades var och en av fyra till fem personer. Galärerna var av tre typer. De större var cirka 50 meter långa och utrustade med fem till tio kanoner och 40 nickhakar. De mindre, även kallade halvgalärer, var cirka 30 meter långa, sex meter breda och hade ett djupgående på cirka 1,5 meter. Bevärningen utgjordes av två kanoner och över tio nickhakar. Besättningen bestod av 150–200 man. Ytterligare en typ var den så kallade kosackgalären eller hästgalären, som hade plats för cirka 20 hästar under däck.

Sluparna var mindre och öppna, försedda med segel och åror samt en besättning på omkring 50 man (Jonson 1990:48, Sundberg 2006:25f, Ullman 2006:42). Barfots illustration talar möjligtvis för att ryssarna även hade pråmar med sig. Skottpråmarna var, till skillnad från galärerna och skärbåtarna, tungt bestyckade och trögrörliga.

Dykningarna påbörjas

Den regniga och blåsiga lördagen den sjunde oktober samlades tio förväntansfulla MAS-medlemmar vid Gammeluddens ålderdomshem vid Stäkets västra inlopp för att påbörja undersökningarna. Innan dykklag och undersökningsområden delades upp fick deltagarna en genomgång av det historiska källmaterialet vilken avslutades med en guidad tur till lämningarna av de skansar som fortfarande ligger väl synliga utmed Stäkesunds norra strand. Deltagarna delades sedan upp i två dykklag vilka fördelades på två båtar och inventeringsarbetet kunde börja. Innan vi tog på oss dykutrustningarna och hoppade i vattnet hade vi utsett tre delområden utifrån de historiska källorna.

Lagunen vid Gammeludden

Delområde 1 utgjordes av den lilla lagunen nedanför Gammeludden (Figur 2). Det är i detta område som de "förlista ryska prommarna" finns avbildade på Barfots teckning, se ovan. Lagunen är mycket grund vilket medförde att området enkelt kunde avsökas genom snorkling. Som komplettering till den okulära besiktningen sonderades stora delar av botten i lagunen med hjälp av 1,5 meter långa armeringsjärn i förhoppningen att lokalisera fartyglämningarna som finns avbildade på Barfots teckning. I ett av områdena konstaterades ett större område med trä beläget cirka en meter under botten och som skulle kunna utgöra lämningen efter ett fartygsvrak. Området överensstämmer dessutom väl med positionen för en av Barfots "ryska prommar" och vi ser med spänning fram emot vårens fortsatta undersökningar i området.

Fladen

Samtidigt som undersökningarna pågick vid Gammeludden påbörjade det andra dykklaget inventeringen av Fladen, inne i Baggensstäket (Figur 2). Förhoppningarna var att hitta lämningar efter eventuella vrak och rester av den första

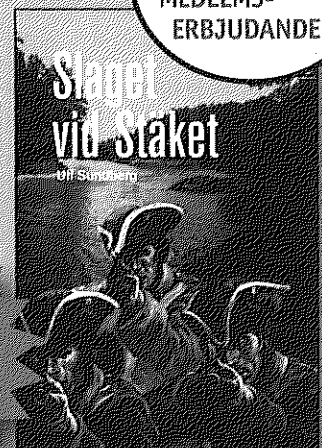
SLAGET VID STÄKET

■ År 1719 anfölls Stockholms södra skärgård av ryssarna. Planen var att plundra och bränna, för att påskynda ett svenskt nederlag. *Slaget vid Stäket* beskriver hur ryssarna attackerade Stockholm genom Baggensstäket i närheten av Saltsjöbaden. Ulf Sundberg ger en målande beskrivning av hur det gick till när svenskarna fick fienden att vända.

SLAGET VID STÄKET. ULF SUNDBERG. HÄFTAD, 112 SID, ISBN 978-91-85377-04-6. ORD CA-PRIS: 119 KR

MEDLEMSERBJUDANDE! Köp *Slaget vid Stäket* för endast 59:-. Fraktkostnad 39:- tillkommer. Faktura med inbetalningskort bifogas försändelsen. Gäller endast inom Sverige. Beställ så här: e-post bok@historiskamedia.se, telefon 046-33 34 57, fax 046-18 96 85. Ange kod "Stäket 59 kr".

MEDLEMS-
ERBJUDANDE!



ENDAST

59:-

Frakt 39:-
tillkommer.

H HISTORISKA MEDIA

Prenumerera på Historiska Medias nyhetsbrev!
Anmäl dig på www.historiskamedia.se



Deltagarna från vänster till höger. Jim Hansson, Mikael Fredholm, Christin Heamägi, Lotta Mejsholm, Hans Graucob, Tomas Englund, Abbe, Per Ahlgren, Eduardo Roa

försänkningen vid Stäkesund vid Stäkets västra inlopp. Här hade man före slaget utplacerat tre skutor efter varandra. Den andra försänkningen låg vid Knapens håll och utgjordes även den av tre sänkta stenfyllda skutor. Överdelen reste sig som en stenmur över vattenytan. Att kunna fastställa försänkningarnas konstruktion visste vi skulle bli en svår uppgift. Frånsett att försänkningarna togs bort någon gång efter slaget så har de två naturliga förträngningarna i inloppen vid Stäkesund och Knapens håll utsatts för åtskilliga muddringar under århundradenas lopp; senaste muddringarna utfördes så sent som på 1980-talet.

Några konkreta lämningar efter försänkningar påträffades inte i område 2. Däremot påträffades föremål på botten som vittnar om Stäkets strategiska betydelse i modern tid. Vi hittade flera kabelsänken i betong som med största sannolikhet ingått i de ubåtskyddsanordningar som helt nyligen tagits bort. Av denna anledning var hela bottenområdet i Fladen tidigare erlagt med dykförbud. Detta förbud hävdes våren 2006.

Ett vrak

Förutom fynd av enstaka timmer, moderna ankare och skrot påträffades ett särskilt spännande fynd i område 2. Ett tiotal meter utanför skogskyrkogården på Skogsösidan påträffades de kraftigt nedbrutna resterna av ett fartygsvrak. Botenstockar och spant låg spridda över ett större område och fartygslämningens längd kunde uppskattas till cirka 10–15 meter. Med hänsyn till vrakets nedbrutna tillstånd gjordes bedömningen att det är minst 100 år gammalt och därmed utgör en fast fornlämning. Om det har någonting med händelserna i augusti 1719 att göra går förstas inte att svara på i detta skede, men vi hoppas att vi redan i vår kan insamla prover från vraket för datering. Lördagen avslutades med att deltagarna på MAS bekostnad bjöds på den lokala pizzerian i Orminge, varefter vi åkte till vårt natthärbärge på Graninge stiftsgård vid Baggensfjärdens nordöstra strand.

Tomas Englund är 40 år och bosatt i Uppsala med sin familj. Han har varit verksam som arkeolog sedan 1993. Tomas har deltagit vid undersökningar i Israel, Jordanien, Grekland och Sverige. Sedan sex år tillbaka sysslar han med slagfältarkeologi och ingår i Riksantikvarieämbetets så kallade slagfältsteam.



Alvarpet

Söndagens dykningar koncentrerades till område 3 vid Alvarpet (Figur 2). Det var bland annat här som de ryska galärerna låg medan de besköt posteringarna och försänkningarna vid Knapens håll. Under dagen fick vi påhälsning av massmedia i form av flera lokaltidningar samt Martin Widman från Vetenskapsmagasinet på SVT. Trots den intensiva mediebevakningen lyckades vi inventera ett större område, till stor del tack vare att vi använde oss av skärplan. I område 3 gjordes flera observationer av arkeologiskt intresse. Flera vrakdelar noterades längs med farleden, och utmed vikens stränder konstaterades omfattande kulturlager på sjöbotten. Flera objekt återstår att dokumentera och mäta in i område 3.

Till våren kommer vi att fortsätta med det mödosamma inventeringsarbetet av sjöbotten i Baggensstaket, samt utföra en mer ingående dokumentation av de lokaliserade vraken för att kunna fastställa datering utifrån konstruktionsdetaljer och lösfynd.

Slutligen vill vi framföra ett stort tack till alla er som var med under helgens övningar. Utan er hade inte projektet gått att genomföra och vi hoppas förstås på ännu bättre uppslutning nästa gång. I april/maj 2007 kommer nästa tillfälle att vara med på MAS-projekt Baggensstaket. Håll utkik i kommande nummer av *Marinarkeologisk tidskrift* för mer info. □

Referenser

Englund, T. 2005. Slaget vid Södra Stäket 1719 – skansarna på Skogsö och Boo-sidan. *Borgbrevet* 2005:1.

I tryck. Englund, T. & Öberg, M. 2006. Södra Stäket 1719 - ryska massgravarna på Farstalandet och Ingarö. *Värmdö Skeppslags fornminnesförenings årsskrift* 2006. Stockholm.

Jonson, E. 1990 (andra upplagan). *Skärgårdskriget – rysshärjningarna 1719*. Stockholm.

Iko, P. Södra Stäket 1719 – ryssarna vid Stockholm. *Svenska slagfält*. Stockholm.

KrA, Stockholms eskader – 1757, Eskaderchefen, Inkomna skrivelser 1719-1720. Tryckt i Erik Leijonhufvuds *Anteckningar om ryssarnas anfallsförsök mot Stockholm år 1719 i Meddelanden 23 från föreningen för Stockholms fasta försvar*, 1919. Stockholm.

Stade, A. 1975. Segern vid Södra Stäket 1719. En källundersökning och dess konsekvenser. *Aktuellt och historiskt – Meddelanden från Försvarsstabens krigshistoriska avdelning*.

Sundberg, U. 2006. *Slaget vid Stäket*. Lund.

T.J.P. Baltzar von Dählheims meritförteckning. *Personhistorisk tidskrift* 1905.

Ullman, M. 2006. *Rysshärjningarna på Ostkusten sommaren 1719*. Stockholm.

Sobéus, U. 1997. 300 år av försvarsansträngningar – Baggensstaket/Fällström, Hörningsholm/Södertäljeinloppen. Stockholm.

Jens Lindström är 32 år, bosatt i Uppsala och utbildad marinarkeolog. Sedan cirka ett år tillbaka jobbar han på Arkeologienheten vid Statens maritima museer i Stockholm. Dessutom är han kassör i Marinarkeologiska sällskapet.



Arkeologerna söker hamnplatser längs Ösels kust



TEXT: CHRISTIN HEAMÄGI

Foto: Bengt A. Lundberg / RAA

I Estland avslutas just nu ett fyraårigt projekt där bland annat hamnplatser längs Ösels kust har varit i fokus. Projektet heter *Coastal Settlements on Prehistoric and Medieval Saaremaa* och leds av Marika Mägi, arkeolog i Tallinn, och av historiska institutionen i Tallinn. Projektet var en fortsättning på tidigare undersökningar i kustområdena på ön Ösel. Resultaten från *Coastal Settlements on Prehistoric and Medieval Saaremaa* är tänkta som en komplettering i projektet "Land sea and People: Estonia in its Way from the Iron Age to the Medieval Period. North-Estonia, West-Estonia and Estonian islands 600–1600 AD".

Ösel

Ön Ösel (Saaremaa) ligger utanför Estlands kust i Östersjön. Undersökningar av den maritima miljön på Ösel startades i mitten av 1990-talet. Ösels mark är mestadels hård och svårödlad. Troligtvis har havet alltid spelat en stor roll i Öselbornas liv, både ekonomiskt och kulturellt (Mägi 2004a: 129f). Arkeologiska undersökningar på Ösel under de senaste elva åren har visat att det kulturella landskapet i kustområdena är mycket likt det skandinaviska. Därigenom har man kunnat ta hjälp av de erfarenheter som redan gjorts bland annat i Sverige och Danmark. Exempelvis har Dan Carlssons undersökningar av Gotländska hamnplatser varit viktiga för att kunna lokalisera hamnplatser och andra kulturella landskap på Ösel (Mägi 2004a: 134). Redan när projektet startade i januari 2003 visste man var flera forntida hamnplatser på Ösel låg men de flesta var fortfarande okända.

Huvudsyften

Ett huvudsyfte med projektet har varit att

studera karaktären av de gravfält som ligger vid den forna strandlinjen och därigenom försöka lokalisera de hamnplatser som bör ligga i anslutning till dessa gravfält. Man har också velat lokalisera och närmare i detalj studera de kustbundna bosättningarna, samt deras relation till hamnar och maritima aktiviteter, för att vidare förstå deras huvudsakliga ekonomi och kultur. I Skandinavien har man lagt märke till att hamnarna tenderar att under medeltiden flytta till nya områden. Anledningen till detta kan vara strandlinjeförskjutningen men också den politiska förändringen som krävde större och mer djupgående skepp. Det man också har lagt märke till är att det ofta finns en kyrka eller ett kapell i anslutning till dessa hamnar. En liknande tendens har märkts på Ösel och projektet har också haft det syftet att studera hur hamnplatserna på Ösel har utvecklats och ändrats genom tiderna.

Forskningshistorik

Hittills har förhistoriska hamnplatser i

Estland endast undersökts sporadiskt. En anledning till det har varit den hårda kontrollen av kusterna under Sovjetockupationen. En annan anledning har varit bristen på exakta kartor som visar det som är arkeologiskt intressant (Mägi, opublicerat). Sedan järnridån föll har arkeologi i Estland fått rum att utvecklas. Genom samarbete med bland annat Sverige har man fått ta del av kartmaterial från 1600-talet som finns över Estland, som vid den tiden var en del av Sverige. Många arkeologiska lämningar har blivit förstörda under alla krigsåren men nu finns tid och intresse att dokumentera det som finns kvar, vilket det här projektet är en stor del i.

Resultat

Metoden som har valts till detta projekt är att med hjälp av tidigare forskningsmaterial försöka dra en del slutsatser och man har också gått ut och undersökt vissa platser längst kusten mer detaljerat. Man har betonat att det är viktigt att titta på alla typer av maritima lämningar och

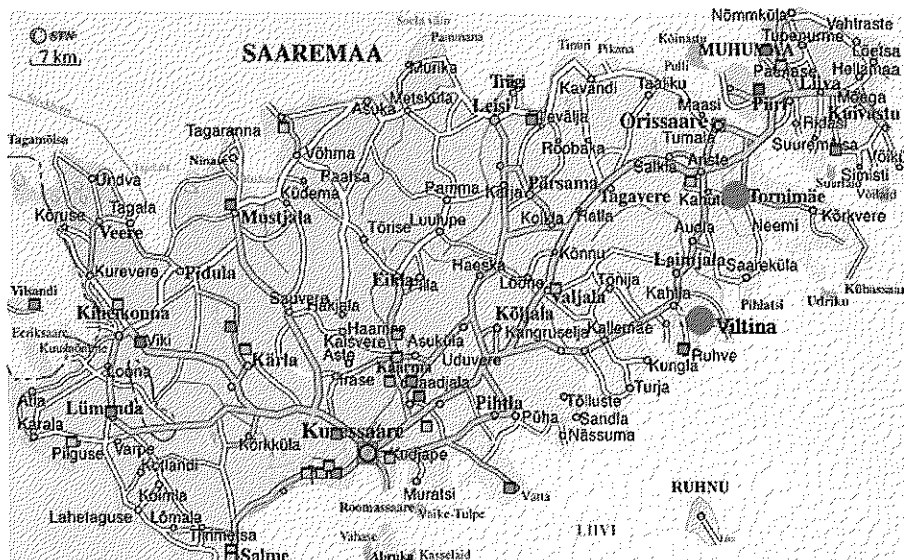
deras relation till närliggande omgivning- ar. De resultat som finns är än så länge inte helt publicerade.

Hamnplatsen vid Tornimäe

Sommaren 2004 grävdes en del av hamnplatsen vid Tornimäe ut av studen- ter vid Tallinns universitet under ledning av Marika Mägi. Hamnen dateras till vikingatid och ligger cirka två kilometer från den nuvarande strandlinjen. Där står sedan mitten av 1800-talet en rysk ortodox kyrka. Ett sund öster om höjden vid Tornimäe delade tidigare av ön Ösel från nutida Kõrkvere. Sundet sträckte sig från norr till söder genom Ösel (Mägi 2004b). Många fynd från båda sidor om det tidigare sundet visar på mycket akti- vitet i området och man kan dra slutsat- sen att det har varit viktigt att kontrollera inloppet och genomfarten vid sundet. Väster om hamnplatsen finns den mest bördiga marken på hela Ösel och gravfält där indikerar att det låg en bosättning några hundra meter bort. I området ligger även Põjde fornborg. Fornborgen grävdes ut 1990–1994. Det visade sig att den användes från början till mitten av vikingatiden, vilket gör den samtida med hamnen (Mägi 2004b).

Tidigare fosfaterkarteringar hade visat en koncentration vid hamnplatsen. Vid utgrävningen år 2004 togs 80 kvadrat- meter av detta område upp. Cirka 25 cm under markytan fann man stenar som täckte hela undersökningsområdet. Inga stenkonstruktioner kunde dock utskiljas. Man fann också stenar som hade brun- nit, eventuellt kunde det vara delar från ugnar och indikera husgrunder; på andra platser i Estland och vid borgen vid Põjde har liknade fynd gjorts (Mägi 2004b). Att inte fler ugnar har hittats kan tyda på att man endast uppehållit sig på hamn- platsen under sommarhalvåret. Troligt är att husen här var byggda med oktek- nik, som har används i området sedan bronsåldern. Under det översta lagret med stenar framkom större stenar i en halvcirkelformad stensättning. Troligtvis har insidan varit täckt av någon form av träkonstruktion och haft diametern 2–2,75 meter. Konstruktionen har slutat användas och blivit täckt med stenar re- dan under hamnplatsens användningstid (Mägi 2004b).

Den keramik man fann på platsen var mest enkla matlagningkärl och keramik som liknar den som hittats vid utgräv- ningen vid Põjde fornborg. Men man fann även vissa ovanliga bitar som tyder på kontakter med folk på andra sidan havet. Platsen kan fynddateras till 800–



Ön Ösel (Saaremaa) ligger utanför Estlands kust i Östersjön.

900-tal. Många ben från säl och fisk visar tydligt på maritima aktiviteter. Den vi- kingatida hamnen övergavs troligtvis runt år 1000 e.Kr. då det hade blivit för grunt för att man skulle kunna nå hamnplatsen med skepp (Mägi 2004b). En hamn vid Tornimäe fanns också under medeltiden men då låg den cirka 800 meter norr om platsen för den vikingatida hamnen. Fortfarande syns en utbyggnad av sten i vattnet, öborna själva kallar den "Lae- vasild" (skeppsbron). Den medeltida hamnen övergavs då den blev för grund för skeppen på 1600-talet. På kartor från slutet av 1600-talet syns endast åkrar i området. På senare kartor från 1700- talet kallas området nedanför höjden för "Linnamägi" (Stadsberget eventuellt Borgberget). I anslutning till höjden hit- tades delar av en träpalissad. Den exakta fyndplatsen är inte känd men Mägi skriver att det kan röra sig om en del av en hamnkonstruktion eller en träbrygga (Mägi 2004b).

Hamnplatsen vid Viltina

Hamnplatsen vid Viltina ligger på Ösels södra del. Den användes från 1000- till 1100-talet, och övergavs sedan. Det är möjligt att platsen övergavs på grund av social omstrukturering (Mägi, opublice- rat). Också här har det funnits ett namn med "Linna" (stad eller fornborg). På en karta från 1874–75 kallas en mindre gård för Linna och åkern intill den för Linnamäe pöld (Stadsbergets åker). Gravskicket under järnåldern på Ösel domineras av så kallade "stone ceme- teries" som karaktäriseras av att stentäcket ligger utspritt över ett stort och oregel- bundet område. Fynden är utspridda bland stenarna. Pilspetsar eller delar av knivar har på vissa platser stuckits ner för att avgränsa de olika begravningsarna från

varandra. Ofta är hela området täckt med krossad keramik (Mägi 2002: 38f). Inte långt från hamnplatsen ligger Viltina- Rutiränk-gravfältet som är det största utgrävda gravfältet i Estland. Gravfältet ligger vid den forntida strandlinjen och gravarna dateras till 900–1100- talet. Gravarna innehåller mycket rika fynd som vapen, hästuprustningar och keramik. Mägi menar att man kan se att de maritima aktiviteterna i området har spelat stor roll i den lokala ekonomin och därför har man valt att lägga grav- fältet nära hamnplatsen istället för vid den centrala platsen, 15 kilometer längre bort, eller på platser där det finns bördig mark (Mägi, opublicerat). Vid tidigare undersökningar på platsen framkom det många obrända båttnitar sprida i ovala cirklar intill gravfältet. Eventuellt kommer dessa från båtar som dragits upp på land och lämnats ovanpå gravarna; en sed som har märkts i andra delar av Estland och även i Finland (Mägi, opublicerat).

Viltina hamnplats grävdes ut under två månader 2004 och 2005. Fyra schakt togs upp. Man fann bland annat hus- grunder av mindre hus. Troligt är att dessa också har byggts med okteknik och därför finns inga stolphål; däremot hittades husgrunder av sten och många järnitar och spikar. Några enskilda begravingar framkom, en som bestod av brända ben inlindade i någon form av bronsdekorerat plagg. En för Ösel mycket ovanlig begraving dök också upp. I en urna med en locksten fanns brända ben. Urnan är typisk för Ösel men begravnings- sättet antyder att den döda själv inte var från ön (Mägi, opublicerat). Vid slutningen där den forntida strandlinjen har gått fann man en stenkonstruktion som antas vara en del av en forn-

▷ tida brygga. Vid hamnplatsen fanns en liknande halvcirkel som vid Tornimäe; fynden från den bestod av keramik och obrända ben (Mägi, opublicerat). Det är svårt att utifrån det tunna kulturlagret som framkom säga hamnens exakta användningsområde men dess läge, de enkelbegravningar som framkom och bryggglämningen pekar på att det har varit en hamn här. Att kulturlagret är så tunt kan bero på att platsen endast använts säsongsvis (Mägi, opublicerat). Vidare undersökningar av hamnplatsen gjordes under sommaren 2006. Materialet från den grävningen finns ännu inte tillgängligt.

Jag ser fram emot vidare undersökningar i Estland och fler publikationer av detta material. Undersökningar av hamnområdet är ett mycket viktigt sätt att kombinera land- och marinarkologi och få fram ett maritimt och kulturellt landskap. Hamnar riskerar annars lätt att hamna mellan dess två intresseområden. □

Skriftliga källor:

Mägi, M. 2002. *At the crossroads of space and time. Graves, changing society and ideology on Saaremaa (Ösel), 9th–13th centuries AD.* Tallinn.

-2004a. "... Ships are their main strength" Harbour sites, arabe lands and chieftains on Saaremaa. *Estonian journal of Archaeology* 8.2. Tallinn.

-2004b. The viking age harbour site at Tornimäe location and research history. *Archaeological fieldwork in Estonia.* Tallinn.

Övrigt

Mägi, M. Muntligt 2006. Ajaloo Instituudi arheoloogia osakond. Tallinna Ülikool. Estland.

Mägi, M. Opublicerat. Prehistoric harbour-site in ritualized landscape. *Facing the sea.* Tallinn.

Christin Heamägi är utbildad till arkeolog med inriktning mot marinarkologi, vid Stockholms universitet. Under hösten 2006 har hon läst GIS (Geografiska Informationssystem) vid Södertörns högskola, vilket har inneburit att hon under ledning av Statens maritima museer har utfört inmätningar av bryggkonstruktioner som hittats på Birka. Vidare deltar Christin just nu i MAS-projektet vid Runmarö och Baggenstaket, där man har gjort ett stort antal dykningar under hösten.



Böcker

Recension "Rysshärjningarna på Ostkusten sommaren 1719"

Författare:

Magnus Ullman

Utgiven: 2006

Antal sidor: 183 sidor

Mått: 264x215x17 mm

ISBN: 91-631-7602-5

Boken är en rikt illustrerad översikt över rysshärjningarna längs den svenska kusten, främst med fokus på härjningarna runt Stockholm 1719, men förklarar både upptakten och efterspelet.

Bokens författare, Magnus Ullman, är advokat med hobby att skriva böcker, framförallt historiska sådana med marin och/eller historisk anknytning.

Boken är en historisk redogörelse av upptakten och genomförandet av de ryska härjningarna främst mellan Gävle och Norrköping 1719, men även Umeå 1720 och resten av norrlandskusten 1721, samt att den ger en insikt i livet för de inblandade och det storpolitiska spel som det hela var en del av. I boken finns många ögonvittnesskildringar från dåtiden, en del senare historiska redovisningar av andra författare, anekdoter kring olika små händelser och flera olika kartor från dåtid och nutid (härjningar, slag, grupperingar, mm). Läsaren får därigenom ta del av hur en del av slagen gick till, varför en del av slagen uteblev, vad som hände med de slott, herresäten och bruk som var mål för härjningarna, hur städer som Södertälje förstördes, hur man grupperade försvaret vid exempelvis Baggenstaket, hur man på andra ställen skrämdes bort ryssarna med upphängda skjortor och kastruller, vad som hände med en del av de inblandade samt vad ryssarna gjorde med militära förband i Stockholm på 1740-talet.

Mindre delar rörande slaget vid Baggenstaket och ryssarnas inkvartering i skärgården 1743-1744 är hämtat från författarens tidigare bok "Örlogshistorisk Dramatik", men innehållet i böckerna är inte helt identiskt, och därför kompletterar de varandra. För den som vill se lite mer om boken finns mer information på författarens egen webbsida: www.magnusullman.com □

Pär Ahlgren



Ingående kapitel:

- I - Inledning
- II - Det Stora Nordiska kriget och Sveriges militära läge inför det ryska anfallet i juli 1719
- III - Den svenska örlogsflottan och försvaret av kuststräckan Norrköping – Gävle under denna tid
- IV - Den ryska örlogsflottan
- V - Fredsförhandlingarna på Åland
- VI - Tsarens galärer siktas vid Söderarm den 11 juli 1719
- VII - Furst Galitzyns och generalamiral Apraksins operationer söderut. Ödeläggelserna av bland annat Södertälje, Trosa, Nyköping och Norrköping
- VIII - Generalmajor Peter von Lacys operationer norrut mot Gävle och ödeläggelserna av bland annat Öregrund och Östhammar
- IX - Några slott, bruk och herrgårdar före och efter rysshärjningarna 1719
- X - Det andra slaget vid Baggenstaket – Une petite affaire d'infanterie?
- XI - Ryssarnas återtag 1719 och den engelska flottans operationer i Öregrund och Östersjön
- XII - Anfallen mot den svenska kusten 1720 och 1721
- XIII - Följderna av rysshärjningarna
- Bilagor
- Bildförteckning
- Litteraturlöslösningsförteckning
- Fotnoter

Medlemsreportage: Erik Enström

Arkeologen

– Sportdykaren som gick den långa vägen

TEXT: MARTIN PRIETO BEAULIEU

Nästa år firar Marinarkeologiska sällskapet sitt 30-årsjubileum, och det är dags att ta en tur tillbaka i historien för att berätta om människorna bakom initiativet och sällskapets egen historia. Detta reportage handlar om Erik Enström; initiativtagare, en av sällskapets grundare och dess första ordförande.

Jag ringer upp Erik för att stämma träff inför reportaget för detta nummer av Marinarkeologisk Tidskrift. Då jag berättar om min idé för reportaget, det vill säga om tiden då MAS grundades, så säger Erik:

– Det är fantastiskt att föreningen fortfarande är kvar efter alla dessa år!

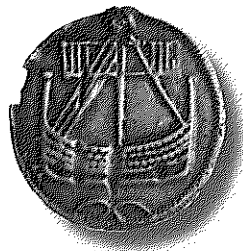
Kvällen innan förbereder jag en lista med frågor som jag tänker ta upp under vår stund tillsammans. På morgonen tar jag mig till Gasflaskkontroll, företaget som Erik driver, jag står vid dörren och ringer på. Det låter ganska mycket där inne, dörren öppnas av en äldre man med hörselskydd. Mycket riktigt ser jag en kompressor som går på fullvarv och rummet är fullt av dykflaskor. Det luktar dykning, en blandning av stål och vatten. Vi går till närmsta lunchrestaurang och jag tar fram min digra lista med frågor. Knappt en minut hinner passera innan reportaget övergår till ett gemytligt samtal om all världens saker. Erik har varit med länge, han benämner bland annat Anders Franzén som "Frasse" och flera andra med förnamn, och det är ibland lite svårt att hänga med, men många namn känns igen från den marinarkeologiska litteraturen.

Erik är en av dessa människor som i sin ungdoms dagar, på 1950- och 1960-talet, inspirerades av Anders Franzéns sökande efter regalskepp. Vid sidan av sina ingenjörstudier på KTH i mitten av 1960-talet började han att dyka.

– Mitt i vintern åkte vi till Stavnäs för att dyka på Rikswasa. Vi åkte dit på en flakmoppel! På den tiden kunde man fortfarande dyka längs kanonportarna som fanns kvar. Vraket förstördes senare då bröderna Nahlin, med tillstånd, bärgade den svarta eken, som senare kom att säljas som souvenirer på NK. Många, speciellt turisterna, trodde att Rikswasa var samma skepp som Wasa, berättar Erik.

Innan jag hinner ställa en ny fråga tillägger han:

– Efter detta kom en ändring i fornminneslagen, 1968, där vrak äldre än 100 år även kom att innefattas; den kallas för Lex Nahlin.



Intresset för dykning och arkeologi växte och detta ledde till att han blev aktiv i Svenska Sportdykarförbundet (SSDF), där han senare blev ordförande för marinarkeologisektionen. Tillsammans med bland andra Bert Westenberg och Catharina Ingelman-Sundberg bedrev de många småkurser och studiecirklar runt om i landet; det var arbete i pionjärsanda skulle man kunna säga. Erik fortsätter:

– Jag insåg tidigt att för att kunna arbeta med marinarkeologi så var man tvungen att gå den långa vägen, och för att kunna betala mitt uppehälle arbetade jag som ingenjör för Ångpanneföreningen (ÅF).

1972 började han studera arkeologi vid Stockholms universitet. Tillsammans med Carl-Olof Cederlund var Erik med som dykare vid Jutholms- och Älvsnabben-undersökningarna under 1970–76.



– Carl-Olof satt på taket på en gammal Djurgårdsfärja, som ankrats ovanför Jutholmsvraket, och ledde den marinarkeologiska undersökningen, berättar Erik vidare.

Initiativtagaren

– Allt började med M/S Laxen



Foto: Erik Enström

M/S Laxen.

Christer Westerdahl hade "dragit" till Norrland för att inventera muntlig tradition längs kusten för sitt arbete med Norrlandsleden. Historien berättar att han kom till lotsstationen på Malören som ägdes av en herre som hette Eric Rothfjell. Christer blev kvar på lotsstationen när kvällen närmade sig, och fick lov att sova över på Rothfjells båt. Morgonen därpå erbjuder sig Rothfjell att donera båten till Marinarkeologisk verksamhet. Christer tar telefonen och ringer till Erik med förslaget att donera båten till SSDF:s arkeologisektion. Erik tar det vidare till SSDF:s ordförande som väljer att avstå från erbjudandet, det skulle krävas för mycket arbete att under-

hålla en båt och detta var inget för föreningen. Christer och Erik kunde dock inte släppa tillfället som nu, i efterhand, visat sig vara mycket fruktsam. Alternativet de hade var nämligen att bilda en egen förening. En arbetsgrupp bildas och idén får stort gensvar från arkeologer och sportdykare. Sommaren 1977 hade MAS således sitt första konstituerande möte i Stockholm.

M/S Laxen

Det tog över en månad att få ner båten, M/S Laxen, till Stockholm. En slang läckte och båten fylldes så pass att hon

▷ Parallellt genomförde Erik egna undersökningar, med behörigt tillstånd, på Riksäpplet. Där bärgades flera skulpturer och andra ornament. 1975 gick han den första kurs som hölls i marinarkeologi på Stockholms universitet, en D-kurs som leddes av Carl-Olof Cederlund. På kursen träffade Erik bland andra Christer Westerdahl och Elisabeth Brynja. Liksom idag var det inte så lätt att få jobb som arkeolog. Catharina Ingelman-Sundberg fick arbete på Statens maritima museer (SMM) 1970 och ordnade ett tillfälligt arbete åt Bert Westenberg (som nyligen pensionerades efter 30 år på SSM).

1977 tog Erik initiativet till att bilda Marinarkeologiska sällskapet tillsammans med Christer Westerdahl, se artikeln



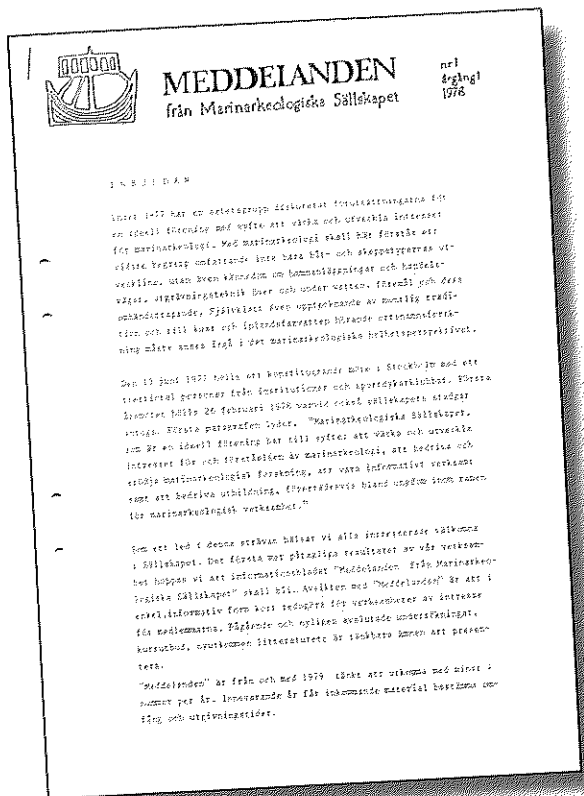
DN 710714

till. Erik började arbeta för Riksantikvarieämbetet som fornminnesinventerare på sommarhalvåren mellan 1979–1998 och under resten av tiden på sitt eget företag, Gasflaskkontroll, som han startade 1980. Han har inventerat långa kuststräckor söder om Nynäshamn och norr om Singö, Vänerns kuster men även i inlandet till exempel i Småland, Västergötland och Norrland. På den tiden lärde han känna bland andra Peter Norman och Johan Rönnby som även de arbetade som inventerare. I somras var han med att inventera efter stormen "Gudrun", och han bekräftar att det inte var en vacker syn, varken för människorna, skogen eller för fornlämningarna. □

sjönk vid Vasavarvet en vecka efter ankomst. Denna episod skrämde många som drog örönen åt sig och drog sig ur projektet eller tvekade. Pionjärerna kämpade på och båten bärgades, en bra start för en förening som ska syssla med marinarkeologi. M/S Laxen kom att användas som dykbåt inom föreningen under flera år. Det krävande underhållet kunde inte bäras av föreningen som till slut beslöt att hyra ut henne till LM-dykarklubb, som senare köpte båten. Där gjorde hon nytta under många år innan hon såldes.

Marinarkeologiska Sällskapet

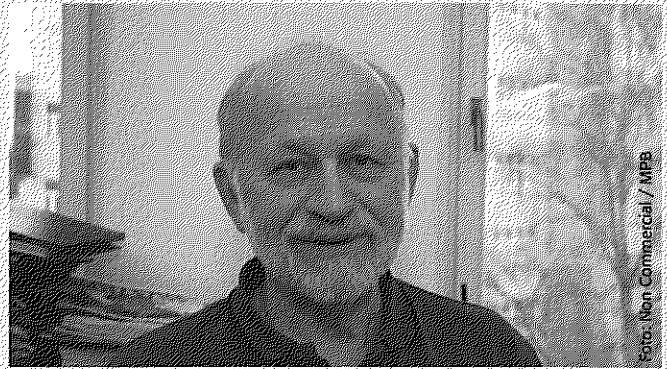
Vid föreningens första årsmöte, våren 1978, valdes Erik till ordförande, en post som han skulle inneha under tio år. Övriga i dåvarande styrelse var: Magnus Jacobsson, Elisabeth Brynja, Gösta Borling, Kjell-Ove Matsson, Bengt Ståhl, Mikael Krafft, Lili-Ann Rundblad och Christer Westerdahl. Christer Westerdahl, som var suppleant, blev efter övertalning MT:s förste redaktör, på den tiden hette tidningen "Meddelanden från Marinarkeologiska sällskapet". Då kanske inte lika tekniskt avancerad som nu – det handlade om att skriva på skrivmaskin och sedan kopiera upp upplagan på Eriks jobb (ÅF). Erik ligger även bakom MAS logotyp – som inspirerats av ett Dorestadmynt, funnet på Birka, ett mynt som Elisabeth Brynja ritade av.



Nummer 1 av mt

Föreningen firar som sagt 30 år under 2008 och detta är något som bör firas, kanske med en stor konferens och bal i marinarkeologisk anda. Hur som helst ska pionjärerna, som satte igång det hela på 1970-talet vara mycket nöjda med resultatet. Även donatorerna bör känna sig nöjda, det vill säga Eric Rothfjell och hans fru, då sällskapet fullföljde deras intentioner. M/S Laxen gjorde stor nytta under många år och förening lever fortfarande i allra högsta grad. Eric Rothfjell var hedersmedlem fram till sin död 1999. (Se MT 2000/3-4) □

Människan:



Erik Enström har hunnit bli 60 år, han är far till tre söner och har flera barnbarn. Han har alltid bott på Södermalm i Stockholm, men är inte en riktig söderkis, eftersom modern är från Göteborg. Men han hejar på Bajen, det gör han. Vid 14 års ålder fick han följa med en granne som var aktiv i AGA dykarklubb och prova på att dyka med apparater. På den tiden var det inte så noga med utbildning, man satte på sig utrustningen och hoppade i vattnet. Det var början till ett långt intresse och engagemang för det maritima, både på land och under vattnet.

Erik utbildades till maskiningenjör på KTH och senare till arkeolog på Stockholms universitet. Han har kombinerat sitt arbete mellan det egna företaget Gasflaskkontroll och arbetet som inventerare för Riksantikvarieämbetet under mer än 20 år.

Inom föreningslivet har han haft många styrelseposter, först inom SSDF och som medlem i CMAS styrelse som President of the Archaeological Commission, senare i MAS följt av Stockholms Skeppsförening och numera i föreningen Stockholms Sjögard. För sina tio år som ordförande i MAS är han numera hedersmedlem.

Erik är fortfarande aktiv som dykare och medlem i Stockholms sportdykarklubb, där han är den yngste (!) medlemmen. Privat driver han, i samarbete med goda vänner på Sjöfartsverket, olika marinarkeologiska projekt, bland annat med lokalisering av vrak från 1700-talet. Erik gillar inte bara vrak utan även båtar som flyter, han äger och vårdar sin båt Öhviknen II, som är en gammal timmerbogserare och ligger vid Skeppsholmen i Stockholms innerstad.

Annars kan man nämna att antikviteter, speciellt äldre möbler, är en annan av Eriks passioner samt att han gillar fotografering, det handlar då snarare om att fotografera än att bli fotograferad.

Man kan inte undvika att bli fascinerad och till viss del hänryckt av alla de historier och den enorma kunskap och erfarenhet som Erik besitter. Vi arkeologer undersöker ofta historiska föremål/objekt och lämningar men människorna som utgör historien kanske inte alltid finns där att berätta. Erik är en bit levande historia och hans livslånga engagemang är snart värt ett eget RAA-nummer.

Länkar

www.ssdf.se
www.skepp.org
www.sjogard.se

Notiser

TEXT: JENS LINDSTRÖM

Ales stenar inte bara en skepps-sättning

Synen på Ales stenar har förändrats för alltid. Ny teknik fick den unika fornlämningen att avslöja några djupt förborgade hemligheter. Under matjorden fann man spår som tolkas som en husgrund och en äldre, mindre skeppssättning. Ales stenar är mer än en fornlämning. Det är en plats som brukas än i dag, som kultplats av new age-anhängare och som intellektuell utmaning för turister och astronomer. Meningsinnehållet har ändrats sedan yngre järnåldern men stenarna har fått nya symboliska funktioner.

Källa: SvD

Medeltida vrakfynd i Blekinge

Ett skepp, daterat till medeltid, har hittats i skärgården vid Sturkö utanför Karlskrona i Blekinge. Prov från vraket talar för att träet som använts till att bygga skeppet avverkats mellan åren 1260 och 1290. Vraket är spetsgattat i båda ändar och det är det äldsta fyndet i Blekinge av en båt i den här storleksordningen – cirka 13 meter. Vraket påträffades i våras av en tillfällighet av Sturköborna och amatörhistorikerna Jan-Åke Andrén och Göran Johansson. Vattendjupet på platsen var vid fyndtillfället större än normalt på grund av att vattenströmmar i området fört bort slam och lera som tidigare dolt vraket. Det var en ganska kort period som vraket var synligt och i dagsläget syns inte ett spår av vraket. Enligt Lars Einarsson på Kalmar läns museum, som blev överraskad av vrakets höga ålder, har fartyget inte varit ett lastfartyg utan möjligtvis ett snabbgående krigsfartyg som framdrivits med hjälp av åror eller paddlar. Vid de första dykningarna på vrakplatsen hittades något som antas vara en skål, vilket kan tyda på att leran och gyttjan också döljer föremål som följde båten ned till botten. Vad som kommer att hända med vraket är ännu oklart men länsantikvarie Leif Stenholm hoppas att arkeologiska undersökningar kan påbörjas redan till våren 2007.

Källa: Sydöstran

Många skeppsvrak utanför Visby

Det verkar vara fullt av vrak på havsbotten utanför Visby hamn. Vid side scan sonarundersökningar som Länsstyrelsen lät genomföra i somras noterades 22 indikationer som skulle kunna vara vrak. Sex av dessa har undersökts med så kallad droppkamera och mycket talar för att det handlar om fasta fornlämningar – det vill säga vrak äldre än 100 år. Fynden är fler än vad länsstyrelsen räknat med, och eftersom de ligger så pass djupt, på mellan 40 och 50 meter, kommer det att krävas specialutbildade dykare för fortsatta undersökningar. Många fartyg har förlit utanför Visby, bland annat delar av den dansk-lybska flottan som förläste här i en svår storm 1566. Nästa år ska det göras ytterligare undersökningar av fynden och Länsstyrelsen ska också föreslå alternativa ankringsplatser för kryssningsfartygen, så att inte vraken förstörs. Marinarknolog Göran Ankarilija anser att kryssningsfartygen ska ankra utanför norra delen av hamnen (i höjd med Kallbadhuset där det finns få vrak) och att man ska öppna en kanal genom pirenns norra del där kryssningsresenärerna och fritidsbåtar kan få en alternativ infart till hamnen.

Källa: SR P4 Gotland

Sydkorea rustar

Som första land i Asien har Sydkorea införskaffat en undervattensfarkost för att kunna undersöka arkeologiska lämningar på havsbotten. Farkosten kallas Seamuse och har införskaffats av landets maritima museum i Mokpo. Farkosten innebär ett klart uppsving för marinarknologin i landet som genererat ny kunskap om det forna Koreas kontakter och utbyte med omgivande länder.

Källa: <http://english.yna.co.kr/Engnews/20061109>

Världsunik mjärde friläggs

Den världsunika stenåldersmjärde som hittades under schaktningen vid Malmö centralstation håller sakta men säkert på att friläggas från det gyttjelager som skyddat den under mer än 7 000 år. Målet är att så småningom kunna visa det unika fiskeredskapet för allmänheten. Enligt Per Karsten, chef på Historiska museet i Lund, är det den bäst bevarade och äldsta mjärde som hittats. Det mödo-

samma och tidskrävande konserveringsarbetet pågår vid Historiska museet i Lund. Mjärden är troligen tillverkad av hasselvidjor och när den är fullständigt frilagd ska den konserveras med frystorkning. När den är helt klar att visas är svårt att säga, eftersom konserveringen är ett tidskrävande arbete. Uppdraget att frigöra och konservera mjärden har Historiska museet fått av Malmö kulturmiljö som ansvarar för de arkeologiska utgrävningarna inför och i samband med bygget av Citytunneln. Mjärden från Malmö centralstation är världsunik, menar museichefen Per Karsten, och det är också intressant att kunna konstatera att trots att mjärden enligt analyser utformades för omkring 7 600 år sedan ser den ungefär likadan ut som mjärdar som tillverkats långt senare. Linné gjorde till exempel teckningar av liknande fiskeredskap under sina resor och liknande mjärdar tillverkades långt in på 1900-talet i Skandinavien.

Källa: Nättidningen Svensk Historia 061112

Antikytheramekanismens gåta löst

År 1900 hittade en grekisk tvättsvampdykare ett märkligt föremål på ett fartygsvrak utanför den grekiska ön Antikythera mellan Peloponnesos och Kretas västra udde. Föremålet beräknas vara tillverkat under det andra århundradet före Kristus och sedan det hittades har det varit okänt vad det har använts till – ända till alldeles nyligen. Antikytheramekanismen är den äldsta kända apparaten som innehåller komplicerade serier av ettor och nollor. Sydney Morning Herald skriver att trots att den extremt gamla apparaten har fallit isär i 82 olika delar har forskare från Storbritannien, Grekland och USA tillverkat en rekonstruktion av originalen. Forskarna tror att deras upptäckt i och med återskapandet kan tvinga fram ett nytt tänkande kring de antika grekernas teknologiska kunskaper. Mike Edmunds, professor i astrofysik, benämner Antikytheramekanismen som världens första räkneapparat. Den kunde addera, subtrahera, multiplicera och dividera. Räkaren kunde också ställa in månad och år samt räkna ut när sol- och månförmörkelser skulle inträffa. Enligt Edmunds finns det inget annat i astronomins historia som liknar Antikytheramekanismen.

Källa: SvD 061201

Studera marinarknologi!

södertörns
högskola

UNIVERSITY COLLEGE

På Södertörns högskola, 15 min med pendeltåg från Sthlm C, finns Sveriges enda akademiska utbildning i marinarknologi. Kurserna är kostnadsfria och ger högskolepoäng.

Marinarknologi, introduktionskurs, 5 p. Ges kvällstid under höstterminen (tio tillfällen) och riktar sig till främst till sportdykare, skärgårdsintresserade m.fl. som vill ha en bred introduktion till ämnet.

Marinarknologi, grundkurs, 20 p. Heltid, ges under vårterminen och riktar sig till studerande i arkeologi (eller annat ämne) som vill komplettera sina övriga studier med marinarknologi.



Anmälan före 15 april, se www.sh.se. För frågor kontakta gärna docent Johan Rönny, johan.ronny@sh.se.

Förenings sidan

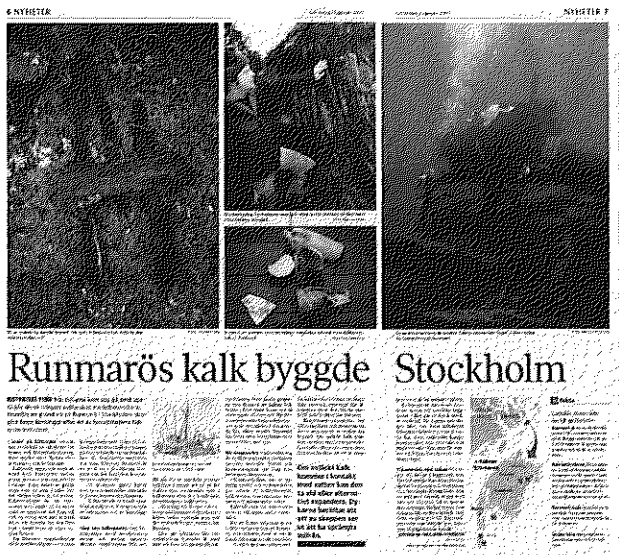
Sällskapets Konferens 2007

Välkomna till MAS-konferens och årsmöte, mars 10 - 11 i Mariefhamn på Åland. Programmet är inte helt klart men kommer att finnas på sällskapets hemsida, www.marinarkeologi.net. Konferensen är öppet för både medlemmar och icke medlemmar.

Medlemmar i media

Stora tidningsrubriker för Runmaröprojektet

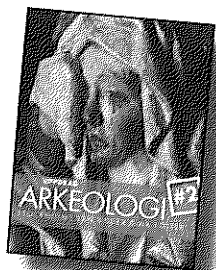
Projektet har fått stort genomslag i media och har figurerat i bland andra tidningen DYK, Populär Arkeologi och nu senast i SvD kultur (lördagen 13 januari, 2007) med ett helt uppslag, se bild. Det är glädjande för projektet och dess initiativtagare, Jim Hansson, som är medlem i vårt Sällskap.



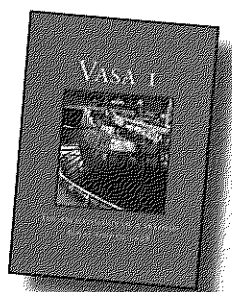
Jim Hansson har under hösten 2006 skrivit en magisteruppsats, Runmarös kalkverksamhet från 1288–1758, - En marinarkeoologisk studie om skepp, transporter och industrier rörande Stockholms uppbyggnad. Uppsatsen kommer att finnas tillgänglig för allmänheten inom kort.

Fortsätt följa projektets utveckling på <http://hem.bredband.net/runmaroprojektet/>

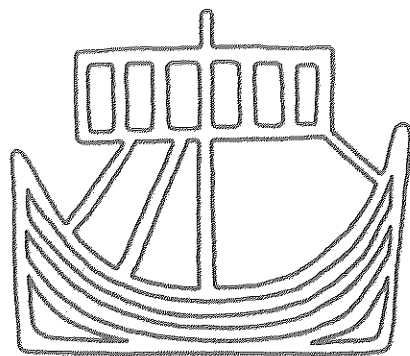
Erbjudande till MAS-medlemmar



"Upptäck arkeologi - Stockholms län under dina fötter" # 2, är en rikt illustrerad skrift. Boken består av artiklar och berör aktuella undersökningar i Stockholms län, bl.a. en av Andreas Olsson om Birka-projektet. MAS-medlemmar får 20% rabatt i Stockholms Länsmuseums butik. Kan beställas via epost: butiken@lansmuseum.a.se eller tel: 08-586 194 21.



Ny monografi-serie från SMM med Frederik M. Hocker som redaktör. Första delen av sex, **"The Archaeology of a Swedish Royal Ship of 1628"** är skriven av Carl Olof Cederlund och finns nu färdig. MAS-medlemmar får 20% rabatt i Vasamuseets butik. Kan beställas via epost: butiken.vasa@maritima.se eller tel: 08-519 548 83.



Marinarkeologiska sällskapet Styrelsen

Lennarth Högborg Ordförande
Räbbmogatan 42
865 32 Alnö
070-319 34 31
dykfoto@telia.com

Jim Hansson Sekreterare
Råstensgatan 13
172 70 Sundbyberg
0704-25 83 04 mobil
jim.hansson@ownit.nu

Jens Lindström Kassör
Djäknegatan 3:410
752 23 Uppsala
018-24 36 46 hem
jenzlind@hotmail.com

Patrik Höglund Ledamot
Folkungagatan 86 A
116 22 Stockholm
08-641 61 61 hem / 0706-02 77 96 mobil
patrik.hoglund@maritima.se

Niklas Eriksson Ledamot
Plöjarvägen 13
137 40 Västerhaninge
08-650 13 92 hem
niklas.eriksson@maritima.se

Sven Berglöf Ledamot
John Ericssonsgatan 5, 4 tr
112 22 Stockholm
08-652 25 32 hem / 0708-57 92 79 mobil
sven@computer.se

Thomas Bergstrand Ledamot
Förmansgatan 2 D
417 57 Göteborg
031-47 91 79 hem / 0706-23 24 68 mobil
thomas.bergstrand@vregion.se

Linda Linnskog Rudh Suppleant
Mälarhöjdsvägen 44
129 40 Hägersten
0707-46 70 47 mobil

Jan Hübinette Suppleant
Sunnanvindsvägen 3 B
451 60 Uddevalla
0522-161 67
jan.hubINETTE@vregion.se
jannerema@telia.com

Marinarkeologiska sällskapet
c/o Jens Lindström

Djäknegatan 3:410
754 23 UPPSALA

Föreningsbrev B Porto betalt

Marinarkeologiska sällskapet

Vad är Marinarkeologiska sällskapet?

Marinarkeologiska sällskapet är en angelägenhet för alla med ett intresse för hur människan i olika tider har utnyttjat vattnet för transporter, handel, fiske och jakt, hur man har levt i kust- och skärgårdslandskapet, vilken betydelse sjöfarten haft för samhällsutvecklingen och hur olika båtkonstruktioner har utvecklats.

Marinarkeologiska sällskapet grundades 1977–1978 och utgör ett nätverk för alla med intresse för den maritima inriktade arkeologin och historien samt arkeologin under vatten. Vårt mål är att verka för samarbete mellan olika grupper och institutioner samt att verka för en ökad insikt om behovet av forskning och utbildning i dessa ämnen.

För att uppnå våra mål arrangerar Marinarkeologiska sällskapet konferenser och föredrag, ger ut Marinarkeologisk tidskrift samt driver hemsidan: www.marinarkeologi.net. Vi driver även projekt i samarbete med universitet, museer och myndigheter och ger oss ut i kulturlandskapet, både över och under vattenytan.

Bli medlem i Marinarkeologiska sällskapet!

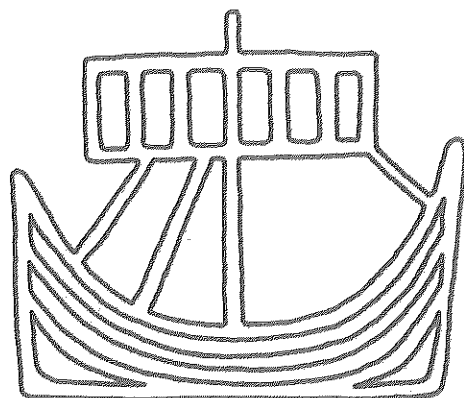
Är du arkeolog, historiker eller på väg att bli? Eller väljer du att hålla historieintresset till din fritid? Är du kanske sportdykare med vrak som främsta dykmål? Egentligen spelar det ingen roll! Bli medlem i Marinarkeologiska sällskapet och få fyra nummer av Marinarkeologisk tidskrift per år samt delta på konferensen och i våra olika verksamheter!

Besök Marinarkeologiska sällskapets hemsida!

www.marinarkeologi.net

Har du frågor om Marinarkeologiska sällskapet?
Kontakta vår ordförande
Lennarth Högberg
0703-19 34 31
dykfoto@telia.com

Styrelsen i Marinarkeologiska sällskapet



Så här blir du medlem

Betala medlemsavgiften på
postgironummer 26 99 80–9

Medlemsavgiften
250 kronor för privatpersoner
350 kronor familjemedlemskap
500 kronor för institutioner och
företag.

Märk talongen
Medlemsavgiften för 2007

Glöm inte
Namn, adress, telefonnummer
och e-postadress

Eller kontakta vår kassör
Jens Lindström
Djäknegatan 3:410
754 23 Uppsala
018-24 36 46 hem
jenzlind@hotmail.com