

mt

marinarkeologisk tidskrift

Strandingsmuseum og Marinarkæologisk Center – Maritim kultur ved Danmarks vestkyst

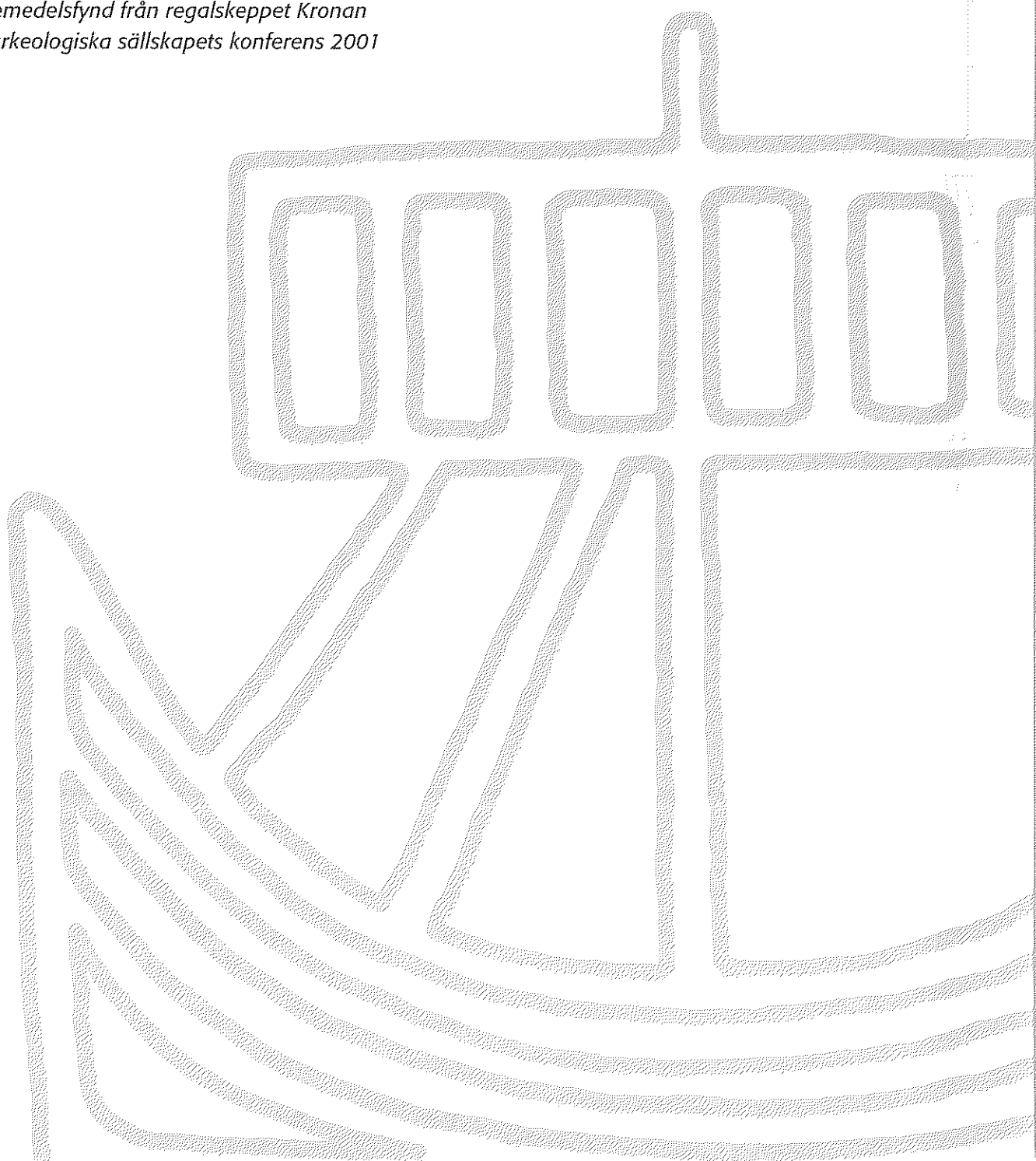
Döden vid Helgoland – Ett facit över Ormen Friskes haveri

Nygamla farleder i Göteborgs skärgård

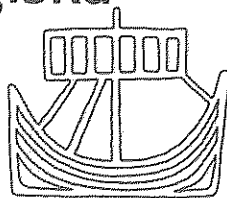
Hangvarkusten på Gotland

Ett läkemedelsfynd från regalskeppet Kronan

Marinarkeologiska sällskapet konferens 2001



Marinarkeologiska sällskapet



Styrelse

Ordförande

Andreas Olsson
Dr. Heymans gata 7
413 22 Göteborg
031-82 82 65 (hem)
0706-81 58 61 (mobil)
andreas.olsson@archaeology.gu.se

Odd Johansen
Flemminggatan 85, 5 tr.
112 45 Stockholm
08-650 60 58 (hem)
0708-83 90 07 (mobil)
odd.johansen@raa.se

Sekreterare

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

Per Lejoneke
Vollmar Yxkullsgatan 11, 2 tr. ö. g.
118 50 Stockholm
08-644 47 22 (hem)
0705-21 63 20 (mobil)
per.lejoneke@telia.com

Kassör

Thomas Bergstrand
Smyckegatan 46
426 50 Västra Frölunda
031-47 91 79 (hem)
0706-23 34 68 (mobil)
thomas.bergstrand@bohusmus.se

Suppleanter

Linda Linnskog
Bergsundsstrand 31
117 38 Stockholm
08-428 88 07 (hem)
0707-46 70 47 (mobil)
linda@okej.se

Ledamöter

Anders Bunse
Sandskogsvägen 2
246 32 Löddeköpinge
046-71 22 01 (hem)
anders.bunse@ksk.landskrona.se

Pia Wetterfors
Ringvägen 156
116 31 Stockholm
08-641 57 31 (hem)
0703-49 34 79 (mobil)
pia.wetterfors@chello.se

Patrik Höglund
Östgötagatan 72 A
116 64 Stockholm
08-641 61 61 (hem)
0706-02 77 96 (mobil)
patrik.hoglund@sshm.se

Ylva Wickberg
Dannemoragatan 14
113 44 Stockholm
08-31 34 11 (hem)
0739-13 99 36 (mobil)
ylvawickberg@hotmail.com

Marinarkeologiska sällskapet

utgör ett nätverk för alla med intresse för maritimt inriktad arkeologi och historia samt arkeologi under vatten. Vårt mål är att verka för ett samarbete mellan olika grupper och institutioner samt att verka för en ökad insikt om behovet av forskning och utbildning.

För att uppnå detta arrangerar Marinarkeologiska sällskapet konferenser och föredrag, ger ut Marinarkeologisk tidskrift samt driver en hemsida. Vi driver även projekt i samarbete med universitet, museer och myndigheter och ger oss ut i landskapet, både över och under vatten.

Bli medlem i Marinarkeologiska sällskapet

Som medlem får du Marinarkeologisk tidskrift fyra gånger per år samt möjlighet att delta på konferenser och i våra olika verksamheter!

Betala in 250 kr (privatpersoner) eller 500 kr (institutioner och företag) på postgironummer 26 99 80-9. Märk talongen: Medlemsavgift för 2001. Glöm inte namn, adress, telefon och e-postadress.

Du kan även kontakta sällskapets kassör Thomas Bergstrand, eller om du har frågor, ordföranden Andreas Olsson.

Besök MAS hemsida: www.marinarkeologi.net

Marinarkeologisk tidskrift

Nummer 2/2001
Årgång 24
ISSN 1100-9632
Tryck: ARK-Tryckaren AB 2001

mt

marinarkeologisk tidskrift

Redaktion

Ansvarig utgivare
Andreas Olsson
Dr. Heymans gata 7
413 22 Göteborg
031-82 82 65 (hem)
0706-81 58 61 (mobil)
andreas.olsson@archaeology.gu.se

Redaktörer
Staffan von Arbin
Laxvägen 11
434 96 Kungsbacka
0300-380 57 (hem)
0706-23 32 37 (mobil)
staffan.arbin@brevet.nu

Teknisk redaktör – tidskrift

Anders Gutehall
Östra Holmgatan 27
553 23 Jönköping
036-34 02 15 (hem)
0707-74 18 65 (mobil)
anders.gutehall@jkgplm.se

Anders Bunse
Sandskogsvägen 2
246 32 Löddeköpinge
046-71 22 01 (hem)
anders.bunse@ksk.landskrona.se

Teknisk redaktör – hemsida

David Haskiya har lämnat posten som teknisk redaktör för hemsidan. Efterträdare är Anders Gutehall, som med hjälp av Matthias Gutehall kommer att uppdatera sidan. Den beräknas vara klar under juli månad.

Patrik Höglund
Östgötagatan 72 A
116 64 Stockholm
08-641 61 61 (hem)
0706-02 77 96 (mobil)
patrik.hoglund@sshm.se

Marinarkeologisk tidskrift

är Marinarkeologiska sällskapets forum och ges ut med fyra nummer per år. Tidskriften har karaktären av dels ett populärvetenskapligt magasin och dels en facktidsskrift.

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

Skriv en artikel i Marinarkeologisk tidskrift

För att underlätta för skribenter och redaktörer har vi sammanställt några enkla instruktioner:

Text: Lämnas på diskett, CD eller per e-post till någon av redaktörerna, helst i Word för PC, men det går även med andra program.

Bild: Levereras som dia- eller pappersoriginal, alternativt inscannade i tif-format som separata filer. Foton med 300 dpi upplösning och teckningar, kartor och planer med 600 dpi.

Referenser: Citat eller hänvisning till annat verk anges med hänvisning efter den aktuella meningens eller styckets enligt: (efternamn år:sidan). Hänvisade verk sammanställs i slutet av artikeln enligt:

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*.

Vi lägger ut ett urval av artiklarna på vår hemsida. Vill du inte publiceras där så meddela det när du lämnar manuset.

Utgivningsplan för 2001

Nummer	Manusstopp	Utgivning
1-2001	–	19 mars
2-2001	9 april	11 juni
3-2001	30 juli	24 september
4-2001	12 oktober	10 december

Ny giv för det våta kulturarvet?

Vad betyder begreppet kulturmiljövård? Kulturmiljö definieras allmänt som hela den miljö som har formats av oss människor genom tiderna. Kulturmiljövård betecknar den verksamhet som syftar till att värna om kulturarvet. För mig är emellertid kulturmiljövård något större. Bakom detta begrepp ser jag mål och motiv med all den verksamhet som har kulturlandskapet i dess olika former som utgångspunkt, arkeologi inkluderat. Vare sig det handlar om forskning, utställningar eller om arkeologi i samband med vägbyggen, vill jag nog påstå att syftet eller motivet är kulturmiljövård. All denna verksamhet innebär en strävan att berika och vidareutveckla vårt kulturarv – att skapa förutsättningar för en samhällsutveckling där kulturarvet intar en viktig roll.

Kulturmiljövård under vatten är ett problematiskt kapitel. Förutsättningarna är som bekant begränsade. Det saknas inventeringar, det saknas kunskap om olika lämningars vetenskapliga värde och det finns få institutioner som bedriver denna arkeologi. Vad beror då detta på? Kanske kan man hävda att insikten om fornlämningarna under vatten är ganska ny. Den lätta dykutrustningen och sportdykningen har ju endast funnits sedan 1950-talet.

Vad har då hänt på dessa 50 år? I Bohuslän utgör resultatet av de inventeringar som Göteborgs Amatördykar-klubb genomförde på 1950- och 1960-talen i stort vad vi vet om Bohuslans vattenområden. Få större insatser har gjorts sedan dess. Få nya lämningar är kända. Det som däremot har ökat ordentligt är just sportdykningen.

Det som har hänt på senare tid, är att nedbrytningen av lämningarna under vatten har kommit att uppmärksammas av myndigheter och institutioner inom kultur-

miljövården. Orsakerna bakom nedbrytningen anses vara en kombination av oförsiktig sportdykning, fritidsseglares ankringar i vattenområden med vrak, strömmar från båttrafik och naturlig erosion. Resultatet är att ett antal lämningar har belagts med dykförbud och att vrak blivit skyddstäckta. Men också att studier av den naturliga erosionen och de bakterier som ligger bakom nedbrytningen av trä under vatten genomförts.

Det ska emellertid understrykas att åtgärder som dykförbud och skyddstäckningar är ad hoc-lösningar. Det saknas fortfarande studier som berättar om orsakerna bakom nedbrytningen i ett längre tidsperspektiv. Det är tydligt att det finns ett stort forskningsbehov här, men det är kanske ännu viktigare att se över vad svensk kulturmiljövård syftar till. Kulturmiljövården är som nämnts en angelägenhet för hela samhället. I detta fall angår den kanske särskilt sportdykare och fritidsseglare.

Detta ska Marinarkeologiska sällskapet ta fasta på. Till hösten 2001 planerar vi att tillsammans med Lantbruksuniversitetet i Uppsala och Södertörns Högskola starta upp ett projekt. Syftet är att under tre års tid kartlägga nedbrytningen av lämningarna efter Anna-Maria och Jutholmsvraket i Stockholms skärgård, för att därigenom kunna diskutera orsakerna bakom nedbrytningen. Projektet ska drivas med ideella krafter av intresserade MAS-medlemmar. Det är en förhoppning att kunna bidra till att återigen göra lämningarna under vatten till en samhälls angelägenhet, liksom i Bohuslän på 1950- och 1960-talen.

Andréas Olsson är ordförande i Marinarkeologiska sällskapet

Innehåll

- 4 *Strandingsmuseum og Marinarkeologisk Center – Maritim kultur ved Danmarks vestkyst av Morten Sylvester*
- 8 *Döden vid Helgoland – Ett facit över Ormen Friskes haveri av Rune Edberg*
- 14 *Nygamla farleder i Göteborgs skärgård av Thomas Bergstrand*
- 17 *Hangvarkusten på Gotland av Janne Lindahl och Göran Ankarilija*
- 18 *Ett läkemedelsfynd från regalskeppet Kronan av Bo Ohlson*
- 20 *Marinarkeologiska sällskapets konferens 2001 av Sara Wranne*
- 22 *Notiser sammanställda av Staffan von Arbin och Patrik Höglund*

Strandingsmuseum og Marinarkæologisk Center – Maritim kultur ved Danmarks vestkyst

Av Morten Sylvester

Indledning

Strandingsmuseum St. George, der ligger i Thorsminde på den danske vestkyst, er i fuld gang med en større udvidelse – en udvidelse der blandt andet betyder at museet fremover skal fungere som et marinarkæologisk center på en del af den danske vestkyst (figur 1). I forbindelse med denne udvidelse, er forfatteren af denne artikel blevet ansat som museumsinspektør og daglig leder af museet, og jeg vil her kort fortælle om vores igangværende udvidelse og planer for den kommende tid. Da Strandingsmuseum St. George sandsynligvis er et mindre kendt maritimt museum i Sverige, vil det være formålstjenligt at ridse baggrundshistorien op – hvad er vi for et museum og hvad er det vi fortæller?

HMS St. George og de andre

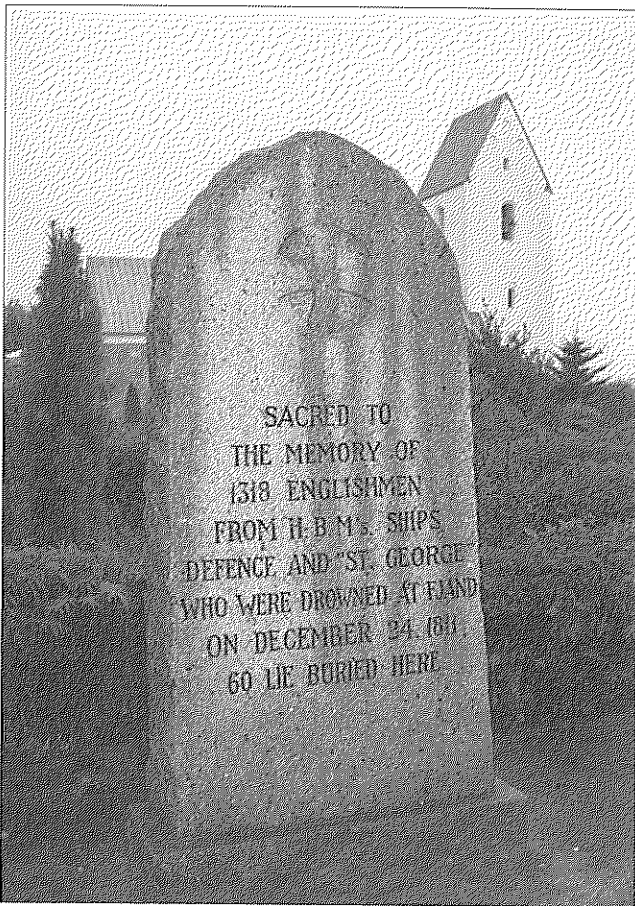
Som andre kyststrækninger i verden, har også den Jyllands vestkyst fået tilnavnet "skibsvragenes kyst", og denne kyststrækning er virkelig en af de farligste i verden. Når de store søer under vestlige vinde rammer sandbunden ved kysten, opstår de farlige brodsøer, som hverken skibe eller mennesker kan klare sig i. Et utal af skibe er gennem tiderne strandet og forlist på denne kyst – alene i Ringkøbing Amt med en kyststrækning på godt 100 kilometer er der siden år 1800 forlist mere end 1 200 skibe.

Den største stranding skete den 24 december 1811, hvor de to engelske linieskibe HMS St. George og HMS Defence, med få timers mellemrum, strandede henholds-



Foto: Strandingsmuseum St. George

Figur 1. Strandingsmuseum St. George i danska Thorsminde är just nu i färd med en större ombyggnation.

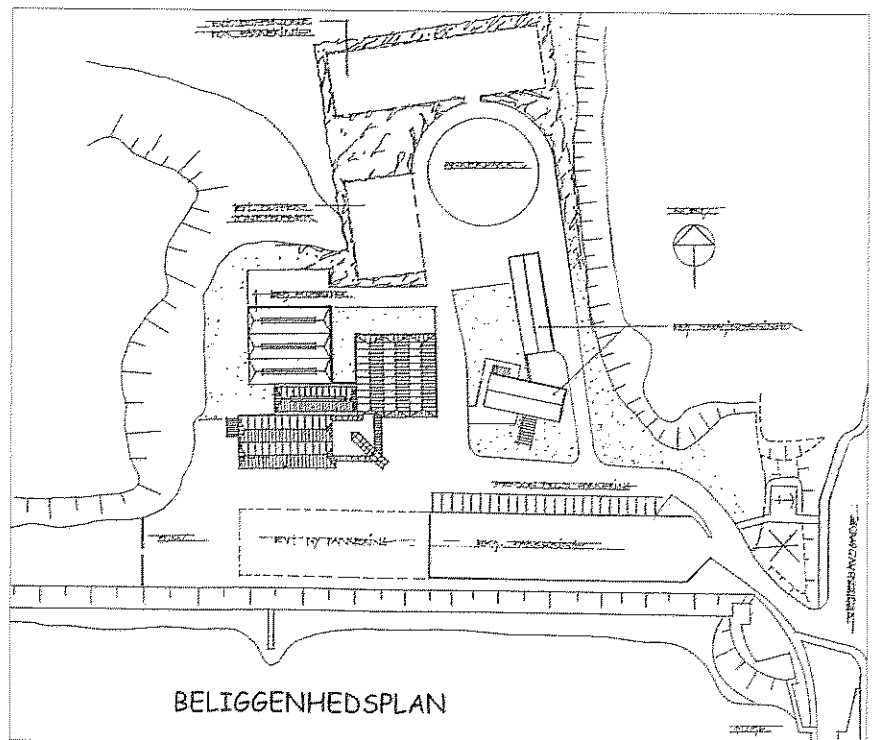


Figur 2. Omkring 1 300 människor miste livet när de två engelska linjeskeppen HMS St. George och HMS Defence strandade i närheten av Thorsminde på själva julafton 1811.

vis syd og nord for Thorsminde. Danmark–Norge var i krig mod England, og skibene var på rejse tilbage til England efter konvojtjeneste i Østersøen men blev på grund af kraftig storm drevet ind på kysten, hvor katastrofen blev en realitet – omkring 1 300 søfolk mistede livet og kun 18 kom levende i land (figur 2). Strandingsmuseum St. George fortæller historien om de mange strandinger og disses betydning for befolkningen langs kysten. Hovedelementet i udstillingen er de mange tusinde fund der er bjærget fra vraget af HMS St. George.

Undersøgelser på St. George
De første dykninger på vraget af HMS St. George blev gennemført så tidligt

Figur 3. Så här är den nya museibygnaden tänkt att se ut när ombyggnationen är färdig.



som i 1876, hvor et dykkerselskab bjærgede seks mindre kanoner, nogle krudttønder og to skibsklokker. I 1904 bjærgedes 48 jernkanoner der blev sendt til omsmelting i Frankrig. I årene fra 1940 til 1954 dykkede den kendte vragsfisker Sigurd Damgaard i vraget, hvorfra der blev bjærget en del metaller til omsmelting. I 1970 blev vraget af St. George genfundet af lokale sportsdykkere og et af skibets store ankre blev bjærget. I 1980 kan dykkerne fortælle at vraget er blevet mere frilagt og en lang række genstande er i fare for at forsvinde. I årene 1983–1986 gennemføres derfor en række marinarkæologiske udgravninger, hvor mange tusinde fund fra vraget bjærges. I 1996 og 1997 gennemføres nye udgravninger på vraget.

Strandingsmuseum St. George

Et meget stærkt lokal engagement i den strandingshistorie der havde betydet så meget for befolkningen i kyst-sognene, medførte at der blev rejst økonomiske midler til opførelse af et museum til at huse fundene. Fundene fra St. George skulle blive i lokalområdet og museet skulle ligge i Thorsminde – omtrent midtvejs mellem St. Georges og Defences forlissteder. I 1992 åbnede Strandingsmuseum St. George i nyopførte bygninger, med en unik placering med udsigt over Vesterhavet. Det første år besøgte 66 000 mennesker museet og museet har siden dengang haft publikums store interesse. Siden museet åbnede dørene i foråret 1992 har mere end 370 000 mennesker lagt vejen forbi.



Figur 4. Den strandede ubåten U-20 avbildad på ett samtida vykort.

Udbygningen – nye behov

Efter de nye udgravninger på vraget af St. George i 1996 og 1997, hvor der blev hævet en del større og tungere genstande – blandt andet kanoner – som umuligt kunne være i det eksisterende museum, blev det klart at der måtte skaffes mere plads til at huse de nye fund. Lokale ildsjæle gik i gang med at skaffe økonomiske midler til en udvidelse af museet, og i skrivende stund er det nye museum næsten bygget færdigt (figur 3). I fremtiden vil museet, udover at fungere som en udstillingsbygning, også få funktion som et marinarkæologisk center. Den nye tilbygning, der kommer til at koste 18,3 millioner danske kroner, er på i alt 1 125 kvadratmeter, og hele museumsbygningen bliver efter udbygningen på næsten 1 600 kvadratmeter. Hertil skal lægges godt 350 kvadratmeter magasinbygninger. Udvidelsen omfatter blandt andet ny foyer, cafeteria, forøget udstillingsareal, IT-rum, mødelokale og skoletjeneste, arkæologisk værksted, arkivrum og kontorfaciliteter. Museet genåbner for publikum den 16 juni.

Ny udstilling

Hovedelementet i museets nye faste udstilling vil fortsat være historien om de engelske linjeskibes forlis i 1811, med vægten på de mange tusinde fund fra St. George. I dette udstillingsafsnit vil de mange nye fund fra 1996 og 1997 naturligvis få en fremtrædende plads. I et nyt

lokale bliver indrettet et IT-rum med underholdnings- og formidlingstilbud baseret på computere. I dette "tekniske rum" vil man også kunne overvåge indsejlingen til Thorsminde Havn på radar og fra et ubåds periskop. Et nyt udstillingsafsnit bliver et egentligt børnemuseum med tilbud til museets yngste gæster. Børnemuseets tema bliver "En verden på havets bund".

Strandinger langs Jyllands vestkyst bliver repræsenteret med en lang række konkrete eksempler, ligesom de deraf afledte temaer: redningsvæsen og bjærgelaug bliver taget op. Et selvstændigt afsnit i udstillingen bliver helliget 1. Verdenskrig og krigens spor i Vesterhavet og langs kysten. I dette afsnit vil vi blandt andet fortælle om verdenshistoriens sidste store søslag: Jyllandsslaget, søtræfningen ved Bjerregård og strandingen af U-20 – den ubåd der sænkede Lusitania syd for Irland (figur 4). Udendørs bliver museets store samling af historiske ankre opstillet og formidlet i en egentlig ankerpark.

Marinarkæologisk Center

Det Marinarkæologiske Center skal undersøge skibsvrag og andre kulturspor på havbunden og i ferskvandsområderne og vil få en del af Vestkysten som arbejdsområde. Det marinarkæologiske ansvarsområde kommer til at udgøre Ringkøbing-, Viborg- og en del af Ribe Amter. Der er i dette område flere forskellige farvandstyper, med

den eksponerede vesterhavskyst som den største, mens Limfjorden, Ringkøbing Fjord og Nissum Fjord udgør den mere beskyttede farvandstype. En række af Danmarks største og vandrigeste åer har sit udløb i Vestjylland, og det vil være oplagt at inddrage disse i det kommende marinarkæologiske arbejde. Fremtidens undersøgelser forventes at bestå dels i selvalgte forskningsrelaterede undersøgelser samt rekvirerede opgaver i forbindelse med anlægsarbejder på søterritoriet.

*Morten Sylvester är museumsinspektör vid
Strandingsmuseum St. George –
Marinarkæologisk Center i Thorsminde*

Fakta Strandingsmuseum St. George – Marinarkæologisk Center

Adress
Strandingsmuseum St. George
Vesterhavsgade 1E
Thorsminde
DK-6990 Ulfborg
Tel. + 45 97 49 73 66
post@strandingsmuseum.dk
www.strandingsmuseum.dk



Öppettider
16/6–15/11 Åben alle dage 10–17
16/1–25/12 Lukket (åbent for grupper efter aftale)
26/12–14/3 Åben alle dage 11–16

Marinarkeologiska kurser vid Södertörns högskola

Introduktionskurs i marinarkeologi

Kursen, som är en introduktion till marinarkeologin, riktar sig till sportdykare och historie- och skärgårdsintresserade. Den genomförs med professor Carl Olof Cederlund som lärare.

Kursen utgörs av en serie föreläsningar, som introducerar deltagarna i den svenska och nordeuropeiska marinarkeologins huvudområden. I kursen ingår även studiebesök på Vasamuseet samt Sjöhistoriska museet. Den äger rum på kvällstid under åtta måndagar mellan kl. 18.00 och 20.00 under oktober – december 2001.

Examinationen på kursen utgörs av inläsning av och tentamen på kurslitteratur, i form av en skriftlig hemuppgift.

Grundkurs i marinarkeologi, 40 poäng

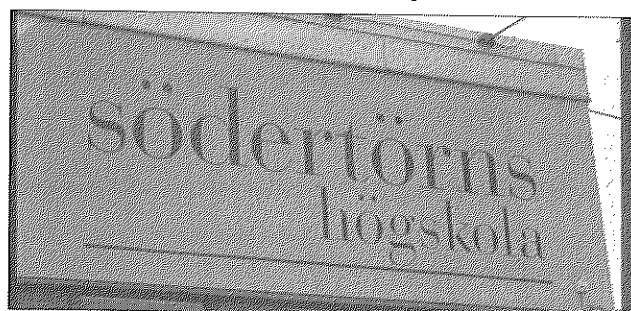
Kursen ger en presentation av det arkeologiska utforskandet av den marina kulturen och det marina kulturlandskapet, och äger rum under läsåret 2001/2002.

Det marinarkeologiska perspektivet står i centrum för undervisningen i form av den kunskap man kan få om människan från arkeologiska lämningar belägna under vatten eller med anknytning till vatten.

Kursen är samtidigt tvärvetenskaplig och behandlar även marin kultur ur andra vetenskapliga perspektiv. I kursen ingår förutom föreläsningar, seminarier och litteraturstudier även exkursioner och övningar i fältarbete. Den är främst avsedd som ett komplement till och fördjupning av övriga arkeologistudier men är även möjlig att läsa fristående.

Anmälan görs till:

Per Lindblom
Södertörns högskola
Box 4104
141 04 Huddinge
Tel: 08-58588473
per.lindblom@sh.se



Döden vid Helgoland

– Ett facit över Ormen Friskes haveri

Av Rune Edberg

Under de år som jag intresserat mig för vikingatidens sjöfart och för sentida experiment med rekonstruerade vikingaskepp har jag i litteraturen ofta funnit omnämnan- den av Ormen Friskes haveri 1950 (figur 1). Uppgifterna har dock som regel varit vaga.

I standardverket om vikingaskeppskopior, Søren Vadstrups bok *I vikingernes kølvand*, heter det:

”De närmare omständigheterna omkring Ormen Friskes tragiska förlisning 1950 under en våldsam storm i Helgolandsbukten, när samtliga de drygt 40 ombord- varande omkom, är på goda grunder inte klarlagda” (Vadstrup 1993:28. Författarens översättning från danskan).

Det bör understrykas att Vadstrup missuppfattat antalet omkomna. Det var 15 personer, varken mer eller mindre, vilket naturligtvis var illa nog. Vadstrup har däremot rätt i

att det inte fanns några överlevande.

Vi vet från många andra haverier där människor om- kommit att ryktesfloden ofta är strid och sökandet efter enkla orsakssamband och syndabocker alltid kommer igång. Tänk bara på moderna fall som färjan *Estonias* undergång i Östersjön eller atomubåten *Kursks* förlisning i Barents hav. Eftersom jag inte kände mig tillfredsställd av uppgifterna i sådana källor som Vadstrups bok be- stämde jag mig, inför 50-årsminnet av tragedin, att försöka få fram lite fler uppgifter. Det föreföll mig orimligt att tro, att haveriet aldrig utretts.

Amerikansk flygbombning

Det var heller inte så svårt att få fram grundläggande fakta i målet, och jag redovisade min utredning i min



Foto: Sjöhistoriska museets arkiv

Figur 1. Ormen Friske i Mälaren på sin sista resa, som slutade med tragedin vid Helgoland. Bredvid rorgångaren står Sten Schröder.

förra artikel. Sammanfattningsvis kunde jag, genom att referera de vittnesförhör och den utredning som gjordes av ansvariga tyska myndigheter veckorna efter haveriet, påvisa att Ormen Friske brutits sönder mot en formation undervattensklippor kallad Danskermanns Hörn vid inloppet till Helgolands sydredd. Indirekt orsakades haveriet dels av en plötslig storm, som vädertjänsten inte varnat för, dels – och mest spektakulärt – av de allierade segrarmakternas flygbombning av den tyska ön den aktuella dagen. Ögonvittnen och andra pålitliga källor visar nämligen, att amerikanska plan i övningssyfte inledde höghöjdsbombning av Helgolands hamn ungefär samtidigt som Ormen Friske nått i sikte av ön, dit besättningen satt kurs för att få lä för det våldsamma överhandsvädet (Edberg 1999).

Slutsatserna i den tyska haveriutredningen återgavs också 1950 i några svenska tidningar, fast med ganska små rubriker och långt bak. Skillnaden var mycket stor i förhållande till förstasidesrubrikerna och det allmänna ståhejet några veckor dessförinnan, då rapporteringen helt dominerades av själva händelsenheten. Den enda fullständiga redogörelsen för haveriutredningen, som den gången publicerades, inflöt i tidningen Frisksports julnummer (Håkanson 1950). Förhoppningsvis lindrade den artikeln något de anhörigas ångest, men något genomslag i efter världens bild av förlisningen gjorde den inte.

Huvuddelen av utredningsmaterialet från 1950 visade sig finnas i kopia hos utrikesdepartementet i Stockholm. Jag gick också igenom svenska dagstidningslägg och en del tyska tidningsklipp.

Sedan min första artikel publicerats har jag fått tillgång till ytterligare uppgifter, som inte ändrat något i sak men gjort bilden av händelseförloppet tydligare. Däribland kan speciellt nämnas arkivmaterial från Schiffahrtsmuseum Nordfriesland, Husum, som främst omfattar tidningsklipp och foton av vrakspillror men också ett maskinskrivet, odaterat manuskript betitlat "Chronik der Wasserschutzpolizei, Husum" där haveriet beskrivs. Jag har nu också läst de rapporter, som den holländske journalisten Giel Bakker i juni 1950 publicerade i tidningen Het Vrije Volk. Holländaren var med på delar av Ormen Friskes sista resa och gick från bord endast några dagar före katastrofen. Jag har slutligen, genom tillmötesgående från några av de omkomnas familjer, i förtroende fått läsa en del privatbrev och kunnat granska opublicerade privatfoton både från bygget och från den sista resan.

Lögner fick ett försprång

Från det ögonblick som den svenska vikingaskeppskopian

saknades till dess att lik och vrakspillror började hittas, ilandflutna på de nordfrisiska dynerna och öarna, dröjde det fyra eller fem dygn. Därefter tog det ytterligare någon dag innan haveriets totala omfattning stod klar, och under denna långa följd av dagar spekulerades och anklagades det hejdlöst i pressen.

"Ge en lögn 24 timmars försprång och sanningen hinner aldrig ikapp" är en maxim som tillskrivs den nazistiske propagandaministern Joseph Goebbels. I fallet Ormen Friske har inte bara lögner utan också irrelevanta uppgifter och rena dumheter hängt med i 50 år. Går man igenom pressklippen så kommer man heller inte ifrån intrycket att man den gången från visst håll kände dold skadeglädje över misslyckandet. I min förra artikel gav jag en rad exempel på "vad-var-det-jag-sa"-uttalanden. Rekordet slogs, tror jag, av tidskriften Teknikens Värld som med hjälp av en person som deltagit i bygget (dock oklart i vilken egenskap), gjorde gällande att skeppet varit ett fuskbygge i stort sett från kölen till masttoppen (Broman 1950). Återkommande påståenden i detta och andra snarlika reportage var att Ormen Friskes besättning saknade sjövana och att skeppet bröts sönder i öppen sjö på grund av svagheter i konstruktionen. Vid en konfrontation med de faktiska förhållandena och händelseförloppet vid haveriet faller emellertid dessa uppgifter platt till marken.

Ormen Friske var kopierad efter Gokstadskeppet, som projektledaren Sten Schröder redan före kriget fascinerats av vid besök på Bygdøymuseet i Oslo (figur 2). Vid bygget lades mycket energi ned på att få fram fullgott material, bland annat var det den då mycket kände kyrkobåtbyggaren Anders Bondeson på Sollerön i Dalarna som tog ut virket. Sjökapten Sam Svensson, en auktoritet på traditionellt båtbyggeri och riggning av äldre segelfartyg, engagerades vidare som rådgivare.

Bygggritningarna och annan dokumentation som kan ha funnits, har dessvärre inte kunnat påträffas och har troligen gått förlorade. Därför är det omöjligt att få en helt säker bild av hur skeppet exakt var byggt. Foton från byggplatsen, på vrakdelar och intervjuer med personer som var med tyder emellertid på ett noggrant utfört arbete. En köllask och laskar i en del bottenstockar representerade i och för sig givetvis försvagningar men – och detta är avgörande – det var inte dessa konstruktionslösningar som gjorde att skeppet gick under. Det framgår tvärtom av haveriutredningen (se min förra artikel) att skeppet i omkring 12 timmar framgångsrikt red ut den mycket svåra stormen innan det krossades mot Helgolands undervattensklippor.



Figur 2. Ormen Friske (ovan) var kopierad efter det norska Gokstadskeppet, som är 23,2 m långt och har en största bredd av 5,2 m. Deplacementet har beräknats till strax över 20 ton.

Som en följd av förlisningen bröts skrovet i tre delar, som alla senare tillvaratogs av tyska fiskare och bogserades iland. Men någon sjöfartsteknisk undersökning av skrovpartierna gjordes egendomligt nog aldrig – ändå låg akterstaven kvar i trädgården hos upphittaren på Pellworm ända till 1998, då mannen dog och fastigheten röjdes. Vissa smärre detaljer från skeppet förvaras för övrigt numera i sjöfartsmuseet i Husum (figur 3). Inom parentes kan nämnas att en av dagens lokalforskare på Pellworm (Karin Lipski) gör gällande att Ormen Friske inte krossades mot Helgolands klippor utan istället blev påseglad av ett lastfartyg. Beviset för detta ska bland annat vara de skarpa snitten i skrovets brottytor.

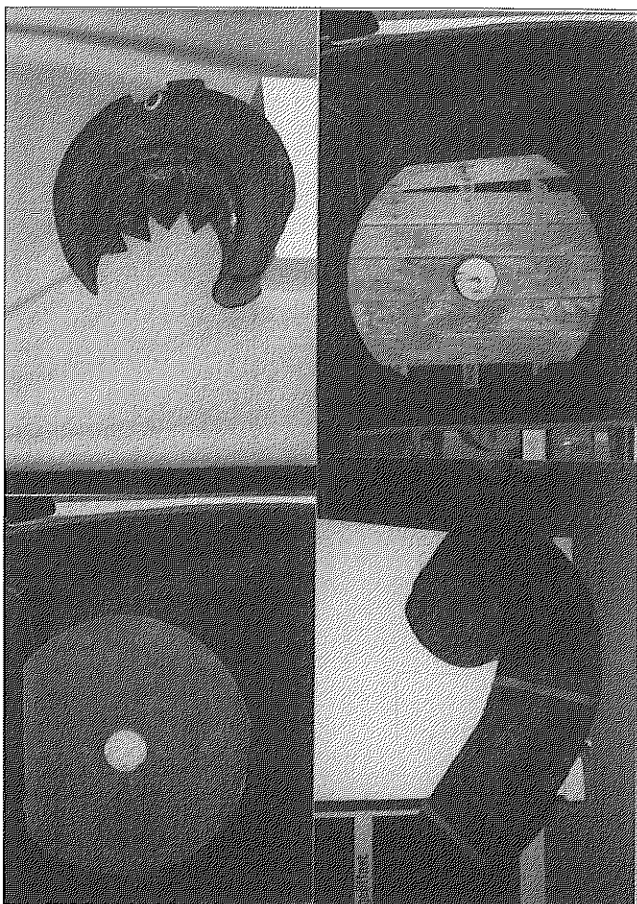
“Junge Sportler” – “Kräftige Schlange”

Expeditionsledningen och besättningen bestod alla av frisksportare, något som i Tyskland vållade en hel del missförstånd, besättningen kallades för “Junge Sportler” och liknande.

Svenska Frisksportförbundet, som fortfarande existerar, är emellertid ingen idrottsorganisation i vanlig mening och var det heller inte 1950. Numera är det i första rummet en nykterhetsorganisation som liksom den övriga nykterhetsrörelsen för en rätt tynande tillvaro. Den klart mest framgångsrika delen av verksamheten är folkhögskolan Stensund nära Trosa, för övrigt belägen vid den plats där Ormen Friske byggdes 1949.

Frisksportarrörelsen växte fram på 1920- och 1930-talen och enligt förbundets egna historieskrivare sögs idéerna upp ur sådana vitt skilda rötter som de tyska Vandervögelgrupperna, den sovjetiska Fizkulturaugdomen och den amerikanska Physical Culturerörelsen (Johanson & Lindgren 1985:14ff).

Förbundet kan sedan sägas ha förenat dessa internationella inspirationskällor med inhemska natur- hälso- och helylleideal till en salig blandning på ett sätt som endast kan förstås i relation till den specifika svenska folkrörelsetraditionen, med dess demokratiska uppbygg-



Figur 3. Stävprydnader och några sköldar från Ormen Friske finns bevarade i Tyskland.

nad, betoning av medlemmars rättigheter och skyldigheter samt möteskultur med fri inre debatt.

Frisksportförbundets aktivister förenas nu som då av en stark moralkodex där de bland annat får lova att inte dricka alkohol och inte röka eller snusa. "Sund livsstil" är fortfarande ett nyckelord, och för 50 år sedan var principfastheten ännu mycket mer accentuerad.

Om man bläddrar i tidskriften Frisksport för dessa år får man intrycket att verksamheten kretsade kring råa grönsaker, kruskagröt, muskelbyggande och käckt friluftsliv i skog och mark. Socialt tycks förbundet främst ha rekryterat inom arbetarklassen och allmän mellanfolklig förbrödring var ett starkt uttalat ideal. Rörelsen var vid denna tid programmatiskt icke-politisk och icke-religiös men att det sunda liv som medlemmarna praktiserade sågs som vägen till mänsklighetens räddning är tydligt. Ormen Friskes färd passar väl in i detta missionerande mönster.

I pressklippen från haveriveckorna syns att inte bara besättningens organisationstillhörighet utan också skeppets namn Ormen Friske skapade förvirring i Tyskland, då man inte alltid förstod att "Ormen" var lånat från sagalitteraturens namnkunniga skepp och att "Friske" anspelade på Frisksportförbundet. Olika besynnerliga för-

sök till direktöversättningar som "Kräftige Schlange" och liknande förekom flitigt.

Fredsresa i krigisk stil

Ormen Friskes färd betecknades av expeditionsledaren Sten Schröder i intervjuer konsekvent som en "fredsresa" (figur 4). Projektet framstår också i press och brev som en äkta, starkt engagerad, positiv viljeyttring med stark folklig resonansbotten. Vid sidan av målet att sprida frisksportpropaganda så spelade förhoppningar in om att ungdomar från Sverige, ett land som varit neutralt och förskonat under andra världskriget, ute i det förhärjade och politiskt kluvna Europa kunde ses som en förebild. Ormen Friskes syfte var en "propagandafärd för högre ideal" som det uttrycks i ett nummer av Frisksport.

Valet att företa en fredsresa med ett vikingaskepp verkar i efterhand inte direkt självklart. På destinationsorterna ses vikingar historiskt knappast som några fredsbringare. Målet för expeditionen var Rotterdam och Paris, vid en kust där vikingar som sådana är starkt förknippade med 800-talets blodiga plundringståg mot frankerrikets kloster och städer. Ormen Friske utrustades också som för örlog: ässingarna försågs med bjärt målade träsköldar och stävorna gavs ett allt annat än fredligt utseende. Förstävans "drake" var för övrigt snidad efter förlaga av ett skräckinjagande, grinande fågelhuvud med dödsstela ögon, rovfågelsnäbb och huggtänder. Originalen är funnet i floden Schelde 1939 och har daterats till 800-talet



Figur 4. Sten Schröder till rors på Östersjön under Ormen Friskes sista färd.

(Ohlson 1963 m. ref).

På håll såg skeppet rätt så krigiskt ut med sina sköldar och stävmonster – men när man kom närmare in på förändrades intrycket. För besättningen hade inget av det teatermässigt krigiska utseende som deltagare i dagens vikingajippon ofta excellerar i. Här fanns inga ringspänneprydda mantlar, päsjackor, yxor, svärd eller hjälmar. På Ormen Friske bars istället frisksportarnas vanliga "civila uniform" träningsoverall, vindtygsjacka och toppluva. Frisksportarnas förbundstecken, en torshammare inskriven i en ring, har i och för sig fornnordisk anknytning och på foton från den sista färden ser man att några i besättningen bär förbunds nålen eller har symbolen tryckt på overallsjackorna.

Vid sidan om etablissemang

Vad som är slående, jämfört med senare tiders olika vikingaskeppsprojekt, är avsaknaden av forskningsanknytning och problemorientering. Expeditionen ägde således rum helt vid sidan om det vetenskapliga etablissemang och kan knappast betecknas som experimentell arkeologi eller något i den stilen (Sam Svensson som Ormen Friskeprojektet samarbetade med tjänstgjorde visserligen på Sjöhistoriska museet men han var ingen akademiker, en vid denna tid mycket viktig distinktion). Färden och haveriet väckte heller inget vetenskapligt intresse på arkeologiskt håll, i vart fall inget som kom att dokumenteras.

I en stor översiktsartikel från 1962, publicerad på danska och närmast en föregångare till Vadstrups ovan refererade bok, berörde en av tidens största specialister på järnålders- och medeltidsfarkoster, Harald Åkerlund, visserligen Ormen Friskes undergång men ytterst lapidariskt. Han skrev att skeppet hade svårigheter att kryssa och hänförde detta till ovana vid manövrering av ett skepp av detta slag (Åkerlund 1962). Det är möjligt att Åkerlund i princip hade rätt, men hans omdöme motsägs för det första av uppgifter i besättningsmännens brev, postade i Ystad och Kiel, som berättar om att Ormen Friske kryssade sig fram stora delar av resan från Birka. Kryssningen tog tid, och den optimistiska tidsplaneringen sprack, men fram kom man. För det andra visar det faktum att Ormen Friske i timme efter timme red ut en rasande storm på Nordsjön på kvalitéer hos befäl, besättning och fartyg. Detta faktum underströks också, som jag visade i min förra artikel, starkt av den tyske haveriutredaren.

Åkerlund uttalade sig visserligen inte direkt om haveriorsaken, men hans antydning om att sjömanskapet brast ombord måste tolkas som en tydlig fingervisning om hans

uppfattning.

En pikant sak i sammanhanget är att det mellan Sam Svensson och Harald Åkerlund fanns en för omgivningen välkänd, stark yrkesmässig animositet. Att Åkerlunds omdöme om Ormen Friske i någon mån färgats av detta kan inte påvisas men inte heller uteslutas.

Søren Vadstrup hänvisar i sin bok till Åkerlunds påstående om bristande kryssningsskicklighet och spär på med tolka ett foto av Ormen Friske på jungfrutur 1949 (året före olyckan!) som att skeppet inte varit tillräckligt barlastat och av den anledningen saknade förmåga att kryssa. Han klagar också på att Ormen Friske var byggt i sågat virke och inte i klivet och säger att sådant material håller till en viss gräns "men vid extrema belastningar som i stormväder går det galet" (Vadstrup 1993:28. Författarens översättning)

Tomas Johansson, expert på förhistorisk teknik och på 1980-talet bland annat drivkraft bakom bygget av skeppskopian Arnljot, har också yttrat sig om Ormen Friskes förlisning. Han säger ingenting direkt om sjömanskapet ombord men om bygget skriver han: "...eftersom man haft svårt att hitta självvuxet ekvirke till bland annat bottenstockar och knän och istället använde furu som skarvades blev hållfastheten för dålig och stormen tog både båt och besättning" (Johansson 1993:134)

Både Vadstrup eller Johansson uttalar sig tvärsäkert, utan reservationer. Men eftersom ingen av dem uppenbarligen tagit reda på någonting om hur det gick till konkret när Ormen Friske gick under utan baserar sig på tidningsspekulationer, kan deras utsagor omöjligt godtas.

Ögonvittnen ifrågasattes

Den svenske konsulin i Hamburg försökte, som jag visade i den förra artikeln, tysta ner uppgiften om de allierade flygbombningarna av Helgoland. Jag kan nu också avslöja att Hamburgkonsulatet dessutom försökte ifrågasätta trovärdigheten hos skepparen Wilhelm Lass på hummerkuttern Hör 9, som vittnat att han under bombfällningen tillsammans med sin bästeman Gustav Willnitz med egna ögon sett Ormen Friske styra mot räddningen, inloppet till Helgolands sydredd. Konsulatets försök omintetgjordes dock genom att bästemannen signerade ett vittnesmål, som helt stämde med skepparens. Till yttermera visso bekräftade besättningsmän från andra kuttrar skriftligt, att Lass och Willnitz befunnit sig på den plats som de uppgivit (skrivelse 22/7 1950 från Wasser- u. Schiffahrtssamt i Tönning till svenska konsulatet i Hamburg – saknas i UD:s arkiv).

Det är i detta perspektiv skeppets dystra öde och efter-

måle måste sättas in. Sverige var vid denna tid visserligen formellt alliansfritt och skulle så förbli fram till det kalla krigets slut. Men det var en neutralitet på bestämda villkor och vårt land befann sig vid denna tid i den världspolitiska händelsestormens öga. Fortfarande var de minsvepta korridorerna i Östersjön och Nordsjön långtifrån säkra och för att få gå genom Kielkanalen krävdes viseringar inte från Tyskland utan från den brittiska ockupationsmyndigheten. Och samma dag som det första liket från Ormen Friske flöt upp på Süderoogsand, den 25 juni 1950, bröt Koreakriget ut.

"Bomboffer vid fredsfärd" rubricerade tidningen *Frisk-sport* sin sammanfattande rapport om tragedin. Under rubriken löd: "De ville en bättre värld – kanske fann de den ..." och tidskriftens redaktör berättar i artikeln att projektledaren Sten Schröder smidde planer om att fortsätta vikingafärden över Atlanten för att lämna över ett fredsbudskap till FN från Nordens ungdom (Håkanson 1950).

Att frisksportarna vid sin fredsfärd kom att bombas till döds var naturligtvis en tragisk tillfällighet men framstår i efterhand också som ett politiskt memento. Det fanns en djup klyfta mellan den officiella svenska freds- och neutralitetspolitiken och dess retorik, som vilade på brett stöd inte minst från folkrörelserna, och den politiska klass som under hela efterkrigstiden bedrev ett raffinerat spel under täcket med Nato och USA.

Ormen Friskeprojektet saknade varje form av officiell ställning. Visserligen var frisksportarrörelsen livaktig men inte speciellt stor eller inflytelserik – frisksportarna var outsiders, som kunde nonchaleras. Som särskilt flagrant och symptomatiskt framstår det faktum att myndigheterna, trots att 15 medborgare omkommit, helt underlät att markera mot de politiskt ansvariga för bombningarna i Washington och London.

Klyftan mellan "fredsprojektet" Ormen Friske och det politiska etablissemanget med dess dolda agenda var minst lika djup som den mellan projektet och den arkeologiska och sjöfartstekniska expertisen. Tragedin kan läsas som ett av många haverier för den troskyldighet, som behäftade det folkliga engagemanget i den svenska neutralitetspolitiken.

Visserligen hölls det så småningom en minnesgudtjänst i Stockholms storkyrka för de förolyckade, men några nationella förtjänster hade aldrig projicerats på dem så några hjältar eller fosterländska förebilder skulle de aldrig bli. Kontrasten mot det eftermäle som bestått av andra misslyckade svenska äventyrare, som till exempel Andréemännen 1897, kunde inte vara större (för att då inte nämna FN-chefen Dag Hammarskjöld, som behand-

lades som en halvgud och vars död 1961 i flygkraschen i Ndola allmänt sågs som ett offer på världsfredens altare). Om detta är väl inte mycket att säga. Däremot är det angeläget att rentvå männen på Ormen Friske från de på spekulationer och osanna uppgifter grundade vanhedrande omdömen som spridits under åren som gått sedan tragedin.

Detta är den andra och avslutande artikeln om Ormen Friske. Den första artikeln var införd i *Marinarkeologisk tidskrift* 4/1999.

Tack

Tack till Svenning Altgård, Växjö och Jan Mellring, Nynäshamn för värdefull hjälp med källmaterial.

Rune Edberg är arkeolog och forskare vid Södertörns högskola.

Referenser

Skriftliga källor

- Bakker, G. 1950. Osignerade artiklar i dagstidningen *Het Vrije Volk*, 6, 13, 15 och 20 juni 1950. Haag.
- Broman, S. 1950. "Ormen Friske" var ett fuskverk! *Teknikens Värld* 13/50. Stockholm.
- Edberg, R. 1999. Flygbombning sänkte svensk vikingaexpedition. 50 år sedan tragedin med Ormen Friske i Nordsjön. *Marinarkeologisk tidskrift* 4/1999. Stockholm.
- Frisksport*. 1950. Årg. 1949. Stockholm.
- Håkanson, G. 1950. Nytt ljus över dramat vid Helgoland: bomboffer under fredsfärd. *Frisksports Jul*. Stockholm.
- Johanson, K. E. & Lindgren, H. 1985. *Frisksportens historia*. Stockholm.
- Johansson, T. *Fornida teknik*. Västerås.
- Ohlson, M. 1963. Sjöfartsmuseet i Antwerpen och Ormen Friske. *Rospiggen vol. 23*. Väddö.
- Vadstrup, S. 1993. *I vikingernes kølvand. Erfaringer og forsøg med danske, svenske og norske kopier af vikingeskibe 1892–1992*. Roskilde.
- Åkerlund, H. 1962. Vikingeskibe. *Søens verden nr. 12*. Köpenhamn & Odense.

Tidningsartiklar

Tidningsartiklar i Svenska Dagbladet, Stockholms-Tidningen, Aftonbladet, Smålands-Posten (publicerade TT:s rapporter), *Nordfriesische Nachrichten, Husumer Nachrichten, Sylter Rundschau, Hamburger Abendblatt* m. fl.

Arkiv

Arkivalier i Schiffahrtsmuseum Nordfriesland, Husum, Tyskland, Utrikesdepartementet, Stockholm (R19D/574, R90F), Sjöhistoriska museet, Stockholm (foton). SMHI, Norrköping. Privatbrev, se texten.

Nygamla farleder i Göteborgs skärgård

Av Thomas Bergstrand

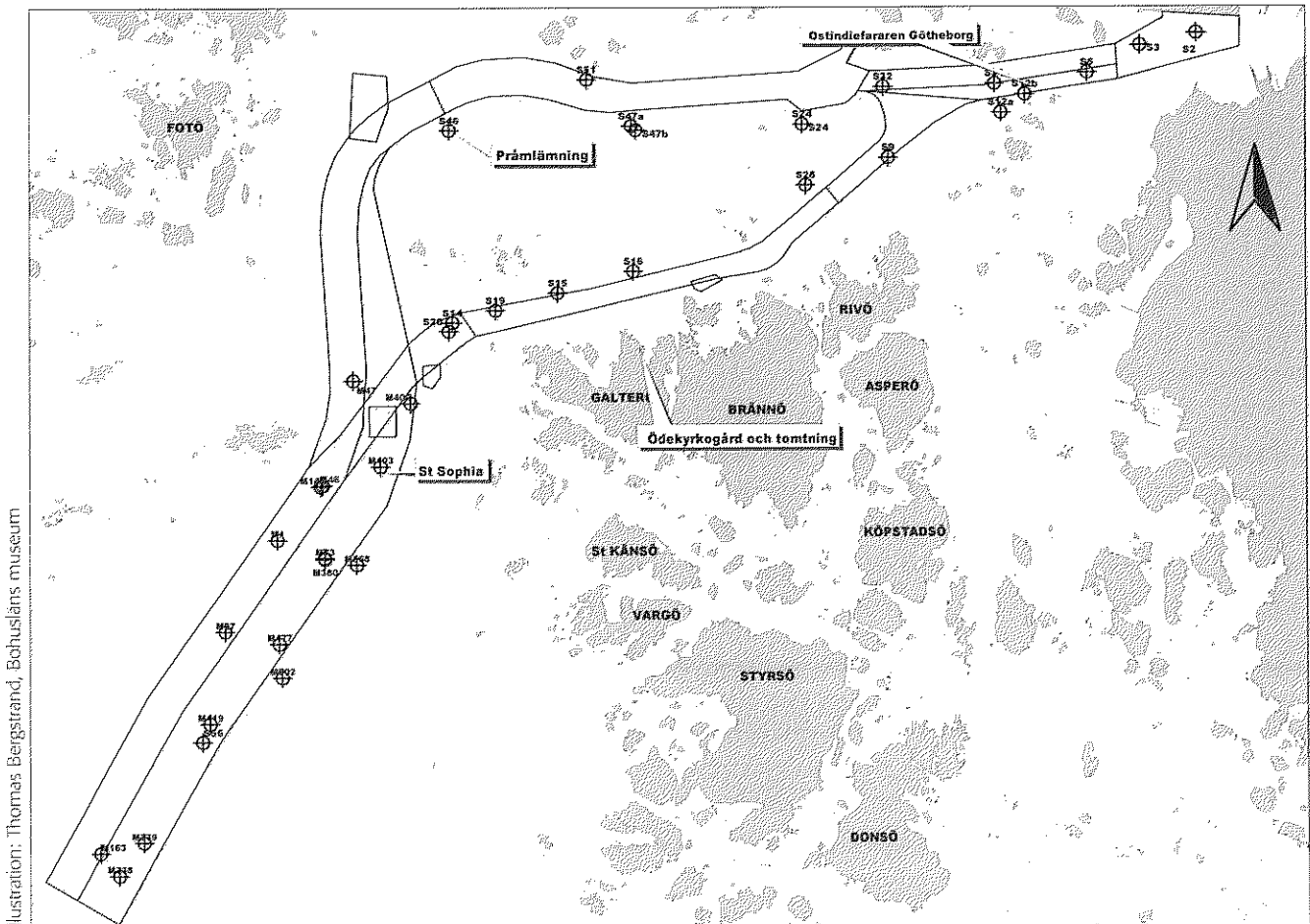
Under mottot "stor men inte tillräckligt stor" planerar Göteborgs Hamn AB att expandera för att ta upp konkurrensen med övriga nordeuropeiska storhamnar. Redan idag är Göteborgs hamn Skandinavien's största och enda oceangående hamn. För att lyckas ta emot de allra största bjässarna i klasserna *post panamax* och *VLCC* (för stor för att trafikera Panamakanalen respektive *Very Large Crude Carrier*), behövs stora förbättringar inom bland annat farlederna genom Göteborgs skärgård (Säkrare farleder 2001).

För att få önskat djup och bredd på vissa delsträckor i farlederna, beräknar man sammanlagt att muddra 12 miljoner m³ lera och spränga bort 200 000 m³ berg. Innan Miljödömsstolen godkänner en sådan omfattande exploatering behövs ett grundligt underlag för vad som

kommer att hända med miljön under, och till följd av genomförandet – en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Denna artikel berättar om den arkeologiska utredningen och en förundersökning som Bohusläns museum har genomfört, och ger en antydning om vad som komma skall.

Kända och okända fornlämningar

Miljökonsekvensbeskrivningen utfördes under 1999 och 2000. Bohusläns museum ansvarade för den arkeologiska utredningen på vilken en del av MKB:n baseras. Sett till exploateringsytorna bestod utredningsområdet endast av havsbotten inom farlederna (figur 1). Befintliga problem med erosion av strandnära fornlämningar på framför allt Galterö kom emellertid att följas upp med en särskild besiktning av flacka strandzoner, känsliga för



Figur 1. Översiktsplan över utredningsområdet. Farlederna går genom Göteborgs skärgård och upp i Göta älvs mynning.

sjötrafikens kontinuerliga svallvågor och avsänkningseffekter (Bergstrand 2000a).

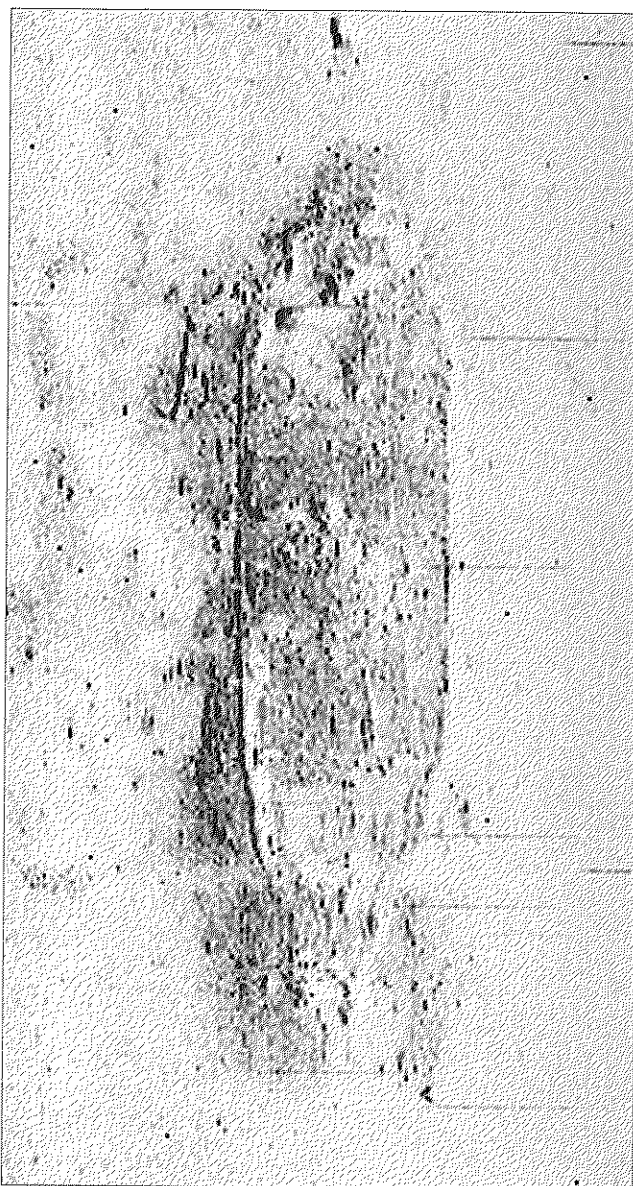
Utredningsområdet under vatten motsvarade hela farledsområdet och uppgick till ca 36 km². En total geofysisk kartering av ytan gjordes av Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) och Marin Mätteknik AB. Framförallt användes sidescan sonar, medan ungefär hälften även karterades med bottenpenetrerande sonar, så kallad *chirp*.

Efter åtskilliga timmars analys och filtrering av rådatan kunde över 400 preliminära indikationer reduceras till 36, och sedermera till 24 stycken. Dykbesiktningarna av dessa gav växlande resultat; en del indikationer var naturformationer, medan det i de flesta fall visade sig vara skrot. Endast indikation S 46, öster om Måvholmsbådan, uppfyllde förväntningarna om fartyglämning. På tolv meters djup låg en liten förlist pråm lastad med skrotsten. Dendrokronologisk analys av bordläggningen daterade denna till 1912, vilket innebär att fartyget förliste för mindre än 100 år sedan och därmed inte är fornlämning – än.

Inom utredningsområdet fanns sedan tidigare två kända fartyglämningar med status som fornlämning. Strax väster om Nya Älvsborgs fästning, vid Götheborgsgrund, ligger den i arkeologiska sammanhang kända ostindiefararen Götheborg (figur 1). Lämningen genomgick en uppmärksam undersökning mellan 1986 och 1992, då bland annat en stor volym porslin bärgades. Projektet kom även att inspirera till byggandet av ett liknande och tidsenligt fartyg, nuvarande Götheborg III som är under byggnation på Erikbergs gamla varvsområde i Göteborg.

I den yttre farleden ligger på 26 meters djup lämningen efter det danska örlogsfartyget Stora Sophia (figur 2). När det stod färdigt 1627 var det den danska flottans största fartyg med sina sammanlagt 44 kanoner fördelade på tre däck (Lisberg Jensen 1986). Skeppsbyggmästare var engelsmannen David Sinclair, och det har diskuterats vilka likheter det fanns mellan Stora Sophia och *Vasa*. Det har till och med ansetts att *Vasas* specifikationer var ämnade att överträffa just Stora Sophias storlek och bestyckning. I vilket fall hann det danska fartyget tjäna som amiralitetsfartyg under flera sjöslag innan det den 25 maj 1645 förliste i hård storm under en belägring av den relativt nygrundade staden Göteborg (Lisberg Jensen 1986).

Som i fallet med ostindiefararen Götheborg, har det även utförts vissa undersökningar av Stora Sophia under 1980- och 1990-talen. Arbetet leddes av Göteborgs Sjöfartsmuseum och genomfördes av Göteborgs Amatördykarklubb. Undersökningen fokuserade på att göra en översiktlig kartering samt att avgränsa fornlämningen (Åshede 1984–1997).



Sonogram: Marin Mätteknik AB

Figur 2. Sonarbild över fartyglämningen efter Stora Sophia. Notera tegelhögen efter kabysen mitt i lämningen, samt babords bogankare.

”Grundet ligger i vägen”

Ett viktigt moment i projektet med att förbättra farlederna, är att ta bort Götheborgsgrund. Den grunda bergklacken har i långa tider utgjort en flaskhals där Böttöleden och Torshamnsliden förenas. Bohusläns museum kom därför redan under 2000 att genomföra en arkeologisk förundersökning av Raä 319, Göteborg stad: fartyglämningen efter ostindiefararen Götheborg. Syftet var att summera kunskapsläget från den förra undersökningen och avgöra om det krävdes ytterligare åtgärder.

Resultatet av förundersökningen visade att det återstår kulturlager i perifera delar av fornlämningen (figur 3). En kompletterande undersökning av delar av dessa volymer skulle kunna ge viktig stratigrafisk och rumslig information. Man måste även ta hänsyn till det fyndmaterial som återdeponerades i samband med den förra undersökningen



Figur 3. Porslinskärvor är rikligt förekommande i de bevarade kulturlagerna från ostindiefararen Götheborg.

mellan 1986 och 1992. Däri ingår bland annat en del av akterspegelskonstruktionen (Bergstrand 2000b & c).

Vid pressläggningen av denna artikel genomför Bohusläns museum en slutundersökning av fartygslämningen. Arbetet utgår från det åtgärdsbehov som är beskrivet ovan. Resultatet från undersökningen kommer förhoppningsvis att redovisas i en senare artikel i *Marinarkeologisk tidskrift*.

Erosion högt och lågt

Den tunga sjötrafiken har skapat erosionsskador på forn-lämningar, både vid strandlinjen och på djupt vatten. Galterös norra, grunda strandlinje rymmer flera forn-lämningar som har tagit skada av artificiella vågrörelser. Som ett resultat av MKB:n kommer därför dels en tomtning att räddningsundersökas, och dels ett erosionsskydd etableras vid en ödekyrkogård – de så kallade sjömansgravarna (figur 1).

Fastän fartygslämningen efter Stora Sophia ligger på 26 meters djup kunde erosion av kulturlagren konstateras vid dykbesiktningen. En friläggning av fynd och konstruktioner av organiskt material innebär att fältet lämnas fritt för biologisk och bakteriell nedbrytning. Som motåtgärd har Bohusläns museum föreslagit skyddsåtgärder med syfte att säkerställa en långsiktigt bevarande. Förhoppningen är att man redan under nästa år kan genomföra en skyddstäckning. För närvarande diskuteras hur en

sådan bäst bör utformas och vilken kravspecifikation som är rimlig och genomförbar. Projektet är av en typ och omfattning som inte tidigare har genomförts i Sverige, och det kommer förhoppningsvis att innebära ytterligare ett steg framåt för kulturmiljövården under vatten på Västkusten.

Thomas Bergstrand arbetar som antikvarie/ arkeolog vid Bohusläns museum

Referenser

- Bergstrand, T. 2000a. *Arkeologisk utredning. Göteborgs farleder*. Bohusläns museum. Rapport 2000:37. Uddevalla.
- Bergstrand, T. 2000b. *Marinarkeologisk undersökning, etapp 1. Ostindiefararen Götheborg. Göteborgs kommun*. Bohusläns museum. Rapport 2000:6. Uddevalla.
- Bergstrand, T. 2000c. *Marinarkeologisk undersökning, etapp 2. Ostindiefararen Götheborg. Göteborgs kommun*. Bohusläns museum. Rapport 2000:34. Uddevalla.
- Lisberg Jensen, O. 1986. Örlogsskeppet Stora Sophia som förliste år 1645 i Göteborgs skärgård. *Unda maris 1983–1985*. Sjöfartsmuseet Göteborg.
- Säkrare farleder 2001. Miljökonsekvensbeskrivning januari 2001*. Konsult: Scandiaconsult Sverige AB. Beställare: Sjöfartsverket och Göteborgs hamn AB.
- Åshede, K. 1984–1997. *Årsrapporter för undersökning av Stora Sophia*. Göteborgs Amatördykarklubb.

Hangvarkusten på Gotland

Av Janne Lindahl och Göran Ankarlilja

Kuststräckan vid Hall–Hangvars naturreservat är inte känd som en av de mest frekventerade förlisningsplatserna på Gotland. Fast bara för några år sedan körde ett mindre lastfartyg rätt upp på land, men fartyget bärgades. Janne Lindahl, som är från bygden, hade föreslagit att Gotlands Havsgille (se *Marinarkeologisk tidskrift* nr 3–4/2000) skulle förlägga några dyk vid Häftings fiskeläge för att söka efter ett ankare som blivit kvar vid bärgningen av fartyget *Albacore* som grundstötte 1934. Han hade fått höra historien av K.G. Gardell från Hangvar. Vi gjorde därför ett försök att finna ankaret, och – tro det eller ej – så fann ett av dykparen det redan det första dyket (figur 1).

Fyndet av ankaret glädde medlemmarna i hembygdsföreningen, och en dag fick Janne låna ett häfte med kopior på tidningsutklipp. I artiklarna talas om *Maines* förlisning 1931 och *Albacore* 1934, och i en av artiklarna nämns det förlista fartyget *Carolus* 1922. På stranden vid Häftings fiskeläge har det i många år legat ett stort roder (figur 2). Kommer det från något av de här fartygen eller något annat?

I Sjöhistoriska museets vrakregister finns inget vrak med från den här kuststräckan, men i museets förlisningsregister finns slupen *Julius* (1856), galeasen *Desideria* (1829), och kanske slupen *Thilda* (1854) kan räknas dit också. I Bruno Erikssons *Vrakliggare* 1982 finns *Carolus*

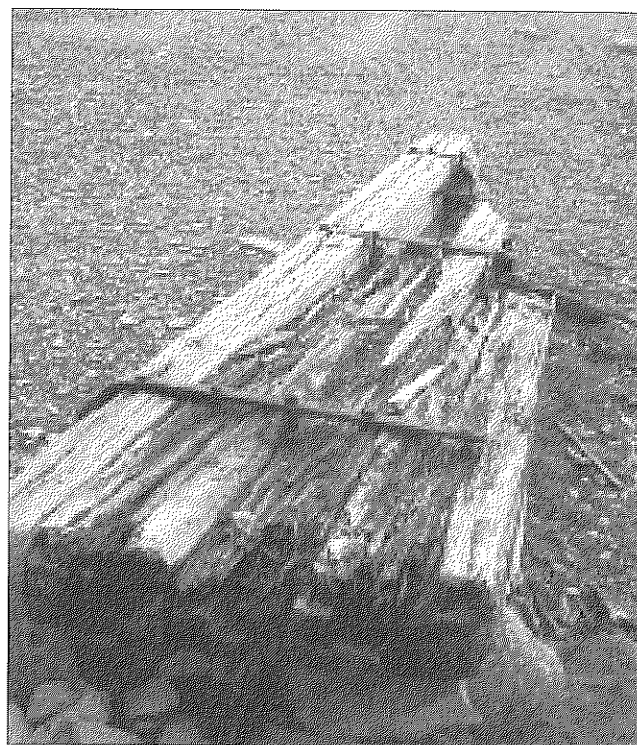


Foto: Gotlands Havsgille

Figur 2. Det cirka tre meter långa roderet på stranden vid Häftings fiskeläge.

(1922) med. *Carolus* var lastad med lervaror på väg från Landskrona till Stockholm. På ett ställe vid stranden ligger ännu mycket krossat tegel. I vrakliggaren står också om *Astrid* som strandade 1968, blev bärgad men sedan sjönk på djupt vatten – okänt dock var.

Av de här uppgifterna att döma tillhör nog roderet *Maine*, eller *Carolus* som enligt tidningsartikeln legat på stranden i många år. Kuststräckan som inte tidigare hade verkat så spännande visade sig vara riktigt intressant och kommer nog att bli avdykt av oss efterhand. Eftersom Gotland har över 40 landmil kuststräcka och ett antal småöar och stora grundområden är det nog bra att koncentrera sig på en bit i taget – att "muta" in ett område att bli proffsig på. Det här är nog Jannes "inmutning". Vilken blir Din?

Janne Lindahl är dykande amatörarkeolog och arkivforskare. Göran Ankarlilja är arkeolog och dykare. Båda är verksamma inom den ideella föreningen Gotlands Havsgille

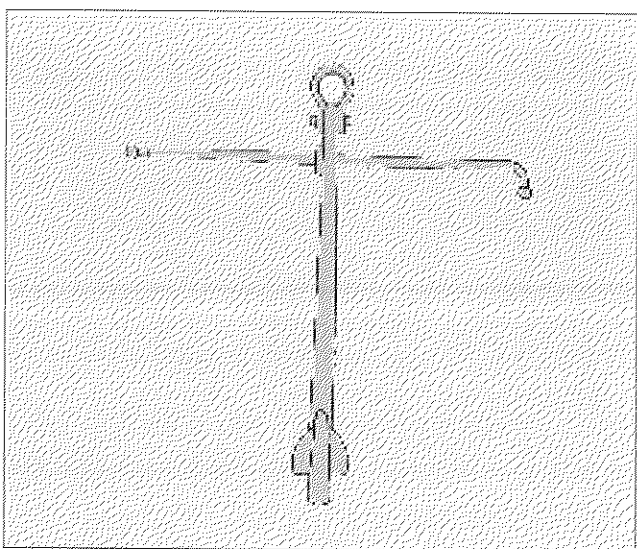


Illustration: Gotlands Havsgille

Figur 1. Ankaret som påträffades vid Häftings fiskeläge är av denna typ.

Ett läkemedelsfynd från regalskeppet Kronan

Av Bo Ohlson

Foto: Max Jahrehorn, Kalmar läns museum



Figur 1. Salvekruka påträffad på Kronans vrakplats sommaren 2000.

Ett av fynden från förra årets Kronanundersökningar är ett litet krus av gulvit keramik, cirka 4 centimeter högt och cirka 3 centimeter i diameter (figur 1). När kruset undersöktes vid Kalmar läns museums konserveringsavdelning konstaterade konservator Max Jahrehorn att det brunsvarta innehållet glittrade, och han tyckte sig se att glittret härrörde från ytterst små kvicksilverdroppar. Han erinrade sig att han läst om kvicksilverhaltiga salvor från den här tiden (Villner 1986:119) och tog kontakt med Apotekarsocieteten, vars VD professor Björn Lindeke ägnat sig åt läkemedelsimporten via Ostindiska kompaniet (Lindeke & Yue 2000:211 ff). Lindeke tog i sin tur kontakt med Apoteket AB:s centrallaboratorium (ACL) för närmare laboratorieundersökning.

En arbetsgrupp vid laboratoriet kunde snabbt konstatera att Jahrehorn haft rätt: massan i kruset innehöll ungefär 26,5 procent metalliskt kvicksilver. Med hjälp av en serie analystekniker (mikroskopi, högtrycksvätskekromatografi, Fourier-transformations-IR-spektrofotometri, masspektrometri, atomabsorptionsspektrofotometri) kunde laboratoriet sedan visa att kvicksilvret låg ytterst finfördelat – dropparna var oftast mindre än 50 mikrometer – i ren, om än omvandlad, barrträdkåda. Omvandlingen av kådan har förmodligen skett under de 324 åren i kontakt med bottenlammet (figur 2). Undersökningsresultatet rapporterades till museet i februari 2001 (Eriksson m. fl. 2001).

Vad hade man då hittat?

När Columbus återvände från Västindien 1493 förde hans fartyg inte bara med sig kryddor och löften om guld och silver, utan också med största sannolikhet syfilis. Sjukdomen, som förefaller ha existerat sedan länge i Central- och Sydamerika utan alltför allvarliga samhällsliga effekter där, spreds på ett par år över hela Europa. Sjukdomen kom att få olika namn i olika länder, beroende på varifrån man trodde sig ha fått in den (därför benämningar som "Neapel-sjukan", "fransosen" och så vidare).

Behovet av läkemedel blev akut. Bland de mediciner man tyckte sig finna verksamma fanns en sorts kvicksilverhaltiga salvor, som använts åtminstone sedan 800-talet i de arabiska och europeiska kulturerna runt Medelhavet, väl mest mot flatlöss och skabb – sannolikt effektiva, om än riskabla – och som på grund av sin färg kallades "gråsalvor" (Lindgren & Gentz 1918–1927 II:66ff). Mot den nya sjukdomen hjälpte de inte, sett med vår tids ögon, men den kvicksilverförgiftning de framkallade yttrade sig bland annat i kraftig salivavsöndring, som ansågs nyttigt och hälsobefrämjande. Användningen vid syfilisbehandling i Sverige finns belagd sedan slutet av 1500-talet (Olai 1578), i form av en "fransosesmörjelse", innehållande 27 procent metalliskt kvicksilver och 18 procent bly (som blyvitt) i en blandning av grankåda, terpentiner och andra hartser.

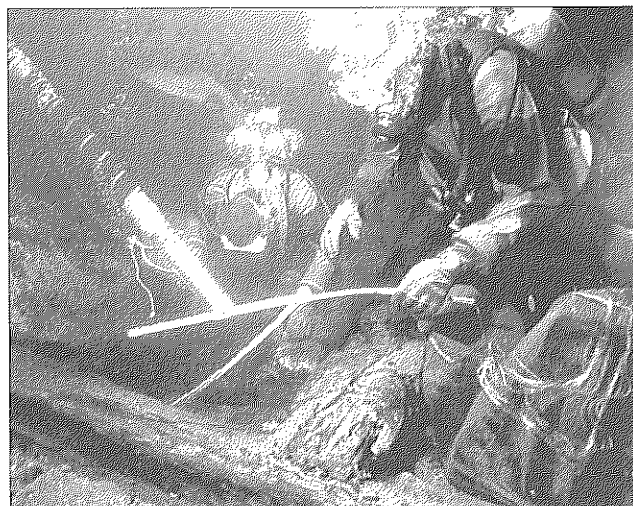


Foto: Lars Einasson, Kalmar läns museum

Figur 2. Utgrävningen av Kronan sommaren 2000.

Därmed har vi placerat vårt fynd: någon i besättningen har haft med sig lite gråsalva av enklare sort än läkarbokens, kanske hemgjord, måhända för att hålla ohyran ifrån sig, men lika troligt för att stryka på sina syfilissår.

Om läkemedel till sjöss

I Kungliga Flottans arkiv påträffade för drygt hundra år sedan en kapten S. Natt och Dag en lista – *Materia in ususm Collegij Ammiralitatís Regis Suec:* – daterad den 12 mars 1655, över bland annat de läkemedel som levererats vid utrustningen av flottan inför Polenkampanjen ("K.S." 1898). Här finner vi bland den tidens rika flora av avföringsmedel med mera också 10 skålpund guajakträ, 2 skålpund sarsaparillrot och 1 skålpund chinarot – samtliga välkända och faktiskt inte helt överksamma syfilismedel. Av kvicksilverföreningar hittar man bara ett par uns sublimat, möjligen avsett som avföringsmedel. Det är oklart hur stor del av flottan som skulle försörjas med de förtecknade läkemedelsmängderna. Att sjukvården kunde sitta trångt vid utrustningen av sjöstridskrafterna antyds av det avslag på ett äskande om 200 riksdaler silvermynt till komplettering av örlogsflottans skeppsapotek, som amiralitetsläkaren Schaller fick cirka 100 år senare, 1776 (Lindeke 2001).

Inom handelssjöfarten var förhållandena möjligen något drägligare. Skipmanna-balken i Karl XI:s sjölag av den 12 juni 1667, tillförsäkrade sjömännen vissa rättigheter rörande vård, vårdkostnader och sjuklön, för att använda moderna ord. I och med att den ofta noggrant bokförda handeln på Ostindien kom igång mot mitten av 1700-talet kan man i detalj följa läkemedelshanteringen ombord, för vilken fältskärerna hade redovisningsansvar.

Av en förteckning, som den berömde kemisten Carl Wilhelm Scheeles äldste bror Johan Martin gjorde vid utrustningen av en ostindiefarare omkring 1750 (Scheele 1748), framgår att man för en tvåårsresa medförde bortåt ett ton sjukvårdsmateriel, inklusive läkemedel (Göthberg 1982). Läkemedelsarsenalen på Scheeles lista ger ett mer förfinat, mindre råbarkat intryck än 1655 års amiralitetsrekvisition. Kanske speglar detta skillnaden mellan civilt och militärt liv, eller olika krav på vårdens kvalitet, eller helt enkelt skillnaden mellan två sekel – trots att den medicinska utvecklingen under mellantiden egentligen hade varit ganska obetydlig.

Till detta kan det bli anledning att återkomma.

Bo Ohlson är leg. apotekare och arbetar på Apoteket AB i Huddinge.

Referenser

- Eriksson, M. m. fl. 2001. *Undersökning av ett kvicksilverhaltigt fynd från regalskeppet Kronan – Laboratorierapport 2001-02-08 till Kalmar läns museum.* Huddinge.
- Göthberg, G. 1982. Ett ton läkemedel för två års seglats. *Apostrofen*.
- Lindeke, B. & Yue, Q.-Y. 2000. Ett kinesiskt apotek. *Ostindiska Compagniet*. Göteborg.
- Lindeke, B. 2001. *Skeppsapotek*. Opublicerad artikel. Stockholm.
- Lindgren, J. & Gentz, L. 1918–1927. *Läkemedelsnamn – Ordförklaring och historik*. Stockholm.
- Olai, B. 1578. *En Nyttigh Läkare Book, ther uthinnan man finner råd/hjelp och läkedom til alle-handa menniskiornas sjukdomar, bådhe inwertes och utwertes*. Stockholm.
- Scheele, J. M. 1748–1754. *Catalogus medicamentorum & aliarum rerum quae Indiae Orientalis cistae sunt*. Manuskript. Göteborg.
- "K.S." 1898. Skeppsapotek för 250 år sedan. *Svensk Farmaceutisk Tidskrift*.
- Villner, K. 1986. *Blod, kryddor och sot – läkekonst för 350 år sedan*. Stockholm.

Fakta om regalskeppet Kronan

Kronans mått och vikt (Regalskeppet Vasas värden inom parentes)	
Längd från akterstäv till förstäv:	53 meter (47,5 meter)
Största bredd:	13 meter (11,7 meter)
Höjd från kölen till stormastens topp:	60 meter (52,5 meter)
Djupgående:	6,2 meter (4,8 meter)
Displacement:	2 300 ton (1 210 ton)
Kanoner:	126 stycken, totalvikt ca 230 ton (64 stycken, totalvikt ca 70 ton)
Besättning:	550 man sjöfolk och 300 soldater (145 man sjöfolk, inga soldater ombord då Vasa sjönk)

Kronans värden, och i vassa fall även Vasas, är uppgifter och uppskattningar med utgångspunkt från historiska källor och litteratur

Kronan i årtal

- 1664 Beslut att Kronan skall byggas fattas
- 1665 Kronan kölsträcks på Skeppsholmen den 27 oktober
- 1668 Kronan sjösätts den 31 juli
- 1672 Kronan tas i tjänst
- 1675 Det Skånska kriget bryter ut. Kronan deltar i sitt första sjötåg
- 1676 Kronan kantrar, exploderar och sjunker den 1 juni
- 1677 Delar av skeppets rigg bärgas
- 1679 Dykarbeten på vrakplatsen påbörjas
- 1686 Dykarbetet avslutas. 60 kanoner bärgade
- 1955 Anders Franzén påbörjar efterforskningar av Kronan
- 1979 Systematiska avsökningar påbörjas i vattnen öster om Öland
- 1980 Kronan lokaliseras den 8 augusti på 26 m djup, 6 km öster om Öland
- 1981 Kalmar läns museum påbörjar marinarkeologiska undersökningar

Marinarkeologiska sällskapets konferens 2001

Av Sara Wranne

MAS-konferensen 2001 hölls som vanligt i stor stil helgen 24–25 mars. I år hade vi i Göteborg under konferensgeneral Thomas Bergstrand den äran att vara värdar och arrangera tillställningen. Konferensen hölls på Göteborgs stadsmuseum som ligger vid stora hamnkanalen i centrala Göteborg. Konferensdeltagarna välkomnades på lördagsmorgonen med kaffe och smörgås i Stadsmuseets entréhall. Här fanns även möjligheter att införskaffa nya och gamla nummer av Marinarkeologisk tidskrift samt den nya snygga MAS-tröjan. Vi var särskilt glada att kunna välkomna de nya medlemmar som besökte konferensen.

Marinarkeologiska Sällskapet, Göteborgskretsen (MASG) visade i anslutning till konferenslokalen en skärmutställning om undersökningarna av vraket efter Havmanden i Göteborgs skärgård. Undersökningarna är ett samarbetsprojekt mellan MASG, Bohusläns museum och Öckerö kommun.

Årsmötet hölls på sedvanligt vis. Några styrelsemedlemmar avtackades och nya fick träda till. Susanne Rönnby avtackades efter 15 år som styrelsemedlem, varav fyra som ordförande (figur 1). Ordförande Andréas

Olsson presenterade det gångna årets aktiviteter och även sällskapets visioner, mål och strategier för den framtida verksamheten. Här kan konstateras att medlemmarna kan se fram mot möjligheten att få en spännande och aktiv framtid inom MAS.

Föredragen under båda dagarna höll som vanligt hög kvalitet och uppvisade stor variation både i innehållet och i de geografiska områden de behandlade: stenåldersboplatser under sanddynerna utanför danska ostkusten, medeltida sillfiske och vraket efter Havmanden på svenska västkusten, lägesrapporter om marinarkeologin i Skåne, på Gotland och på Åland. Vidare om hamnanläggningar vid Täljehus i Södermanland och en undersökning av ett vrak i Härnösands hamn och slutligen om den kommande utställningen Östersjöns skatter på Sjöhistoriska museet i Stockholm, bygget av ostindiefararen Götheborg III samt om de processer som styr nedbrytning av arkeologiskt trä i vatten.

Måltiderna avnjöts i restaurant Ostindiska huset i direkt anslutning till Stadsmuseet. Lördagsmiddagen var en mycket glad och god tillställning och avslutades med det populära lotteriet. Det bestod i år framför allt av en fantastisk mängd böcker, men även dykutrustning och tröjor var populära priser. För dem som orkade fortsatte kvällen på Hotel Rivertons skybar i ytterligare några glada sällskapliga timmar innan ett par timmars sömn i den korta sommartidsnatten inför söndagens program. Efter söndag lunch avslutades konferensen med en exkursion till Terra Nova vid Eriksbergs varv på norra älvstranden. Här förevisades det framskridande bygget av ostindiefararen Götheborg III av skeppsbyggmästare Joakim Severinson.

Det var en härligt späckad helg med många nya intryck och bekansnader och vi ser redan fram mot nästa års MAS-konferens i Stockholm. Vi vill även passa på att tacka alla sponsorer som bidragit till denna lyckade konferens!

Sara Wranne, som sitter med i Marinarkeologiska sällskapets valberedning, arbetar som konservator vid Stiftelsen Västsvensk Konservatorsateljé i Göteborg



Foto: Sven Berglof

Figur 1. Susanne Rönnby avtackas av ordförande Andréas Olsson.

Konferensens sponsorer

Aqua Sport, Stockholm
Armémuseum
Atlantis Dykspecialisten i Jönköping
Bohusläns museum
Båtdokgruppen i Skärhamn
DYK!
Jönköpings läns museum
Kalmar Länsmuseum
Malmö Kulturmiljö
Nationalmuseet, Roskilde
Notec. Trading AB
Populär Arkeologi

Populär Historia / Historiska Media
Riksantikvarieämbetet
Riksantikvarieämbetet UV Bergslagen
Riksantikvarieämbetet UV Väst
Riksantikvarieämbetet UV Öst
Samfundet S:t Erik
Scandinavian Scuba Divers, Stockholm
Sjöhistoriska museet
Stiftelsen Västsvensk Konservatorsateljé
Stockholms stadsmuseum
Vasamuseet
Vänernmuseet
Waterproof

Marinarkeologiska sällskapet arrangerar

MAS har som ambition att erbjuda medlemmarna en bred verksamhet. Förutom tidskriften och den årliga konferensen, arrangerar MAS seminarier, utfärder till kulturhistoriska platser, med mera. I Stockholmsområdet har under 2001 en verksamhet med utfärder med dykmöjlighet dragit igång, förhoppningsvis med efterföljare i andra delar av landet.

Våren 2001

Krogen

Den 6 maj anordnades en utfärd till ön Krogen i Stockholms södra skärgård. De av medlemmarna som ville dyka på vraken i anslutning till ön gjorde det, andra studerade lämningarna efter den sjökrog som legat på platsen.

Severn

I skrivande stund är en utfärd till briggen Severns ("Trubbnos") förlisningsplats planerad (13 maj). Möjlighet att dyka för de som vill.

Anmälan till:

Sven Berglöf
Tel: 0708-579 279
sven@computer.se

Per Lejoneke
Tel: 08-644 47 22
per.lejoneke@telia.com

Hösten 2001

Vasamuseets föremålsmagasin

Lördag 8 september kl 11:00. Guidning i museet samt besök i föremålsmagasinet med betoning på bärgningen och utgrävningen av Vasa. Gratis för MAS-medlemmar.

Riksäppet

Söndag 9 september. Utflykt till Dalarö skans med möjlighet till dykning på Riksäppet, ett örlogsskepp av Vasas storlek, förlist 1676. Pris och tid ej klart.

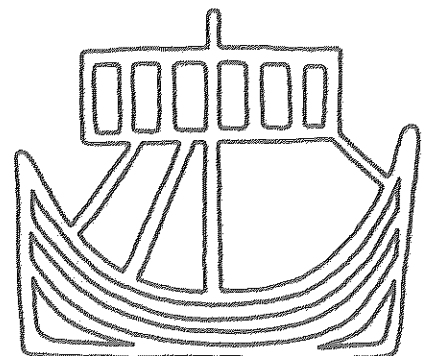
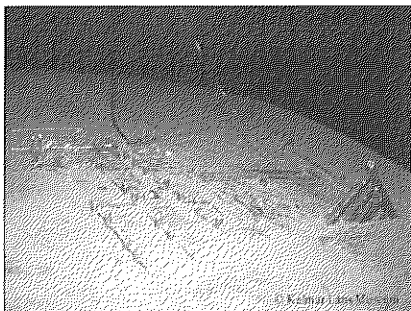


Foto: Kalmar länsmuseum



Rekonstruktionsmodellen som finns utställd på Kalmar läns museum visar utgrävningen av regalskeppet Kronan

Virtuellt Kronanmuseum?

Vi har i ett tidigare nummer av *Marinarkeologisk tidskrift* (MT 1/2000) redogjort för Kalmar läns museums planer på att bygga ett nytt Kronanmuseum i Kalmar. Det framtagna förslaget, som också innefattade bärgning och konservering av resterna av regalskeppet, stötte på hårt motstånd från flera kommunpolitiker eftersom det ansågs vara allt för dyrt. Som ett alternativ till en bärgning utreds nu möjligheterna att i stället ta hjälp av den allra senaste virtual reality-tekniken för att levandegöra vrakplatsen och det historiska sammanhanget för den framtida museibesökaren. I slutet av februari träffades företrädare för Regionförbundet i Kalmar län, Kalmar kommun och Kalmar läns museum för att diskutera de möjligheter som de virtuella teknikerna erbjuder. Enmansutredaren Jan Herstad beräknas vara klar med sin rapport nästa vår.

Metro 27/2 samt Göteborgs-Posten 5/3 2001

Mossfynd visas i Danmark

Du som har planer på att semestra i Danmark i sommar får inte missa utställningen "Mossens Gudar – Facing Woods". Utställningen visas flera tusen år gamla gudabilder som påträffats i olika torvmossor runt om i Europa. Utställningen, som visas på Silkeborg museum på Jylland, pågår från och med den 2 augusti.

Metro 22/3 2001

Skåningar undersöker sjunken "holländare" Malmö Kulturmiljö planerar att i samarbete med Lunds Tekniska Högskola och Sjöhistoriska museet i Stockholm genomföra en undersökning av en fartygslämning utanför Kullagrunds fyr i Smygehavn. Lämningen, som går under arbetsnamnet "Holländaren" efter en inskription på en tidigare bärgad skeppsklocka, upptäcktes i början av 1900-talet och ligger på 40 meters djup i öppen sjö. Vraket är omkring 60 meter långt och tros vara från 1600- eller 1700-talet. Undersökningarna, som ingår i projektet "Vårt marina arv", beräknas pågå under flera års tid.

Artefact, april 2001

Kalkutskeppning studeras på Gotland I Lörje på nordöstra Gotland planeras ett kunskapscentrum som bland mycket annat skall bedriva marinarkeologisk forskning och kursverksamhet. I samarbete med den lokala industrin, Högskolan på Gotland och länsstyrelsen planeras undersökningar i anslutning till kalkstensindustrins gamla utskeppningshamnar. Kalkstensindustrin är som bekant den stora industriella näringen på Gotland, och det finns uppgifter som gör gällande att kalkstensexport skall ha förekommit redan under 1400-talet. När länsstyrelsen föregående sommar genomförde inventeringar av hållmarksskogen i anslutning till dagens kalkbrott träffade man på flera hundra äldre dagbrott. Det kan inte uteslutas att några av dessa är av medeltida ursprung. De äldsta industriella kalkugnarna på Gotland anlades från och med 1640-talet. Hur brytningen och bränningen såg ut tidigare har man mycket bristfälliga kunskaper om.

Populär Arkeologi nr 3/2000

Vattnen kring Varvsholmen inventeras Innan det kan bli aktuellt med schaktningsarbeten utanför Varvsholmen i Kalmar måste en arkeologisk förundersökning utföras. Det har Länsstyrelsen i Kalmar län beslutat. Anledningen är att det kan finnas lämningar efter exempelvis äldre fartyg och kajanläggningar såväl i vattnet utanför holmen som under befintliga utfyllnader. Det finns uppgifter om minst tre förlosta fartyg öster om holmen, nämligen skonerten Carolina (1852), galeasen Spekulation (1837) och skonerten Cato (1876).

Artefact, mars 2001

Kokbok för marinarkeologer?

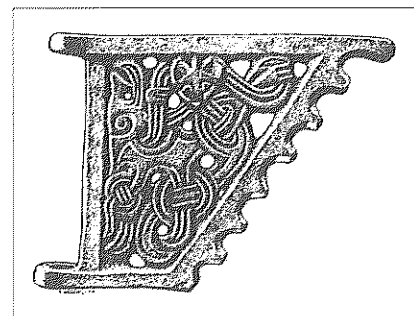
Arkeologistuderande Ulrica Söderlind, Stockholm, har fått Svenska Dagbladets studentstipendium på 10 000 kronor för att färdigställa en bok om sjökrogn Koffsan i Järfälla. Boken, som bygger på Ulricas examensarbete i marinarkeologi vid Södertörns högskola, är tänkt att bestå av två separata delar. Den första delen är en historik om sjökrognen, baserad bland annat på skriftligt källmaterial och de arkeologiska fynd som påträffats i samband med utgrävningar på platsen. Del nummer två är en receptsamling innehållande samtida recept med anknytning till fynden i sjökrognen. Stipendiopengarna skall bland annat användas till att låta ett värdshus laga originalrätterna från 1700-talet så att de kan fotograferas för boken.

Svenska Dagbladet 14/3 2001

Gammalt båtfynd äldre än vad man trott Båtfynd nummer tre från North Ferriby, nära Hull i England, har visat sig vara betydligt äldre än vad man tidigare trott. När båten upptäcktes 1963 av amatörarkeologen Ted Wright be-

dömdes den vara från omkring 1700 f. Kr. Genom de nya och förbättrade dateringsmetoder som idag finns tillgängliga har det dock visat sig att båten i själva verket härrör från omkring 2030 f. Kr., vilket betyder att den är nästan 4 000 år gammal! Båten, som har varit 16 meter lång och framförts av 18 paddlare, är tillverkad av klivna ekplankor vilka sytts samman med tvinnande idegransvidjor. Den nya sensationella dateringen gör fyndet till det äldsta kända havsgående handelsfartyget i Västeuropa.

Guardian Unlimited 22/3 2001



Konferenslogon, föreställande en vikingatida miniatyrflojel.

Marinarkeologiskt seminarium i Mariehamn

"Sjunkna skepp – ekonomisk resurs eller museiföremål" är titeln på det seminarium som äger rum i Mariehamn på Åland den 20–21 juli. Seminariet, som riktar sig till såväl sportdykare som yrkesverksamma arkeologer och museimän, kommer att ta upp ämnen som värd och skydd av fornlämningar under vatten, lagar och etik samt dykturism på vrak. Utöver föreläsningar och diskussioner planeras en exkursion med skonaren Linden till Rödhamn, där det också ges möjlighet till vrakdykning för den som så önskar. Som arrangör för evenemanget står Ålands Högskola, Museibyran vid Ålands landskapsstyrelse, Ålands Sjöfartsmuseum samt Stiftelsen Sjökvarteret. Anmälan till seminariet görs till BrittMari Wikström på wikstrom@ah.aland.fi.

Information från Museibyran

Konferens om konservering av vattendränkt material

Den 11–15 juni samlas ett 90-tal konservatorer och materialforskare från hela världen i Stockholm för att dryfta problemen kring konservering av vattendränkt organiskt material. Konferensen, som är den åttonde av sitt slag, arrangeras av International Council of Museums' Committee for Conservation (ICOM-CC) och Riksantikvarieämbetet. Vi hoppas kunna återkomma med en rapport från konferensen i ett kommande nummer av *Marinarkeologisk tidskrift*.

Information från Riksantikvarieämbetet

Foto: Christer Larsson, MASG



En av de bevarade pålarna i Kallerhamn.

Tidigmedeltida pålanläggning i Nordre älv
I samband med projektet "Järnåldersbebyggelsens struktur i Säve socken" lokaliserade medlemmar i Marinarkeologiska Sällskapet, Göteborgskretsen (MASG) sommaren 1994 en tidigare okänd pålanläggning vid Kallerhamn i Nordre älv. Pålanläggningen, som sträcker sig tvärs över älven, har nu ¹⁴C-daterats med två prov till 1035 ± 60 respektive 1125 ± 60. Inom ramen för nämnda projekt har också ett gravfält på Hisingssidan av älven undersökts. Här har gravar med vikingatida datering påträffats. Läget med gravfält, pålar och en av de äldsta städerna i Västsverige – Kungahälla – längre uppströms

gör platsen mycket intressant. Eftersom pålanläggningen ännu inte är fullständigt dokumenterad krävs dock ytterligare undersökningar innan man med säkerhet kan fastställa dess funktion. Projektet, som leds av Berit Hall vid Göteborgs stadsmuseum, finansieras av Kungliga Vetenskaps- och Vitterhetssamhället i Göteborg, Göteborgs stadsmuseum och Carl Jacob Lindebergs Fornminnesfond. Arbetet med pålanläggningen har genomförts i samarbete med MASG och Bohusläns museum.

Information från Bohusläns museum

Tretusen amforor på tretusen meters djup
Under sökandet efter en israelisk ubåt i djuphavsområdet mellan Alexandria och Rhodos påträffades lämningarna efter ett antikt fartyg – på tretusen meters djup. Fartyget är daterat till 300-talet före Kristus och har varit lastat med nära tretusen amforor, varav de flesta härrör från Rhodos och Kos. Ytterligare fyra fartyglämningar påträffades i närheten. Dessa fynd anses bevisa att man under antiken behärskade navigering och vågade sig över öppna vatten i större utsträckning än man tidigare trott. Det djuphavsinriktade företaget Nauticos, som gjorde fynden, planerar ytterligare expeditioner i området. En förhoppning är att man då skall hitta äldre fartyglämningar, kanske från bronsåldern, då man vet att kontakterna mellan Kreta och Egypten var tät.
Dagens Nyheter 28/3 2001

Utställning om båtgravar
För första gången visas nu en utställning om de vendeltida båtgravarna i Ultuna i Uppland på "hemmaplan". Utställningslokal är biblioteket i Ultuna, och bland de utställda fynden finns – förutom ett stort antal båtnitar – svärd, pil- och spjutspetsar, tärningar, spelbrickor och olika typer av redskap. Föremålen har lånats in från bland

annat Statens historiska museum. Två av gravarna i Ultuna grävdes ut redan på 1800-talet och var då de första i raden av rika båtgravfynd i Mellansverige som undersöktes vetenskapligt. Det var först flera decennier senare som man träffade på de berömda båtgravarna i Vendel, vilka sedermera gav namn till perioden i fråga. Redan på 1600-talet framförde dock fornforskaren Olof Rudbeck åsikten att Ultuna varit en betydelsefull plats under järnåldern.
Uppsala Nya Tidning 9/1 2001



Foto: Vasamuseet

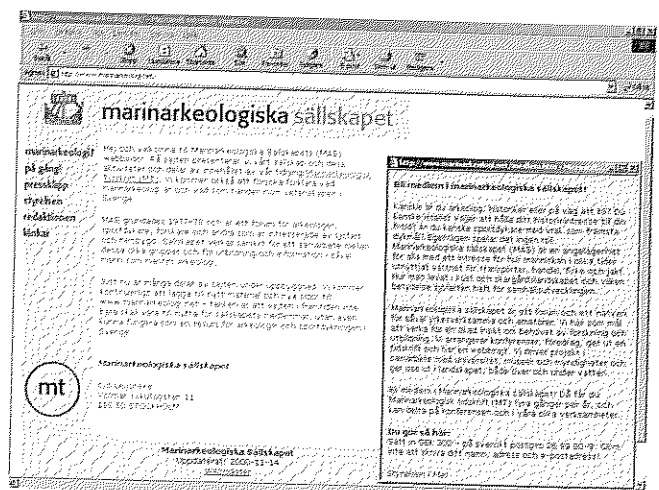
En av få dykbilder från Vasas bärgning.

40 år sedan Vasa bärgades
Den 24 april 1961 bröt Vasa vattenytan utanför Kastellholmen i Stockholm. I flera år hade förberedelserna inför bärgningen pågått; dykare hade spolat tunnlar och dragit stålvaror under skrovet, sedan hade skrovet förstärkts och etappvis flyttats från 30 meters djup till 15. Bärgningsdagen blev en stor folkfest och mediahändelse – om än i något långsamare tempo än dagens MTV-galor. Vasamuseet firar under 2001 tilldragelsen med ett specialarrangemang kring bärgningen och ett antal föredrag och seminarier kring marinarkologi och dykning.
Patrik Höglund, Vasamuseet

Marinarkeologiska sällskapet hemsida

David Haskiya som tidigare har varit teknisk redaktör för hemsidan, har tyvärr avgått från posten. Anders Gutehall kommer nu att efterträda David på denna post, med hjälp av Matthias Gutehall.

I och med detta kommer hemsidan uppdateras samtidigt som den till viss del förändras. Tanken är att löpande publicera korta aktuella notiser samt information om sällskapets verksamhet, både nationellt och lokalt. I anslutning till varje nytt nummer av Marinarkeologisk tidskrift kommer en artikel läggas ut i pdf-format på hemsidan. Vidare planeras en e-postlista, för att därigenom meddela sällskapets medlemmar när sidan har uppdaterats. Detta arbete beräknas bli klart under juli månad.



Föreningsbrev B Porto betalt

Marinarkeologiska sällskapet

Vad är Marinarkeologiska sällskapet?

Kanske är du arkeolog, historiker eller på väg att bli? Eller väljer du att hålla ditt historieintresse till din fritid? Är du kanske sportdykare med vrak som främsta dykmål?

Egentligen spelar det ingen roll. Marinarkeologiska sällskapet (MAS) är en angelägenhet för alla med ett intresse för hur människan i olika tider 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 utgör ett nätverk för alla med intresse för maritimt inriktad arkeologi och historia samt arkeologi under vatten. Vårt mål är att verka för ett samarbete mellan olika grupper och institutioner samt att verka för en ökad insikt om behovet av forskning och utbildning. För att uppnå detta arrangerar Marinarkeologiska sällskapet konferenser och föredrag, ger ut Marinarkeologisk tidskrift samt driver en hemsida. Vi driver även projekt i samarbete med universitet, museer och myndigheter och ger oss ut i landskapet, både över och under vatten.

Bli medlem i Marinarkeologiska sällskapet! Få Marinarkeologisk tidskrift fyra gånger per år, delta på konferensen och i våra olika verksamheter!

Har du frågor om Marinarkeologiska sällskapet är du välkommen att kontakta vår ordförande:

Andréas Olsson
0706-81 58 61 (mobil)
andreas.olsson@archaeology.gu.se

I Styrelsen i MAS

Så här blir du medlem

Postgiro

Betala in 250 kr (privatpersoner) eller 500 kr (institutioner och företag) på postgironummer 26 99 80-9. Märk talongen: Medlemsavgift för 2001. Glöm inte namn, adress, telefonnummer och e-postadress.

Skriv eller kontakta MAS kassör

Thomas Bergstrand
Smyckegatan 46
426 50 Västra Frölunda
031-47 91 79 (hem)
0706-23 34 68 (mobil)
thomas.bergstrand@bohusmus.se

Besök MAS webbsajt: www.marinarkeologi.net

