



MARINARKEOLOGISKA PROJEKTET SALTSKUTAN DALARÖ

kallas en undersökning som pågår i samarbete mellan sportdykare och arkeologer vid Stockholms universitet. Objektet och undersökningen beskrivs nedan av gruppmedlemmarna gemensamt.

SALTSKUTAN - ETT STORT LASTFARTYG FÖRLIST I DALARÖ HAMN PÅ 1700-TALET

Undersökningen av det stora vrak i Dalarö hamn, som kallas "Saltskutan", ingår i ett forskningsprojekt vid Statens Sjöhistoriska Museum och Stockholms Universitets arkeologiska institution samt Medborgarskolan, som bär titeln: "Svensk handelssjöfart i marinarkeologisk belysning".

Projektets målsättning är att öka kunskapen om vraken efter stora handelsfartyg i svenska vatten från 1600-, 1700-, och 1800-talen och att om möjligt göra dessa kända till, ägare, hemmahamn osv.

I undersökningarna ingår både selektiva undervattensarkeologiska insatser, provtagning och naturvetenskapliga analyser, arkivforskning, fyndkatalogisering och - bearbetning.

SALTSKUTANS HÖRSÄGEN

Den allmänna uppfattningen är att "Saltskutan" fraktade salt och sjönk på 1800-talet genom en brand ombord. "Saltskutan", som vraket kallas av både ortsbor och sportdykare, är relativt välbevarad. Skeppet, som ligger på 18-22 meters djup, är lastad med virke och inte med salt, som den muntliga traditionen berättar.

Sommaren 1984 utfördes ett dendrokronologiskt prov på trälasten som består av furuplankor. Vedanatommiska laboratoriet i Lund har kommit fram till att plankorna ramsågades i en vattensåg 1707 eller 1708 i Dalarna eller Härjedalen. Detta skulle innebära att "Saltskutan" förläste någon gång under denna tid och inte på 1800-talet som hörsägen förtäljer.

Det har berättats att skeppet sjönk under en brand som började i aktern. Ingela Norlin och Britt-Marie Petersen, som intervjuat befolkningen, har nertecknat olika sägner om "Saltskutans" förlisning.

Det framkommer i första hand att en brand utbrutit ombord. Att så är fallet kan tydligt ses i "Saltskutans" akter. Skeppet kan även ha förläst i samband med en kollision med ett annat fartyg som legat förtöjd i hamnen. En teori är att "Saltskutan" kolliderat med ett skepp som ligger vid ön Jutholmen. Bland fiskare har "Saltskutan" dessutom varit känd, som en plats, där fiskeutrustning ofta fastnat.

DALARÖ I SJÖFARTSHISTORISK BELYSNING

Dalarö var genom sin tull-och lotsstation en centralpunkt för sjöfarten

längs ostkusten i flera hundra år. Axel Quist, som var präst på Dalarö under 30-talet, har i sin bok om Dalarö, berättat att det fanns tullstation där redan under 1600-talet. I kunglige Majiståts ordning den 19 december 1636, förskrevs att de skepp som seglade till Stockholm och Gävle skulle anmäla sig, "vidh then konungzlige Tullkammaren i Dalarön".

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

FARTYGETS BYGGNAD OCH TYP

Av "Saltskutans" storlek, 38 meter lång och 8 meter bred, utgår vi ifrån att det är ett stort fartyg. Enligt dåtida mått, ett av de stora av de skepp, som användes inom 1600-talets sjöfart. På grund av skeppets speciella form tror vi att det är en flöjt. Denna rundgattade skeppstyp var i aktern försedd med en bred oval öppning avsedd för rorkulden. Ovanför satt ett rektangulärt plant hackbräde, men de skulpturer, som utgjorde dess centrala motiv, saknas. I hackbrädets mitt förekom oftast en djurfigur, som illustrerade skeppets namn. Genom kommande undersökningar hoppas vi att finna skulpturer i bottenlammet intill akterstäv. Dessa fynd skulle bidra till "Saltskutans" identifiering och ge skeppet dess ursprungliga namn.

Det kan möjligen vara en kat. Till skillnad från flöjten var en kat klumpigare byggd och stävorna föll utåt. Dessutom var masterna kortare och seglen riggades annorlunda. Vanligtvis var en kat utrustad med enbart ett däck.

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

Skeppspumpar

Åtta meter från aktern sticker resterna av ett avbrutet pumprör upp. Nedre delen av pumpen, som består av en pumpkanna försedd med en ventil tillverkad av trä och läder, bärgades innan fornminneslagen kom till på 60-talet. Pumpen länsade vatten från skrovets botten. På mindre skepp förekom endast en pump, som vanligtvis placerades vid stormasten.

På större skepp användes två pumpar. Den andra pumpen placerades vid mesanmasten, vilket troligen varit fallet på "Saltskutan". Spår av mesanmasten saknas däremot.

Intill pumpröret ligger en oidentifierad skeppsdel, som är 320 cm lång, lätt böjd och försedd med 14 st klinkhak. Detta är troligen en bottenstock till en mindre klinkbyggd båt, t ex en skeppsbåt.

Mastfiskar

Flertalet tvärgående balkar och däcksknän är bevarade midskepps och föröver i skrovet. Balkarna är uppmätta och måttresultaten visar höjdskillnader, som indikerar två däck.

Under midskeppsbalken ligger en halva av en mastfisk, som sannolikt stöttat stormasten. Den motsvarande mastfisken ligger idag i en trädgård vid Strandvägen. Till SSHM:s vrakregister rapporterades på 60-talet en segelduksklädd maststump, som är 70 cm i diameter och som troligtvis är en del av stormasten.

Furulasten

I förskeppet, är bordläggningsplankor, däcksplankor och waterbord relativt välbevarade. Under däck, midskepps ligger trälasten, som består av furuplankor, staplade. De flesta plankorna ligger lastade längs med skrovet. Ett mindre antal, föröver, ligger dock placerade tvärs skrovet. Ett motiv i en oljemålning, utförd av holländaren Andrie van Eertvelt (1577-1652), illustrerar tydligt hur trävirke lastas genom en lucka i bordgången på ett holländskt skepp, som ankrat i en nordisk hamn. Dessutom har en formation, som liknar resterna efter en lucka, observerats över huvudlasten.

Kanonportar

I förskeppets bordgång, på styrbord- och babordssidan, har kanonportar påträffats. I denna del av skrovet är spanten väl bevarad och påtagligt tätspantad. Topptimret-spantens övre del lutar markant inåt. Däcket är därför relativt smalt, vilket var karakteristiskt för östersjöflöjter på 1600-talet. Detta förhållande, är det viktigaste indiciet för att "Saltskutan" är en flöjt. Från ett underliggande däck, reser sig en del av fockmasten, ca 2 meter. Vid mastfoten ligger resterna av kraftigt tågvirke. Här ses tydligt höjdskillnaden mellan övre och undre däck, som är 150 cm.

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

artillerimåttstock, att "Saltskutans" kanoner var 3-pundiga.

Skulpturerade ankarklys

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

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

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

Bråspel

Från ett bråspel löpte ankartågen genom klysen. Under mitten av 60-talet bärgades två huvudankare och ett bråspel. Denna äldre typ av ankarspel vilade horisontellt i två spelbetingar. Bråspelet kringvreds med spelspakar och dess främsta funktion bestod i att vinscha ankarna, hissa seglen eller stuva lasten ombord.

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

Förstäven

Förstäven är nerbruten ca 1-2 meter. På en videofilm syns urtag, troligen för en galjon. Ett trekantigt föremål, som liknar en galjon, ligger nedanför stäven.

Riggen

"Saltskutan", var troligtvis utrustad med tre master och ett bogspröt. Fock- och stormasten riggades med råsegel och mesanmasten bar latinsegel.

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

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

Fyndföremål

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

Tre slipstenar i sandsten har tidigare bärgats från "Saltskutan". Sandsten är en mycket ovanlig stentyp i Sverige och finns bara i Skåne och på Gotland (muntlig rapport från Riksmuseet). I Nordeuropa, förutom Skandinavien förekommer ingen sandsten. "Saltskutans" träläst, som består av furuplankor; ett vanligt träslag i Sverige, tillsammans med slipstenar i sandsten, talar för att skeppet bar last för export från Sverige. Varför kallas skeppet - "Saltskutan" - i folkmun? Det är inte omöjligt att lasten med furuplankor utbyttes mot det åtråvärda och dyrbara saltet, som producerades i Nordeuropa. På "Saltskutan" har tidigare bärgats en stor träspade, en sk lämpskyffel, som förmodligen användes i samband med lossning av salt eller säd.

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

Stora lerkrukor användes förmodligen till förvaring av saltat kött och fisk eller säd. I en trefotsgröta av keramik, som i botten bär spår av eld, kokades mat på spisen. Maten lades sedan upp på stora fat, dekorerade med blommotiv på gulorange botten. Maten skars och åts med en kniv. Till denna måltid dracks vin, som förvarades i gröna klotrunda vinflaskor. Som förvarings- och dryckeskärl användes ett bartmannskrus, ett rhenskt stengodskärl som tillverkades i Frechen och Köln.

Det enda tecknet på besättningens boendeförhållanden är den hänslatta, som bärgats från vraket. Av detta föremål, kan man troligen dra den slutsatsen, att besättningen sov i hängkojor. Återfunna delar av en borste, kan ha används till att skrubba däck.

"Saltskutans" dokumentation

Dokumentationen av "Saltskutan" är en omfattande uppgift. Under hösten 1984 utfördes uppmätningar av skeppets längd och bredd. Under samma tid

uppmättes dessutom akter-och förstävans höjd, skeppets däcksbalkar, kanon- och lastluckor och olika skeppsdelar, bl a rodret. Man använde sig av vattentåliga måttband och metermått.

Under våren 1985 har arbete pågått för att förenkla och möjliggöra mätning och dokumentering av "Saltskutan".

Följande punkter gjordes klara att utprovas under veckan 10/6-16/6 1985 i Dalarö:

1. Sammanställning av ett koordinatsystem utanför och i vraket.
2. Ett nummersystem för dykrapporterna efter mönster från Mary Rose-projektet i England.
3. Sammanställning av en dykrapport-blankett, som innehåller det man behöver veta från ett arbetsdyk. Bl a innehåller den en skiss över koordinatsystemet för inritning av eventuella fynd och observationer.
4. Konstruktion och tillverkning av en mätutrustning för mätning av en tvärsektion (skrovets form), förstäv-och akterstäv (konstruerad av ing P-A Pettersson).
5. Sammanställning av ett mätprotokoll till mätutrustningen.

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

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

Det andra stora del-projektet var testning av mätutrustningen för inmätning av tvärsektioner (profil-mätning). Vi började med att mäta med en mätstav med reducerad längd dvs 5 meter. Mätningen gjordes ungefär mid-skepps för att längden skulle räcka. Det visade sig att staven var hanterbar och funktionsduglig under vatten. Detta resulterade i ytterligare en mätning med full längd, dvs 8 meter. Även denna mätning gick bra. Dock behöver vissa detaljer förbättras.

Framtida arbete på Saltskutan

Det lyckade resultatet vid uppmätning av skeppets tvärsektion kommer att leda till fortsatta uppmätningar av för-och akterstävarnas form. Som tidigare nämnts, kommer utläggandet av koordinatsystemets referenspunkter

och därefter undersökningen av vrakplatsen, att erfordra stora arbetsinsatser.

Så småningom hoppas vi kunna identifiera "Saltskutan". Det pågår för närvarande en aktiv arkivforskning. Med hjälp av undervisning i arkivforskning på Krigsarkivet och egna efterforskningar på Riksarkivet, Stadsarkivet och Landsarkivet i Uppsala, har vi förhoppningar att finna skeppets namn och kanske läsa om den händelse, som var förknippad med "Saltskutans" förlisning.

KÄLLFÖRTECKNING

- | | | |
|--------------------------------------|------|--|
| Alm J | 1954 | <u>Artillerimåttstocken, Föreningen Armémusei Vänner, Medd XV, Stockholm. 5-20.</u> |
| Cederlund CO | 1982 | <u>Vraket vid Jutholmen. Partygets byggnad. Statens sjöhistoriska museum, rapport 16, Stockholm.</u> |
| Cederlund CO och Ingelman-Sundberg C | 1973 | <u>The excavation of the Jutholmen wreck, 1970-1971, The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration 5.1.</u> |
| Ingelman-Sundberg C | 1976 | <u>Preliminary report on finds from the Jutholmen wreck. The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration 5.1.</u> |
| Kaijser I | 1983 | <u>Vraket vid Jutholmen. Last och utrustning. Statens sjöhistoriska museum, rapport 17, Stockholm.</u> |
| Petregus EW | 1967 | <u>The Dutch Flute 17th century. The great age of sail, Cambridge.</u> |
| Quist A | 1930 | <u>Dalarö. Stockholm.</u> |
| Unger RW | 1978 | <u>Dutch shipbuilding before 1800, Assen/Amsterdam.</u> |
| Witzen N | 1671 | <u>Architectura Navalis et Regimen Nauticum. Ofte Aaloude en Hedendaagsche Scheepsbouw en bestier, Amsterdam.</u> |

Arbetsuppgifterna på "Saltskutan" är utförda av:

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

Vi vore tacksamma, om de marinarkeologer och sportdykare, som har fotografier, teckningar, föremål eller andra uppgifter om "Saltskutan", hör av sig till oss.

Artikeln är sammanställd av:

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