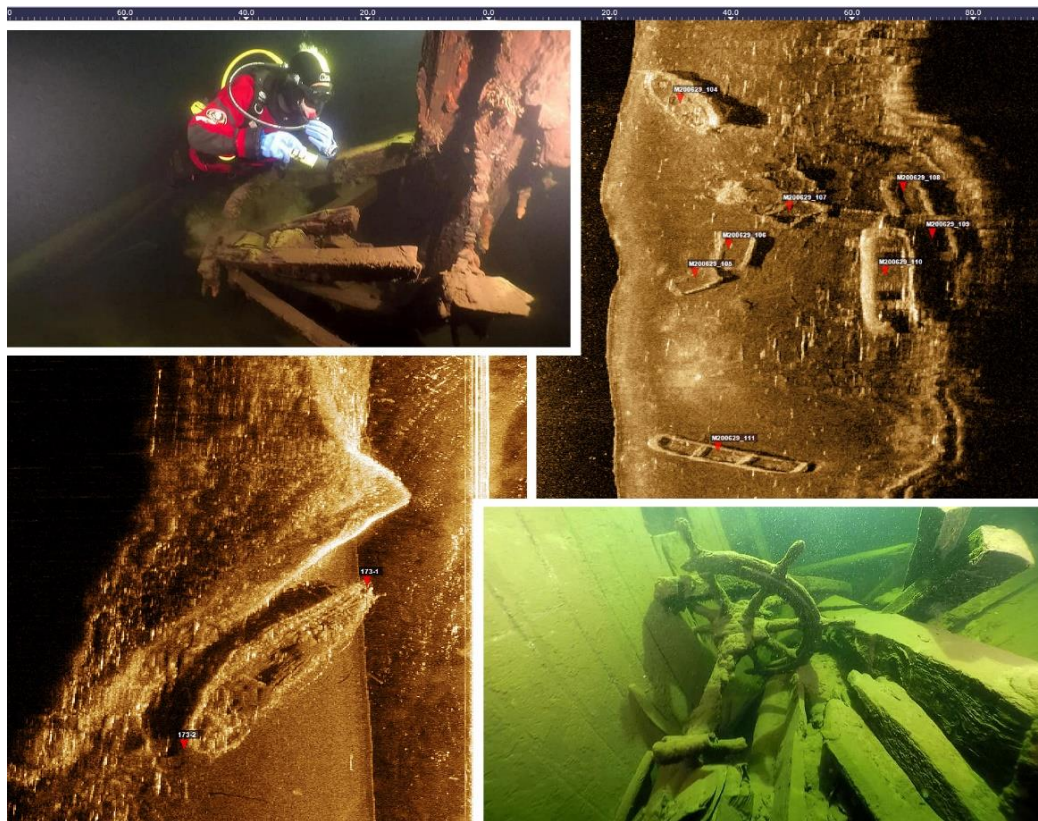




ÅNGERMANÄLVENS KULTURARV UNDER VATTEN, DEL 1

RESULTAT AV EN VECKAS SIDE SCAN SONARKARTERING I ÅNGERMANÄLVENS
MYNNINGSOMRÅDE I ÅDALEN

MARINARKEOLOGISK KARTERING

KRAMFORS KOMMUN

VÄSTERNORRLANDS LÄN

NMG PROJEKTNR. S-66.2020

JENS LINDSTRÖM & LENNARTH HÖGBERG

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	2
BAKGRUND	3
KORT OM ÅDALENS INDUSTRIHISTORIA	3
SYFTE	5
METOD OCH GENOMFÖRANDE	5
SIDE SCAN SONAR SOM ARKEOLOGISK METOD	5
GENOMFÖRANDE	6
MAS-DYKNINGAR AUGUSTI 2020	8
RAPPORTENS AMBITION	8
RESULTAT	10
ADMINISTRATIVA UPPGIFTER	13
REFERENSER	13
BILAGOR	14 - 52

SAMMANFATTNING

Sommaren 2020 utförde Nordic Maritime Group (NMG) och Dyk & Fototeknik (genom Jens Lindström och Lennarth Högberg) en marinarkeologisk inventering i form av kartering med side scan sonar (SSS) i Ångermanälvens mynningsområde mellan Hammarsbron i norr och Sandöbron i söder. Karteringen som utfördes under fem dagar i juni 2020 resulterade i att en stor mängd fartyglämningar, men även andra typer av industrilämningar, lokaliserades på havsbotten. I anslutning till de sedan länge nedlagda sågverksindustrierna som har kantat Ångermanälvens stränder lokaliserades omkring 175 fartyglämningar, däribland fyrkantspråmar, större pråmar, men även förlista och sänkta segelfartyg. Det stora antalet vrak, dykdalber, bryggor och sjunktimmer etcetera vittnar om den intensiva industriverksamhet som bedrivits i området från framför allt den andra halvan av 1800-talet och fram i modern tid. Den utförda sonarkarteringen är den mest omfattande i sitt slag som har utförts i området trots att inte alla planerade undersökningsområden hanns med att karteras under de fem dagar som undersökningen pågick. Sonarkarteringen har emellertid lyft fram ett tidigare dolt kulturarv som starkt går att förknippa med den tidiga och omfattande industrialiseringen i Ådalen.

Projektet möjliggjordes genom ekonomiska bidrag från Björkå AB Fornminnesfond och Länsstyrelsen i Västernorrlands län.



Figur 1. Karta som visar undersökningsområdet i Ångermanälvens mynningsområde markerat med en röd cirkel. Karta: ESRI, bearbetad av Jens Lindström/NMG.

BAKGRUND

År 2000 publicerade Länsmuseum i Västernorrland rapporten *Resursutnyttjandet i älvmynningen*, vilket var resultatet av en arkeologisk förstudie som redovisade det befintliga kunskapsläget och behovet av marinarkeologiska inventeringar avseende fornlämningar under vattnet inom Ångermanälvens mynningsområde (Arbin & Höglund 2000). En slutsats av förstudien var att det befintliga kunskapsläget om fornlämningarna i området var en följd av bristfällig inventering och att ett stort antal lämningar och lämningstyper kunde förväntas på älvens botten i anslutning till de många industrierna som har funnits i området.

Erfarenheter från liknande industrimiljöer i Västernorrland, bland annat utanför sågverken i Alnösundet utanför Sundsvall, har visat att det på botten finns rikligt med kulturhistoriska lämningar i form av prämar, fartyg samt kaj- och brygganläggningar etcetera.

Det nu aktuella inventeringsprojektet har sin upprinnelse i att Lennarth Högberg, som för övrigt är och har varit bosatt i Sundsvall under större delen av sitt yrkesverksamma liv, länge har velat göra en större marinarkeologisk inventering i Ångermanälvens mynningsområde, just med tanke på det dåliga kunskapsläget. Ambitionen var att hela området mellan Hammarsbron i norr och Högakustenbron i söder skulle karteras under fem arbetsdagar. I november 2019 skickades en projektansökan in till Björkå AB Fornminnesfond och projektet beviljades en del av medlen från denna. Resterande medel har skjutits till från Länsstyrelsen i Västernorrlands län.

KORT OM ÅDALENS INDUSTRIHISTORIA

Följande avsnitt bygger på den sammanställning av Ådalens industrihistoria som presenteras i publikationen *Ådalen – Industrihistorisk inventering*, som gavs ut av Ådalskommittén i samarbete med Sundsvalls museum år 1980. I denna redovisas Ådalens mer än 400 år långa industrihistoria med tyngdpunkt på den skogsbaserade industrin - från vattensågarnas tidevarv på 1500- och 1600-talet fram till de få moderna sågverken och massafabrikerna som fortfarande är i bruk utmed älvmynningsens kuststräcka.

De olika industrikategorierna som har funnits i området redovisas med specifika symboler i kartan i figur 5 och här följer en kort redogörelse till för varför spridningen ser ut som den gör. De tidigaste anläggningarna i området som man kan kallas för industrier var vattendrivna sågar och ett och annat järnbruk. Gemensamt för dessa var att de var beroende av rinnande vattendrag där vattenkraften behövdes för att driva skovelhjul som i sin tur drev sågar, blåsbälgar och stånghammare. Dessa industrier låg därför ofta en bit in från kusten där topografin var gynnsam och där det var enkelt att anlägga dammar för att kunna reglera vattenflödet i vattendragen ner till sågarnas skovelhjul. Nackdelen med vattensågarnas placering var att timren behövde fraktas till sågen samt att de färdigsågade planken behövde fraktas ut till kusten, vilket under 1600/1700-talen i huvudsak gjordes genom flottning. Detta transportsätt innebar merarbete då de flottade plankorna behövde tvättas och torkas när de kom ut till utskeppningshamnarna ute vid kusten. I förhållande till det sena 1800-talets såganläggningar var dessa vattensågar relativt småskaliga anläggningar.

Den stora revolutionen för skogsindustrin var introduktionen av ångmaskinen i mitten av 1800-talet. Nu kunde sågverken etableras vid de djupa naturhamnarna ute vid kusten och ångmaskinen var inte beroende av vattenflödet i åarna eller hur mycket vatten som fanns lagrat i dammarna. Den första ångsågen kom i drift år 1852 i Kramfors och under följande årtionden fullkomligt exploderade utvecklingen av ångsågar i Ådalen. Den snabba utvecklingen av skogsindustrin under den senare halvan av 1800-talet kan illustreras med hjälp av befolkningsutvecklingen i området. Under den senare halvan av 1800-talet ökade folkmängden i Ådalen drastiskt, från 100 000 år 1850 till 200 000 år 1890. Kring många av de större sågarna växte samhällen fram som till exempel Kramfors, Bollsta och Sandslån.

Mot slutet av 1800-talet växte efterfrågan på papper runt om i världen och 1896 anlades den första massafabriken i området. Fibermassan (pappersmassan) kunde även utvinnas av klenare virke som inte dög att sågas till plank. Även sågverkens spillved, som det fanns ofantliga mängder av, var en viktig källa till råmaterial för massafabrikerna. Elsågar började att anläggas från omkring 1920, men i förhållande till ångsågarna var de få till antalet. Under 1700- och 1800-talen fanns det flera skeppsvarv i Ådalen för att tillgodose skogsindustriernas behov av pråmar, fartyg och inte minst reparationer av fartyg. Totalt har det funnits fem skeppsvarv i området men få av dessa existerade samtidigt.



Figur 2. Här syns en flygbild från 1960 som visar skiljet vid Sandslån samt Kungsgårdsfjärden under högsäsong. Notera de stora mängder timmer som täcker stora delar av vattenspegeln. Källa: Lantmäteriet

SYFTE

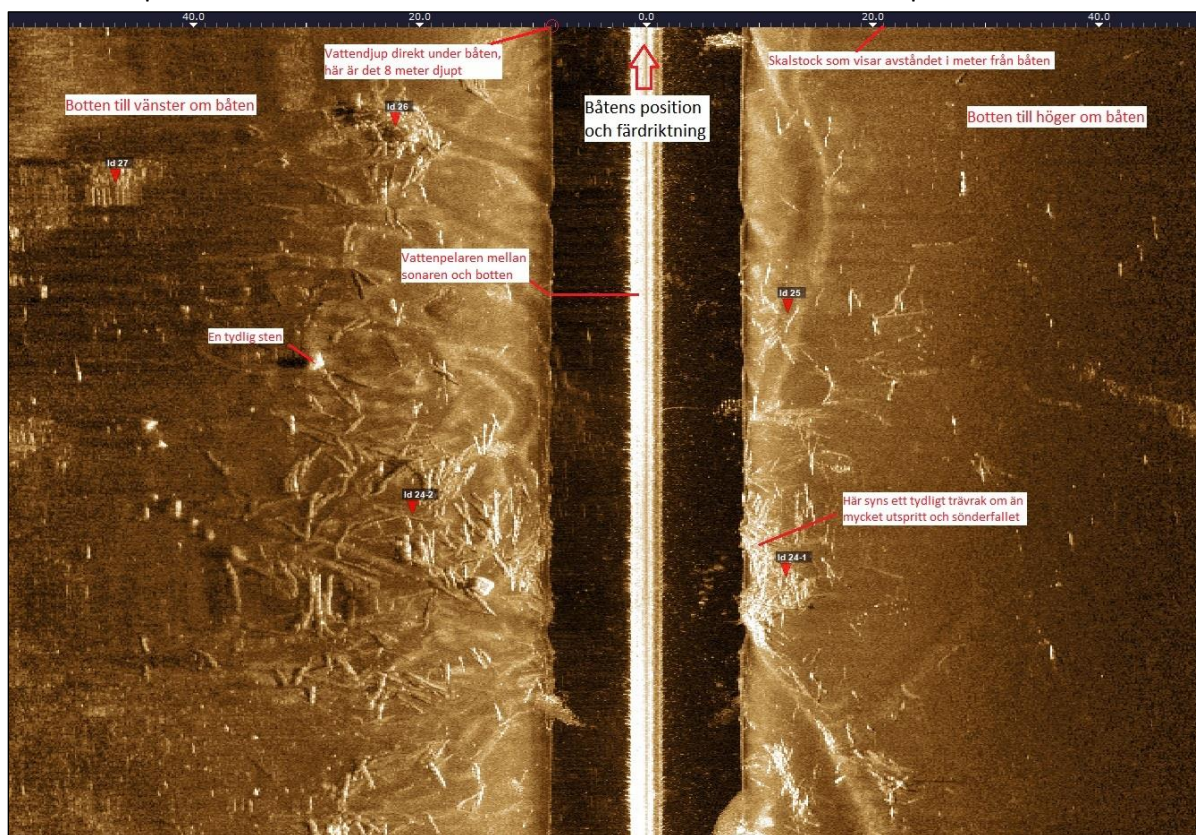
Syftet med sonarkarteringen har varit att ta reda på hur mycket, och vilka olika typer av, lämningar som finns på botten i Ådalens vattenområde. Detta för att öka det bristande kunskapsläget avseende fornlämningar och kulturhistoriska lämningar.

METOD OCH GENOMFÖRANDE

Side scan sonaren som användes vid karteringen var av fabrikat *Deep Vision* och av modell *Little Eye 340 kHz*. Med denna kan botten ner till cirka 30–40 meters djup karteras med tillräcklig täckning och upplösning, men blir det djupare krävs det annan typ av utrustning. Karteringen utfördes med ca 80–100 procents överlappning och insamlat sonarmaterial har analyserats och efterbehandlats i programvaran *Deep View 4.2* samt i *ArcGIS 10.4*.

SIDE SCAN SONAR SOM ARKEOLOGISK METOD

Side scan sonar är ett instrument som började utvecklas i slutet av andra världskriget som ett sätt att försöka lokalisera ubåtar som gömde sig under vattenytan. En side scan sonar kan på ett enkelt sätt liknas vid en torpedliknande stål kropp (ofta kallad sonarfisk) med två ekolod fastsatta på varsin sida som sänder ut signaler vågrätt istället för lodrätt. Signalerna sänds upp till båten via en kabel där de tolkas och spelas in av en dator som sedan visar resultatet tvådimensionellt på en skärm.



Figur 3. Bilden visar hur botten presenteras i sonarprogrammet under en pågående SSS-kartering. Här är sökbredden inställd på 50 meter åt varje håll vilket ger en total sökbredd om 100 meter. De två svarta fälten i mitten av bilden är vattenpelaren mellan sonaren och botten, på fackspråk kallad "slant range". Denna zon är blind och i det här fallet är den 16 meter bred.
Figur: Jens Lindström/NMG.

Sonarfisken släpas efter en båt och söker åt vardera håll. Genom att ställa in sonaren på olika frekvenser kan man söka smalt eller brett. De side scan sonarer som NMG arbetar med har totala sökbredder på mellan 30 och 300 meter och sökbredden bestäms i regel i fält beroende på rådande vattendjup, bottenförhållanden och vad man söker efter. Olika material på havsbotten ger olika starka ekon. Stål, stenar och klippor ger till exempel ett kraftigt eko medan mjuka material som lera eller sjödränt trä ger ett svagare och mjukare eko. Uppsickande objekt, som till exempel ett stort stenblock eller skeppstimmer lämnar en tydlig skugga efter sig på skärmen. Detta avspeglar sig i den grafiska bild över botten som framställs i datorn, men side scan sonaren alstrar dock ingen fotorealistic bild över botten.

Även om användandet av side scan sonar än så länge är den absolut mest tidseffektiva metoden för att kartera stora bottenområden är det inte en metod för att identifiera lämningarna på botten. Lämningar som är täckta och nedsjunkna i bottensedimenten är inte synliga för vare sig side scan sonar eller andra typer av ekolod. Strömmar, vågor, bottenvegetation, fiskstim samt språngskikt i vattnet är exempel på störningar som kan försvåra upptäckten av objekt på botten. Side scan sonarkartering i arkeologiskt syfte har sina problem, men det är oftast en rimlig metod i relation till kostnad och effektivitet. För att fastställa vad en sonarindikation verkligen är för något krävs i regel besiktning med hjälp av ROV (Remote Operated Vehicle) eller av dykare.

GENOMFÖRANDE

Side scan sonarkarteringen utfördes mellan den 22 och 26 juni 2020 och karteringarna utfördes från Lennarth Högbergs båt *Lista* som är en *Grisslan 650* försedd med akterhytt.

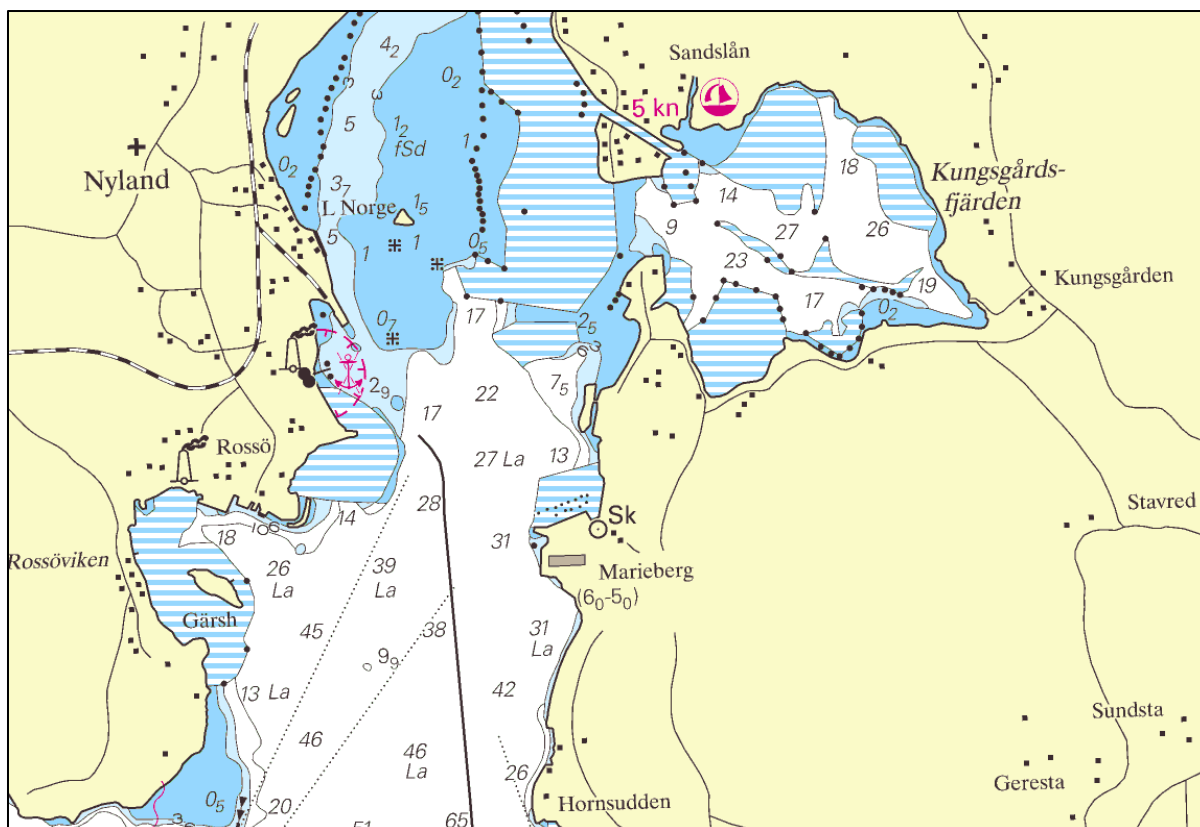
Undersökningsområdet hade i förväg delats upp i två områden enligt följande:

- A. Området mellan Hammarsbron – Sandöbron
- B. Området mellan Sandöbron – Högakustenbron

Ytarealen på den sammanhängande vattenspegeln mellan Hammarsbron och Sandöbron (område A) uppgår till cirka 36 km² men här finns stora områden där vattendjupet är mellan 70–100 meter. Redan i planeringsskedet hade därför botten djupare än 40 meter räknats bort vilket gav ett karteringsbart undersökningsområde på cirka 18 km².

Vattenspegeln mellan Sandöbron och Högakustenbron (område B) uppgår till cirka 17 km² och här är cirka 5 km² djupare än 40 meter vilket gav ett karteringsbart område på cirka 12 km².

Under karteringsperioden rådde lugnt, varmt och vackert väder, men karteringen var mer tidskrävande än beräknat, vilket resulterade i att karteringar endast utfördes i område A. Utanför flera av de gamla industrierna var det grunt och fullt med uppstickande timmer vilket gjorde att karteringshastigheten fick hållas mycket låg för att inte riskera att köra på grund med båt och sonarutrustning. I stället för att köra 3–4 knop, som är brukligt vid side scan sonarkartering, kunde båten i många områden inte föras fram snabbare än 0,5–1 knop. Detta var av stor betydelse för karteringens tidsåtgång. På sjökort över Ådalen finns det tydliga markeringar (se blåvit-randiga områden i figur 4) som varnar för att köra båt här på grund av att dessa ytor inte är ordentligt sjömätta och att det här finns risk att köra på uppstickande timmer.



Figur 4. Utsnitt från sjökort nummer 523-Dynäs som visar några av de ytor (blåvit-skräfferade områden) där man bör framföra båt med stor försiktighet. Källa: Sjöfartsverket

Ytterligare en faktor som påverkade karteringshastigheten var att antalet påträffade lämningar var betydligt större än förväntat. Av de totalt 18 km² som enligt ursprungsplanen skulle ha karterats inom område A, karterades 15 km². Den östra sidan av område A, sträckan Lugnviksstrand-Lugnvik och vidare upp till Lockne, hanns inte med trots minst tio timmars karterande per dag. Ett försök att fullfölja de saknade delarna inom område A gjordes i början av oktober 2020 men karteringarna fick avbrytas efter några timmar på grund av båtmotorhaveri vilket satte stopp vidare karteringar. Totalt återstår därför cirka 3 km² i område A, vilket motsvarar 17 procent av det planerade karteringsområdet norr om Sandöbron. Detta område planeras att karteras färdigt under våren 2021.

Påträffade indikationer på vrak och andra lämningar har delats upp i fyra olika kategorier för att underlätta administration och presentation av de påträffade sonarindikationerna.

Följande klassificering har använts:

1. Fyrkantspråmar

Denna lämningstyp är, på grund sitt karaktäristiska kantiga utseende, lätta att känna igen i sonarmaterialet.

2. Fartyglämning – längre än 20 meter

Tydliga fartyglämningar som är längre än 20 meter.

3. Fartyglämning – kortare än 20 meter

Tydliga fartyglämningar som är kortare än 20 meter.

4. Vrakliknande objekt

Objekt som inte helt uppenbart går att klassificera som fartygslämning.

5. Övriga oregelbundna objekt

I bilaga 1–3 presenteras resultat av sonarkarteringen med kartor och tabeller som innehåller sonarbilder, positioner och beskrivningar av de olika indikationerna.

MAS-DYKNINGAR I AUGUSTI 2020

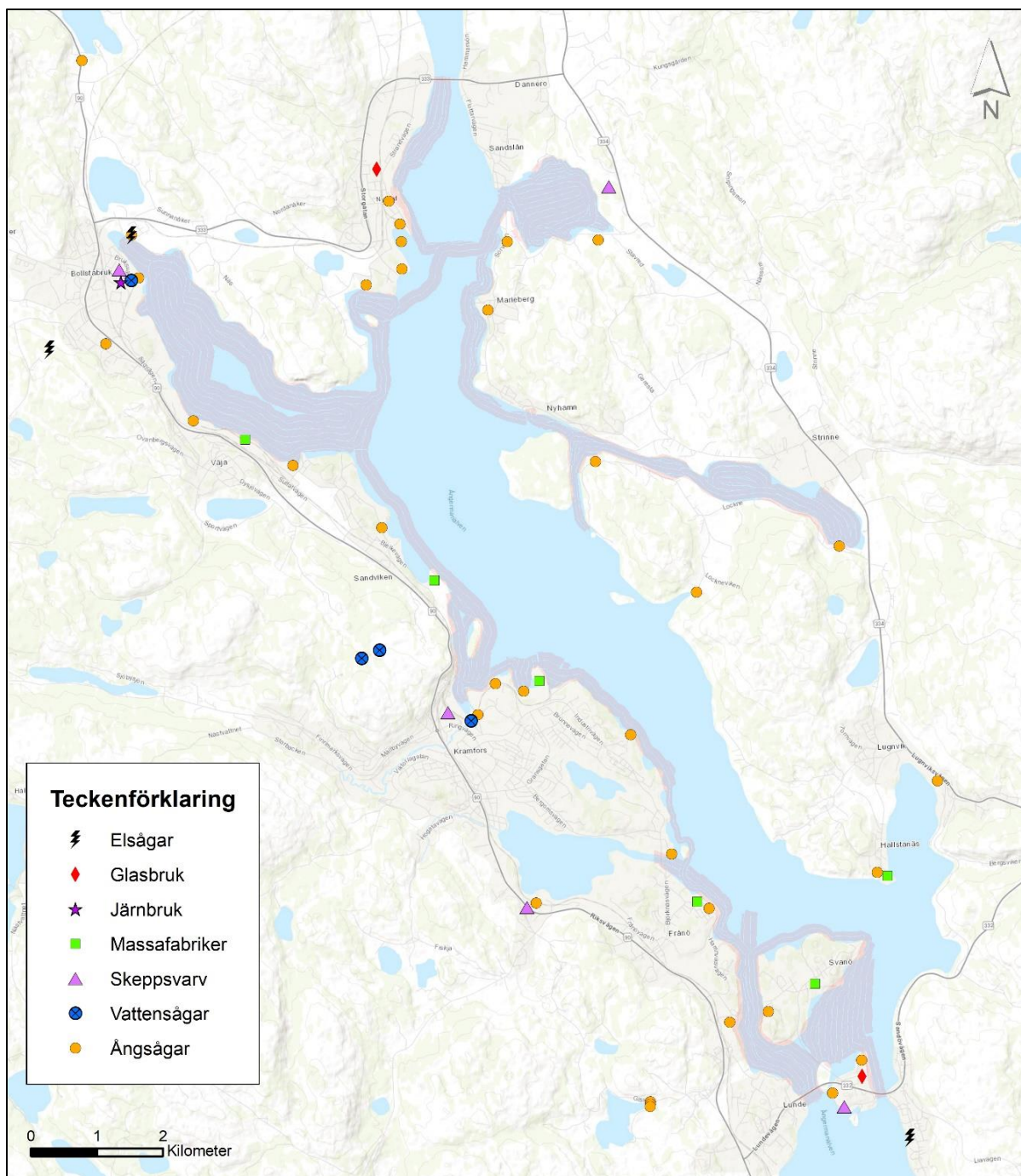
Marinarkeologiska sällskapet (MAS) är en ideell förening som samlar personer i Sverige som har ett marinarkeologiskt intresse, såväl sportdykare som professionella marinarkeologer. Varje år arrangerar MAS ett eller flera marinarkeologiska projekt där föreningens medlemmar erbjuds att delta som dykare eller som personal på ytan. Eftersom både Jens Lindström och Lennarth Högberg är aktiva medlemmar i MAS väcktes tidigt tanken på att göra besiktningsdykningar på eventuella fartygslämningar som påträffades under side scan sonarkarteringen. Under två dagar i mitten av augusti deltog sammanlagt tolv dykare från MAS och tillsammans så lyckade de dykbesikta 22 sonarobjekt som lokaliserades under side scan sonarkarteringen. Omkostnaderna för dykningarna, d.v.s. kost, logi, luftfyllning och bränsle till dykbåtarna bekostades av MAS. Samtliga dykare deltog på ideell basis. Dykarnas beskrivningar av de besiktade sonarobjekten presenteras i tabellen i bilaga 2.

RAPPORTENS AMBITION

Huvudsyftet med föreliggande rapport är att presentera de lämningar som lokaliserades under side scan sonarkarteringen som utfördes i juni 2020. Lämningarna, eller sonarindikationerna som de fortsättningsvis kommer att benämnas i rapporten, kommer att beskrivas med positioner, vattendjup, storlek, tolkning och beskrivningar i bilaga 1 och 2. Eftersom stora ytor återstår att side scan sonarkartera, hela område B och en mindre del i område A, ska denna rapport ses som en delrapport. Ambitionen är att i ett senare skede kunna presentera en komplett rapport över samtliga lämningar som finns på botten utanför industrierna som har funnits mellan Hammarsbron i norr och Högakustenbron i söder.

Kartan i figur 5 visar det sonarkarterade bottenområdet som uppgick till totalt 15,26 kvadratkilometer. På kartan redovisas även de industrier som har funnits i området sedan 1500-talet och som redovisas i rapporten *Ådalen – Industrihistorisk inventering*.

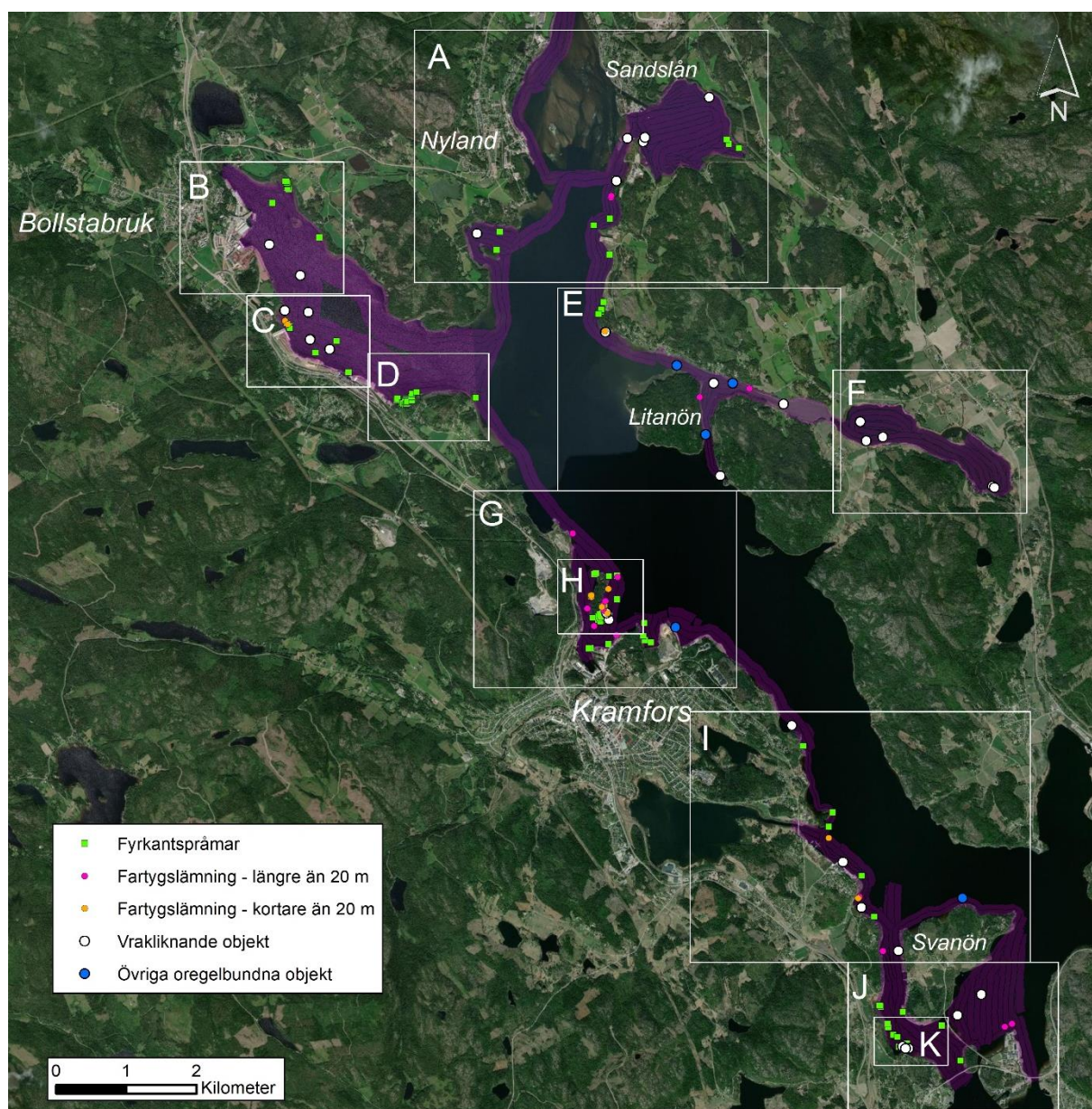
Digitaliseringen av industriernas rumsliga utbredning har utförts av Jens Lindström/NMG. Kartan i figur 5 redovisar ingen kronologi över när de olika industrierna var verksamma men den ger ändå en uppfattning om industriernas rumsliga fördelning i landskapet. I bilaga 1 redovisas 11 delområden (se områdesindelning A-K i figur 6) med industrier och sonarindikationer och här anges även de olika industriernas verksamhetsperioder.



Figur 5. Kartan visar det side scan sonarkerterade området (ljuslila fält) mellan Hammarsbron och Sandöbron (område A) samt de olika industrier som har funnits utmed älvmynningens stränder. Läget för industrilämningarna har digitaliserats ur publikationen Ådalen – industrihistorisk inventering, 1980.

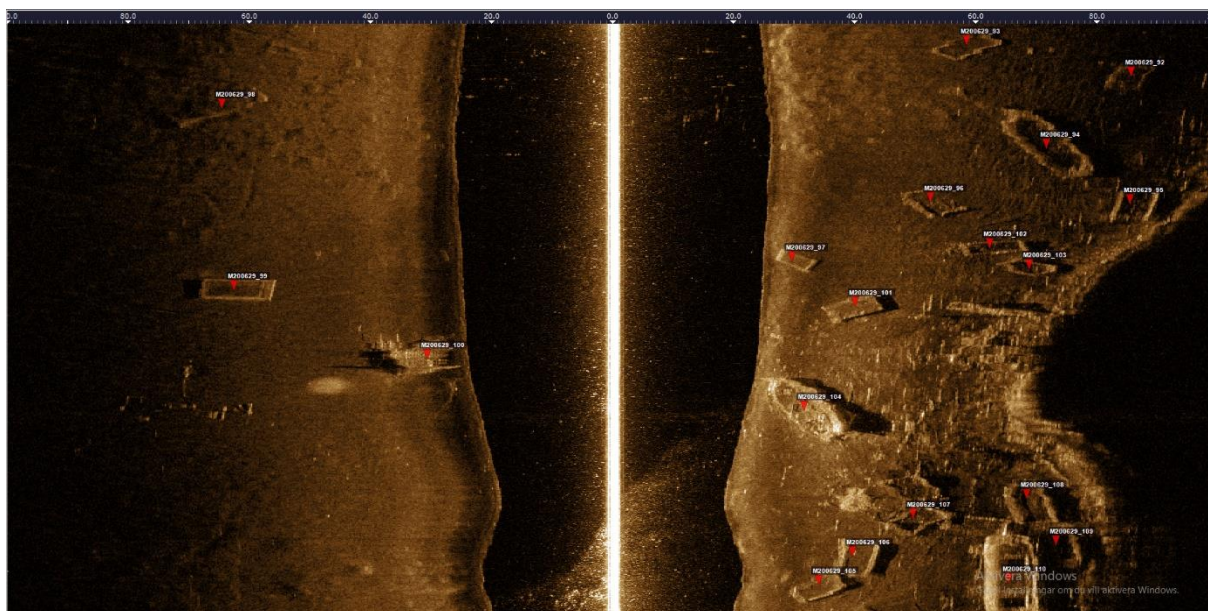
RESULTAT

Side scan sonarkarteringen utfördes på samma sätt och med samma höga ambitionsnivå som vid en marinarkeologisk utredning, som i regel syftar till att ta reda på om det finns fornlämningar på botten inom ett visst område. På grund av den höga förekomsten av lämningar har materialet sållats hårt. Förutom fartygslämningar rymmer botten stora mängder sjunktimmer, förmodligen miljontals timmer som på sina platser ligger i drivor. Men här finns även rester av dykdalber, länsar, bryggor och allsköns bråte. Vid analysen av sonarmaterialet har fokus legat på fartygslämningar. På den svartvita flygbilden i figur 2 syns sorteringsverket vid Sandslån, som under en period var världens största timmersorteringsanläggning, och Kungsgårdsfjärden under flottningssäsongen 1960. Av bilden framgår tydligt hur intensivt området utnyttjats av skogsindustrin.



Figur 6. Satellitbild över karteringsområdet mellan Hammarsbron och Sandöbron i Ångermanälvens mynningsområde. Här redovisas de sonarindikationer som påträffades i juni 2020 samt de 11 delområden (A-K) som området har delats upp i för att underlätta redovisningen av indikationerna. Separata kartor för varje delområde presenteras i bilaga 1. Karta: Esri bearbetad av Jens Lindström/NMG.

Totalt noterades 188 side scan sonarindikationer inom det karterade området. 116 av dessa utgjordes av tydliga fyrkantspråmar, 27 av tydliga fartygslämningar som inte uppenbart var pråmar samt 30 vrakliknande objekt. Några av vraken, Id 157 (Mjölpele) och Id 142 (bogserbåten Sandö) samt ytterligare några vrak var kända sedan tidigare. Bland övriga sonarindikationer som inte uppenbart var fartygslämningar fanns förmodade stenkistor, sjunkna timmerlänssar och andra timmerkonstruktioner vars ursprungsfunktioner inte gick att fastställa utifrån sonarbilden.



Figur 7. På botten öster om Grusholmen är det tätt mellan vraken. I området finns olika typer av pråmar men även vrak efter en gång seglande fartyg. Sonarbild: NMG

På den östra sidan Grusholmen utanför Kramfors (figur 7) påträffades den största koncentrationen av fartygslämningar inom hela karteringsområdet (se område H, bilaga 1). Här dykbesiktades cirka tio vrak under MAS-dykningarna i augusti. På botten finns det inte bara olika typer av välbevarade och sänkta pråmar utan här finns även vrak av stora oceangående segelfartyg. Ett av vraken, Id 94, är ett cirka 28 meter långt segelfartyg med bevarat styrhus, ratt, ankarspel etcetera och detta är ett vrak som inte uppenbart har skrotat och sänkts på platsen.

Av de cirka 175 fartygslämningar som lokaliserades under sonarkarteringen utgör 116 fyrkantspråmar, vilket motsvarar ungefär 66% av det totala antalet påträffade fartygslämningar. Pråmen är en fartygstyp som i sin enklaste form utgörs av ett platt bordsflak med något eller några få sidobord. Namnet pråm kan härledas till det slaviskans *pramú* (Westerdahl 1989:45).

År 2010 utförde Sjöhistoriska museet en arkeologisk undersökning av tre fyrkantspråmar utanför Tunadals sågverk i Sundsvall. Pråmarna daterades till spannet sekelskiftet 1700/1800 fram till 1900-talets början. Fyrkantspråmarna är en fartygstyp som från början sannolikt anpassats för underhållsarbeten i hamnområden eller i lugna skyddande vatten, och det finns beskrivningar från 1700-talet som omtalar en fartygstyp, *Holck*, som användes för att bestycka, kölhala och förmasta fartyg i hamn. Det finns även avbildningar av hamnmiljöer från 1600–1700-talen där fyrkantiga pråmar förekommer (Hansson 2013:8).

Fyrkantspråmarna har använts inom skogsindustrin sedan slutet av 1700-talet och de har varit en mycket viktig del av industriernas infrastruktur. Fyrkantspråmarna har haft många användningsområden. Bland annat har de använts för att under vintertid lufttorka de nysågade plankorna vilket bidrog till att virket inte slog sig och därmed bibehöll sin kvalité. Under torkningsprocessen har pråmarna varit försedda med enkla sadeltak. Men deras viktigaste funktion har varit att transportera de processade trävarorna från sågverken ut till de väntande lastfartygen på redden, så kallad *läktring*. Läktring innebär lastning eller lossning av fartyg med hjälp av mindre pråmar, så kallade läktare, som kan gå på grundare vatten än lastfartyget (Hansson 2013:8). De stora oceangående fartygen var i regel för stora för att gå in och lasta vid kaj och det var först fram emot mitten av 1900-talet de större sågverken började anlägga större kajanläggningar som hade tillräckligt vattendjup. När lastfartygen kunde lägga till och lasta direkt vid kaj hade fyrkantspråmarna delvis tjänat ut sin roll och de behövdes inte längre inom industrin. Pråmarna började så sakteliga att utträngas och de som inte avsiktligt sänktes användes som fundament i diverse utfyllnader och kajanläggningar.

Fyrkantspråmarna i Ådalen påträffades ofta i kluster i vikar nära land och vissa områden skulle man kunna klassificera som rena pråmkyrkogårdar. Detta talar för att pråmarna avsiktligt har sänkts. Under MAS dykningar i augusti 2020 dykbesiktades en handfull fyrkantspråmar och de flesta var tomma utan last men inte alla. De flesta av fyrkantspråmarna som dykbesiktades var cirka 11 meter långa, 6,5 meter breda och hade 1,5–2 meter höga skrovsidor. De förefaller vara byggda av furu och på kravell, det vill säga att borden ligger kant i kant. Pråmarnas utseende och konstruktion påminner mycket om fyrkantspråmarna i Tunadal som beskrivs i Sjöhistoriska museets rapport *Fyrkantspråmar vid Tunadal* (Hansson 2013).

Förutom fyrkantspråmar påträffades betydligt större avlånga pråmar med stora lastluckor. Flera av dessa större "pråmar" visade sig efter dykbesiktning vara konstruerade som segelfartyg men som riggats ned och degraderats till pråmar då de inte längre var i segelbart skick. Under skogsindustrins glansdagar omkring sekelskiftet 1800/1900 fanns det förmodligen ett skriande behov av flytetyg som kunde användas för lastning, lossning och transporter.

Vattenområdet mellan Hammarsbron och Sandöbron utgör en unik kulturmiljö där lämningarna på botten på ett mycket påtagligt sätt vittnar om en intensiv industriepok som varade i långt över 100 år och som så tydligt har satt sin prägel på Ådalen och dess utveckling. På land suddas sakta spåren av industrierna bort och flera av de tidigare så livliga industriområdena är idag helt uttraderade på land. Kvar finns snart bara historiska kartor och svartvita fotografier som minner om var industrierna en gång funnits. I vattnet däremot är situationen en helt annan. Här är det oretuscherat. Här finns de ofta mycket välbevarade lämningarna kvar på botten och tillsammans med de borttynande lämningarna på land utgör de en arkeologisk och kulturhistorisk guldgruva.

ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Län:	Västernorrland
Kommun:	Kramfors
Socknar:	Gudmundrå, Ytterlännäs, Bjärträ
Typ av undersökning:	Side scan sonarkarting, vrakinventering
Tidpunkt för karteringen:	22–26 juni 2020
Personal i fält:	Lennarth Högberg & Jens Lindström
Undersökare:	Dyk & Fototeknik, Nordic Maritime Group AB
NMG beteckning:	S-66.2020
Projektledare:	Lennarth Högberg, epost: dykfoto@telia.com, tfn 070-2674352
Övrigt:	Rapporten är godkänd för spridning enligt Sjöfartsverkets beslut nr: 21-04766

REFERENSER

Litteratur

Hansson, J. 2009. Trettio fyrkantiga fartyg i Fillaviken. Arkeologisk förstudie. *Arkeologisk rapport nummer 2009:9*. Stockholm: Statens maritima museer.

Hansson, J. 2013. Fyrkantsprämar vid Tunadal. Särskild arkeologisk undersökning. *Arkeologiska rapport nummer 2013:3*. Stockholm: Statens maritima museer.

von Arbin, S. & Höglund, P. 2000. Resursutnyttjandet i älvmyningen. Kunskapsläge och inventeringsbehov avseende fornlämningar under vatten i Ångermanälvens mynningsområde. Avdelningen för kulturmiljövård och dokumentation. *Rapport 2000:6*. Läns museet Västernorrland.

Westerdahl, C. 1989. *Norrlandsleden 1. Källor till det maritima landskapet. En handbok i marinarkeologisk inventering*. Arkiv för Norrländsk hembygdsforskning XXIV 1988–89. Örnsköldsvik: Läns museet–Murberget.

Ådalenkommittén. *Ådalen. Industrihistorisk inventering 1980*. Del 2, Sollefteå och Kramfors kommuner. u å

Arkiv och register

Kulturmiljöregistret (KMR)

Kartor

ESRI

Sjöfartsverket

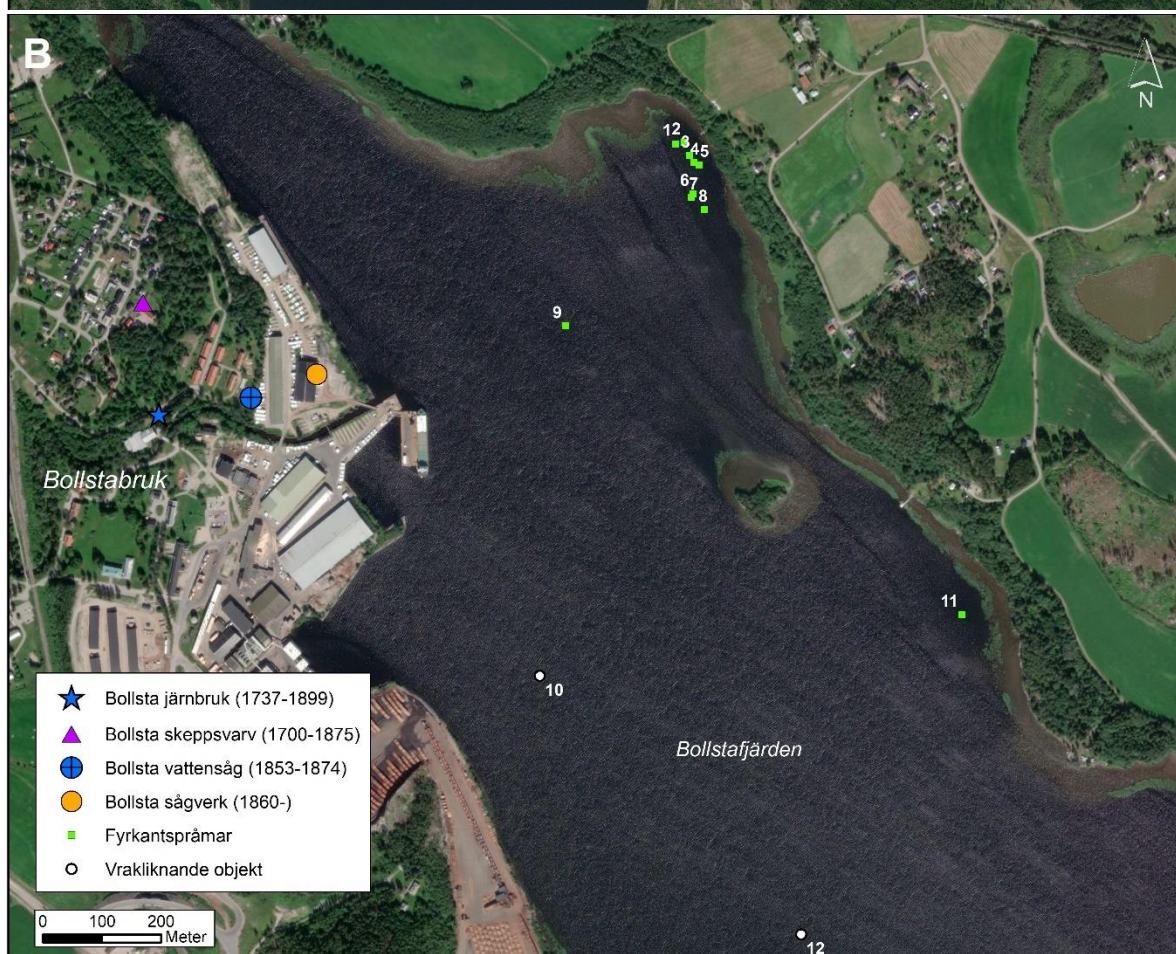
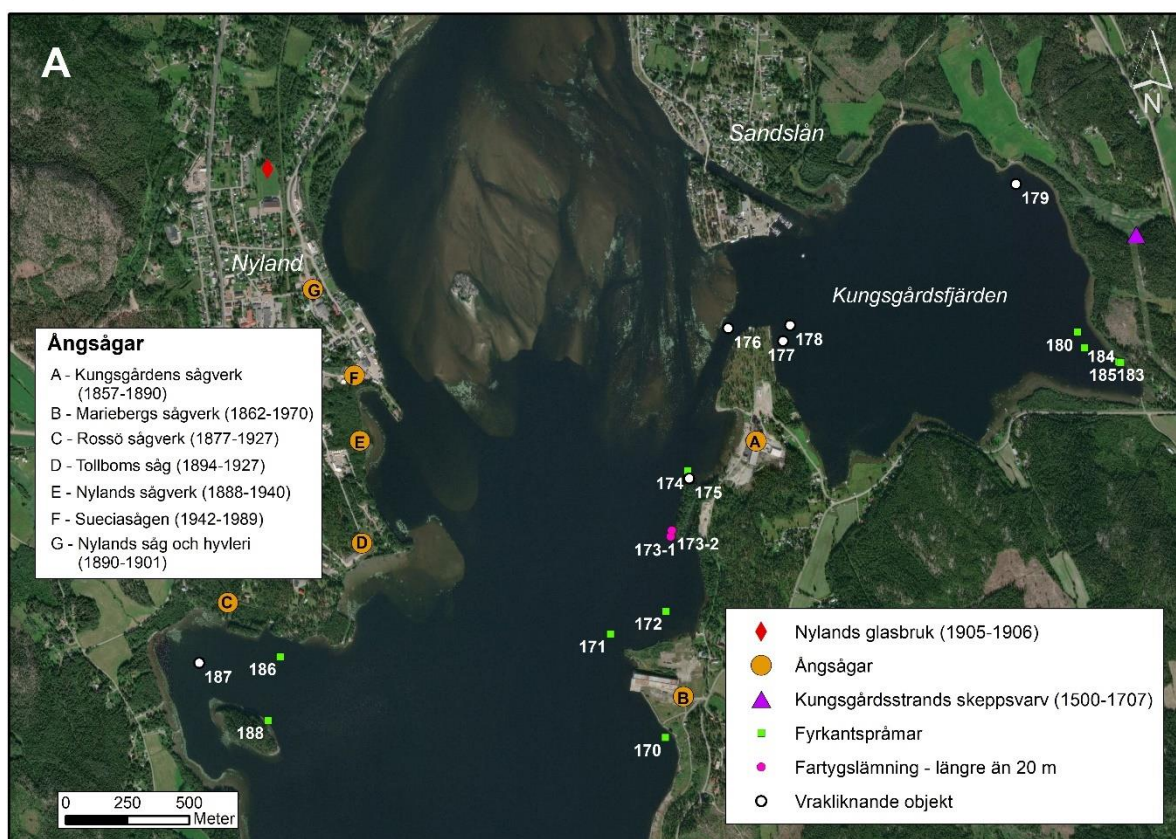
BILAGOR

Bilaga 1. Kartor över delområden A-K

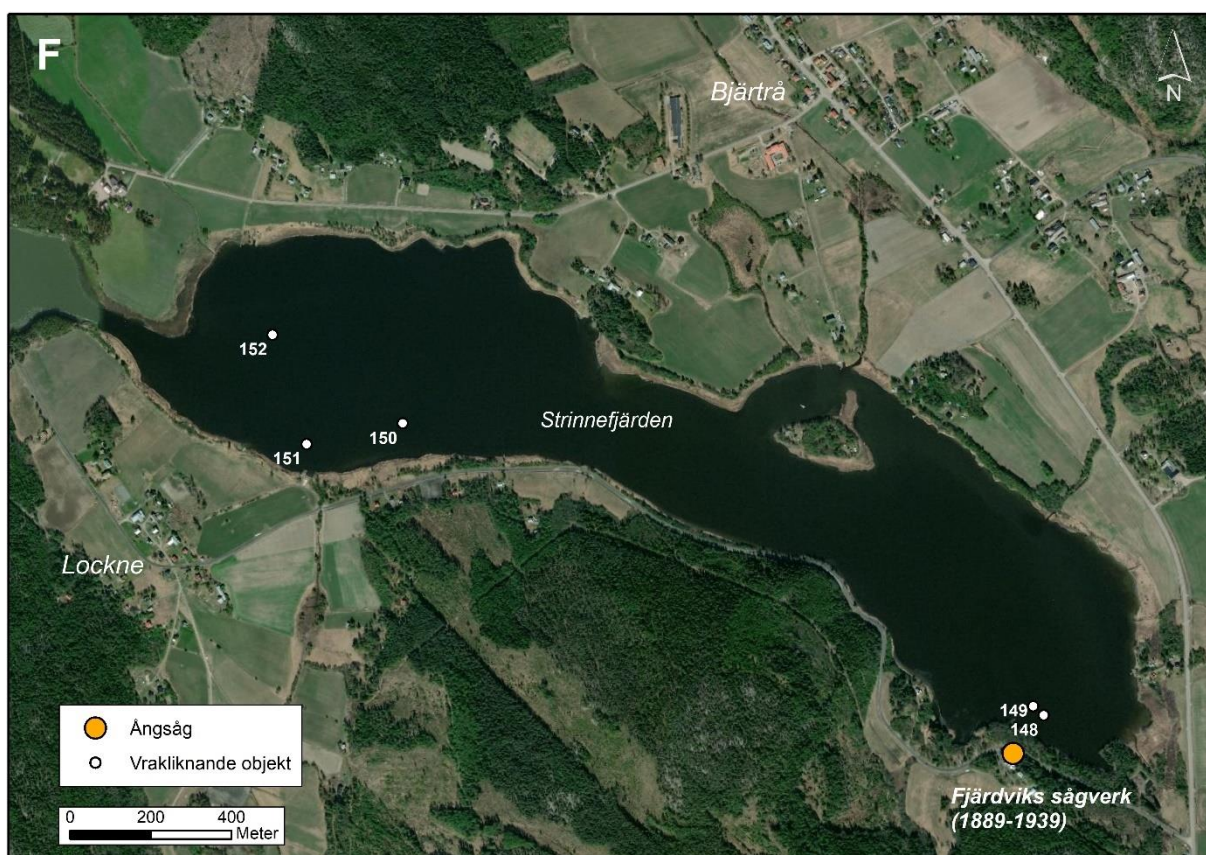
Bilaga 2. Tabell sonarindikationer med positioner och beskrivningar

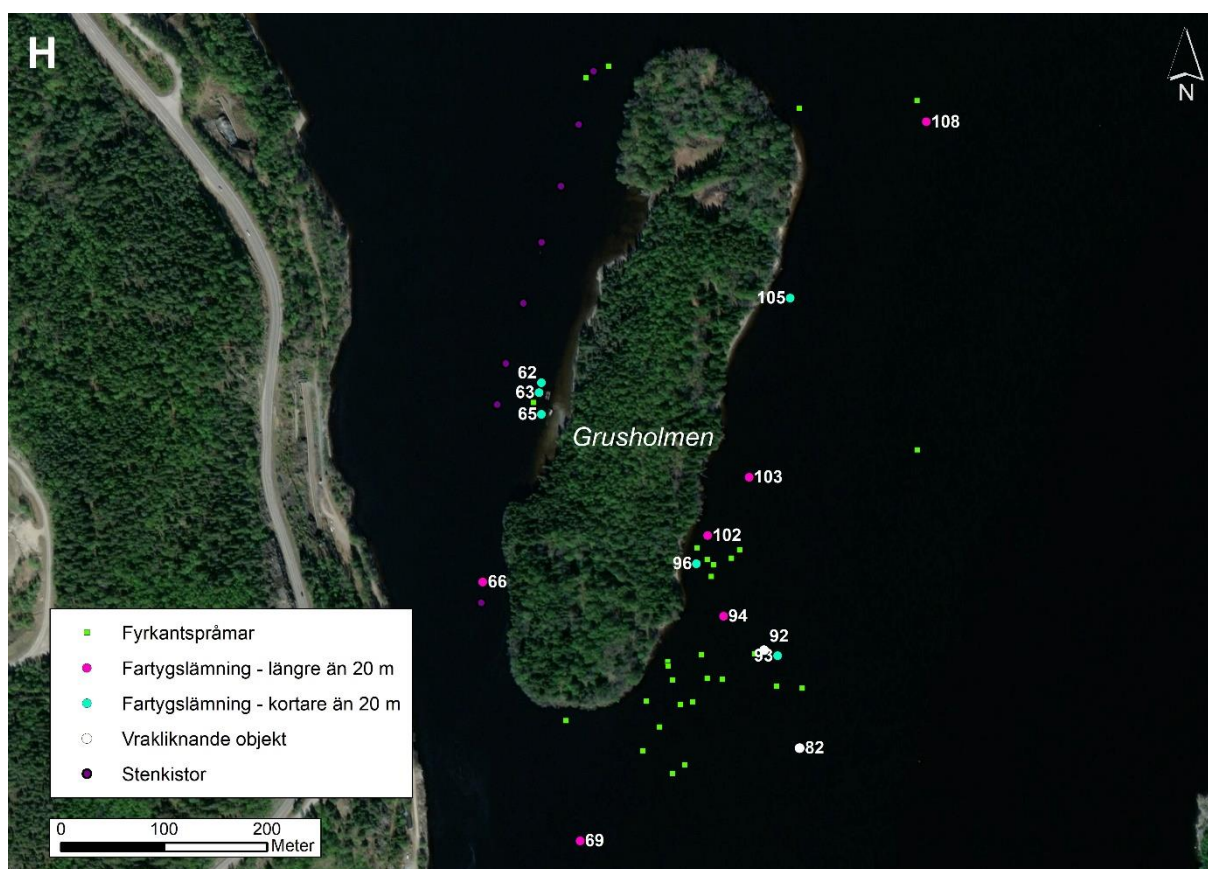
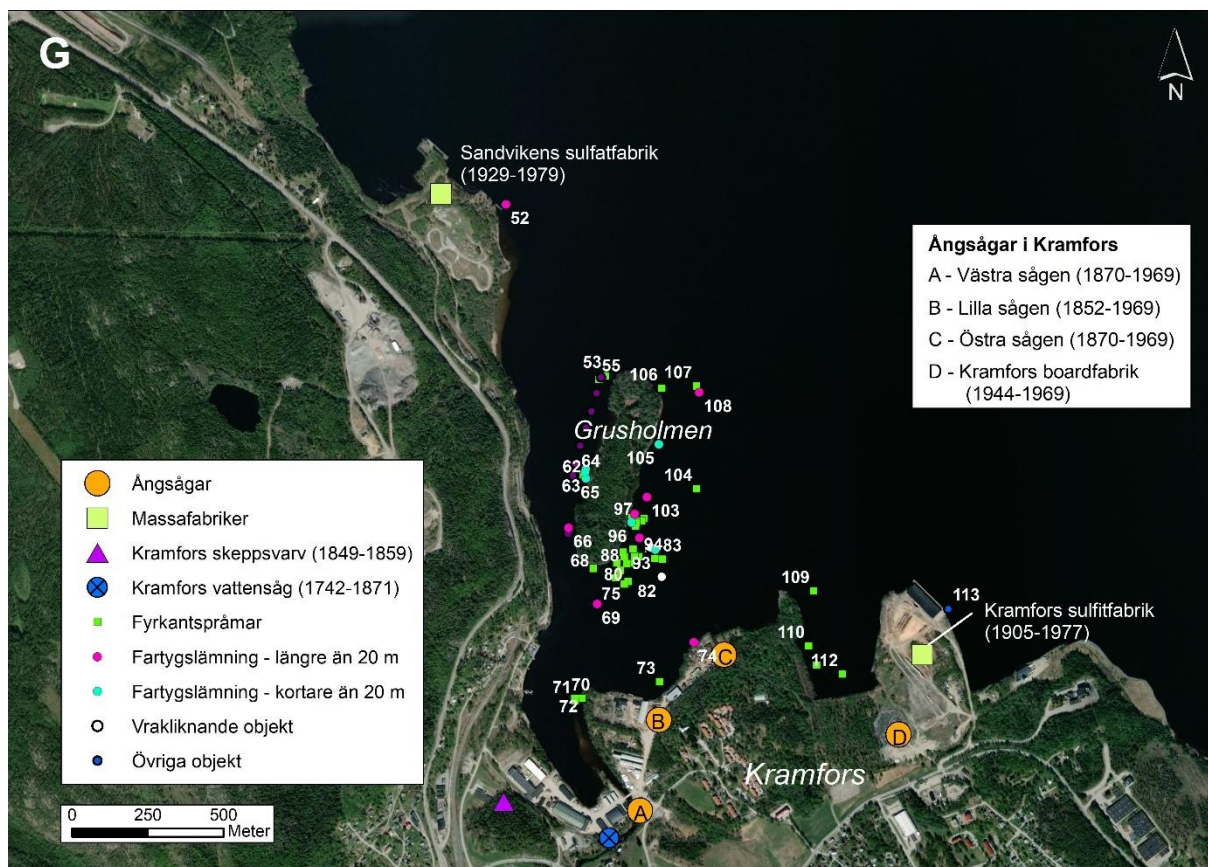
Bilaga 3. Tabell med sonarbilder på indikationsbilder

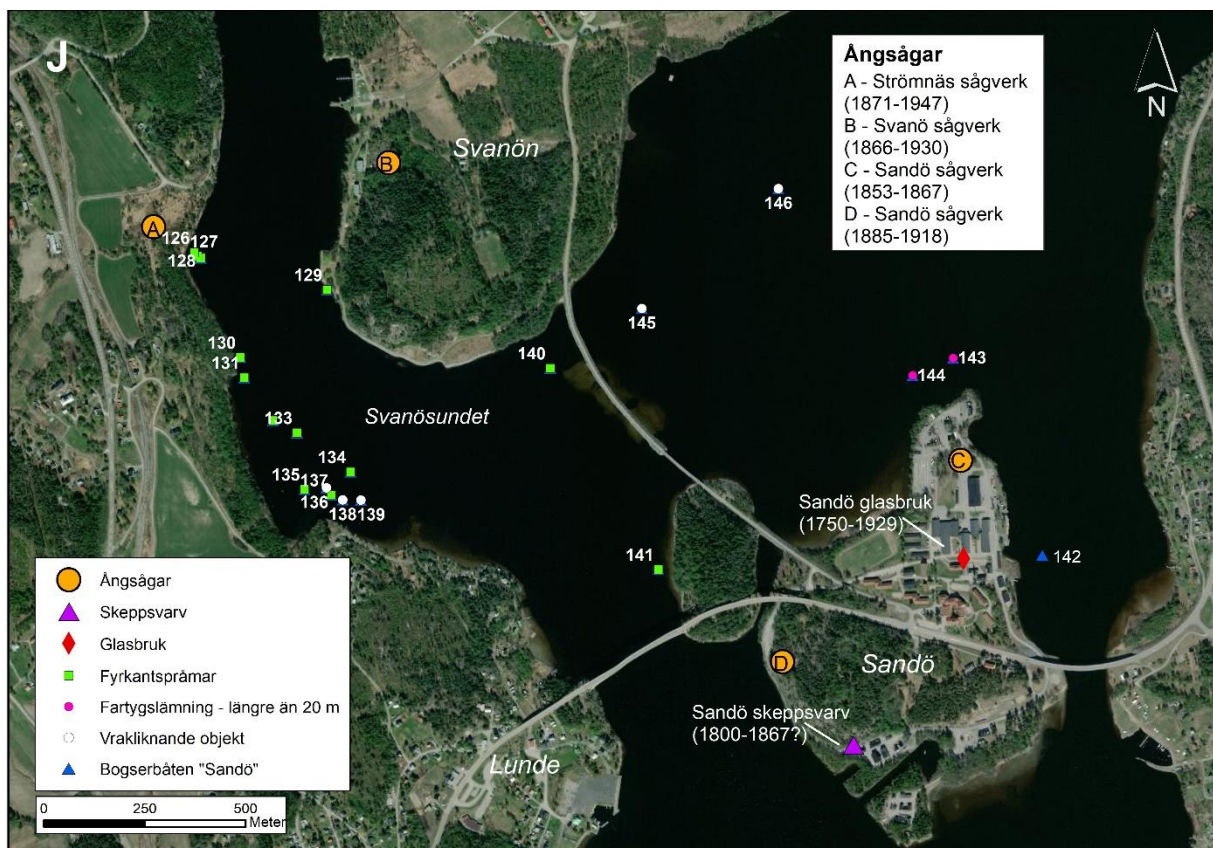
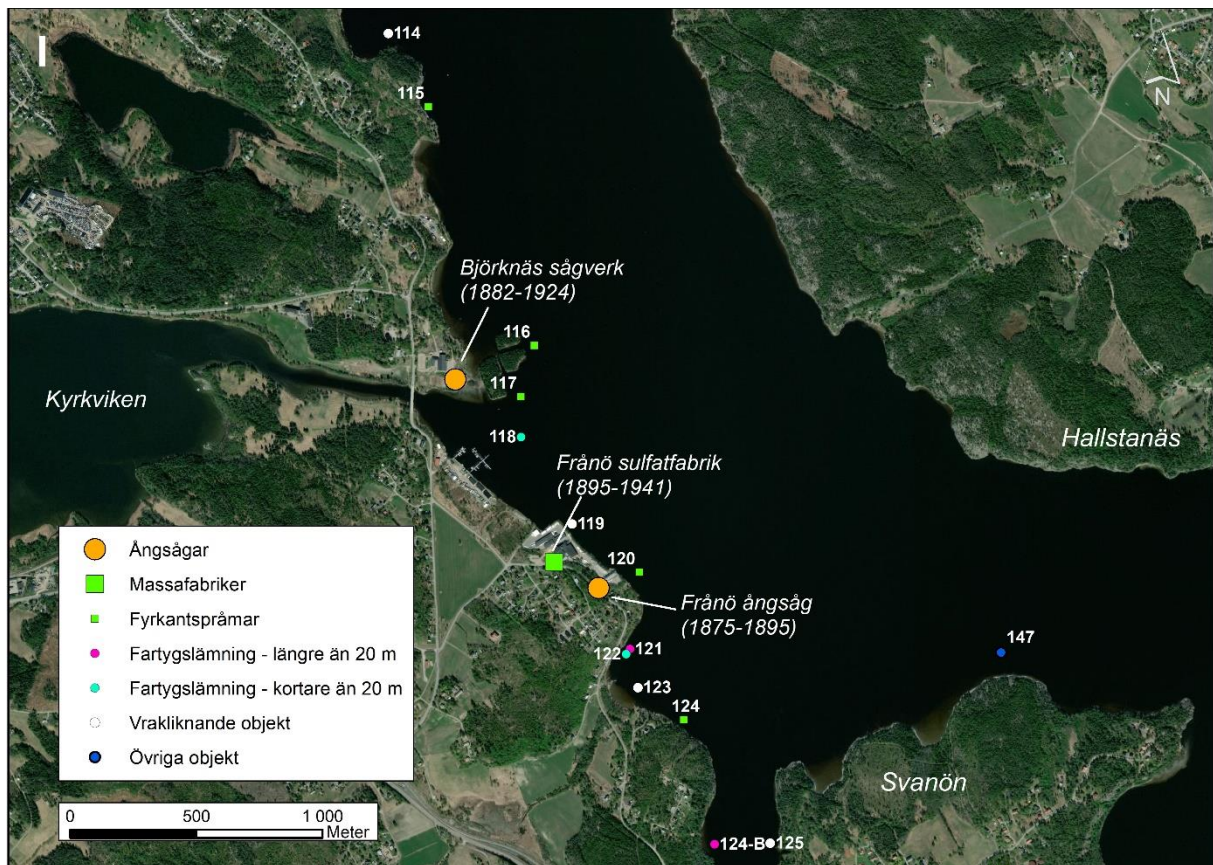
Bilaga 1. Kartor över delområden A-K













Bilaga 2. Tabell sonarindikationer med positioner och beskrivningar

(Grönmarkerade sonarindikationer dykbesiktades i augusti 2020)

Id	Beskrivning	Storlek (m)	Djup (m)	N Sweref99	E Sweref99	Övrigt
1	Fyrkantspråm		2	6988603	636740	
2	Fyrkantspråm		3	6988605	636754	
3	Fyrkantspråm		6	6988584	636763	
4	Fyrkantspråm		6	6988572	636771	
5	Fyrkantspråm		7	6988568	636780	
6	Fyrkantspråm		5	6988519	636769	
7	Fyrkantspråm		5	6988513	636767	
8	Fyrkantspråm		6	6988492	636788	
9	Fyrkantspråm		13	6988295	636554	
10	Möjligt vrak		16	6987702	636510	
11	Fyrkantspråm		2	6987806	637225	
12	Vrakliknande objekt		31	6987265	636952	
13	Pråm?		2	6986765	636734	
14	Vrakliknande objekt		20	6986738	637065	
15	Fartygslämning, spetsgattat		9	6986617	636737	
16	Fyrkantspråm		12	6986579	636767	
17	Fartygslämning		13	6986566	636773	
18	Fyrkantspråm		15	6986542	636796	
19	Fyrkantspråm		14	6986509	636806	
20	Vrakliknande objekt		21	6986356	637095	
21	Vrakliknande objekt		21	6986352	637091	
22	Fyrkantspråm		38	6986329	637467	
23	Vrakliknande objekt		37	6986208	637370	
24	Fyrkantspråm		6	6986163	637166	
25	Fyrkantspråm		9	6985883	637637	
26	Fyrkantspråm		5	6985506	638337	
27	Fyrkantspråm		5	6985506	638326	
28	Fyrkantspråm		4	6985487	638323	
29	Fyrkantspråm		5	6985503	638449	
30	Fyrkantspråm		5	6985492	638452	
31	Fyrkantspråm		4	6985446	638404	
32	Fyrkantspråm		4	6985442	638417	
33	Fyrkantspråm		4	6985438	638424	
34	Fyrkantspråm		4	6985420	638443	
35	Fyrkantspråm		4	6985424	638456	
36	Fyrkantspråm		4	6985431	638465	
37	Fyrkantspråm		4	6985440	638467	
38	Fyrkantspråm		4	6985467	638447	
39	Fyrkantspråm		4	6985468	638453	
40	Fyrkantspråm		4	6985459	638459	

41	Fyrkantspråm		4	6985468	638464	
42	Fyrkantspråm		4	6985467	638475	
43	Fyrkantspråm		4	6985459	638471	
44	Fyrkantspråm		4	6985451	638474	
45	Fyrkantspråm		4	6985451	638480	
46	Fyrkantspråm		4	6985475	638545	
47	Fyrkantspråm		4	6985479	638543	
48	Fyrkantspråm		4	6985534	638534	
49	Fyrkantspråm		4	6985580	638541	
50	Fyrkantspråm		5	6985601	638605	
51	Fyrkantspråm		31	6985522	639449	
52	Fartyglämning	46x9 m	10	6983588	640829	"Rysen". Stort stålskrov med emblem av den ryska dubbelhövdade örnen. Tidigare känt vrak. Inköpt till Ådalen efter 1:a världskriget.
53	Fyrkantspråm		13	6983021	641158	
54	Stenkista?		13	6983016	641144	
55	Fyrkantspråm		13	6983009	641137	
56	Stenkista?		13	6982964	641129	
57	Stenkista?		13	6982904	641112	
58	Stenkista?		12	6982849	641093	
59	Stenkista?		11	6982790	641075	
60	Stenkista		10	6982731	641058	
61	Stenkista?		9	6982691	641050	
62	Fartyglämning		8	6982713	641093	
63	Fartyglämning		8	6982703	641091	
64	Fyrkantspråm		8	6982693	641085	
65	Fartyglämning		8	6982682	641093	
66	Fartyglämning	20x7 m	7	6982519	641036	
67	Stenkista?		7	6982499	641035	
68	Fyrkantspråm		8	6982384	641117	
69	Fartyglämning	25x7 m	18	6982267	641131	
70	Fyrkantspråm		1	6981955	641056	
71	Fyrkantspråm		1	6981947	641058	
72	Fyrkantspråm		2	6981955	641080	
73	Fyrkantspråm		8	6982010	641337	
74	Fartyglämning	26x8 m	5	6982141	641450	
75	Fyrkantspråm		22	6982333	641220	
76	Fyrkantspråm		14	6982341	641232	
77	Fyrkantspråm		13	6982354	641191	
78	Pråm	30x10 m	20	6982378	641208	
79	Fyrkantspråm		10	6982403	641195	
80	Fyrkantspråm		20	6982400	641228	
81	Fyrkantspråm		11	6982402	641240	
82	Vrakliknande objekt	20x6 m	24	6982357	641344	
83	Fyrkantspråm		25	6982415	641347	

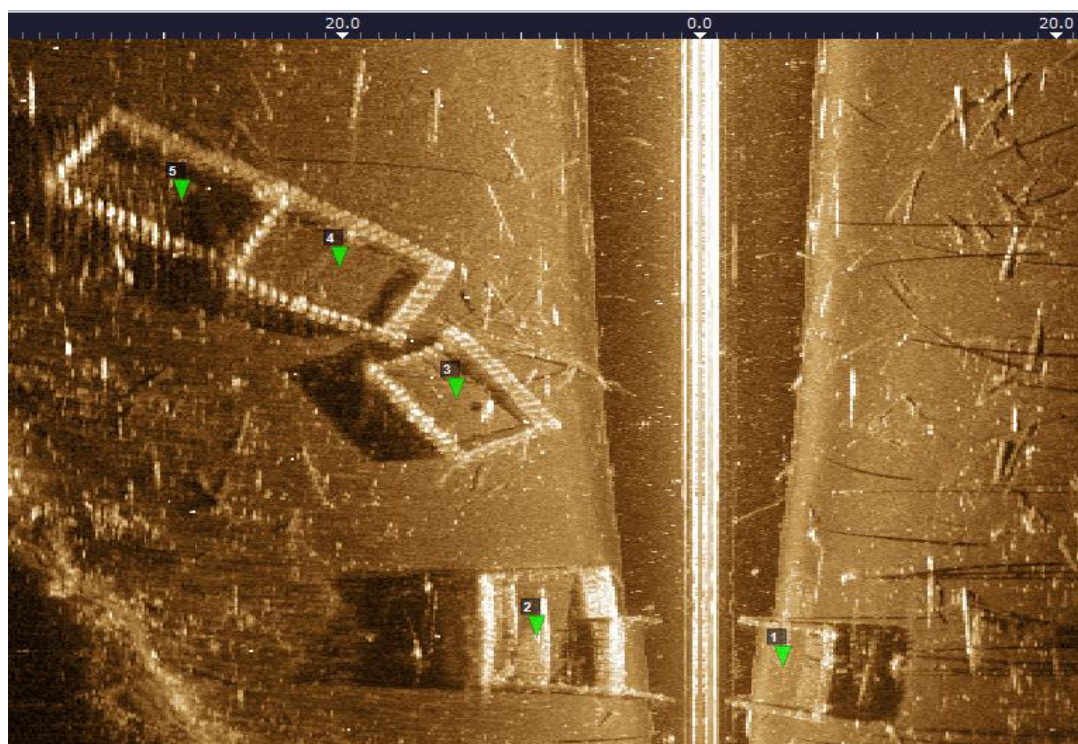
84	Fyrkantspråm		31	6982417	641322	
85	Fyrkantspråm		10	6982424	641269	
86	Fyrkantspråm		24	6982426	641254	
87	Fyrkantspråm		20	6982424	641221	
88	Fyrkantspråm		10	6982437	641216	
89	Fyrkantspråm		10	6982441	641216	
90	Fyrkantspråm		20	6982448	641249	
91	Fyrkantspråm		30	6982449	641300	
92	Vrakliknande objekt		30	6982453	641310	
93	Fartyglämning		23	6982447	641323	
94	Fartyglämning	28x11 m	18	6982486	641270	Dykdjup 8-19 meter, kravellbyggt segelfartyg med intakt ankarspel, kätting etc. Intakt förstäv, akterstäv, roder, ratt och styrhus. Fynd av glasflaskor, stövlar och flera böcker med skinnpärm.
95	Fyrkantspråm	10x6,3	13	6982524	641258	1 meter höjd ovan botten, en träram i ena kortsidan. Ett stativ?
96	Fartyglämning	19x8 m	8	6982537	641244	
97	Fyrkantspråm		10	6982535	641260	
98	Fyrkantspråm	11x6,3	10	6982540	641254	1,6 meter hög, ingen last
99	Fyrkantspråm	11x6,5	15	6982542	641278	Pråm med märkning på insida "S-N 39" och "K62". Tom på last. Korroderad kätting på reling. Sticker upp 1,7 m ovan botten.
100	Fyrkantspråm	11x6,5	15	6982550	641286	Har 2 väggfasta lådor 1x1 m på diametrala hörn, i övrigt tom.
101	Fyrkantspråm		8	6982552	641244	
102	Fartyglämning	34x9 m	10	6982564	641255	Pråm med lastluckor, lastrum, intakt roder, luckor i relingen.
103	Fartyglämning	36x7 m	17	6982621	641295	Träpråm med 3 lastrum, intakt reling, innergarnering, sluttande botten
104	Fyrkantspråm		30	6982647	641458	
105	Fartyglämning	14x6 m	15	6982795	641335	
106	Fyrkantspråm		10	6982979	641344	
107	Fyrkantspråm		22	6982987	641458	
108	Fartyglämning	26x8 m	22	6982966	641467	
109	Fyrkantspråm	9x7 m	13	6982310	641846	
110	Fyrkantspråm	9x5 m	4	6982129	641830	
111	Fyrkantspråm		5	6982066	641855	
112	Fyrkantspråm		5	6982035	641940	
113	Bil? 5,5x2,5 m	5,5x2 m	9	6982258	642286	
114	Vrakliknande objekt	15x6 m	4	6980848	643946	
115	Fyrkantspråm		9	6980557	644105	
116	Fyrkantspråm		2	6979610	644525	
117	Fyrkantspråm		7	6979407	644472	
118	Fartyglämning	18x7 m	12	6979248	644473	
119	Vrakliknande objekt	10x4 m	11	6978903	644675	
120	Fyrkantspråm	13x7 m	7	6978711	644941	
121	Fartyglämning	20x5 m	15	6978407	644905	
122	Fartyglämning	12x4,5 m	15	6978387	644889	

123	Vrakliknande objekt		6	6978254	644936	
124-B	Fartygslämning	22x8 m	3	6977633	645240	Finns utmärkt i sjökort. Pråm.
124	Fyrkantspråm		13	6978126	645117	
125	Vrakliknande objekt		4	6977638	645460	
126	Fyrkantspråm		8	6976859	645194	
127	Fyrkantspråm		8	6976850	645203	
128	Fyrkantspråm		8	6976845	645210	
129	Fyrkantspråm?		8	6976767	645523	
130	Fyrkantspråm		5	6976599	645309	
131	Fyrkantspråm		5	6976549	645318	
132	Fyrkantspråm		10	6976443	645389	
133	Fyrkantspråm		12	6976412	645449	
134	Fyrkantspråm		11	6976315	645582	
135	Fyrkantspråm		4	6976272	645467	
136	Vrakliknande objekt		10	6976276	645522	
137	Fyrkantspråm		11	6976258	645534	Tydlig fyrkantspråm
138	Vrakliknande objekt		11	6976246	645562	Översedimenterad fartygslämning/pråm?
139	Vrakliknande objekt		10	6976245	645607	
140	Fyrkantspråm		5	6976572	646076	
141	Fyrkantspråm		4	6976073	646344	
142	Bogserbåt, "Sandö"	14x6 m	21	6976109	647296	
143	Fartygslämning	26x7 m	9	6976597	647075	Träfartyg, svårt bränt. Övningsobjekt för brandförsvaret?
144	Fartygslämning	44x9 m	8	6976554	646974	Spetsgattat träfartyg, roder in situ, bevarad förstäv, mycket timmer i och utanför vraket
145	Vrakliknande objekt		10	6976720	646303	
146	Vrakliknande objekt	10x5 m	20	6977017	646642	
147	Timmerlänsar?		10	6978399	646366	
148	Vrakliknande objekt		12	6984239	646828	
149	Vrakliknande objekt		12	6984261	646802	
150	Vrakliknande objekt		11	6984960	645240	
151	Vrakliknande objekt	17x4 m	6	6984909	645002	
152	Vrakliknande objekt/stenkista?		6	6985180	644918	
153	Vrakliknande objekt	30x8 m	3	6985434	643826	
154	Fartygslämning	22x6 m	2	6985654	643341	
155	Stor timmeranläggning	40x20 m	4	6985726	643103	
156	Vrakliknande lämning		8	6985728	642835	
157	Mjöl pelle	21x7 m	6	6985501	642651	Stålskrov, synlig ovan ytan. Lastrum. Kämt fartyg kallat Mjöl pelle
158	Distinkt objekt, Fordon?	4x4 m	11	6984997	642720	Lösa timmer samt en sjunken brygga.
159	Vrakliknande objekt	9x4 m	2	6984409	642925	
160	Distinkt objekt		5	6985981	642310	
161	Vrakliknande objekt		17	6986454	641295	Pråmliknande sönderfallet vrak, kravellbyggt, ligger på kraftigt sluttande botten

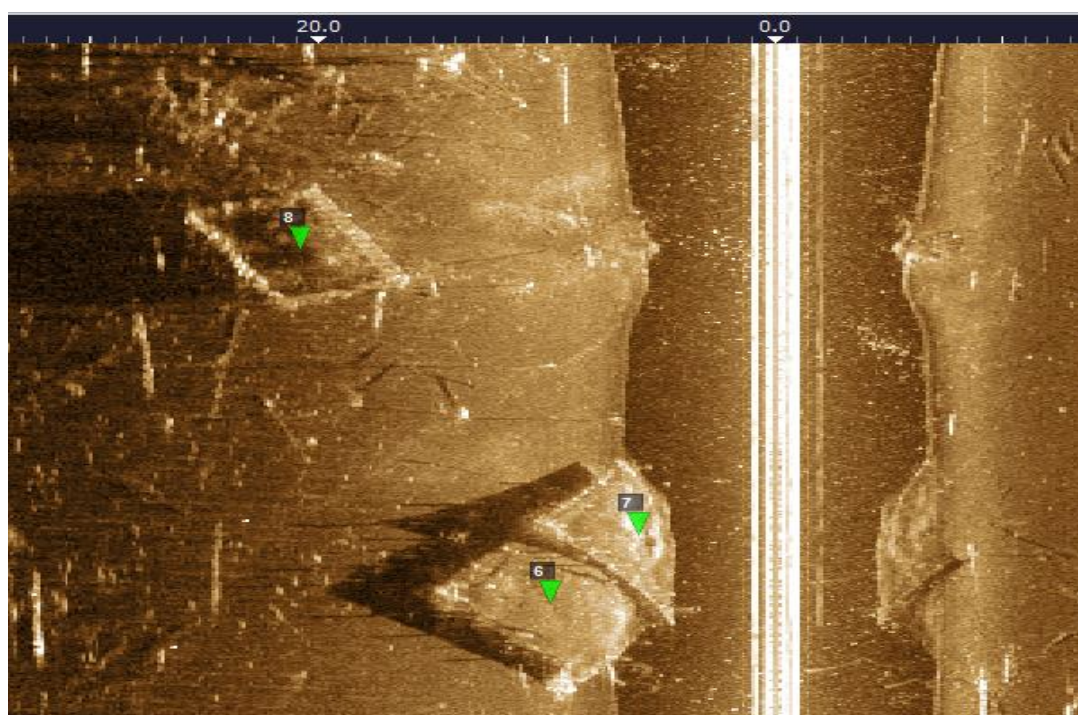
162	Fartygslämning	9x6 m	15	6986467	641287	Fyrkantspråm full med timmer och spillved
163	Fyrkantspråm		9	6986708	641186	
164	Fyrkantspråm		9	6986715	641197	
165	Fyrkantspråm		10	6986761	641238	
166	Fyrkantspråm		10	6986752	641230	
167	Fyrkantspråm		10	6986770	641242	
168	Fyrkantspråm		10	6986777	641234	
169	Fyrkantspråm		7	6986885	641268	
170	Fyrkantspråm		7	6987559	641352	
171	Fyrkantspråm		22	6987978	641129	
172	Fyrkantspråm		7	6988071	641355	
173-1	Fartygslämning	24x7 m	8	6988374	641374	Segelfartyg, har haft 2 master, bråspel, förhydat skrov, skrovhelt
173-2	Fartygslämning		8	6988398	641379	Delar av reling intakt
174	Fyrkantspråm		3	6988640	641442	
175	Vrakliknande objekt		2	6988609	641448	
176	Vrakliknande objekt		3	6989218	641606	
177	Vrakliknande objekt	10x3 m	4	6989166	641829	
178	Vrakliknande objekt		6	6989230	641857	
179	Vrakliknande objekt	9x5 m	5	6989802	642772	
180	Fyrkantspråm, flera		20	6989201	643019	
181	Fyrkantspråm		17	6989137	643049	
183	Fyrkantspråm		5	6989080	643191	
184	Fyrkantspråm		5	6989083	643188	
185	Fyrkantspråm		7	6989080	643195	
186	Fyrkantspråm		7	6987887	639793	
187	Vrakliknande objekt	10x8 m	7	6987862	639465	
188	Fyrkantspråm		10	6987629	639743	

Bilaga 3. Bilder på side scan sonarindikationer juni 2020

Id 1-5



Id 6-8



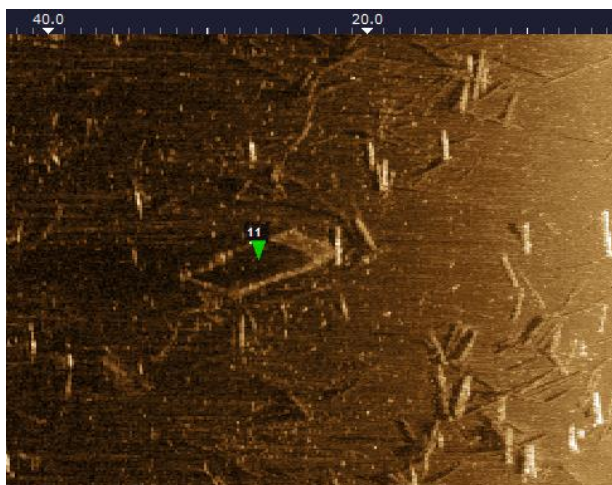
Id 9



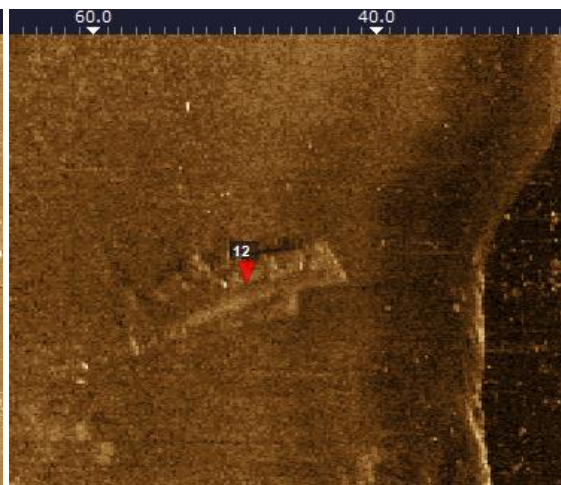
10



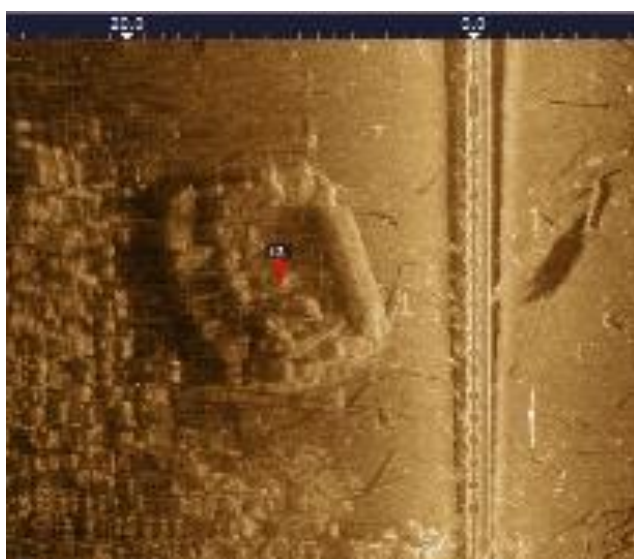
Id 11



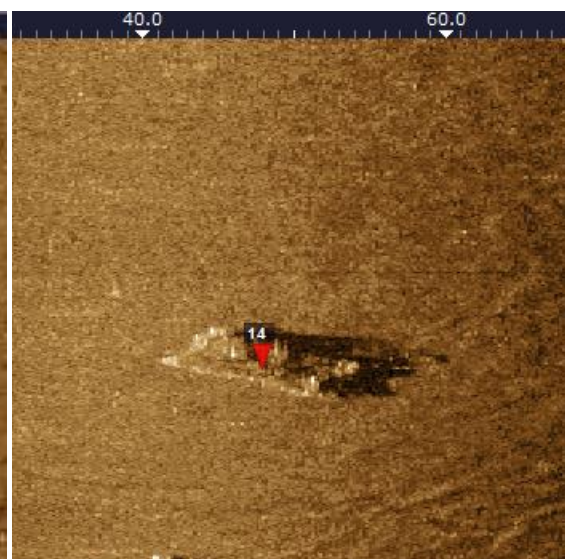
12



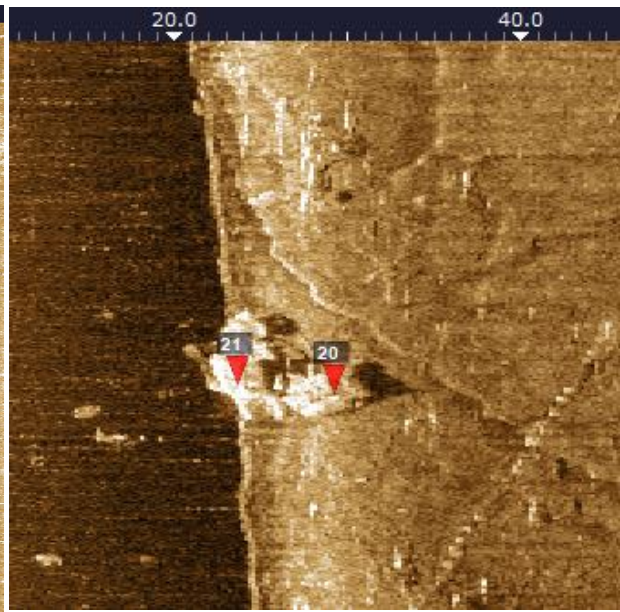
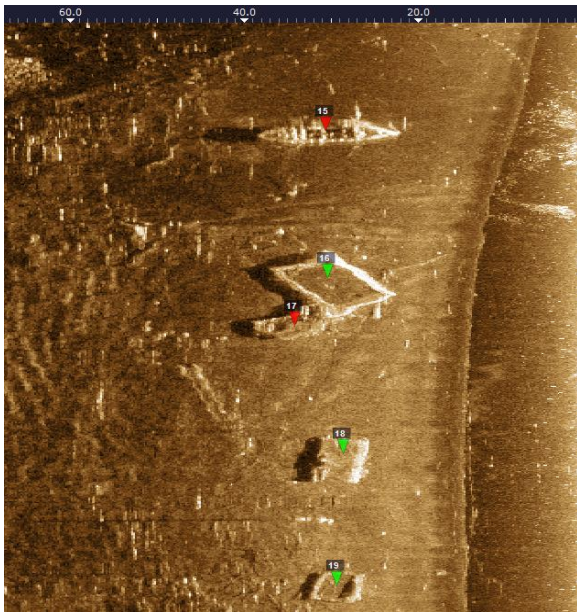
Id 13



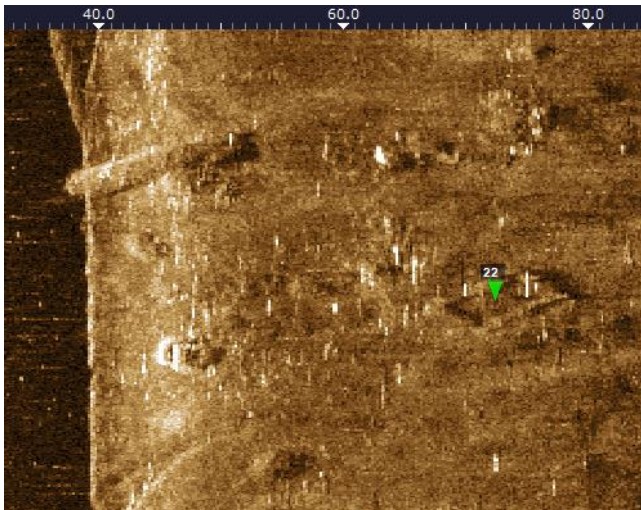
14



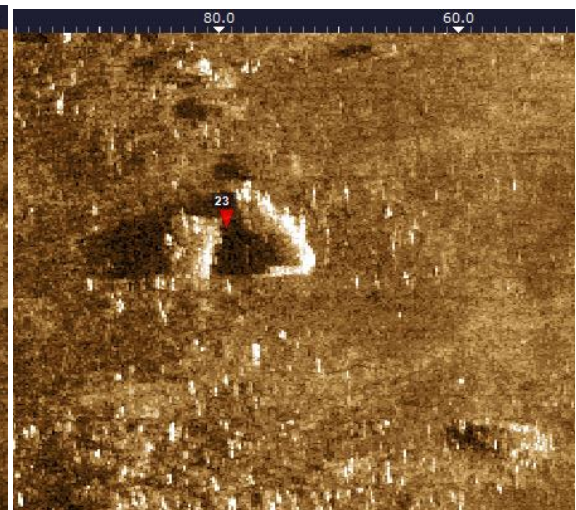
Id 15–21



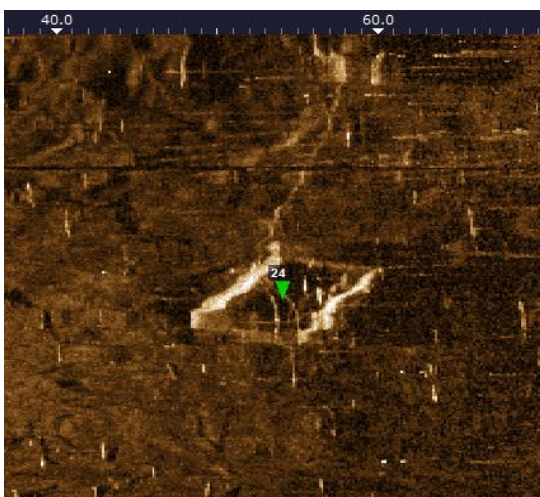
Id 22



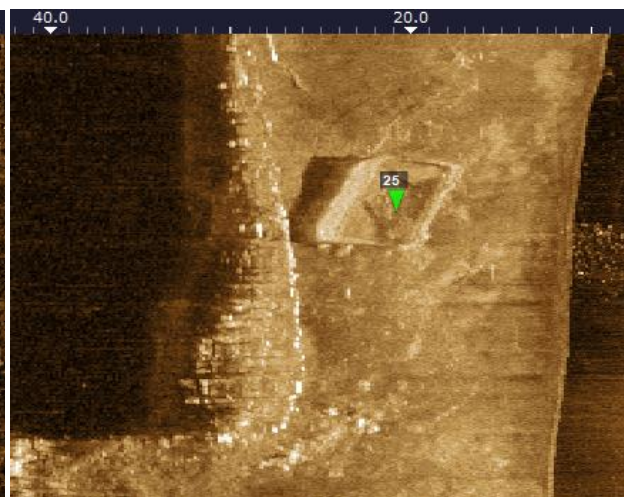
23



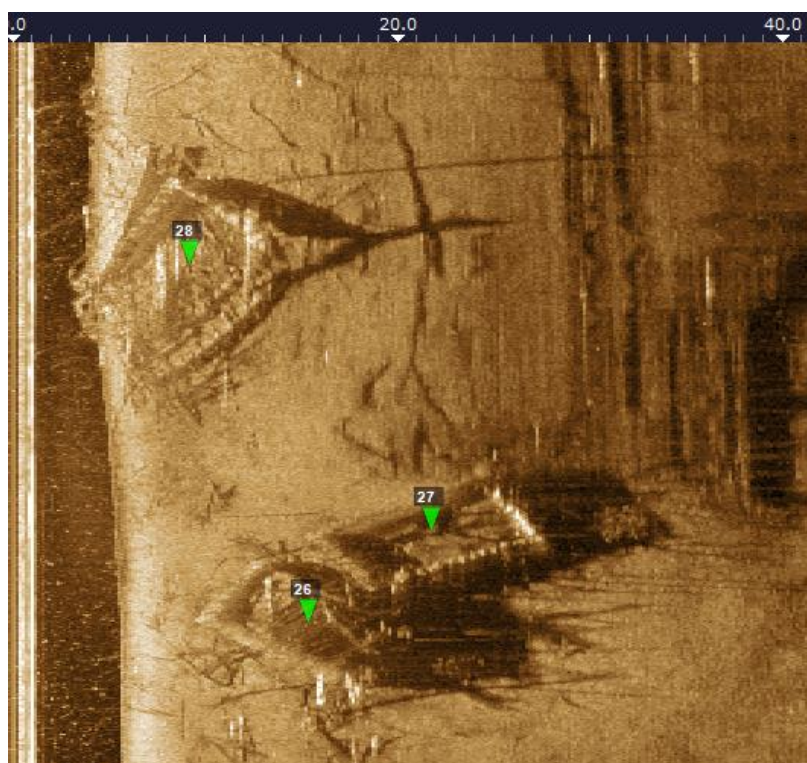
Id 24



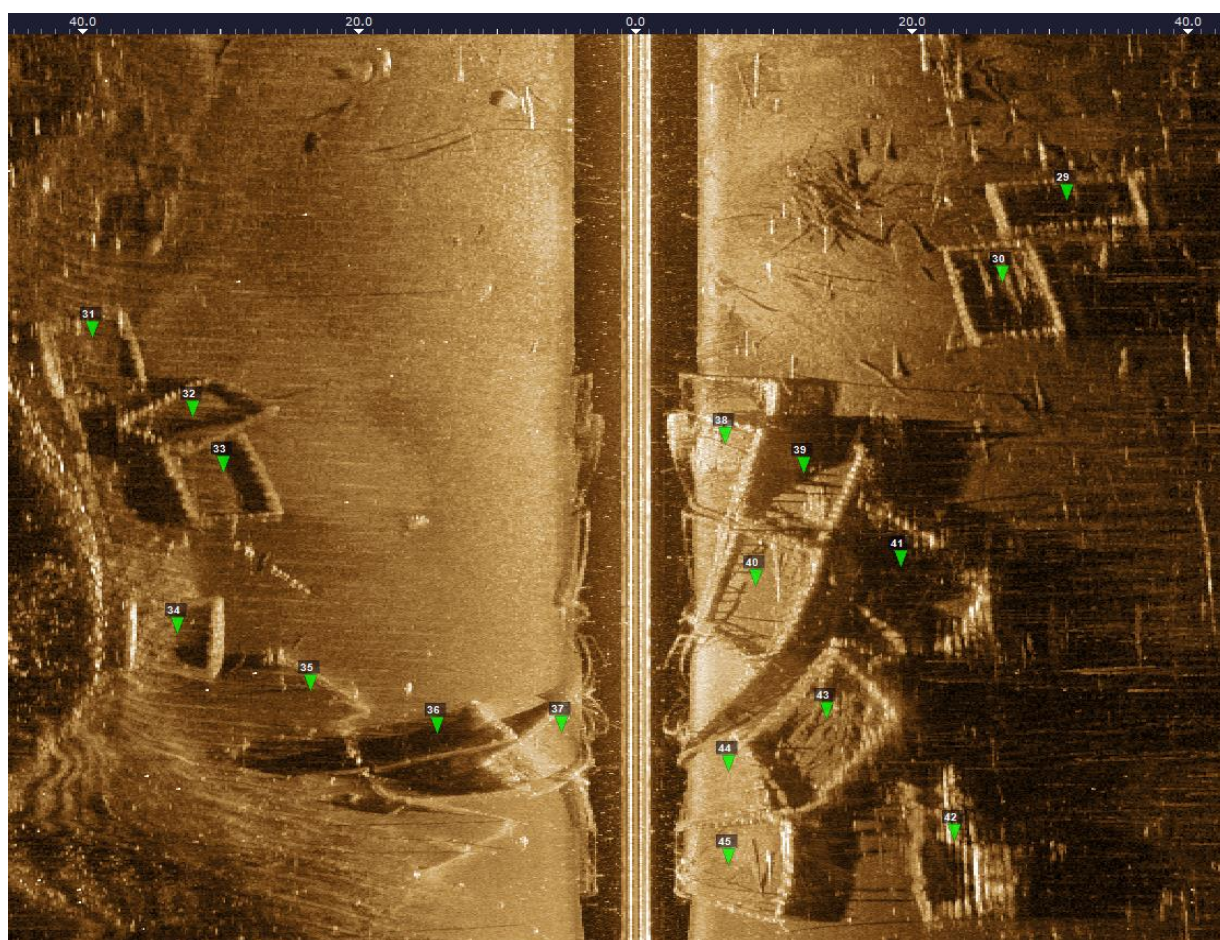
25



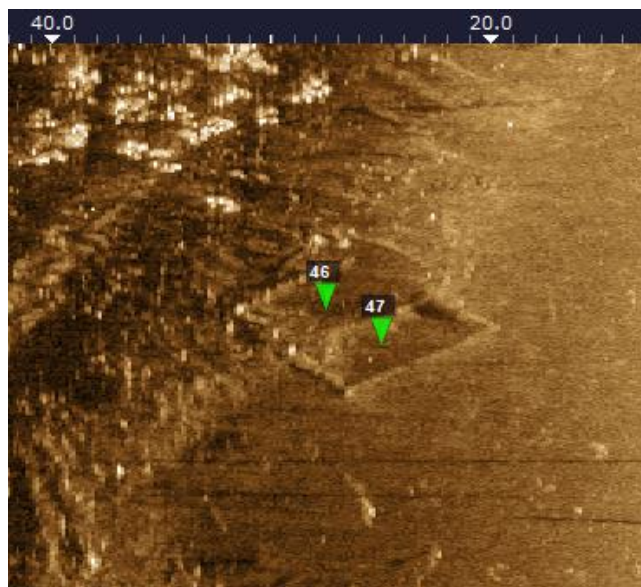
Id 26–28



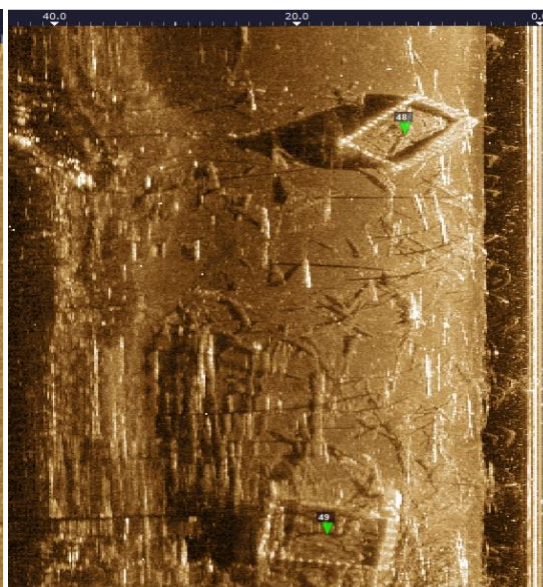
Id 29–45



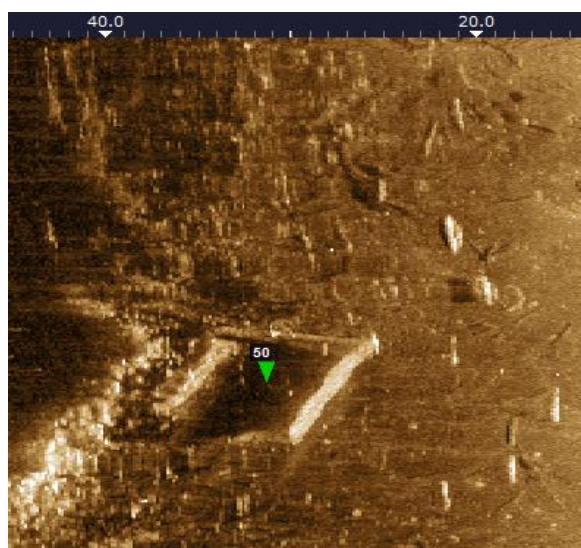
Id 46-47



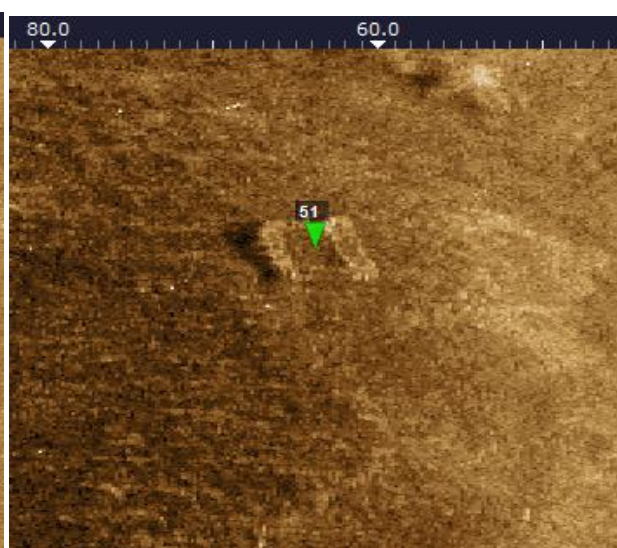
48 49



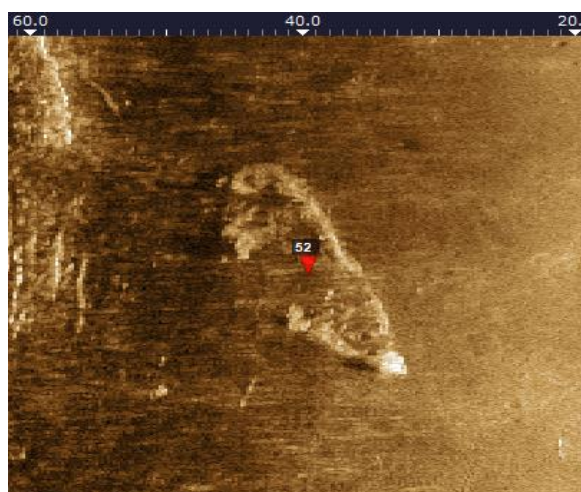
Id 50



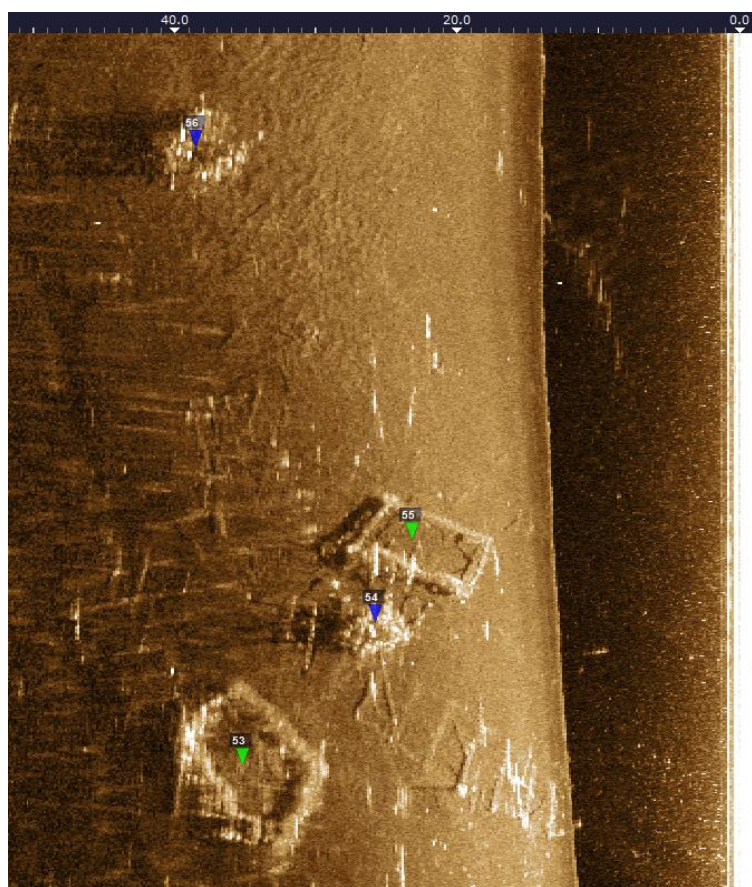
51



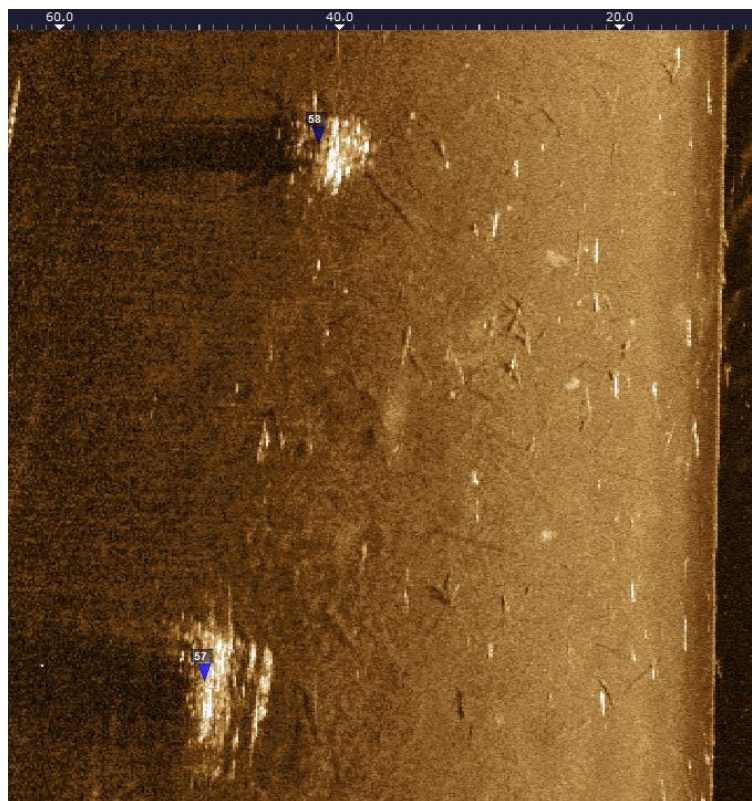
Id 52



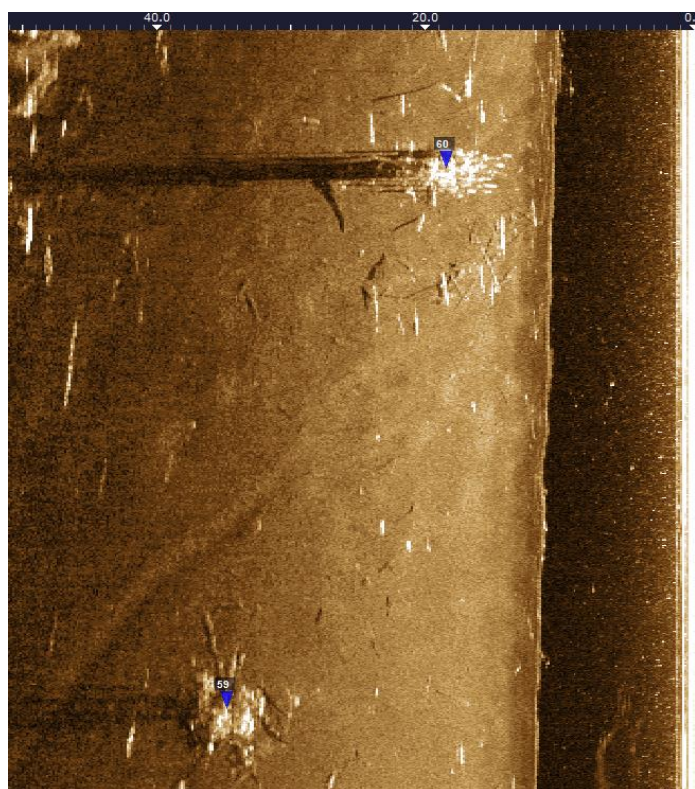
Id 53–56



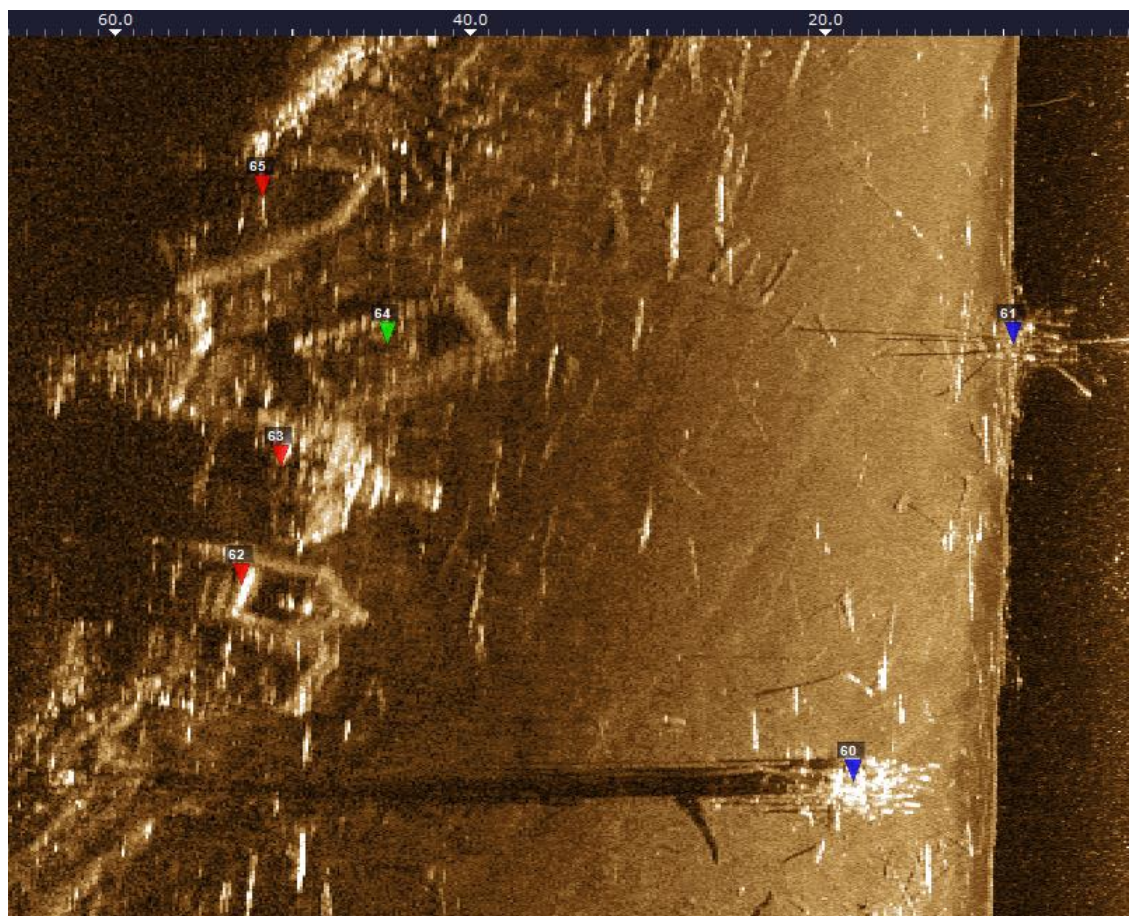
Id 57–58



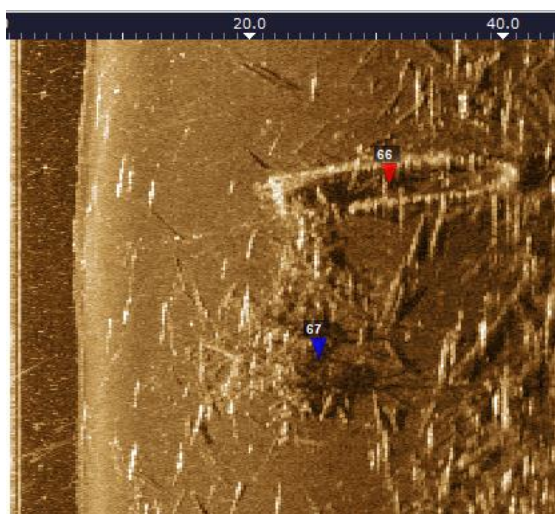
Id 59–60



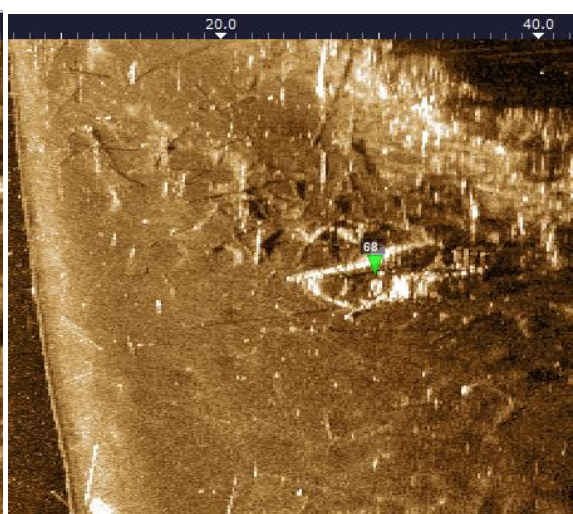
Id 60–65



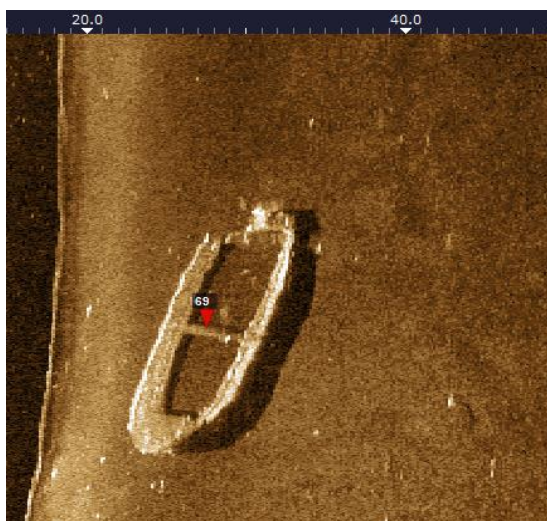
Id 66-67



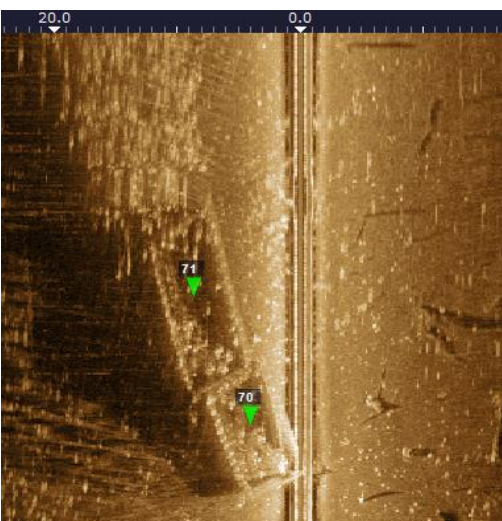
68



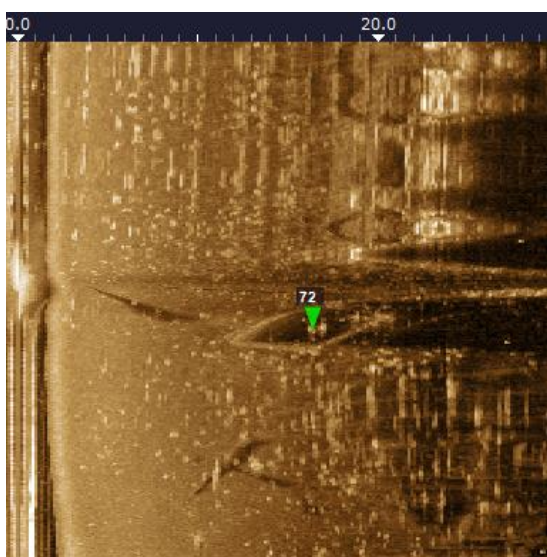
Id 69



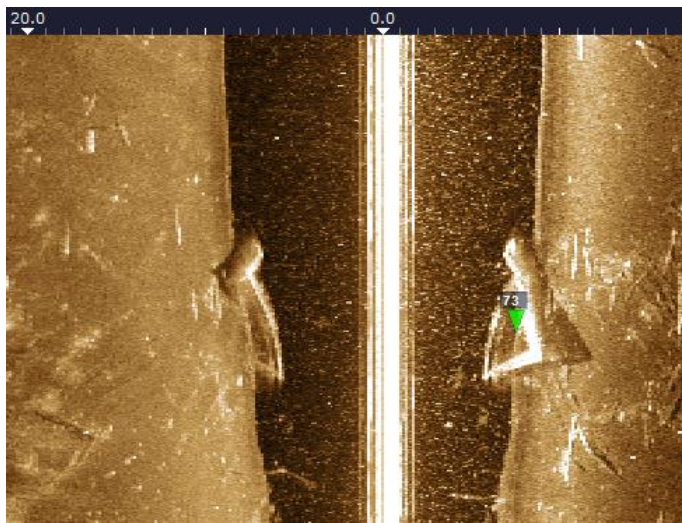
70-71



Id 72



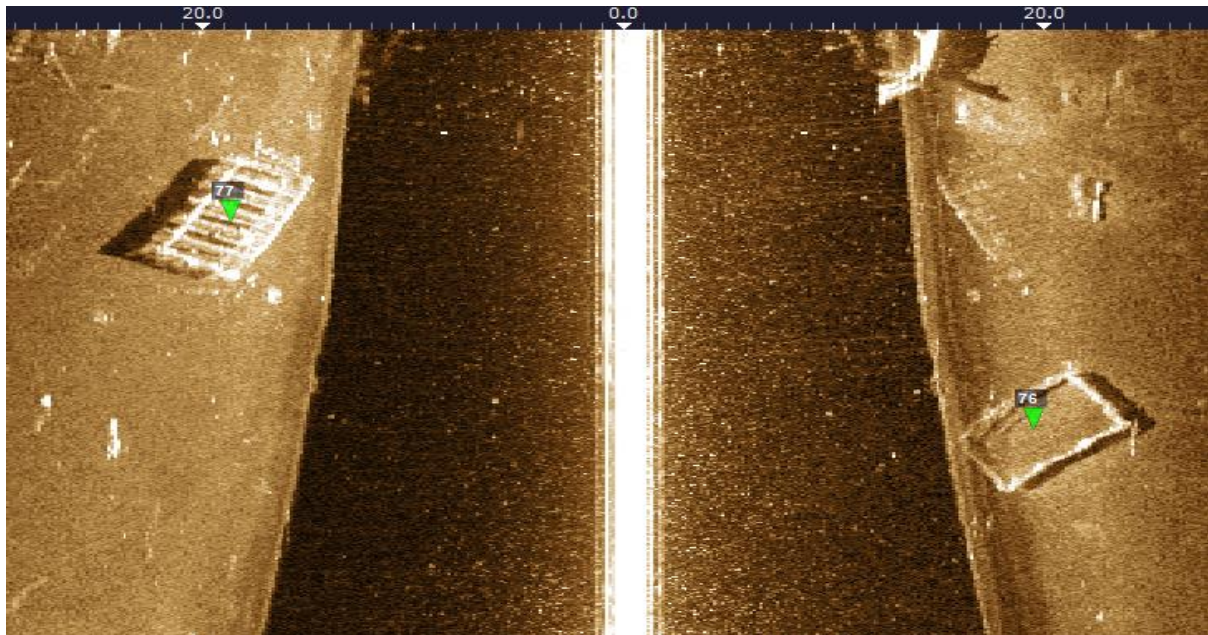
Id 73



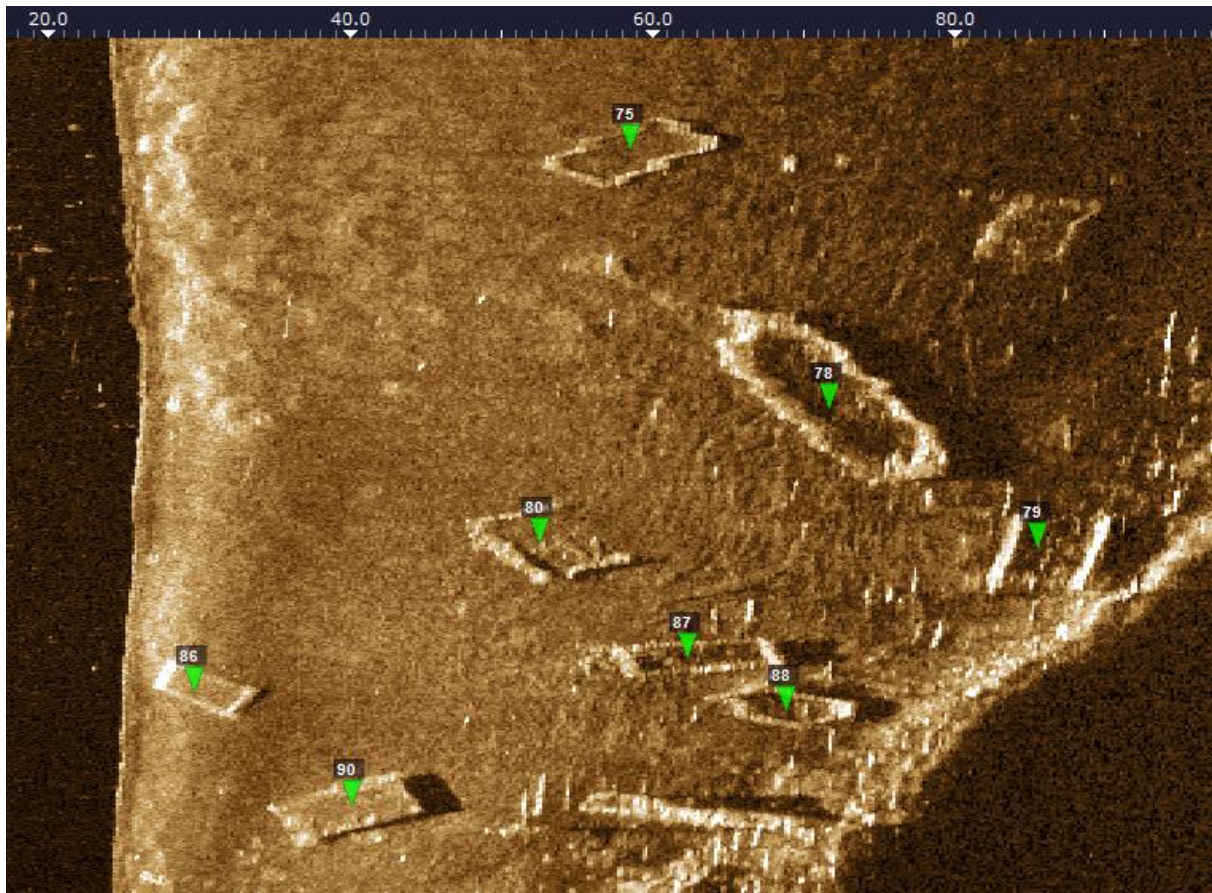
74



Id 76-77

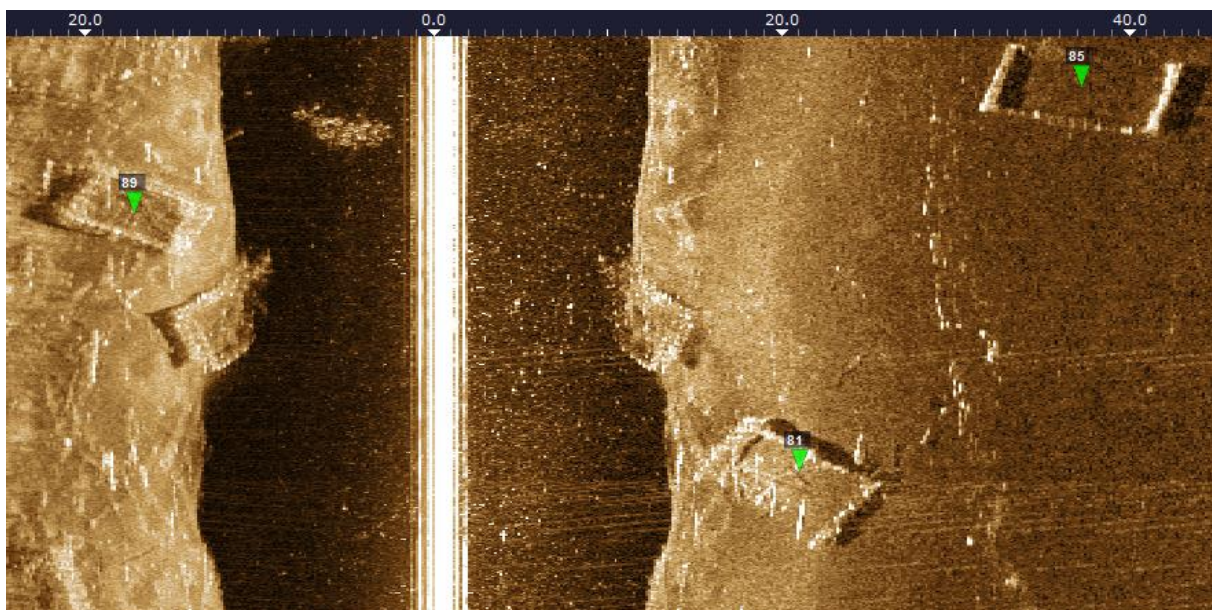


Id 75 78 79 80 86 87 88 90

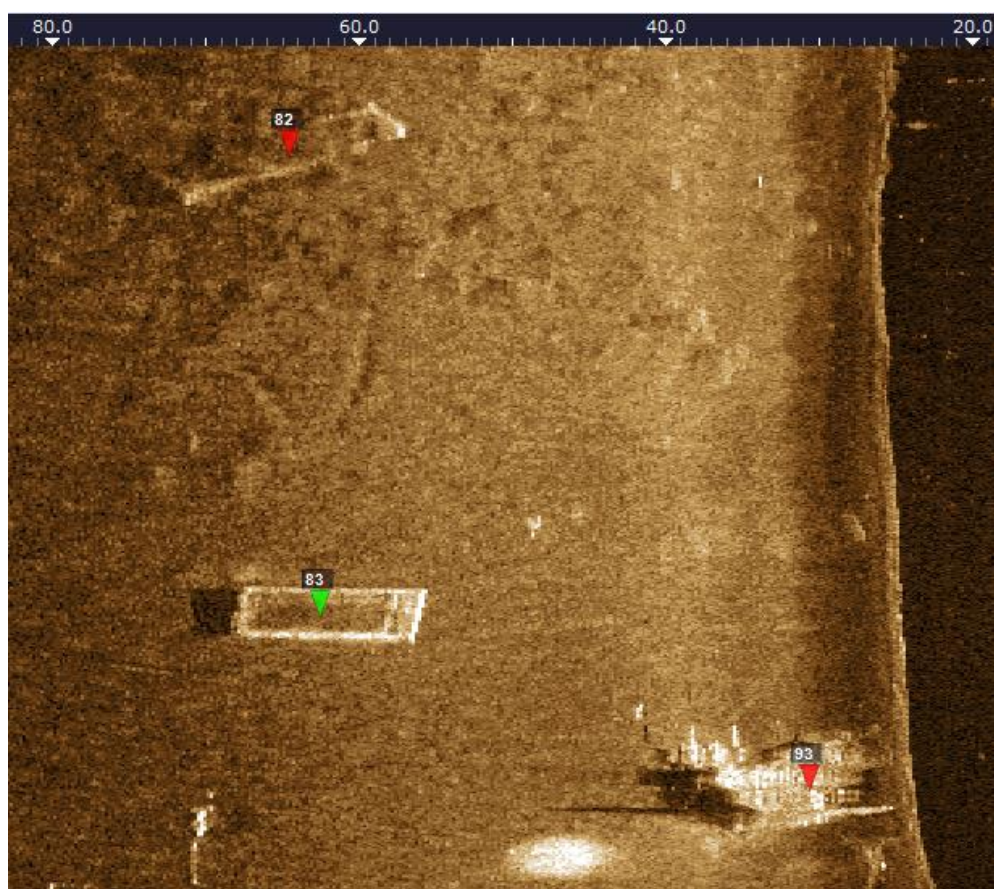


Id 89

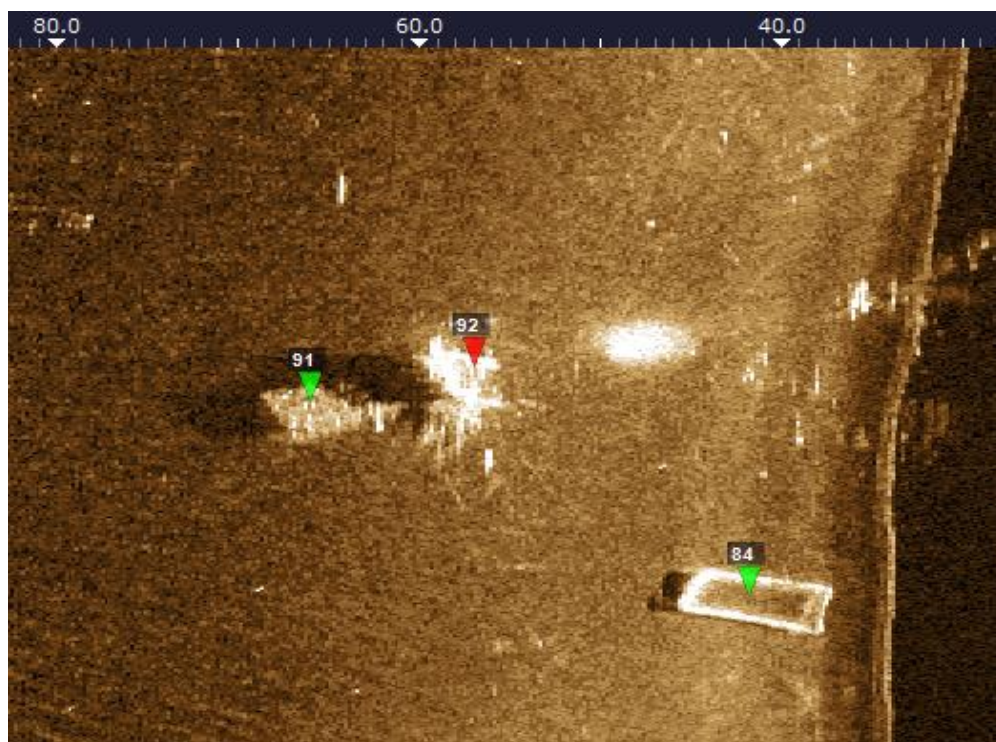
81 85



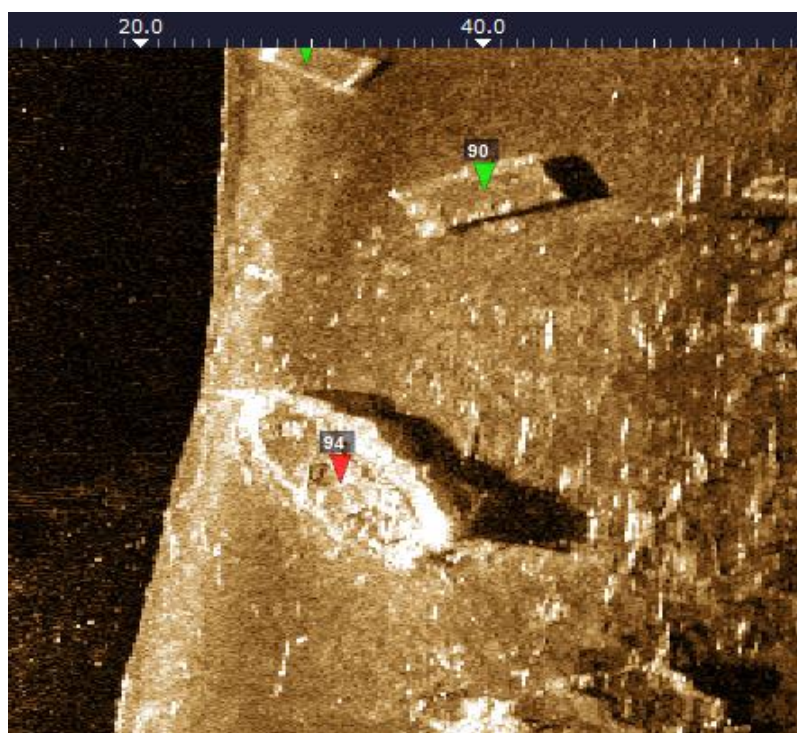
Id 82 83 93



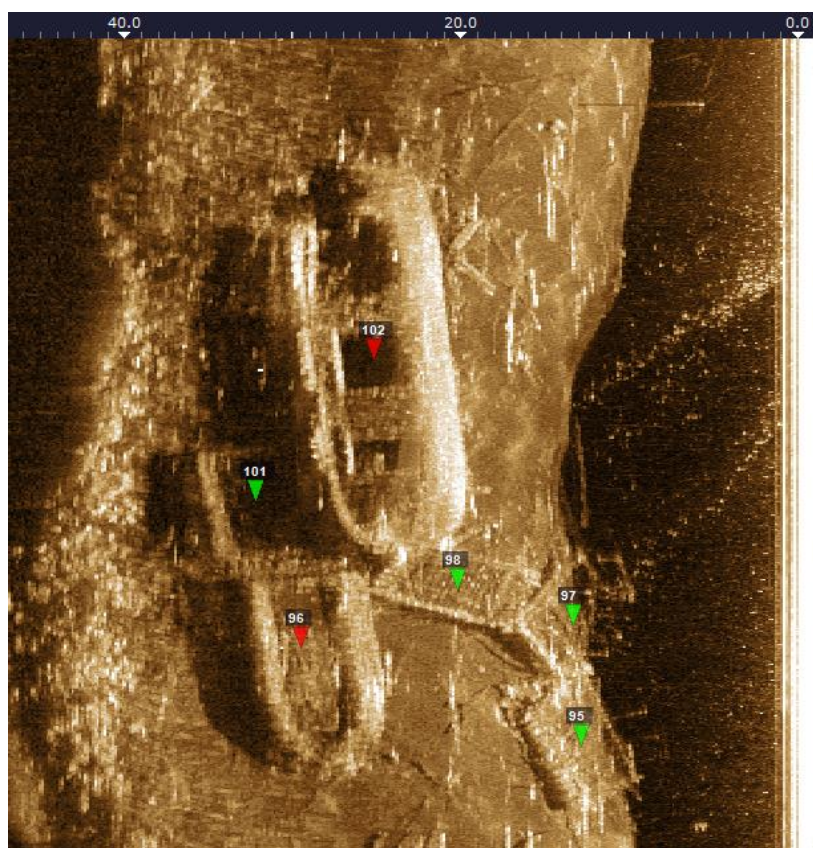
Id 84 91 92



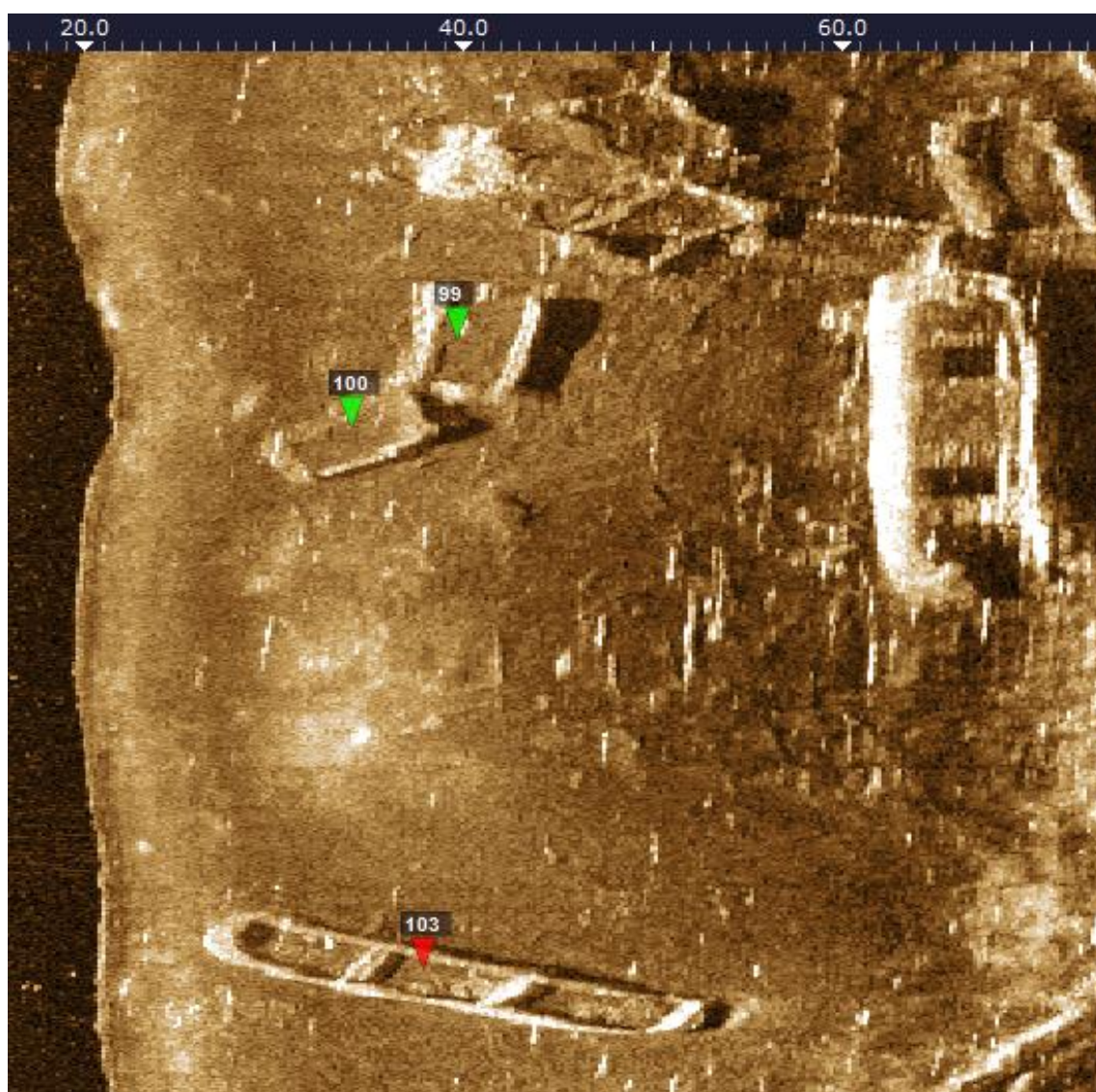
Id 94



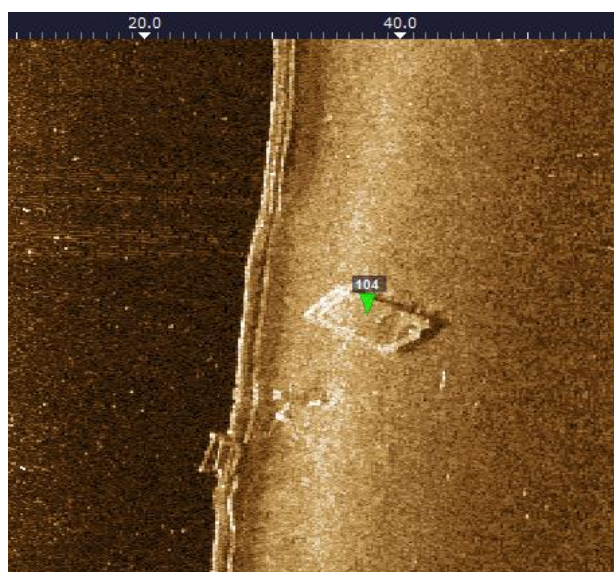
Id 95-98 101 102



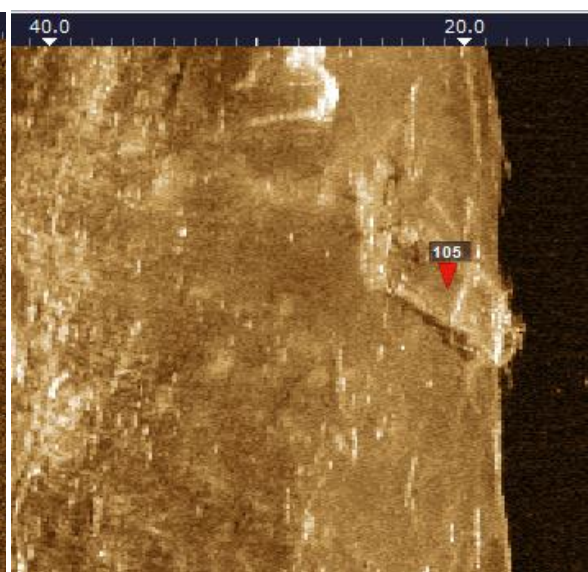
Id 99 100 103



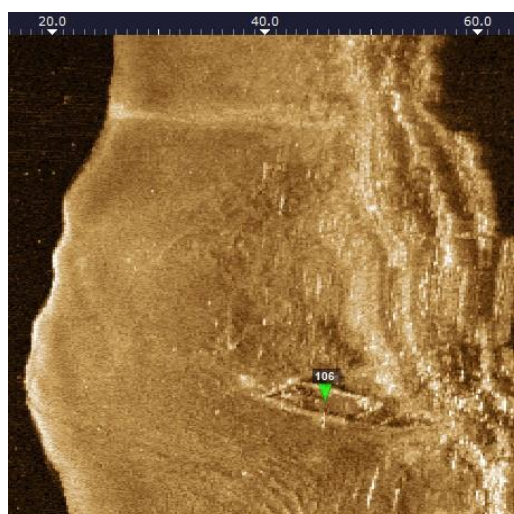
Id 104



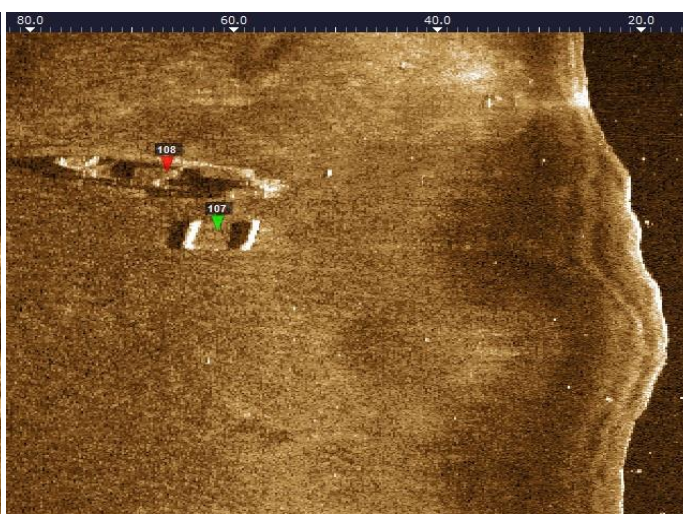
105



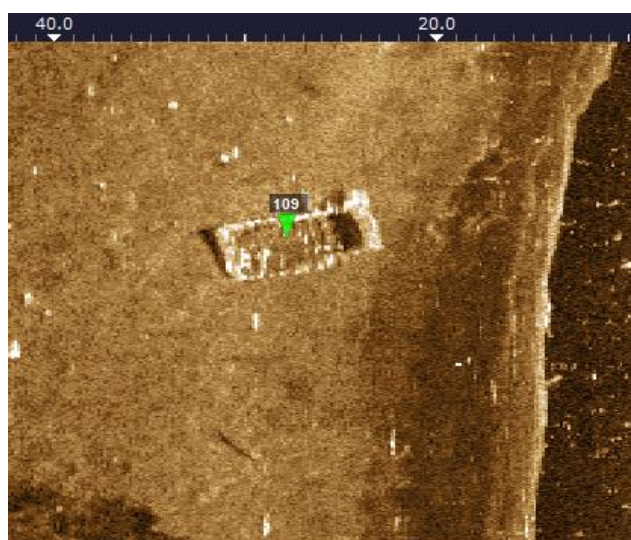
Id 106



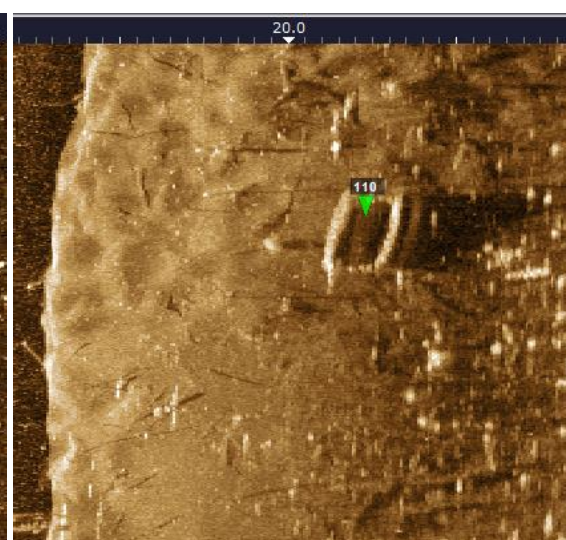
107 108



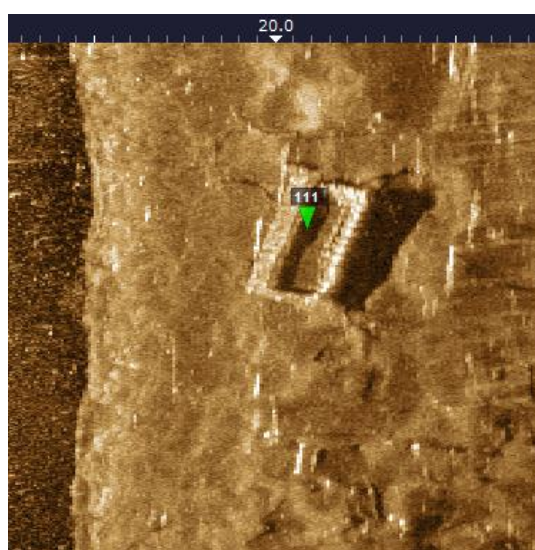
Id 109



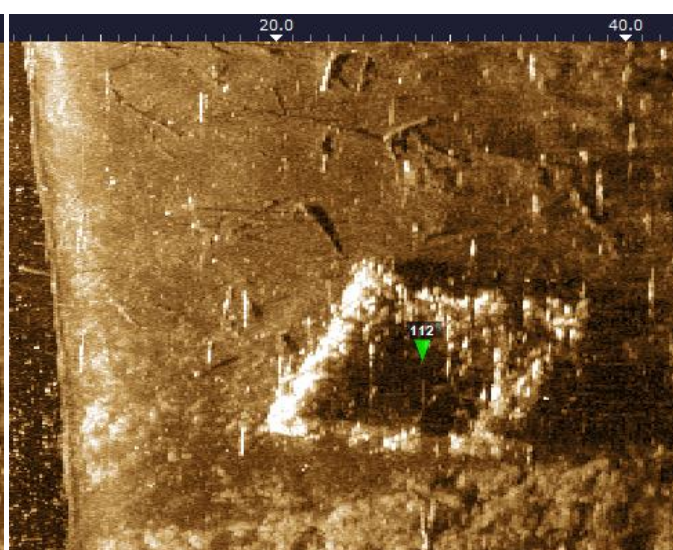
110



Id 111



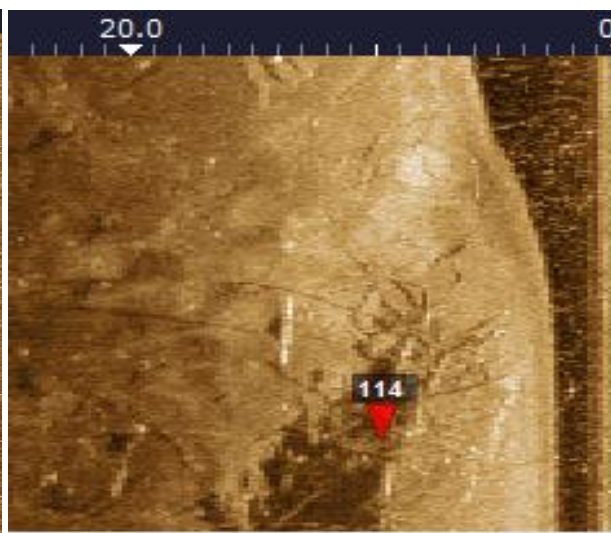
112



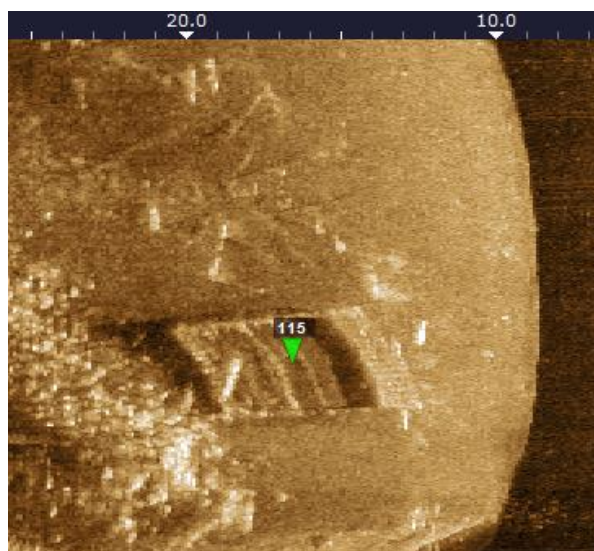
Id 113



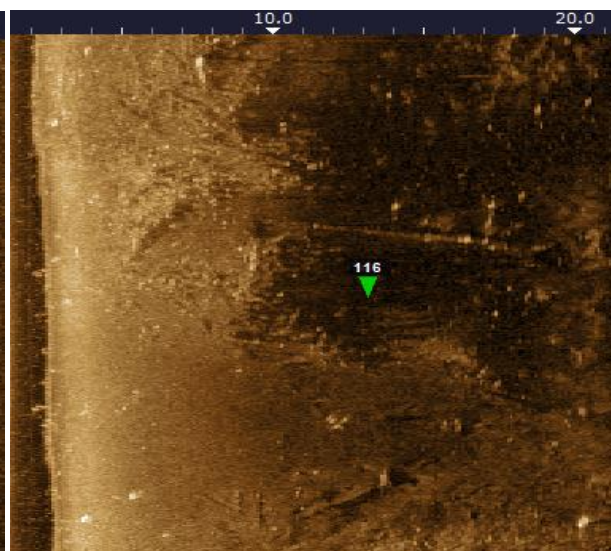
114



Id 115



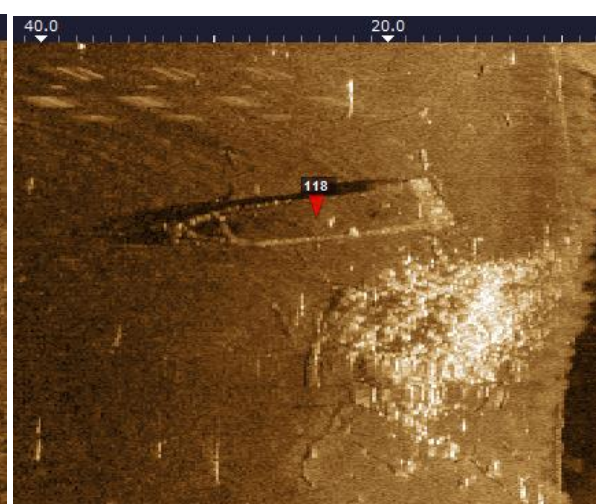
116



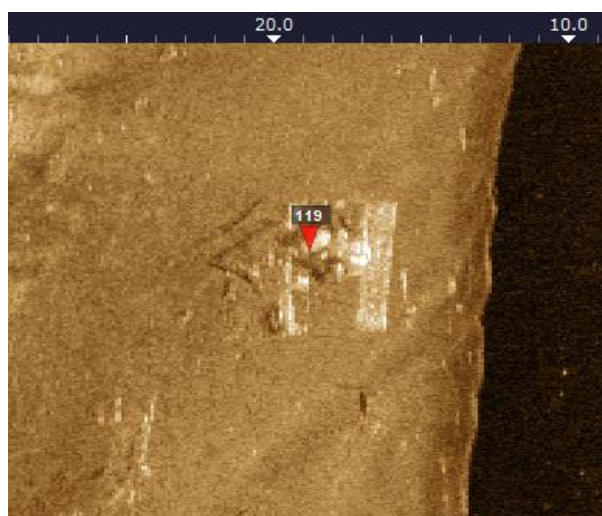
Id 117



118



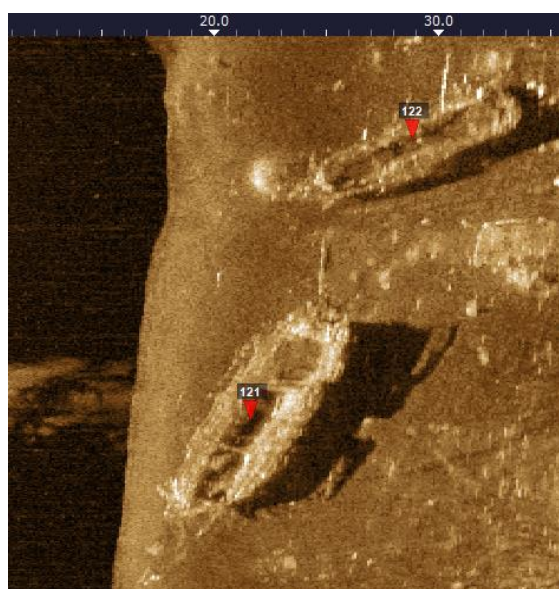
Id 119



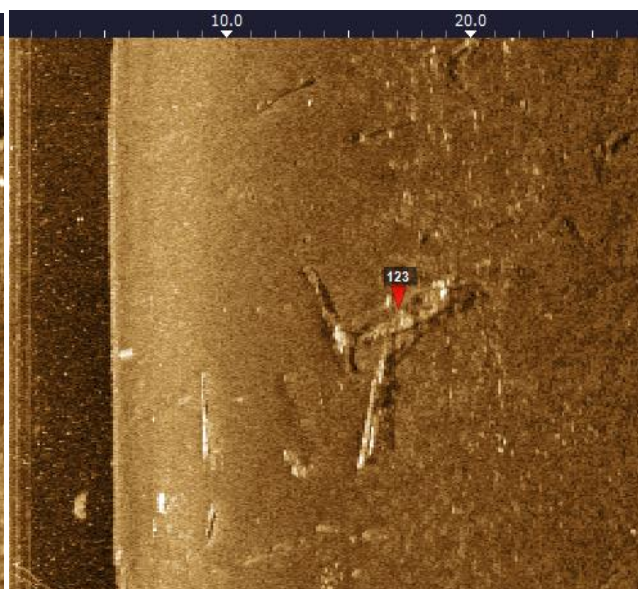
120



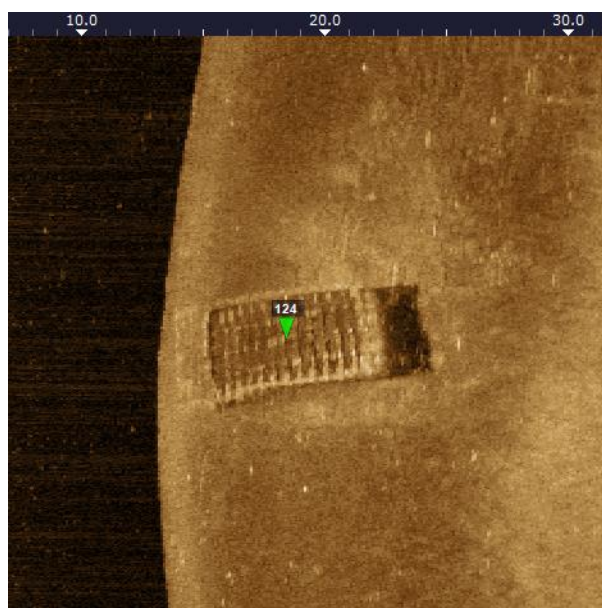
Id 121 122



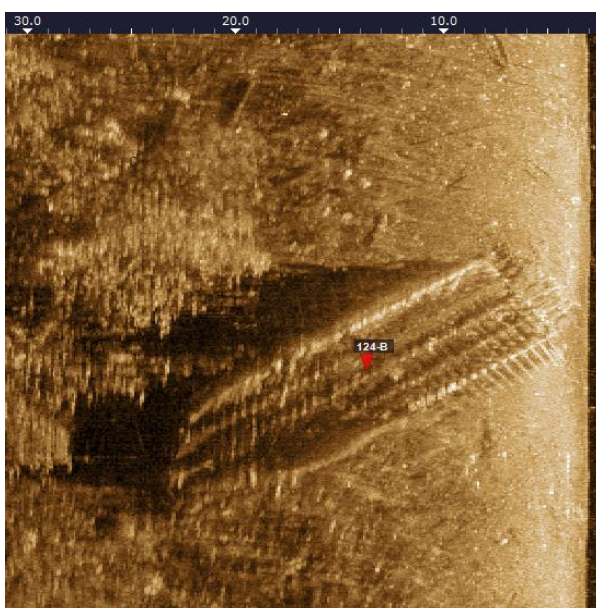
123



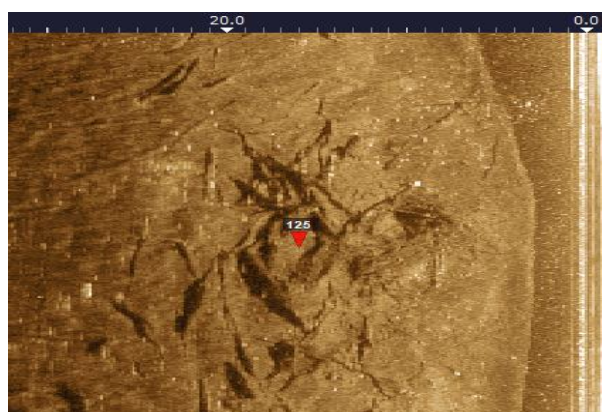
Id 124



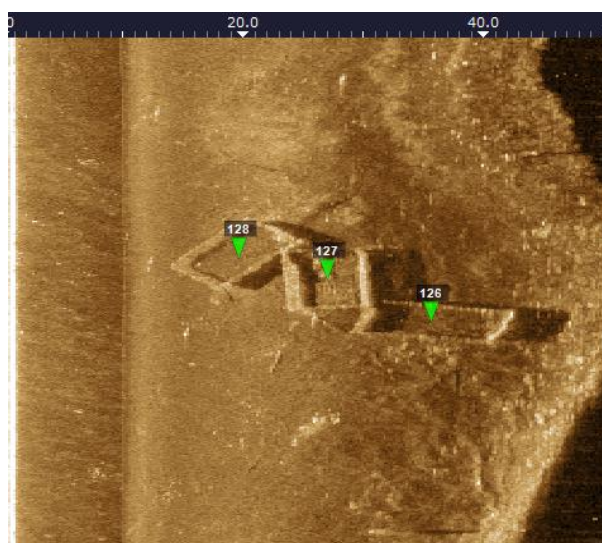
124-B



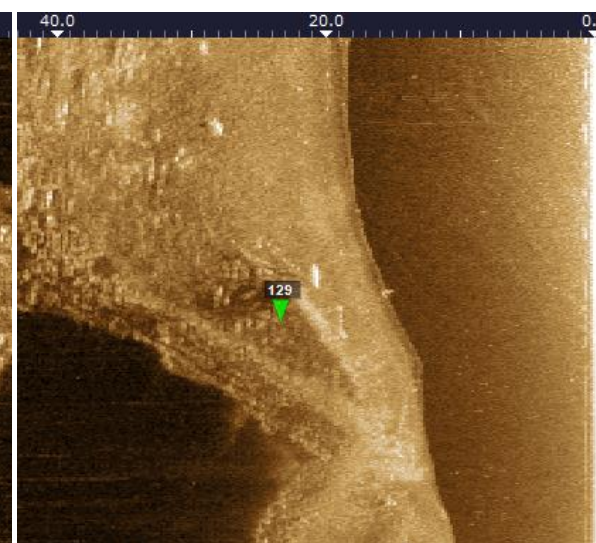
Id 125



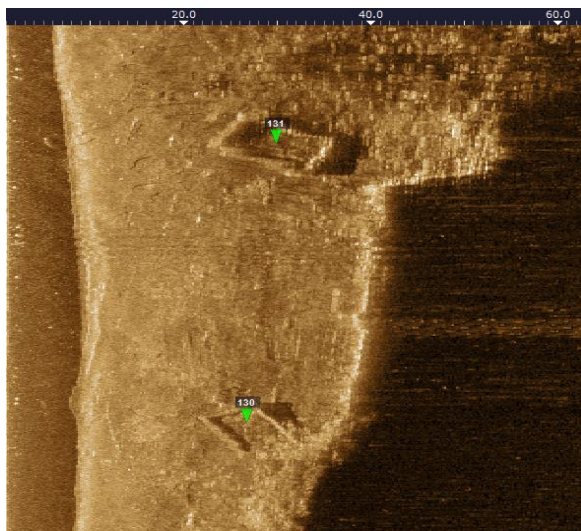
Id 126-128



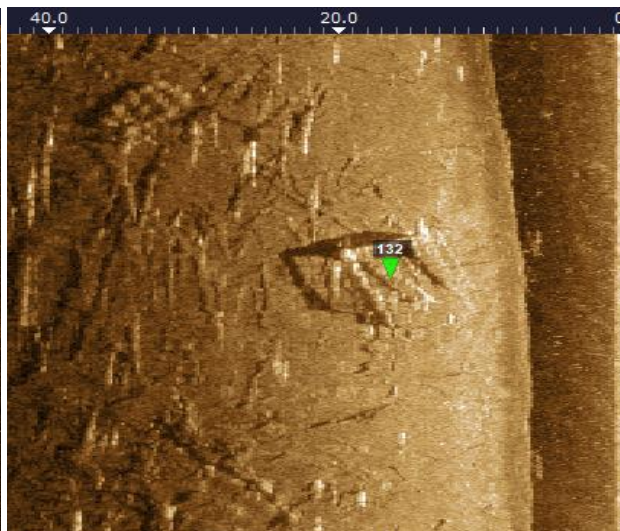
129



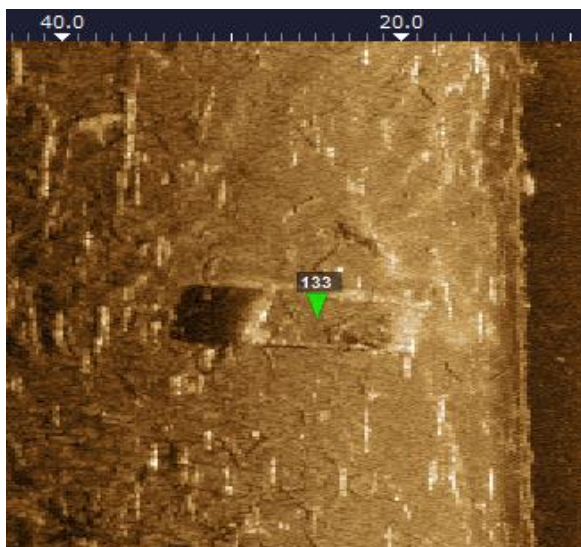
Id 130 131



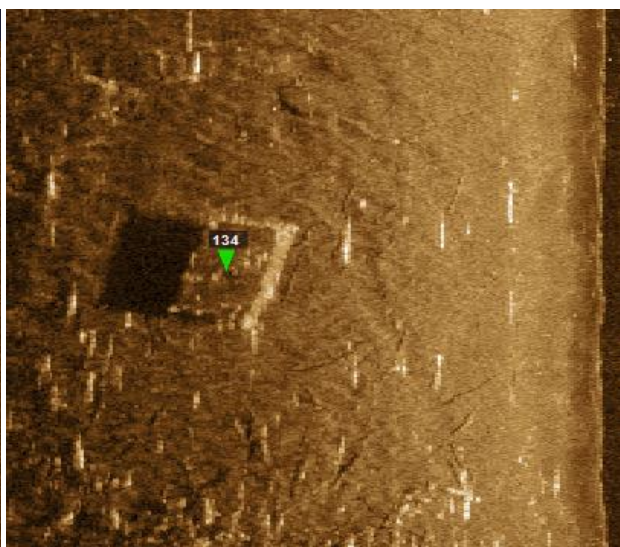
132



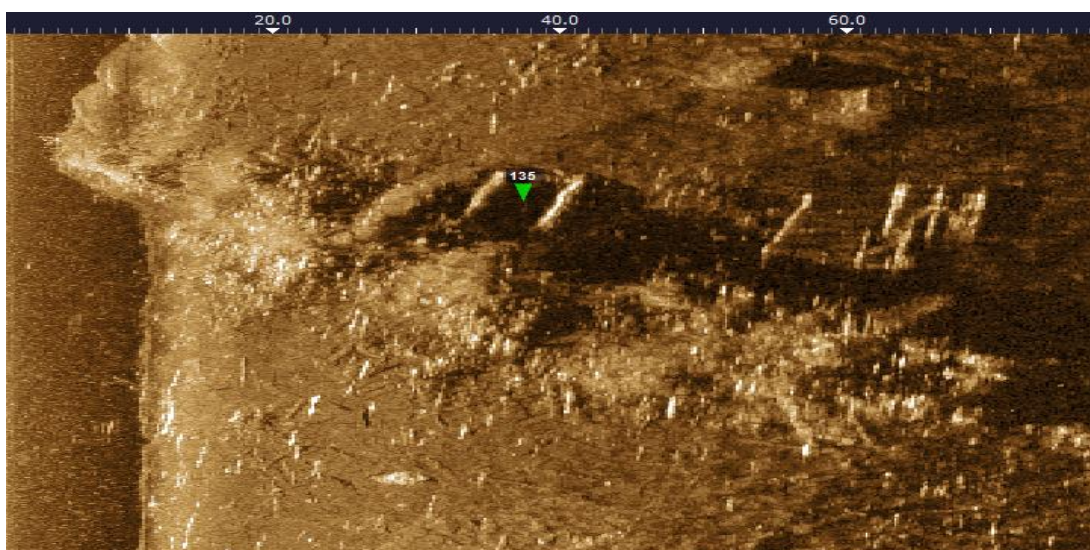
Id 133



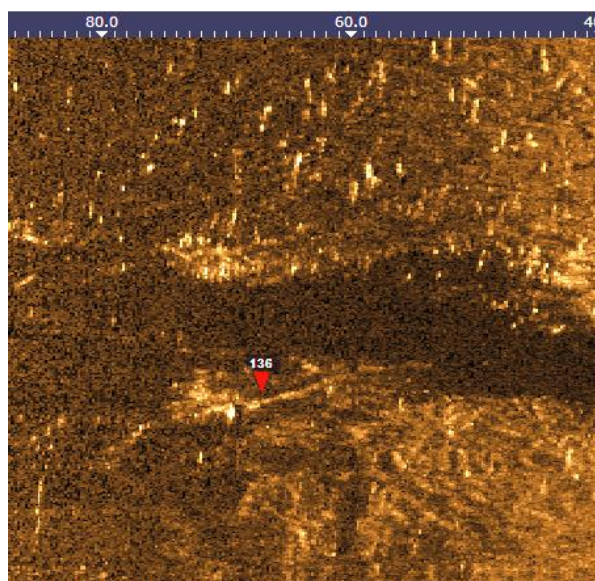
134



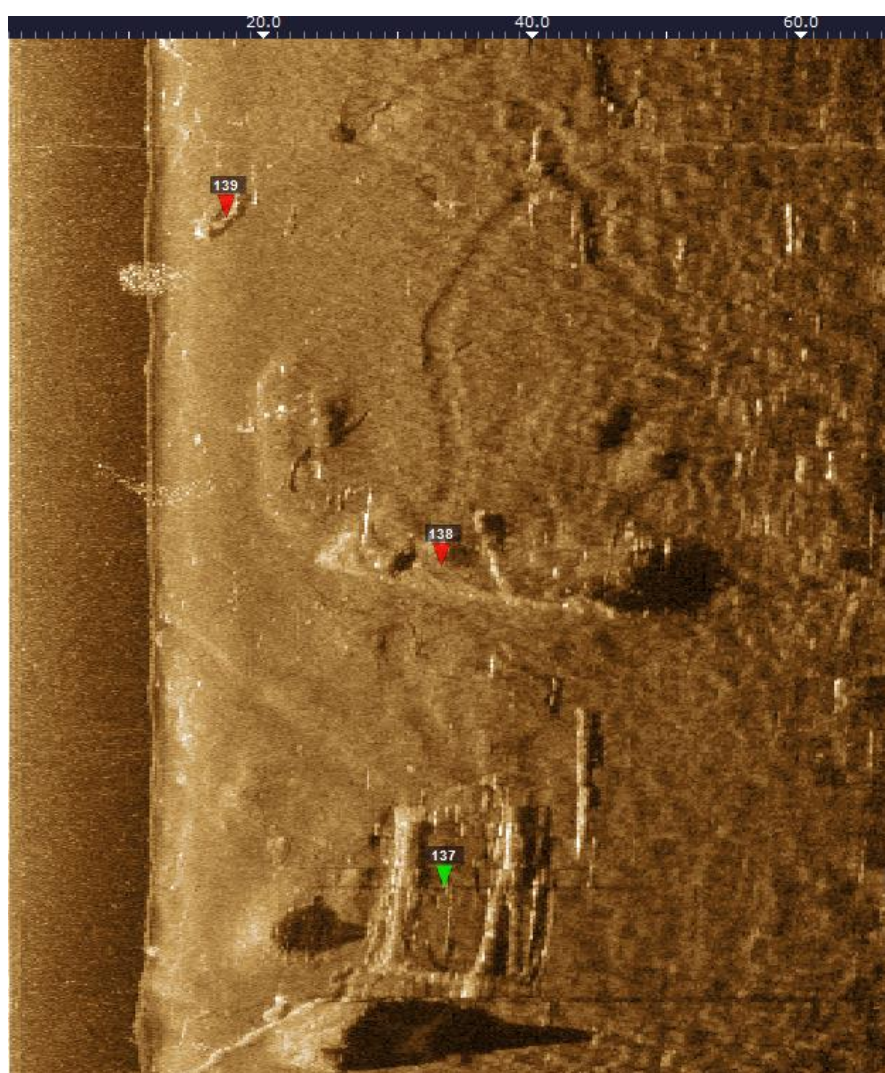
Id 135



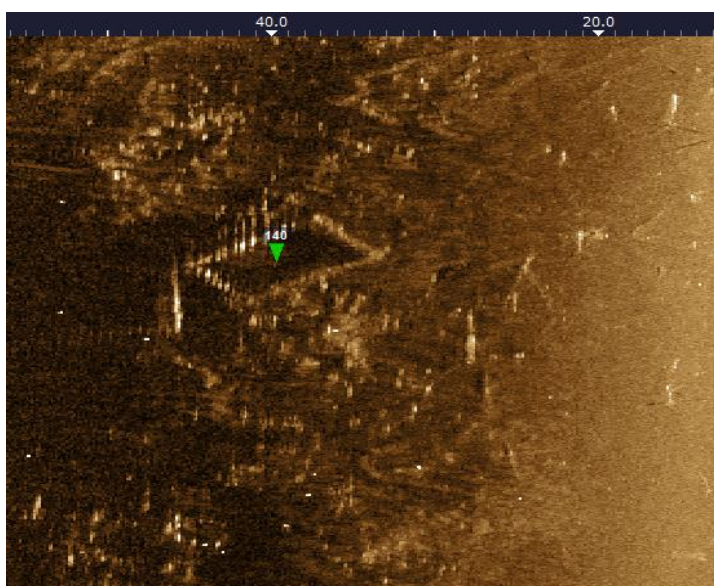
Id 136



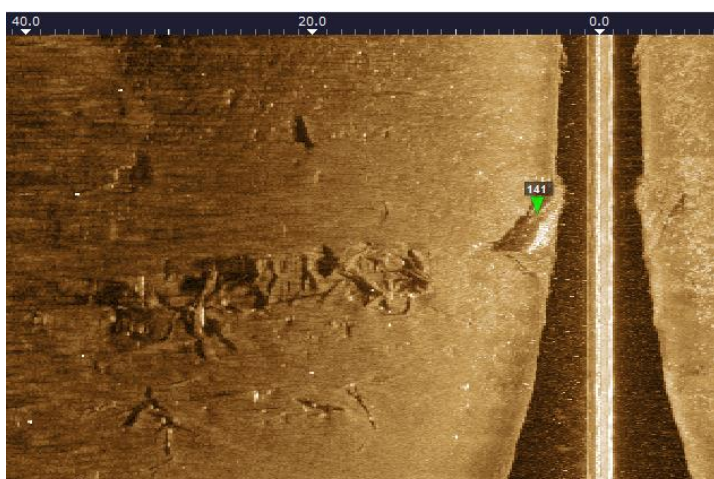
Id 137 138 139



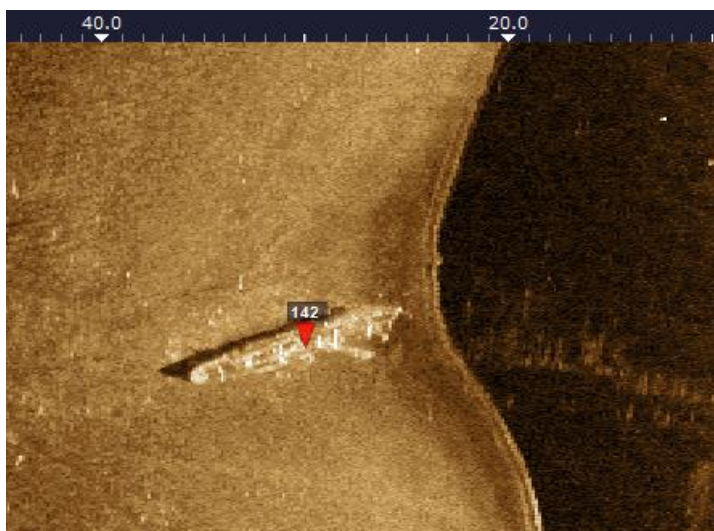
Id 140



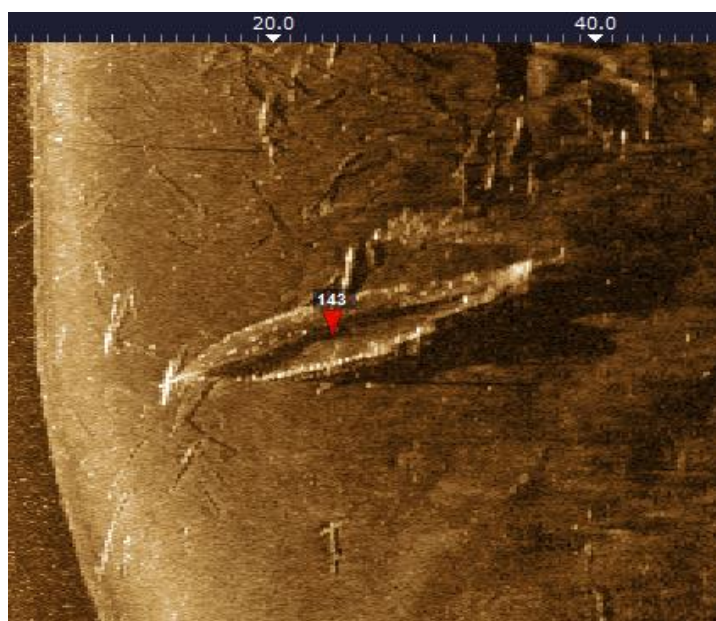
Id 141



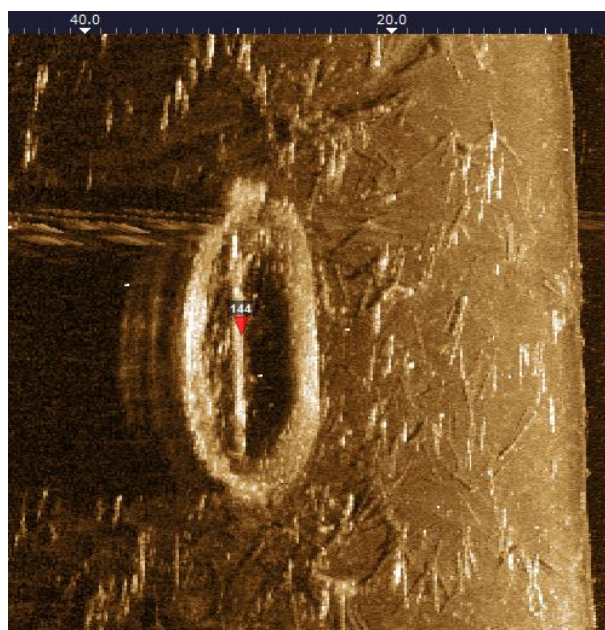
Id 142



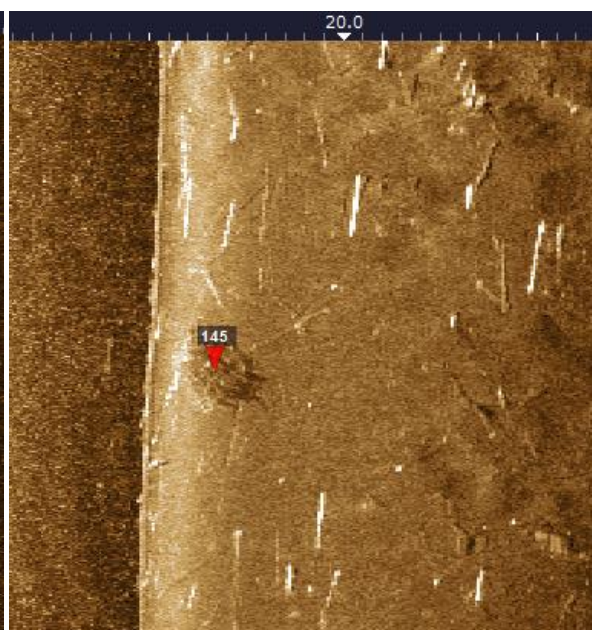
Id 143



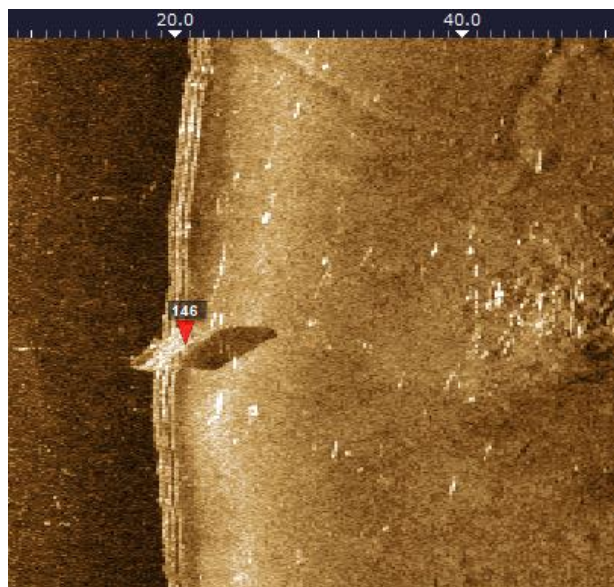
Id 144



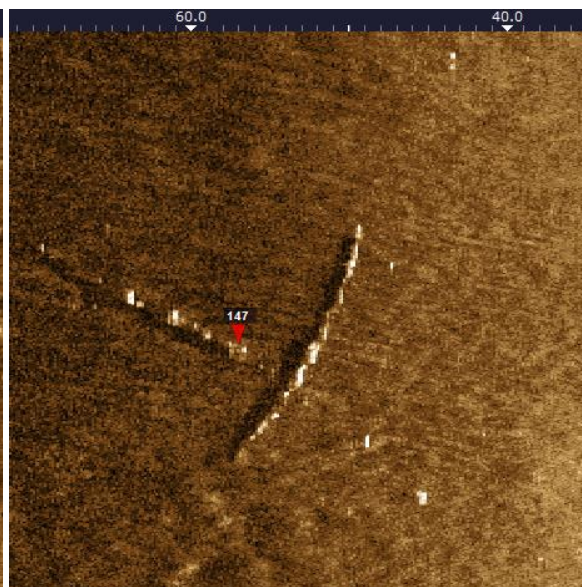
145



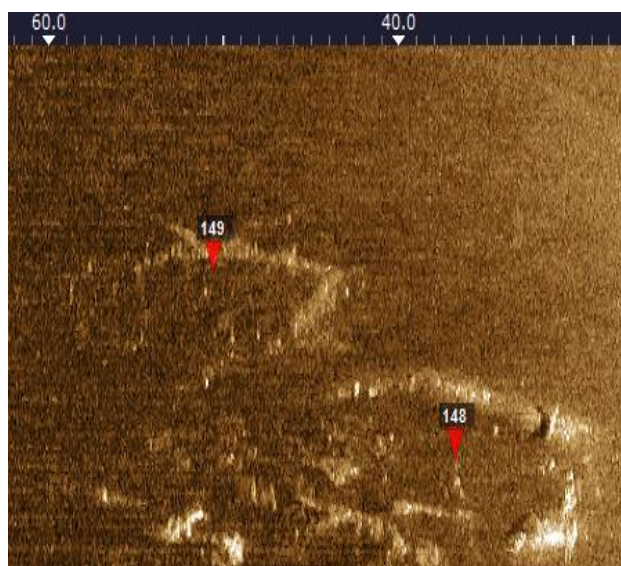
Id 146



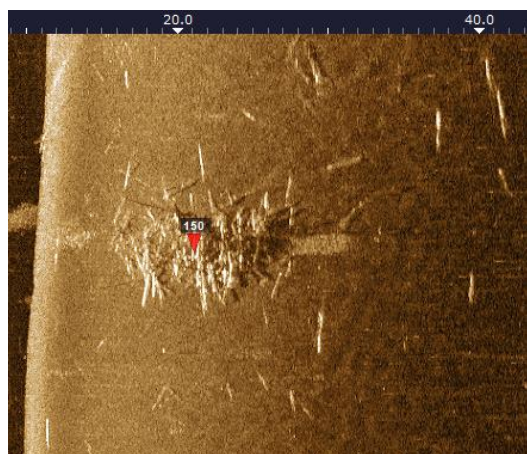
147



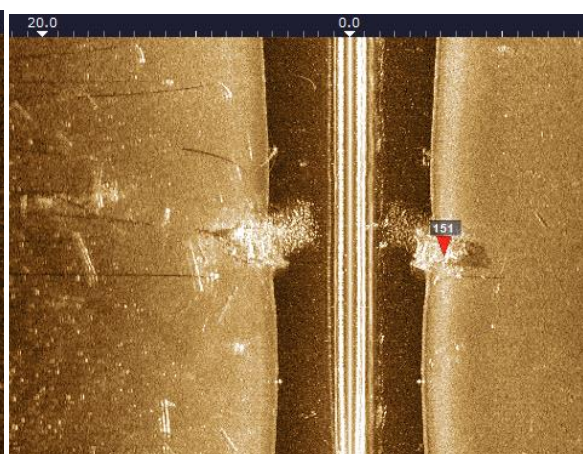
Id 148 149



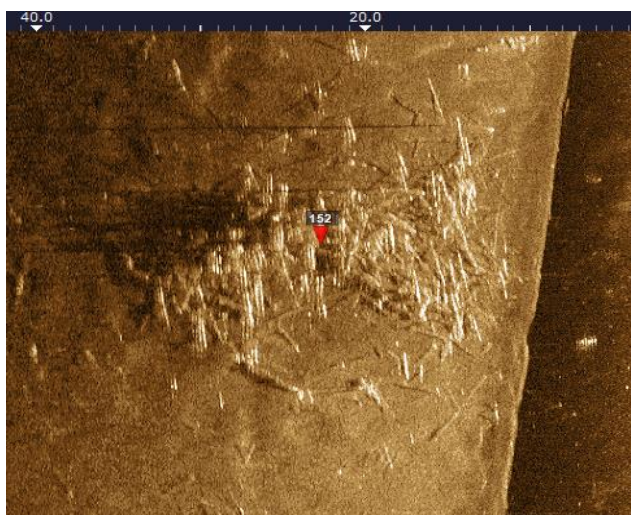
Id 150



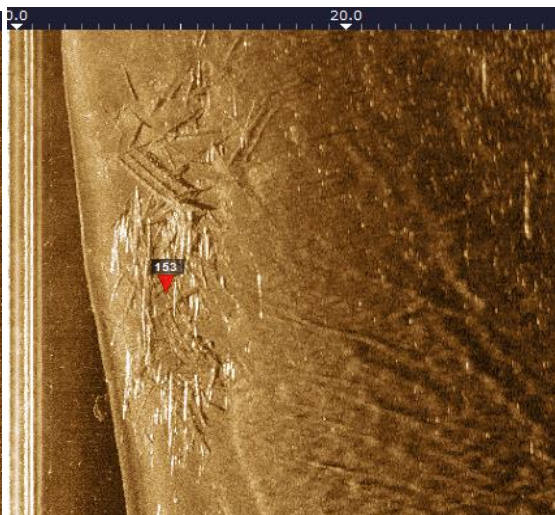
151



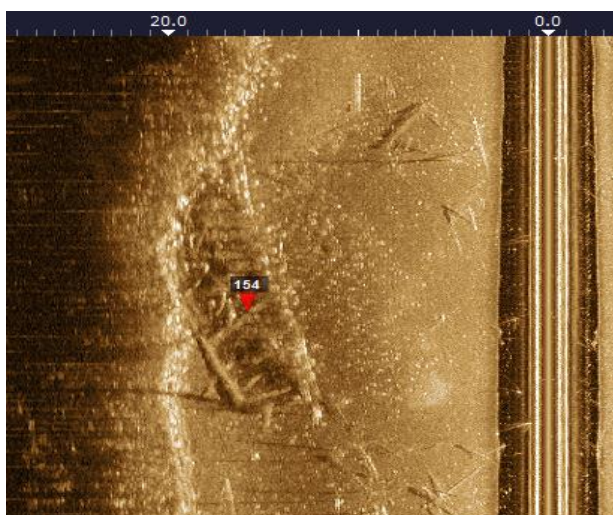
Id 152



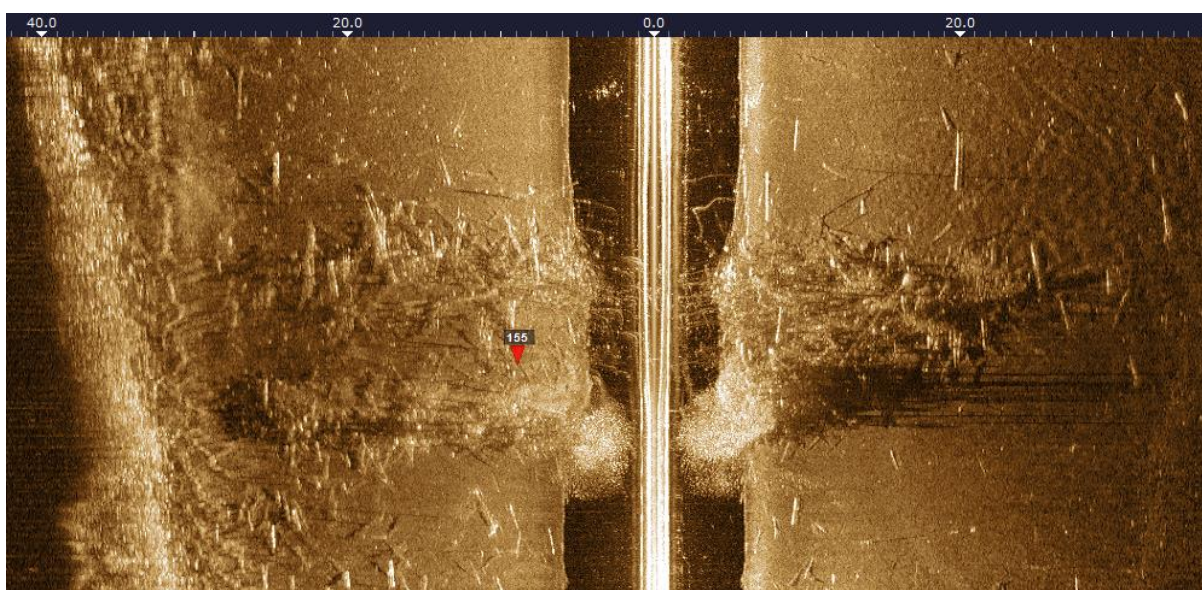
153



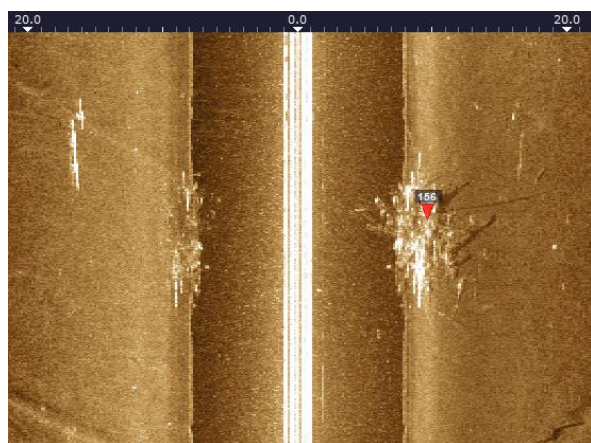
Id 154



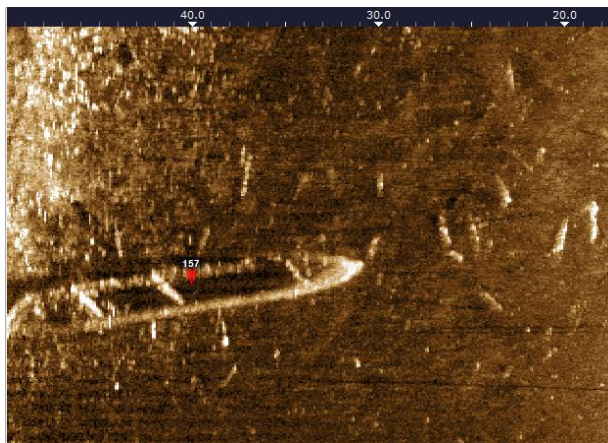
Id 155



Id 156



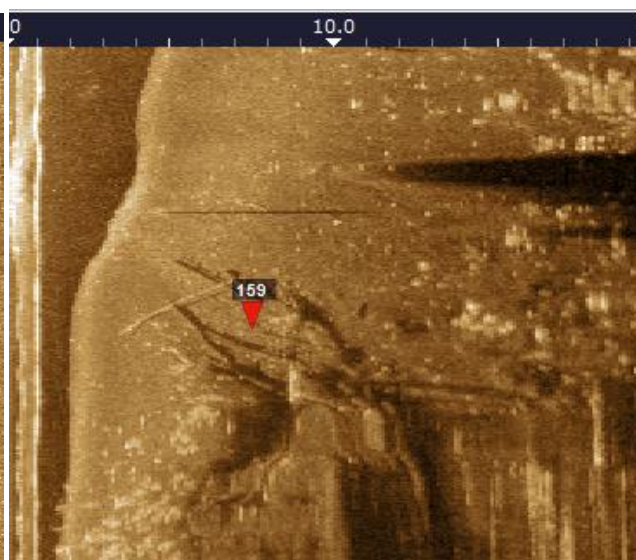
157



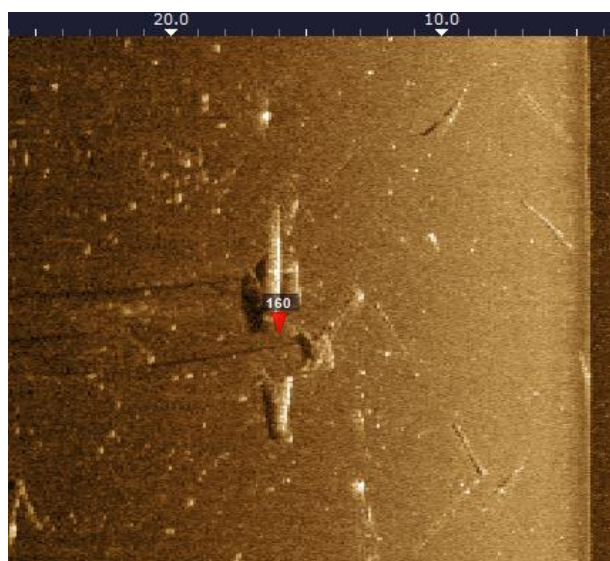
Id 158



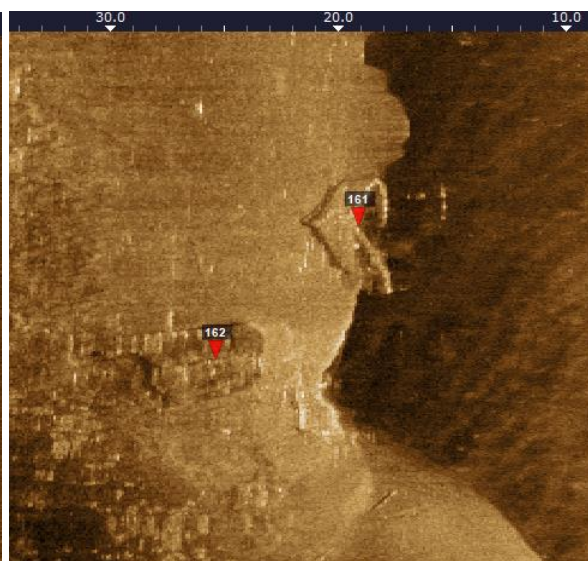
159



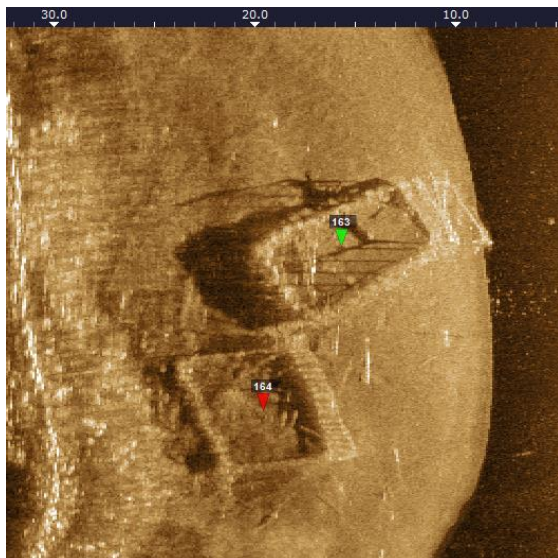
Id 160



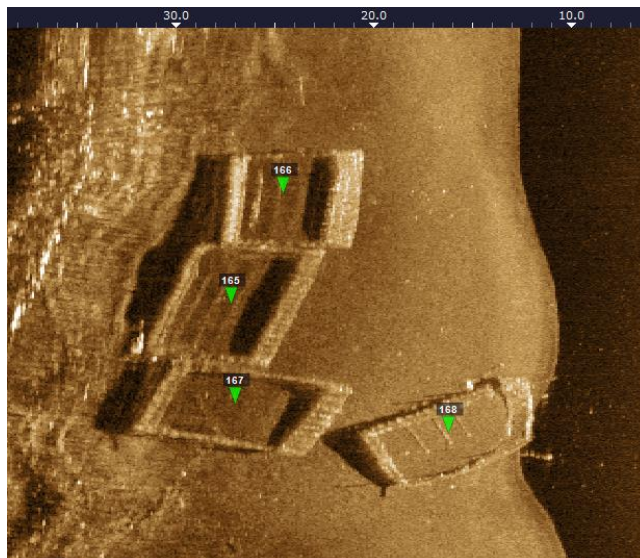
161 162



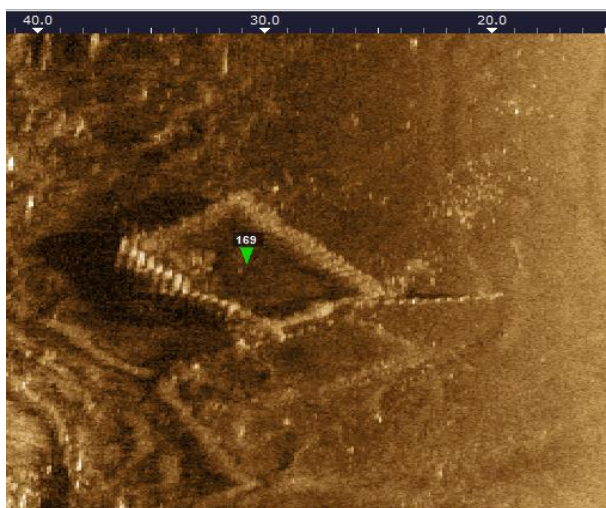
Id 163 164



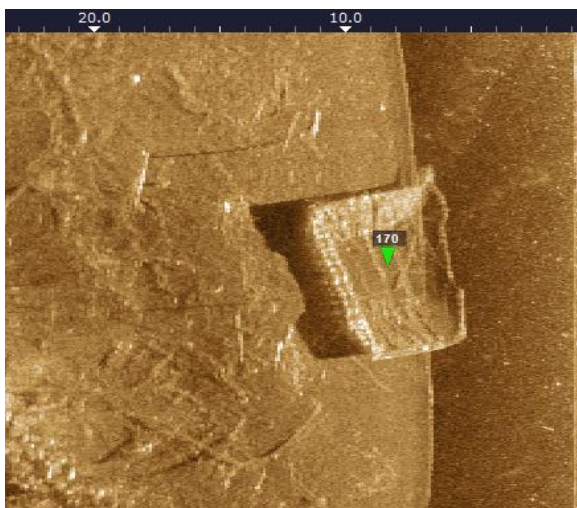
165-168



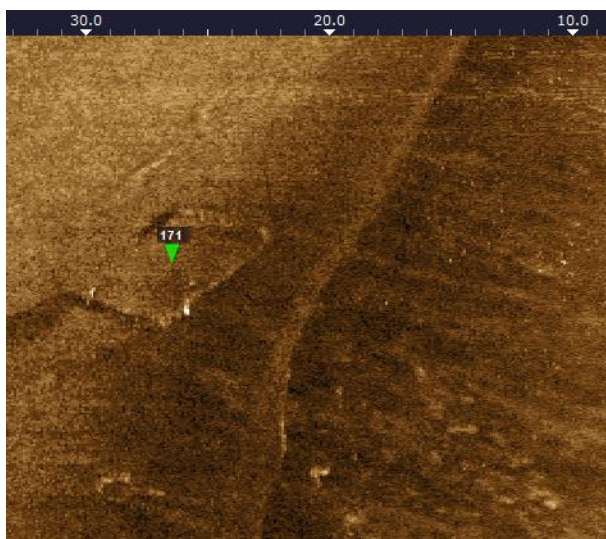
Id 169



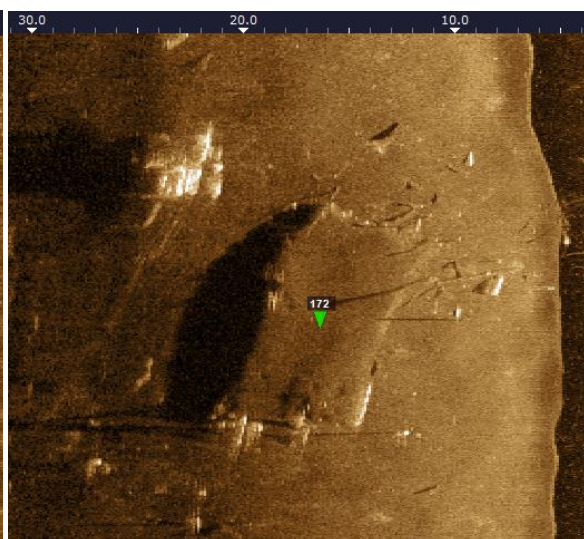
170



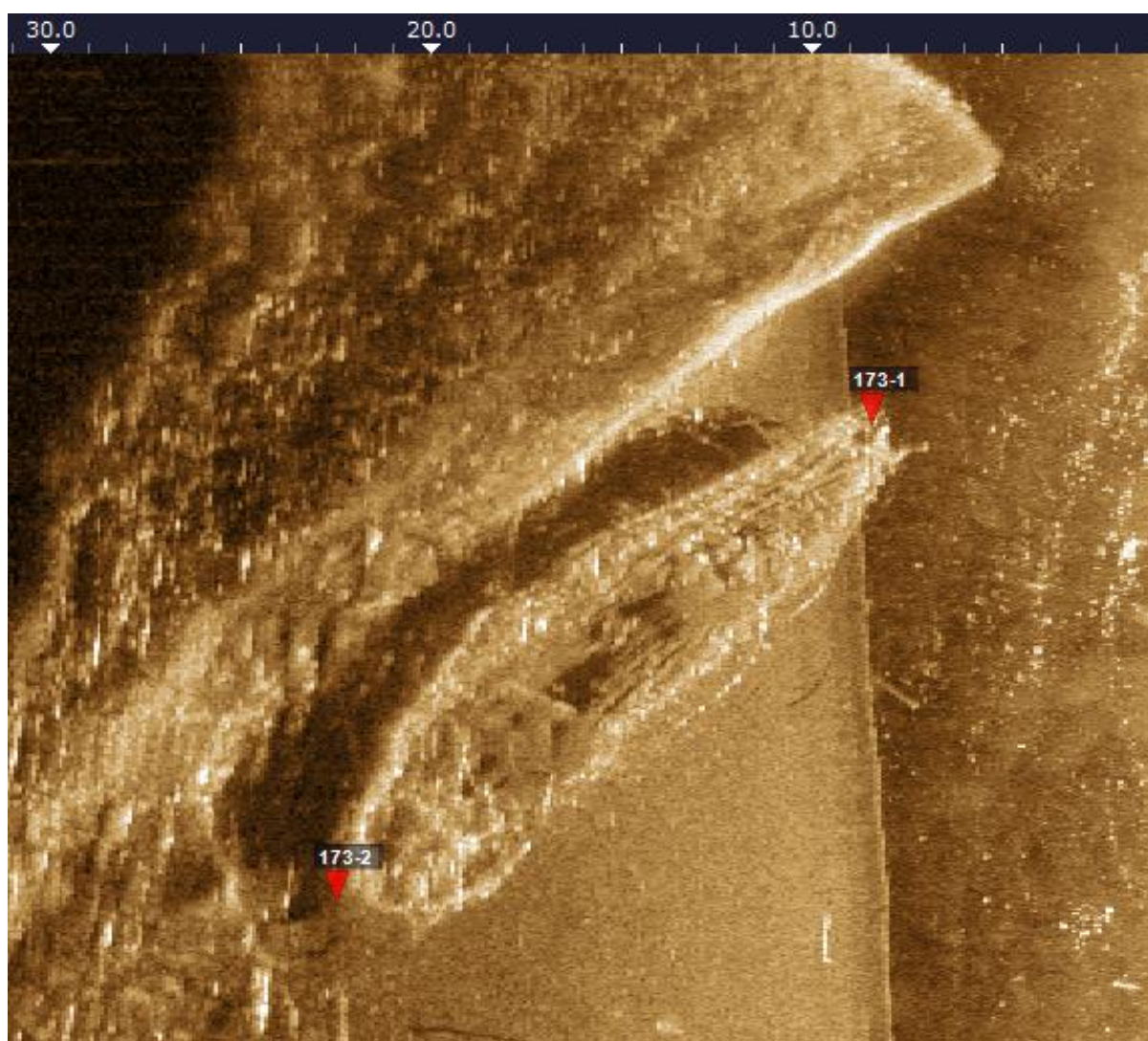
Id 171



172

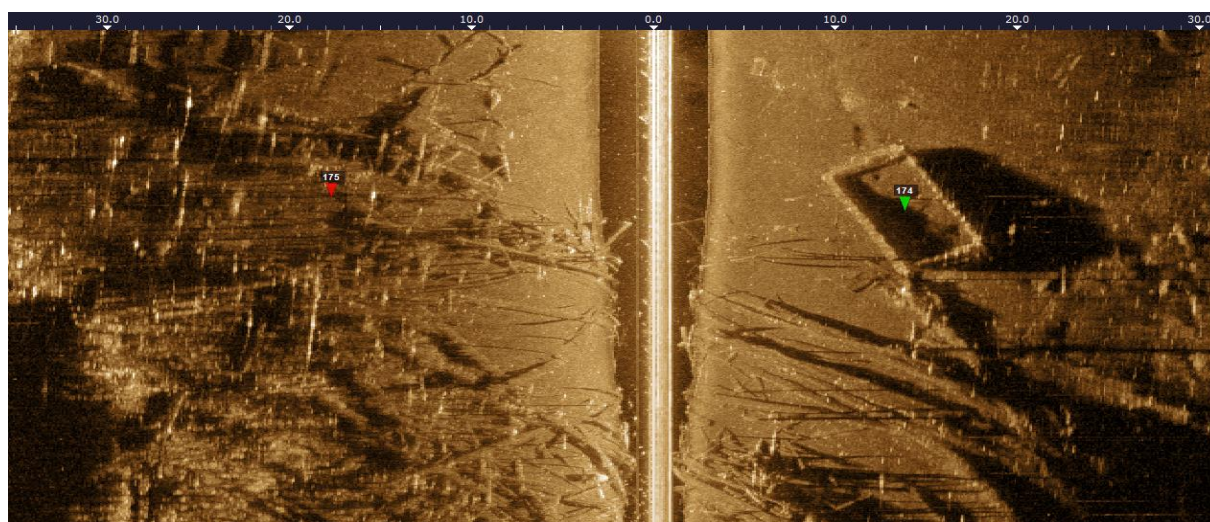


Id 173

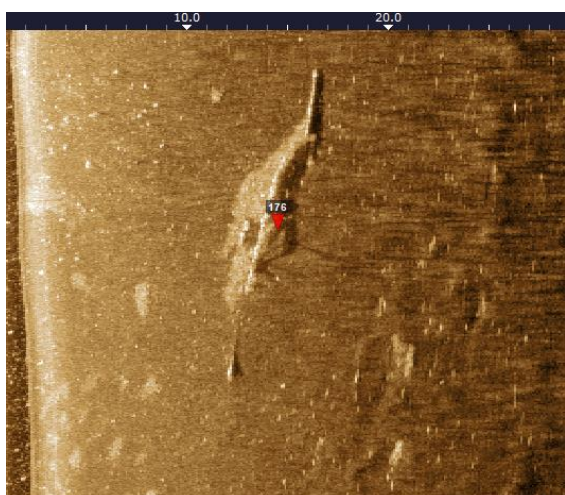


Id 175

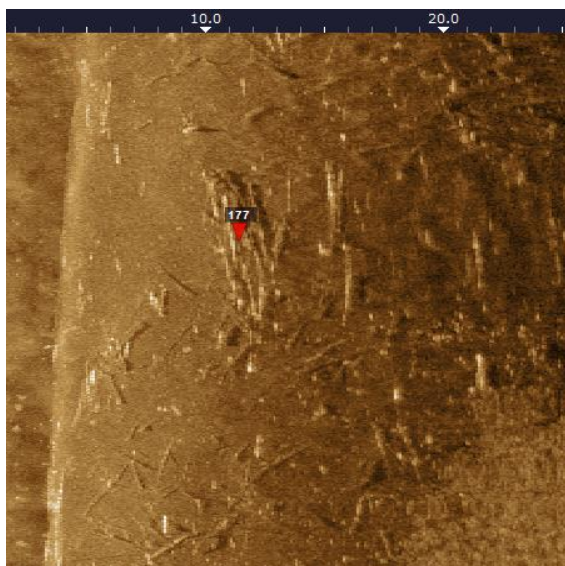
174



Id 176



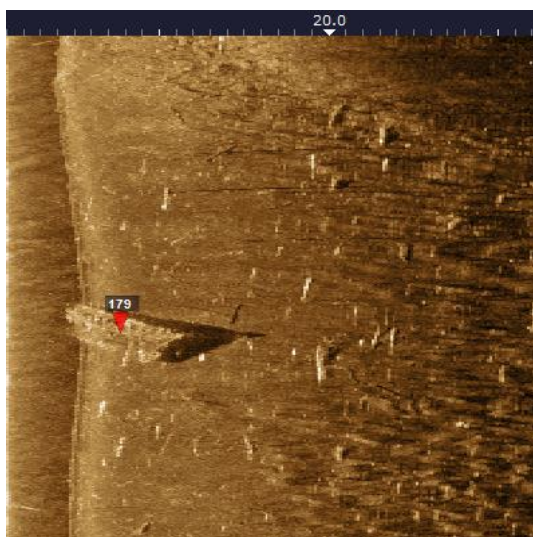
Id 177



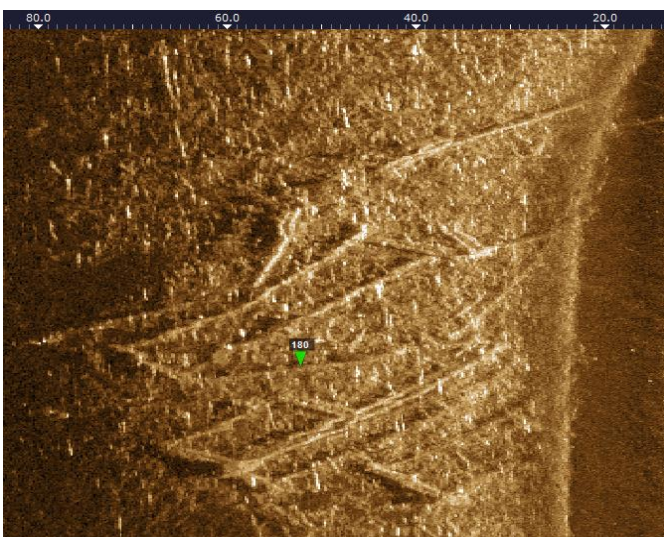
178



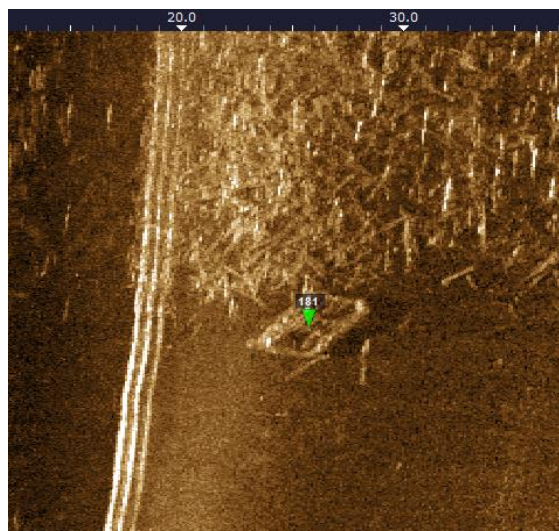
Id 179



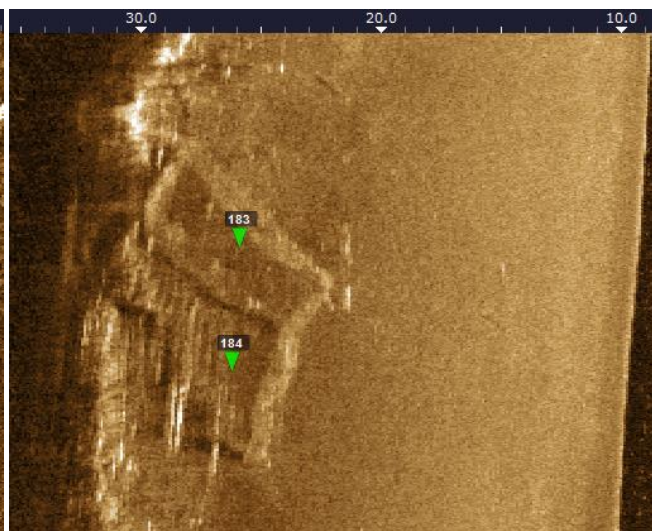
180



Id 181



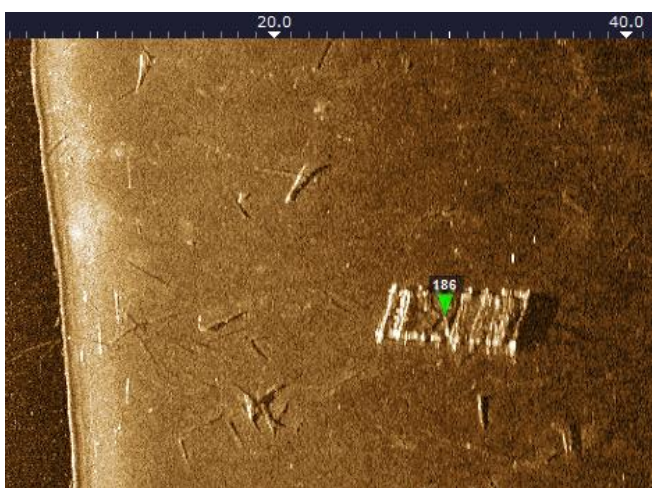
183 184



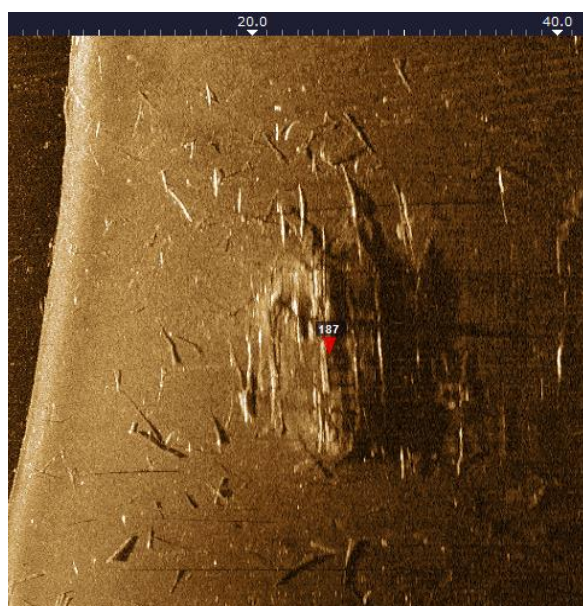
Id 185



186



Id 187



188

