

VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2024:11

ANNIE

VÅRD OCH SKYDDSPLAN

UMEÅ KOMMUN
VÄSTERBOTTENS LÄN



VRAK
MUSEUM OF
WRECKS

PATRIK HÖGLUND & MARCO ALÍ

en del av STATENS MARITIMA OCH TRANSPORTHISTORISKA MUSEER



VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2024:11

ANNIE

VÅRD OCH SKYDDSPLAN

UMEÅ KOMMUN
VÄSTERBOTTENS LÄN

PATRIK HÖGLUND & MARCO ALÍ



VRAK
MUSEUM OF
WRECKS

Vrak – Museum of Wrecks
en del av Statens maritima
och transporthistoriska museer

P.O. Box 27131
SE-102 52 Stockholm
Tel 08 519 549 00

www.vrak.se
www.smtm.se

Statens maritima och transporthistoriska museer
är miljöcertifierade enligt ISO 14001.

2024 Vrak – Museum of Wrecks
Arkeologisk rapport 2024:11

Layout: Typoform

Omslagsbild: Midskeppspartiet och aktern på Annie sedda förifrån. 3D-bild: SMTM.

Upphovsrätt, där inget annat anges, enligt Publik Licens 4.0 (CC BY),
<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>.

Lantmäteriets kartor omfattas inte av ovanstående licensiering.

Sjöfartsverket spridningstillstånd nr: 24-05013

INNEHÅLL

Introduktion	6
Bakgrund	8
Fyndplats	13
Bedömning och rekommendationer	17
Referenser	19
Tekniska och administrativa uppgifter	20
Bilaga 1. 3D-modell	21
Bilaga 2. Fotostationer	22

INTRODUKTION

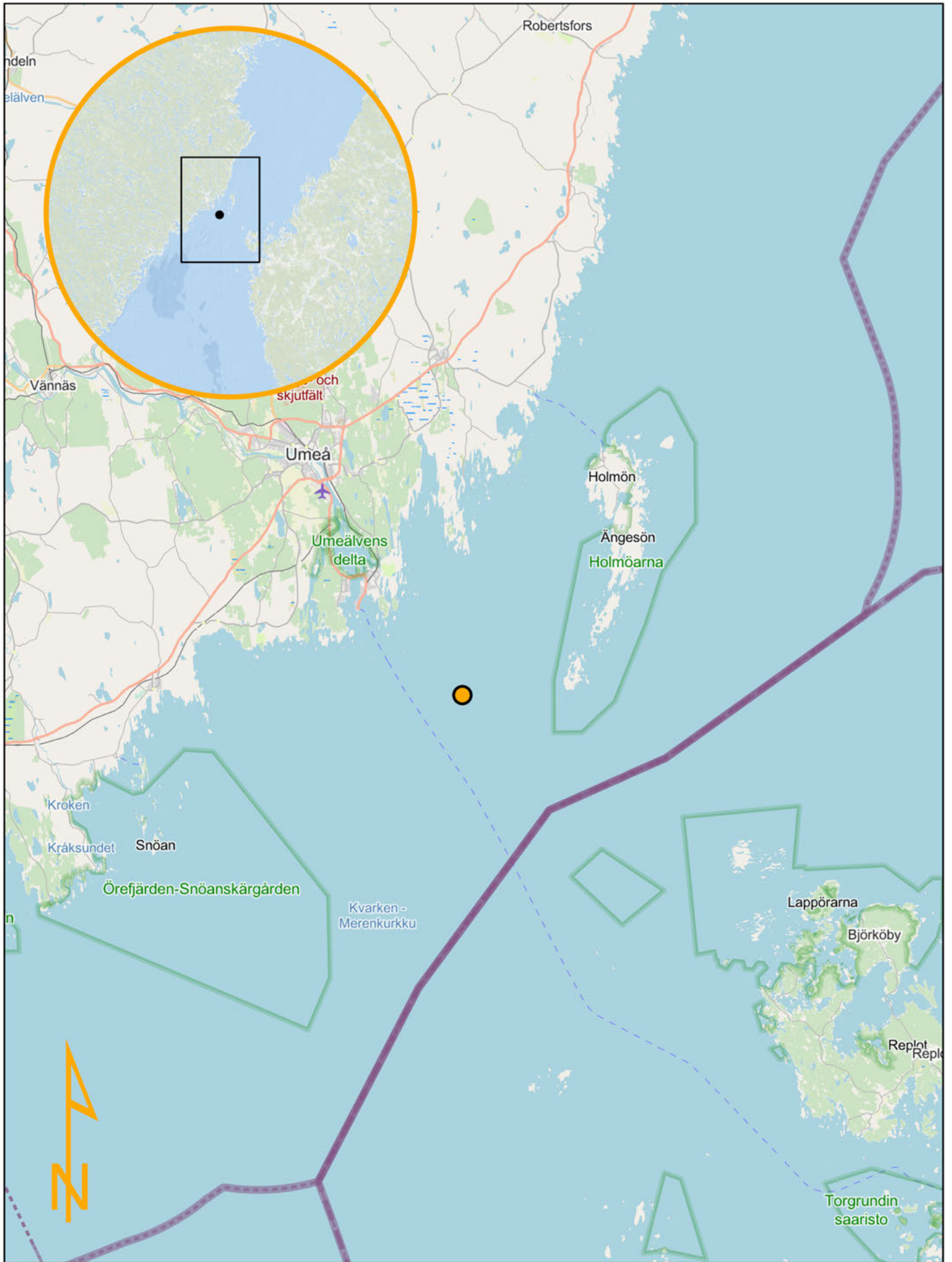
Denna rapport syftar till att beskriva och förklara fartygslämningen *Annie*, belägen mellan Holmsund och Holmöarna utanför Umeå.

Rapporten är ett levande dokument som kan revideras i framtiden. Detta kan ske ifall nya undersökningar genomförs och nya kunskaper framkommer, eller om förändringar som skadat och därigenom påverkar statusen för fartygslämningen observeras och rapporteras. Rapporten skall främst ses som ett verktyg och myndighetsstöd för bevarande och brukande, men kan även ligga till grund för framtida forskning.

Revisionshistorik

2024-11-15: SMTM upprättar en vård- och skyddsplan.

FIGUR 1. Annies förlisningsplats markerad. Utsnitt ur OpenStreetMap, Esri, licensierad CC0, bearbetat av Marco Alí, SMTM. SWEREF99TM



● Annie



BAKGRUND

Fartygets historik

Ångfartyget *Annie*, hemmahörande i England, lättade 15 juli 1891 ankar från Sävenäs sågverk utanför Skellefteå efter att ha lastat furuplank, brädor och läkt. Dagen efter grundstötte fartyget på sin väg söderut och började ta in vatten. Under försök till bogsering sjönk *Annie* 17 juli. Samtliga i den 18 man starka besättningen, inklusive befälhavaren William Walter Burn och styrmannen Elija Marshall, kunde räddas (The Board of Trade/ wrecksite.eu/wreck.aspx?248091). Fartygslämningen står idag kölrätt på botten på cirka 35 meters djup.

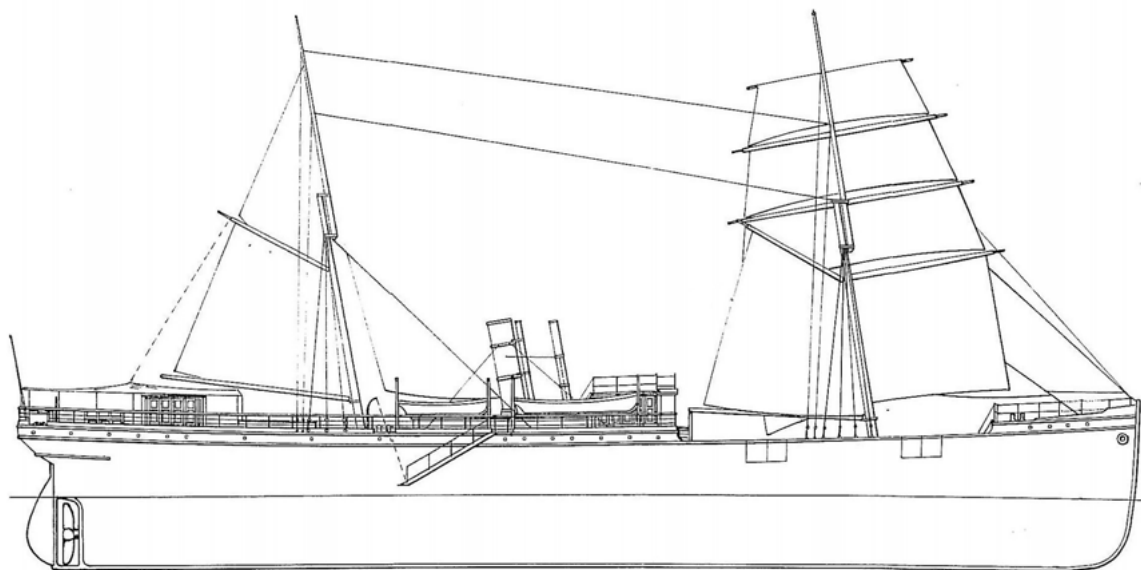
Annie byggdes 1877 av Robert Thompson and Sons i Sunderland och var strax över 70 meter lång och knappt 10 meter bred. Fartyget var skonertriggat och försett med två ångmaskiner om tillsammans 110 hästkrafter. Vid förlisningstillfället ägdes *Annie* av Frederick Gordon med flera i Newcastle. (Lloyds register 1 april 1889-31 mars 1890 & Lloyds förlisningsregister 1 juli-30 sept. 1891:6; The Board of Trade/ wrecksite.eu/wreck.aspx?248091).

Annie kan troligen klassas som en "welledäckare" (fig. 2). Man hade på dessa fartyg höjt däck från bryggdäck till aktern, för att kompensera volymbortfallet i aktra lastrummet orsakat av propelleraxeltunneln. Detta ansågs göra fartygen mer balanserade i vattnet. Det lägre fördäcket, mellan back och bryggdäck bildade då en "brunn" – på engelska "well". Typen härstammade från skeppsvarven i West Hartlepooldistriktet i England, där den började införas under 1860-talet.

Fartygstypen dominerade bland nyproducerade större enkeldäckade lastfartyg vid 1800-talets slut (se Hansson 2017:8-9; Persson 1984).

Historiskt sammanhang

De svenska sågverken längs Norrlandskusten blev under andra hälften av 1800-talet storexportörer av virke och verksamheten växte snabbt. Sävenäs ångsåg anlades 1859-60 och expanderade gradvis under seklet tills den efter en förödande brand 1932 slutligen lades ner. I takt med sågverkens expansion växte befolkningen längs Norrlands-



FIGUR 2. Principskiss av ett welledäckt fartyg. Skiss: John Persson.

kusten fort och Västerbottens län hade den snabbaste befolkningstillväxten i landet under 1800-talet. För att exportera sågverkens produkter, liksom till den expanderande industrins importbehov, behövdes mängder av fartyg. Dessutom krävde den snabba befolkningsökningen en ökad matvaruimport, då det lokala jordbruket inte räckte till för att föda alla. Detta ledde till att hamnar byggdes ut, kajer anlades och fartygstrafiken, särskilt med ångfartyg, ökade kraftigt. (Olsson 1996:16-18; Skelleftebygden 2014:3, 8-9; Västerbottens industrihistoriska arv:16-17, 49-50).

De första ångfartygen var inte anpassade för sjöfart på öppet hav och i dåligt väder, utan gick främst i insjö och kustsjöfart. Det berodde mycket på att maskinerna var stora bränsleförbrukare samt att skeppen oftast var försedda med skovelhjul, vilket inte lämpade sig så bra för öppen sjö (Persson 1984:9).

Under den första halvan av 1800-talet kunde segelfartygen konkurrera framgångsrikt med ångfartygen, men under 1870-talet, när ångfartygen kunde byggas mer avancerade och billigare tog de över alltmer av frakterna. När man under andra hälften av 1800-talet började gå över till propellerdrift, järnskrov och senare alltmer till skrov av stål, konstruerades tåligare fartyg, som kunde klara grundstötningar bättre och även gå bättre genom is. Fartygen i stål blev mer vridstyva och kunde då byggas smalare, längre och blev dessutom mindre vindkänsliga. Dessa smidigare skrov möjliggjorde att fartygen med tiden kunde gå i högre fart (Olsson 1996:15).

Förutom den viktiga innovationen och utvecklingen av propellern, var en annan betydelsefull innovation den så kallade compound-ångmaskinen i stål. I denna ångmaskin expanderade ånga i två, eller flera, kammare starka nog att hålla mycket het ånga vid ett högt tryck. De var mer bränsleekonomiska och pålitligare än tidigare maskiner och man kunde således öka lasterna och gå på längre trader ute till havs. Det var stor skillnad mellan de större sjöfartsnationerna. Mer än hälften av världens handelsflotta, eller 13,4 miljoner bruttoton av totalt cirka 25 miljoner ton, var år 1900 registrerad inom det brittiska imperiet (Historic England 2012:9f).

Under andra halvan av 1800-talet kom ångfartyg byggda i järn att göra att fraktkostnaderna sjönk dramatiskt. Teknikskiftet med järn och senare stålångfartyg under andra halvan av 1800-talet är centrala för vår förståelse för den industriella revolutionen, omvandlingen och moderniseringen av den västerländska ekonomin (Harley 1988:851ff).

Ångfarten var ett av de största tekniska framstegen inom sjöfartens historia, då man uppfann ett nytt framdrivningsmedel och dessutom kunde bygga skepp i järn och stål vilket innebar en stor förändring för sjöfarten. Fartyglämningen *Annie* är en god representant för en relativt sett vanlig typ av ångfartyg under slutet av 1800-talet. Fartyglämningen är en exponent för den skeppstekniska utvecklingen efter år 1850, då ångdrivna fartyg byggda av nya material, som järn och stål, kom att ta över mycket av transportererna från segelskeppen. *Annie* är dessutom en fartyglämning som väl illustrerar den under andra halvan av 1800-talet snabbt ökande timmerexporten från Sverige med ångfartyg.

Undersökningshistorik

Vid sjömätningar utanför Umeå i slutet av september 2021 påträffade Sjöfartsverkets sjömätningfartyg *Jacob Hägg* en mycket välbevarad fartyglämning på cirka 35 meters djup. Sjöfartsverket konstaterade att vraket var lite över 70 meter långt och att det med största säkerhet var ett ångfartyg. De två dykare som senare besiktigade vraket kunde konstatera att det var *Annie* som hade hittats (Dagens Nyheter 2021-10-16).

När kulturmiljölagen ändrades år 2014 förlorade många fartyglämningar sin fornlämningsstatus. Enligt den tidigare kulturmiljölagen blev en fartyglämning automatiskt fornlämning när det gått 100 år från förlisningsdagen. Den nya lagen innebär i stället att en lämning blir fornlämning om förlisningen bedöms ha ägt rum innan år 1850 (2 kap. kulturmiljölagen (1988:950)). Men i den nya lagen finns det dock möjlighet att lagskydda en fartyglämning som förlist efter 1850 om vissa riktlinjer är uppfyllda. I svenska vatten är endast ett fåtal fartyglämningar från industrialismen fornlämningsförklarade.

Länsstyrelsen i Västerbotten kommer under 2024/2025 att fornlämningsförklara *Annie*. I utkast till Länsstyrelsens beslut lyder motiveringen:

Med hänvisning till fartyglämningen Annies höga kulturhistoriska värden, bedömer Länsstyrelsen att kulturmiljölagens rekvisit är uppfyllda enligt 2 kap. 1§ KML och att fartyglämningen ska skyddas som fornlämning.

Ångfartyget Annie har på grund av dess välbevarade status ett högt kulturhistoriskt värde samt en stor forskningspotential. Dessutom har lämningen ett påtagligt bruksvärde då den är lättillgänglig för dykning och i princip är orörd, vilket ger ett högt upplevelsevärde.

Tidsperioden är intressant särskilt ur ett norrländskt sjöfartsperspektiv och speglar den handel som bedrevs då. Dessutom är fartyglämningen intressant då det finns få välbevarade vrak från denna tid i Bottenhavet och Bottenviken.

Arkeologisk information

Annie ligger på cirka 35 meters djup och står kölrätt på botten. Fartyglämningen är välbevarad och det finns flera relativt intakta miljöer som utrymmen under backdäcket med toaletter och handfat, bryggan med styrinrättning, ett däckshus i aktern, lejdare samt i flera utrymmen träpaneler och inredning. På akterspegeln finns en utsmyckning i form av ett kvinnoansikte i relief. Det är möjligt att det är fartygets namn *Annie*, som här redovisas ikonografiskt. Fartyglämningen är rik på föremål. Detta är sannolikt en följd av att lämningen nyligen påträffats och hittills undgått omfattande bärgning/plundring av föremål. Ytterligare en

faktor som bidragit till *Annies* välbevarade skick är att vraket ännu inte utsatts för ankringar i större omfattning.

Påverkan – observationer

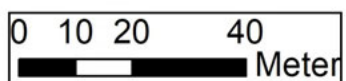
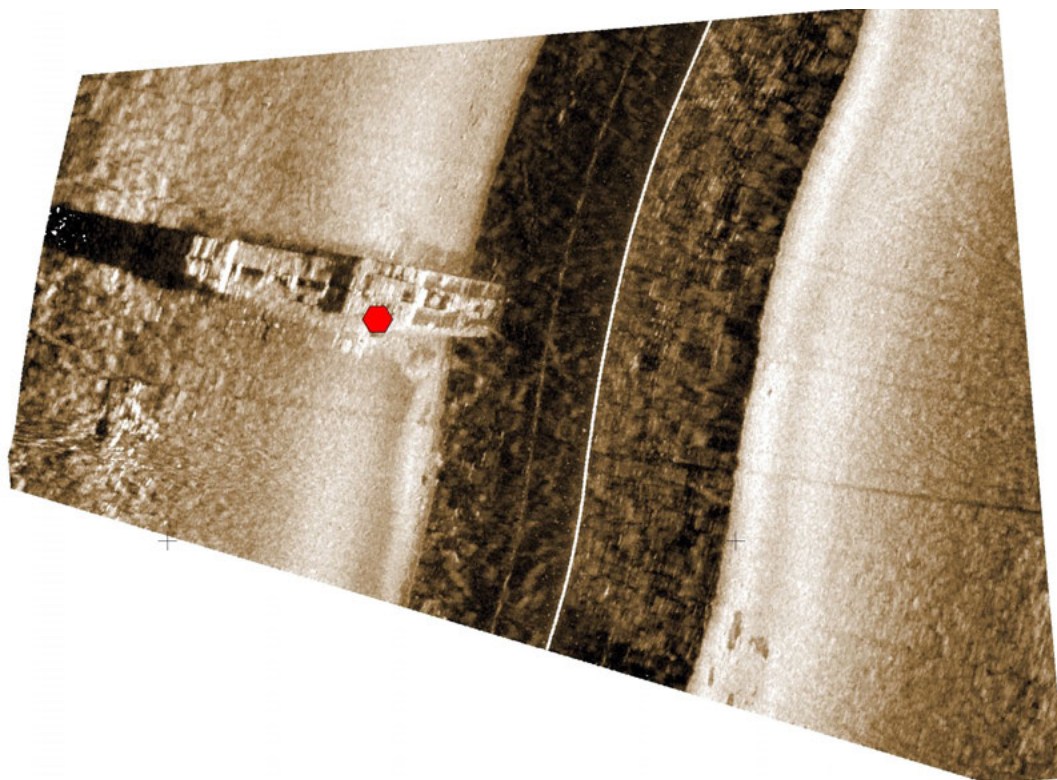
En del påverkan, troligen av dykare, har dock observerats. Bland annat har ratten och maskin-telegrafan ”putsats av”, det vill säga korrosion har tagits bort, sannolikt för att få fram eventuella märkningar/information och få föremålen att se bättre ut på bild. Akter om bygget finns bokstäverna ”*Annie*” vilka också förefaller ha putsats av samt plockats upp och placerats på plats efter att de lossnat och fallit ner på däck. Några av dem har senare fallit ner igen. Kompassstativet akter om däckshuset var vid SMTM:s undersökning 2022 i princip intakt. Vid 2023 års undersökning kunde det konstateras att delar av stället fallit ner på däck. Detta kan ha orsakats av oaktsam dykning.



FIGUR 3. Vänster, kompasstativet i aktern fotograferat 2022.
Foto: Patrik Höglund, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0218).



FIGUR 4. Höger, kompasstativet i aktern fotograferat 2023.
Foto: Jim Hansson, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0219).



● Annie (Position från Sjöfartsverket)

FIGUR 5. Sonarbild av Annie. Fören pekar åt väster (vänster i bild). Bearbetad av Mikael Fredholm, SMTM.

FYNDPLATS

Naturmiljö

Fartygslämningen *Annie* står kölrätt på botten, i stort sett i öst/västlig riktning med fören åt väster. Fördäcket ligger på cirka 29-30 meters djup och akterdäcket något grundare. Midskeppspartiets högsta punkt, där bland annat bryggan och styrinrättningen finns, når uppskattningsvis upp till cirka 26 meter. De fyra livbåtsdävertar som fortfarande står på plats, sticker upp ytterligare någon meter. Maxdjupet till botten bredvid

lämningen är cirka 35 meter. Bottnen på platsen är plan och består av en dy och lerbotten. Sikten på vrakplatsen kan variera men är oftast relativt bra, cirka 5 meter.

Vrakplatsen ligger i öppet hav och är utsatt för väder och vindar från samtliga väderstreck. Periodvis kan ytströmmarna på platsen vara starka, men på botten förefaller de inte påverka lämningen nämnvärt. Sedimentationen och påväxten på vraket är att betrakta som negligerbar.



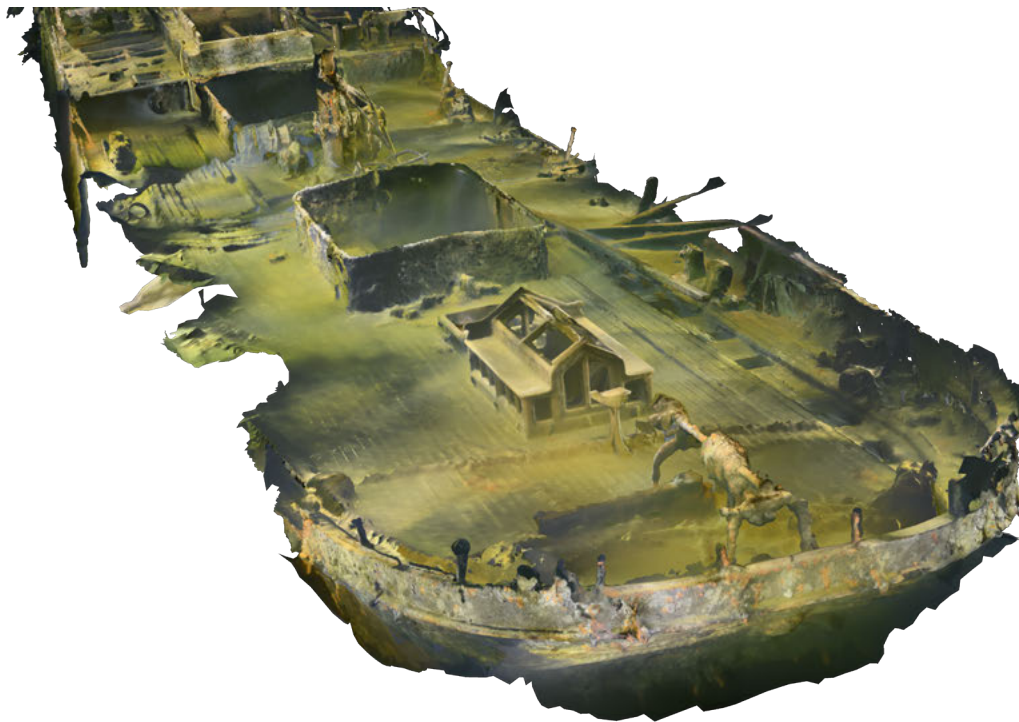
FIGUR 6. Midskeppspartiet (bryggan) och akterdelen på Annie sedda förifrån något från babord.
3D-bild: SMTM.



FIGUR 7. Midskeppspartiet samt delar av för- och akterdäcken på Annie sedda snett från babord akterifrån.
3D-bild: SMTM.



FIGUR 8. Fördäcket och backdäcket på Annie sedda snett akterifrån något från babord.
3D-bild: SMTM.



FIGUR 9. Akterdäcket (med däckshuset) på Annie sett snett akterifrån något från babord.
3D-bild: SMTM.

Nedbrytningsprocess och bevarandeförhållanden

Inga försök till bärgningar av vare sig fartyg eller last förefaller ha utförts efter förlisningen. Sannolikt har dock mycket av lasten gått förlorad och flutit i väg när *Annie* sjönk, då en stor del av lasten förvarats på däck. I vrakets lastluckor syns dock bräddlast som finns kvar inuti skrovet. *Annie* är mycket välbevarad både avseende själva fartyget och dess utrustning. Lämningen är därtill bevarad i sin fulla längd och bredd. Stålskrovet är i princip intakt, men vissa partier midskepps, där fartygets däck inte är i trä, är kraftigt korroderade (se fig. 7). Däcket i för och akter är av trä och till största delen mycket välbevarat, vilket även gäller övriga konstruktionselement och föremål i trä. Detta förhållande är tack vare de goda bevarandeförhållanden i Bottenhavet för organiskt material, då bland andra borrmusslan *Teredo Navalis*, ofta kallad skeppsmask, inte trivs i det bräckta vattnet.

Många detaljer som fanns på de stora ångfartygen finns representerade på *Annie* och arbetsamt boendemiljöer är i stora delar intakta. Observationer i olika öppningar på vraket indikerar att även miljöer inne i lämningen sannolikt också är välbevarade. De övre delarna av bryggan har rasat samman men konstruktionen är fortfarande fullt läsbar och förstälilig (se fig. 6).

Trots att *Annie* ligger i öppet hav förefaller vraket inte ha påverkats så mycket av väder och vind. Djupet på vrakplatsen innebär sannolikt att fartyglämningen inte påverkas nämnvärt av vågor eller is. Trots att *Annie* ligger i en vältrafikerad farled, där stora lastfartyg rör sig, verkar detta inte inverka på lämningen, som förefaller ligga på tryggt avstånd från propellerströmmarna. Till skillnad från vrak i närheten av hamnar, eller de som frekvent besökts av dykfartyg, har *Annie* heller inte utsatts för större mekanisk påverkan av ankringar.

Lagskydd

Kommande fornlämningsförklaring av *Annie* ger ett starkt lagskydd enligt 2 kapitel 1 § Kulturmiljölagen. Fartyglämningen avses inte att beläggas med dykförbud.

Tillsyn/övervakning

Det finns ingen formell eller regelbunden övervakning av vrakplatsen. Kustbevakningen (KBV) kan i viss mån övervaka platsen över ytan. Denna vård och skyddsplan syftar dock till att KBV och andra myndigheter i framtiden skall kunna besiktiga och bevaka vraket även under ytan.

Tillgänglighet

Annie står kölrätt på en plan botten mellan Holmöarna och fastlandet. Djupet, cirka 35 på botten och 26-30 på däck, är relativt lättillgängligt för dykning utan avancerad utrustning. Dykare bör dock ha erfarenhet av djup dykning i mörkt vatten för ökad säkerhet. Dykning med luft innebär en kort dyktid om ca 20-30 minuter. På grund av djupet når mycket lite ljus ned till lämningen, vilket innebär att lampor behövs. Höga vågor och starka strömmar kan försvåra eller hindra dykning då vrakplatsen är mycket väderkänslig.

Hotbilder

Kunskapen om att *Annie* är välbevarad med många föremål på sina ursprungliga platser gör lämningen attraktiv för många dykare. Vrakpenetration - att simma in i stålvrak - är mycket populärt men riskabelt. Förutom risken för dykaren själv ger fensparkar och utandningsbubblor upphov till skador på lämningen. Vid sidan av plundring av föremål och penetration, är oaktsam ankring en mycket allvarlig problematik som bör beaktas. Om *Annie* inte förses med en fast boj är sannolikheten för att dykbåtar ankrar i lämningen stor.

BEDÖMNING OCH REKOMMENDATIONER

Kunskapsvärde

SMTM bedömer att läsbarheten av *Annie* är mycket hög och ger en lättförståelig bild av lämningen då den är skrovhel, väl avgränsad och till största delen ligger ovan botten. *Annies* historia och förlisning är väl dokumenterad, vilket också bidrar till förståelsen. Eftersom kännedomen om detaljerna kring förlisningen är omfattande och då fartygslämningens läge på botten och höga bevarandegrad gör den tillgänglig, lättläst och informativ har lämningen höga upplevelsevärden.

Vraket *Annie* är ett välbevarat exempel på en kulturhistorisk lämning som berättar om hur det under slutet av 1800-talet blev allt vanligare att exportera svenskt timmer för den internationella marknaden. Fartygslämningen representerar också teknikskiftet från omkring år 1850 och framåt, då ångfartyg byggda i järn och stål kom att ta över traderna från segelskeppen, när ångfartygen blev effektivare och fraktkostnaderna sjönk dramatiskt. Teknikskiftet med ångfartyg i järn under andra halvan av 1800-talet kan anses som en viktig komponent i vår förståelse för den industriella revolutionen och den stora omvandlingen av den västerländska ekonomin under 1800-talet. Handeln med timmer är en viktig del i Sveriges moderna historia och för vår förståelse av industrialiseringen och hur dagens industrialiserade samhälle i Sverige och Europa växte fram.

Kulturhistoriskt värde

SMTM bedömer att fartygslämningen *Annie* har ett högt kulturhistoriskt värde. Det beror främst på att det är en mycket välbevarad lämning med bra läsbarhet. Vrakplatsens upplevelsevärde är stort, då det ligger på ett för många dykare tillgängligt dykdjup. Fartygslämningen har stor potential att på ett pedagogiskt sätt lyfta fram Östersjöns unika kulturarv, ångfartygs samt sågverksepoken och Sveriges industrialisering för en bredare publik.

Bevarandeåtgärder

Vård- och skyddsplanen är i sig ett viktigt verktyg i bevarandearbetet, då den möjliggör för dykande myndigheter, som Sjöpolisen och Kustbevakningen, att upptäcka eventuella förändringar på platsen. Vård- och skyddsplanen är tänkt som ett levande dokument som uppdateras med iakttagna förändringar. Därigenom kan lämningens status och förändring även följas över tid.

För att bevara och skydda fornlämningen *Annie* föreslår SMTM följande:

- En förtöjningsboj förankrad i en bojsten placeras i närheten av vraket med en insimningslina till detta. Detta tillgängliggör vraket och gör att oaktsamma ankringar i detsamma förhindras.
- En helt okontrollerad och oreglerad dykning på *Annie* är olämplig. Sannolikt kommer då föremål att försvinna, förstöras eller flyttas. En kontrollerad och med guidning reglerad dykning på platsen, så som dykningar bedrivs på skyddade vrak inom den så kallade Dalarö dykpark, skulle kunna vara ett alternativ till ett totalt dykförbud (se Flyg 2019; Dalarö dykpark; Vrak-Museum of Wrecks: om dykpark). På detta sätt görs lämningen tillgänglig och de auktoriserade guiderna fungerar övervakande för vrakplatsen och kan inrapportera eventuella förändringar som sker på platsen.

Forskningsbehov

Skeppstypen, en welldäckad ångare, var vanligt förekommande och *Annie* byggdes också i en tid varifrån skeppssritningar är tillgängliga. Det arkeologiska forskningsbehovet avseende själva fartygets ursprungliga konstruktion är därmed begränsat, med undantag för sådant som utsmyckning och ornamentik, som inte alltid är redovisat i ritningsmaterial. Av stort intresse är de förändringar som skett under åren *Annie* varit i tjänst; vilka ändringar har gjorts avseende till exempel besättningens utrymmen ombord? En stor forskningspotential har också den personliga utrustning som kan finnas kvar i fartyget.

Av intresse är även att studera fartygslämningens naturliga nedbrytning i undervattensmiljön. Kunskapen om varför vissa fartygslämningar i järn och stål bevaras bättre än andra beroende på vilken miljö de ligger i är fortfarande bristfällig.

REFERENSER

Otryckta källor

Västerbottens industrihistoriska arv. Inventering av industrimiljöer i Västerbottens län 2000-2003. Slutrapport 2003. Skellefteå museum.

Tryckta källor

Dagens Nyheter 2021-10-16.

Flyg, Pernilla (red.) 2019. Skapa en dykpark: från idé till verklighet. Stockholm: Statens maritima och transporthistoriska museer.

Fredholm, Mikael (2019). Castlewood: fältbesiktning och kulturhistorisk värdering: L1975:6503/RAÄ 73:013, Gotlands kommun, Gotlands län. Stockholm: Vrak - Museum of Wrecks.

Hansson, Jim (2017). Baltic: arkeologisk besiktning, RAÄ-nr Hasslö 5, Fastigheten, Karlskrona kommun, Blekinge län. Stockholm: Sjöhistoriska Museet.

Harley, K (1988). Ocean Freight Rates and Productivity, 1740-1913: The Primacy of Mechanical Invention Reaffirmed. The Journal of Economic History, Vol. 48, No. 4 (Dec., 1988), pp. 851-876.

Historic England (2012). Ships and Boats: 1840-1950. Introductions to Heritage Assets. English Heritage.

Lloyds Register of British And Foreign Shipping. Universal Register. From the 1st of APRIL, 1889, to the 31st of MARCH, 1890. London.

Lloyds Register of British And Foreign Shipping. Returns of Vessels Totally Lost, Condemned, & c. 1st July to 30th September, 1891.

Olsson, Carl-Gunnar (1996). *Svensk kustsjöfart 1840-1940: passagerar- och lastångfartyg i annonserad linjefart under 100 år: fartyg, rederier och linjer*. Fören. Sveriges sjöfartsmuseum, Stockholm.

Persson, E. John (1984). *Stimbåt - om kolfyrade lastångare*. Stockholm: Liber förlag.

Skelleftebygden. Tidning för lokalhistoria 2/2014. SKEFO, Skelleftebygdens lokalhistoriska förening. Skellefteå.

Internetkällor

Dalarö dykpark: Dalarö Dykpark (dalarodykpark.com).

Vrak - Museum of Wrecks: om dykpark: Vrak - Dykparken.

<https://wrecksite.eu>

Kartor

Lantmäteriet, GSD Terrängkartan, OpenStreetMap Esri.

TEKNISKA OCH ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Statens maritima och transporthistoriska museers (SMTM) diarienummer: 5.3.2-2022-1038
Länsstyrelsens diarienummer, beslutsdatum: 436-5797-2022, 2022-09-06 & 436-3399-2023, 2023-04-04
Landskap: Västerbotten
Län: Västerbotten
Kommun: Umeå
Lagskydd: Kommer att fornlämningsförklaras under 2024/2025
Vattendjup: 27-35 meter
Uppstick över sjöbotten: 3-8 meter
Position SWEREF 99 TM: N 706 38 39, E 774 436
Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) är en myndighet som består av Vrak - Museum of Wrecks, Sjöhistoriska museet, Vasamuseet, Marinmuseum i Karlskrona och Järnvägsmuseet i Gävle.

Dokumentationshandlingar:

Digitalt dokumentationsmaterial: Video, stillbildsfotografier och digitala ritningar förvaras digitalt på Statens maritima och transporthistoriska museers servrar.
Vid den digitala hanteringen av dokumentationsmaterialet och rapportframställningen har följande programvaror använts: Esri ArcMap, Esri ArcGIS pro, Microsoft Word, PhotoShop, Sonarwiz 7, Deep View 5 m.fl.
Fotografier: 25 st fotografier arkiveras i databasen PRIMUS på Statens maritima och transporthistoriska museer. Fotonr: VK V 0161-VK V 0186.
GIS/mätdata: arkiveras på Statens maritima och transporthistoriska museers servrar.
SMTM:s 3D-modeller laddas upp på: <https://sketchfab.com/maritima>.

Deltagarförteckning SMTM

Patrik Höglund
Marco Alí
Mikael Fredholm
Jim Hansson
Håkan Altrock

BILAGA 1. 3D-MODELL

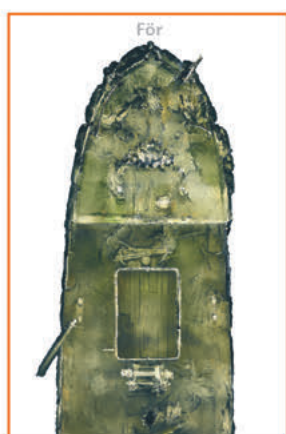


FIGUR 10. Annie i plan, aktern nedåt. Modellen sammanställdes i samband med undersökningarna 2022–2023. Observera att modellen till viss del är ofullständig, särskilt på babordssidan i akterpartiet. 3D-modell: SMTM.

BILAGA 2. FOTOSTATIONER

3D-MODELL/PLANSKISS MED FOTOSTATIONER, FÖR

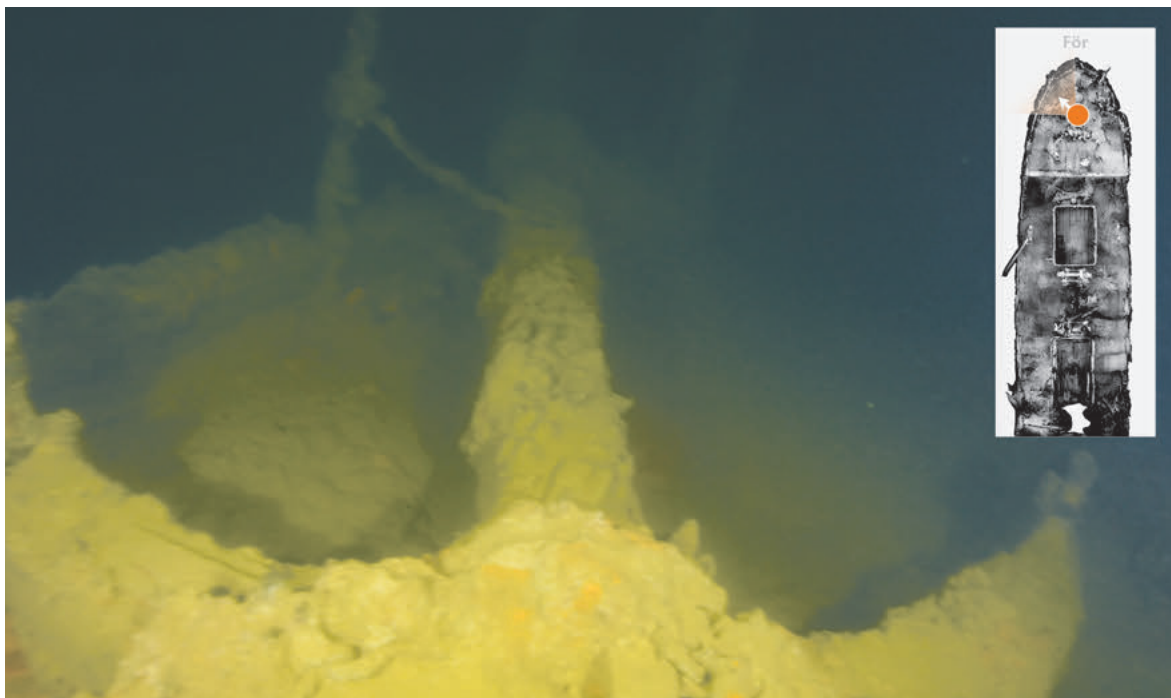
- | | | |
|-----------------|------------------------------|-----------------------|
| 1. Ankare BB | 4. Skeppsklocka "Annie 1877" | 7. Interiör utrymme 2 |
| 2. Ankare SB | 5. Lejdare | 8. Interiör utrymme 3 |
| 3. Reservankare | 6. Interiör utrymme 1 | 9. Interiör utrymme 4 |



Akter



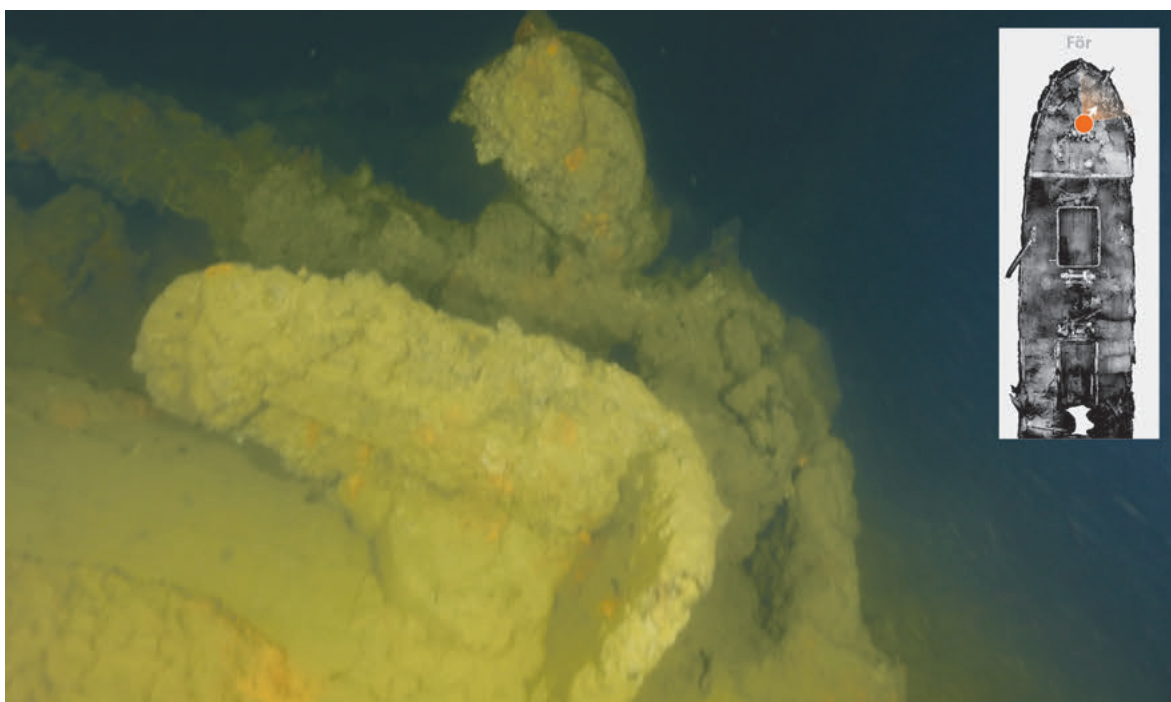
Fotostation 1



FIGUR 11. Ankare på babordssidan.

Foto: Mikael Fredholm, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0161). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

Fotostation 2



FIGUR 12. Ankare på styrbordssidan.

Foto: Mikael Fredholm, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0162). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

Fotostation 3



FIGUR 13. Reservankare staplade på varandra.

Foto: Mikael Fredholm, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0163). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

Fotostation 4



FIGUR 14. Skeppsklocka med inskription "Annie 1877, London", som står längst akterut på backdäcket.

Foto: Mikael Fredholm, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0164). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

Fotostation 5



FIGUR 15. Liggande lejdare på babordssidan.

Foto: Mikael Fredholm, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0165). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

Fotostation 6



FIGUR 16. Interiör utrymme 1 med en möjlig toalett.

Foto: Mikael Fredholm, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0166). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

Fotostation 7



FIGUR 17. Interiör utrymme 2 med en fotogenlampa.

Foto: Mikael Fredholm, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0167). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

Fotostation 8



FIGUR 18. Interiör utrymme 3 med en möjlig fotogenlampa.

Foto: Mikael Fredholm, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0168). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

Fotostation 9

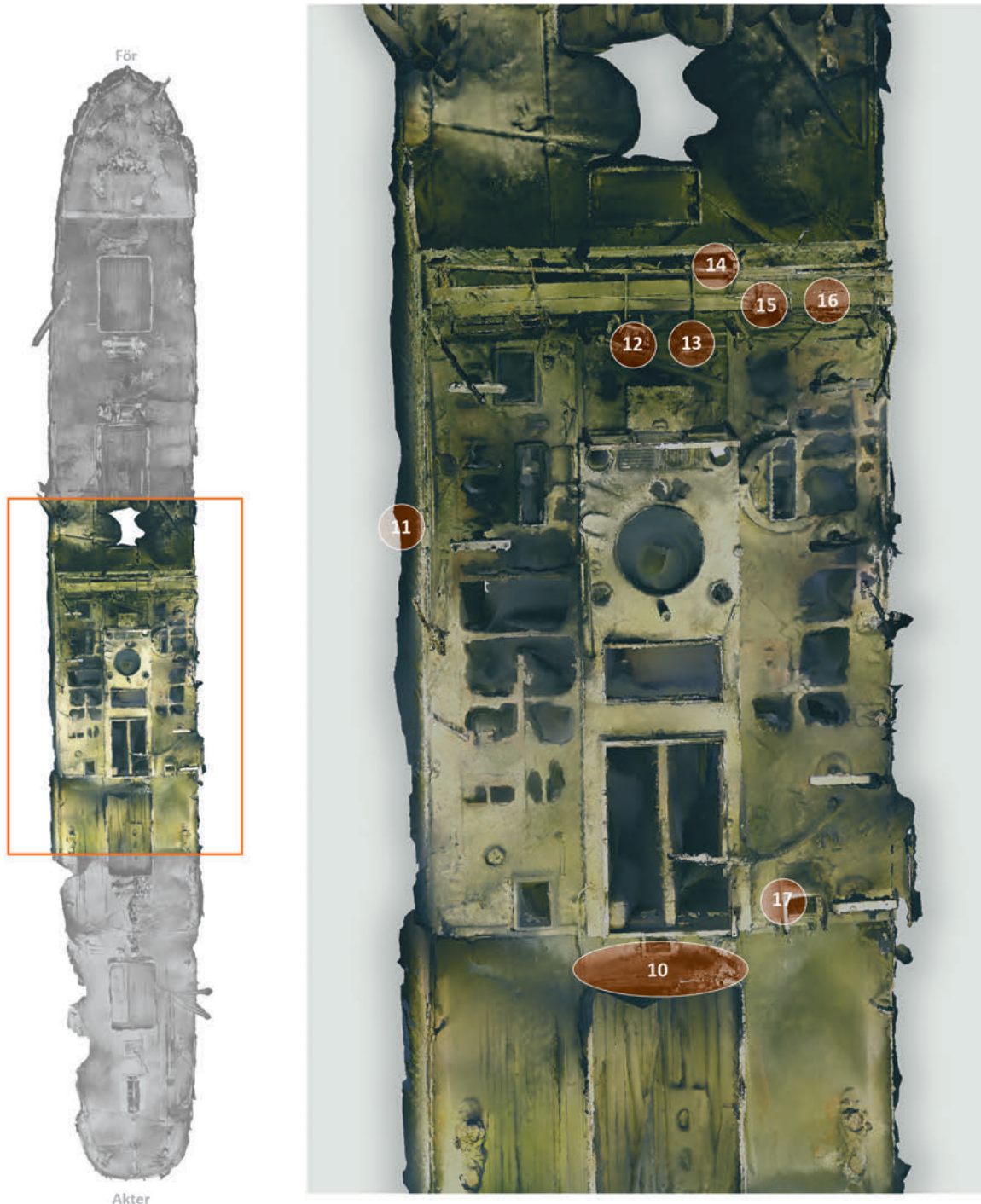


FIGUR 19. Interiör utrymme 4 med ett möjligt tvättställ.

Foto: Mikael Fredholm, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0169). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

3D-MODELL/PLANSKISS MED FOTOSTATIONER, MIDSKEPPS

- 10. Område med bokstäver och en liten kran
- 11. Skeppsklocka, liten
- 12. Telemotorstyrning (inkl. ratt)
- 13. Kompassstativ utan kompass. Ett flertal föremål.
- 14. Djuplod/räkneverk till djuplod
- 15. Maskintelegraf
- 16. Handtag till maskintelegraf
- 17. Nedgångskapp



Fotostation 10



FIGUR 20. Bokstäverna "N" och "E" i fartygets namn.

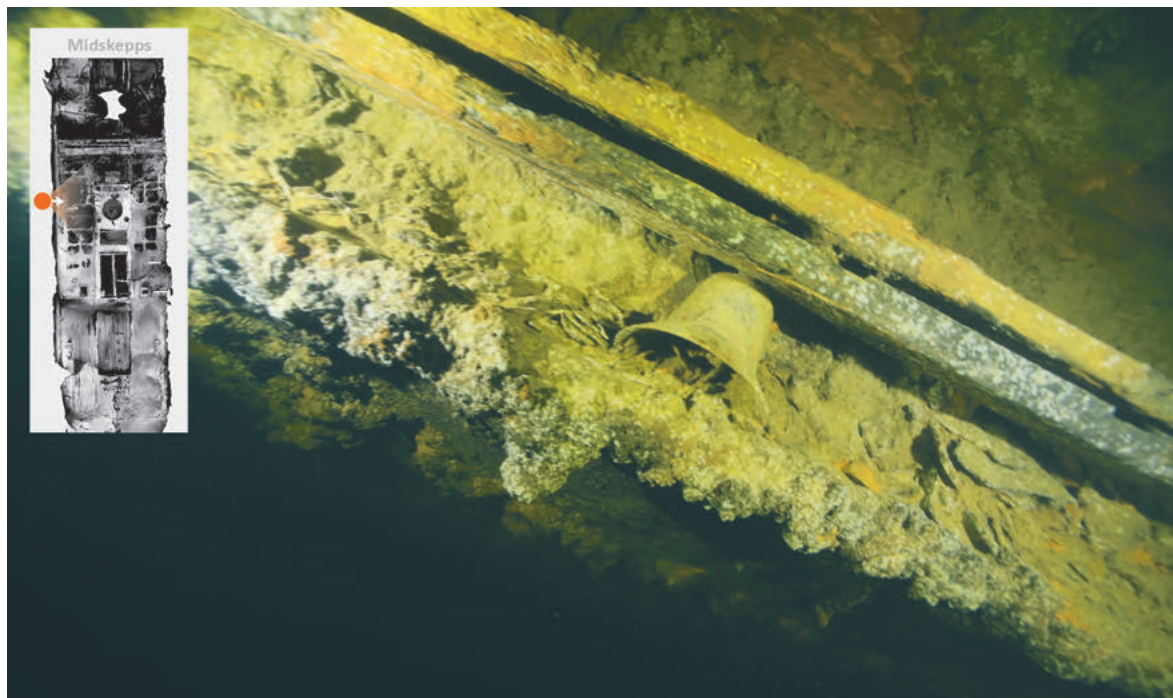
Foto: Jim Hansson, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0170). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).



FIGUR 21. Däcket nedanför ovan bild. Från vänster en liten kran, bokstaven A och till höger bokstaven N.

Foto: Jim Hansson, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0171).

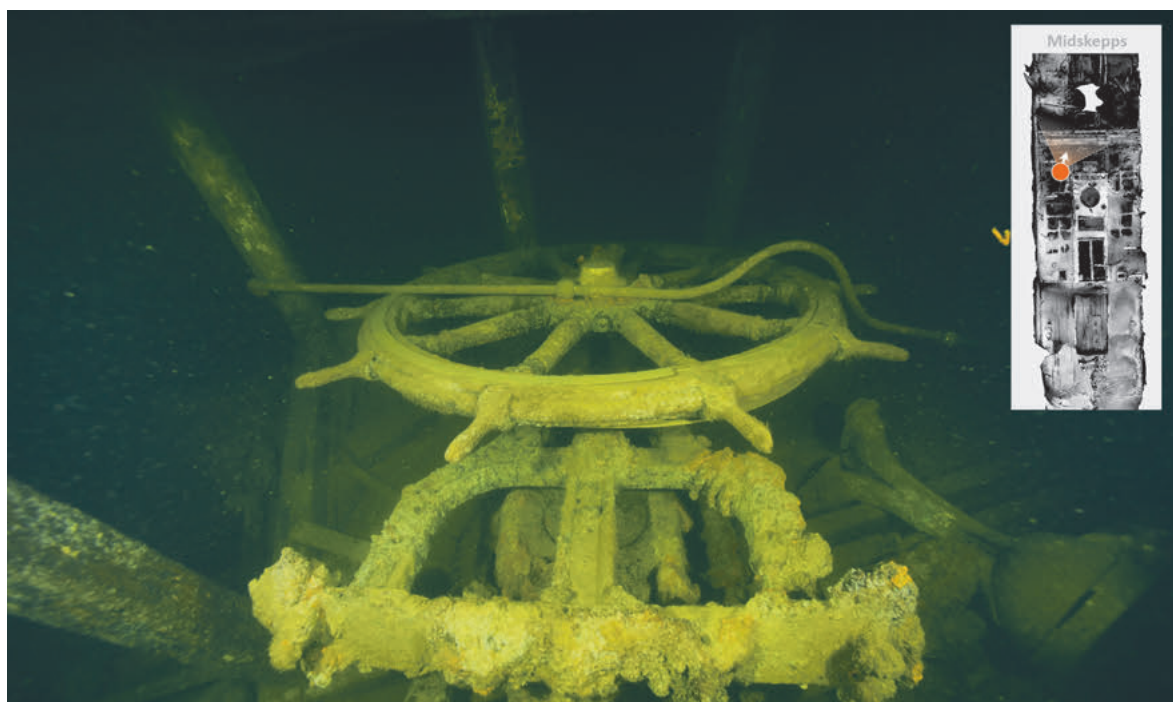
Fotostation 11



FIGUR 22. Mindre skeppsklocka vid relingen.

Foto: Mikael Fredholm, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0172). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

Fotostation 12



FIGUR 23. Liggande telemotorstyrning inklusive ratt.

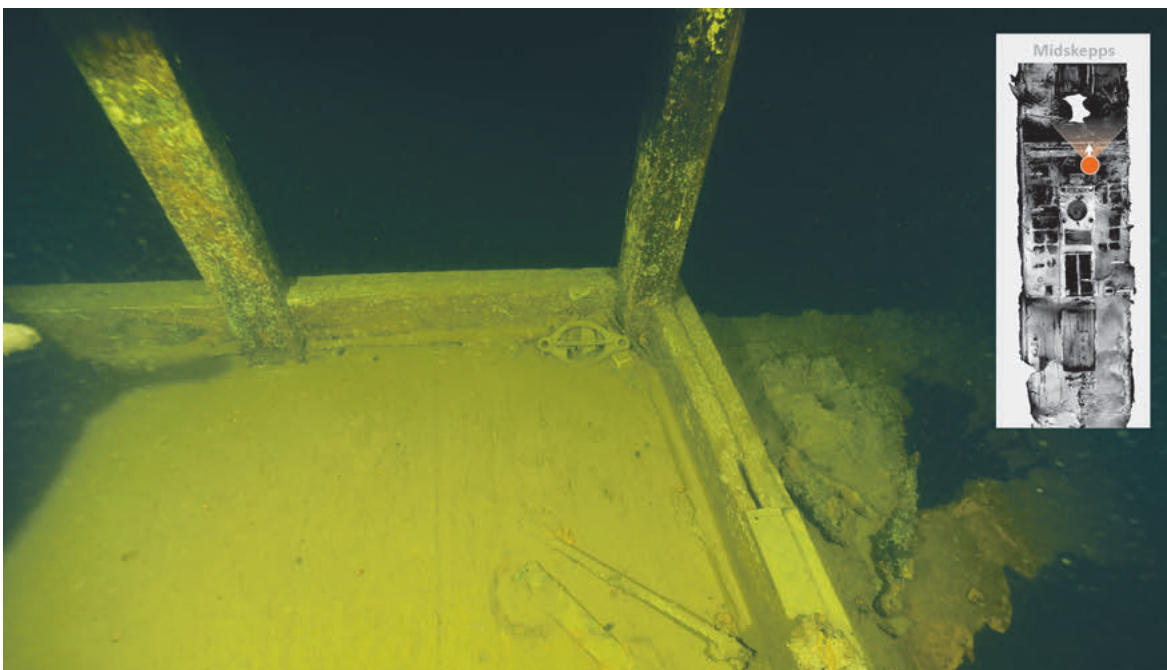
Foto: Mikael Fredholm, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0173). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

Fotostation 13



FIGUR 24. Liggande kompassstativ utan kompass. Fötterna på kompassstativet är utformade som fiskar. Till höger om kompassstativet en glasflaska och några mindre föremål. Foto: Mikael Fredholm, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0174). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

Fotostation 14



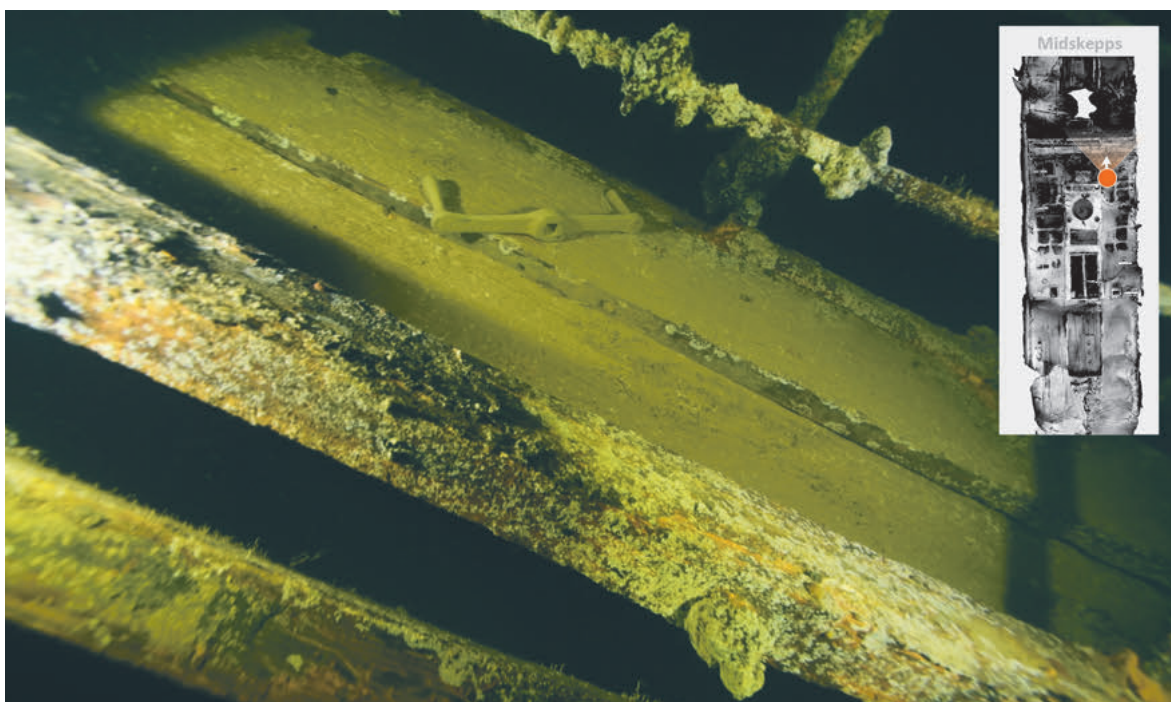
FIGUR 25. Räkneverk till djuplod m.m. ligger i den högra kanten av styrhytten. Foto: Mikael Fredholm, SMTM (Digitalt museum: VK.V 075). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

Fotostation 15



FIGUR 26. Maskintelegraf som ligger ned på bryggan över styrhytten. Notera texten och pilen som står på "Easy".
Foto: Mikael Fredholm, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0176). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

Fotostation 16



FIGUR 27. Handtaget till maskintelegraf ligger strax till höger om telegraf.
Foto: Mikael Fredholm, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0177). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

Fotostation 17



FIGUR 28. Nedgångskapp. Båda sidorna är intakta.

Foto: Jim Hansson, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0178). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

3D-MODELL/PLANSKISS MED FOTOSTATIONER, AKTER

18. Reservrätt
19. Kompassstativ med kompass.
Däckshus i bakgrunden.

20. Ornamentik på akterspegeln
21. Lejdare
22. Block, 2 st

23. Block, 2 st
24. Däckshus



Fotostation 18



FIGUR 29. Reservratt. Endast rattstativet och rattnavet är kvar.

Foto: Jim Hansson, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0179). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

Fotostation 19



FIGUR 30. Kompassstativ med fiskfötter. Kompassen intakt inkl. glaset. I bakgrunden syns däckshuset.

Foto: Jim Hansson, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0180). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

Fotostation 20



FIGUR 31. Ornamentik på akterspegeln, sedd något från babordssidan.

Foto: Jim Hansson, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0181). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).



FIGUR 32. Centrala delen av akterspegeln med ett kvinnoansikte (Annie?) i profil.

Foto: Patrik Höglund, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0186). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

Fotostation 21



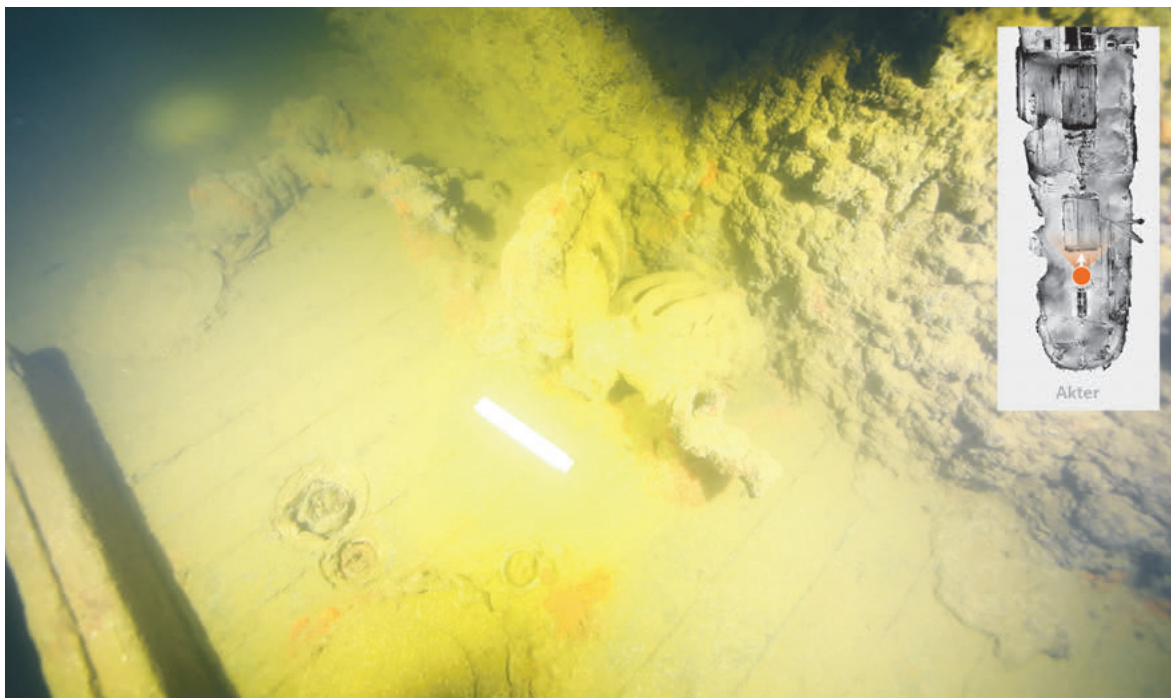
FIGUR 33. Lejdare. Trappstegen har ornerade beslag.
Foto: Jim Hansson, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0182). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

Fotostation 22



FIGUR 34. Två block på däcket. Ett enkelblock och ett dubbelblock.
Foto: Jim Hansson, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0183). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

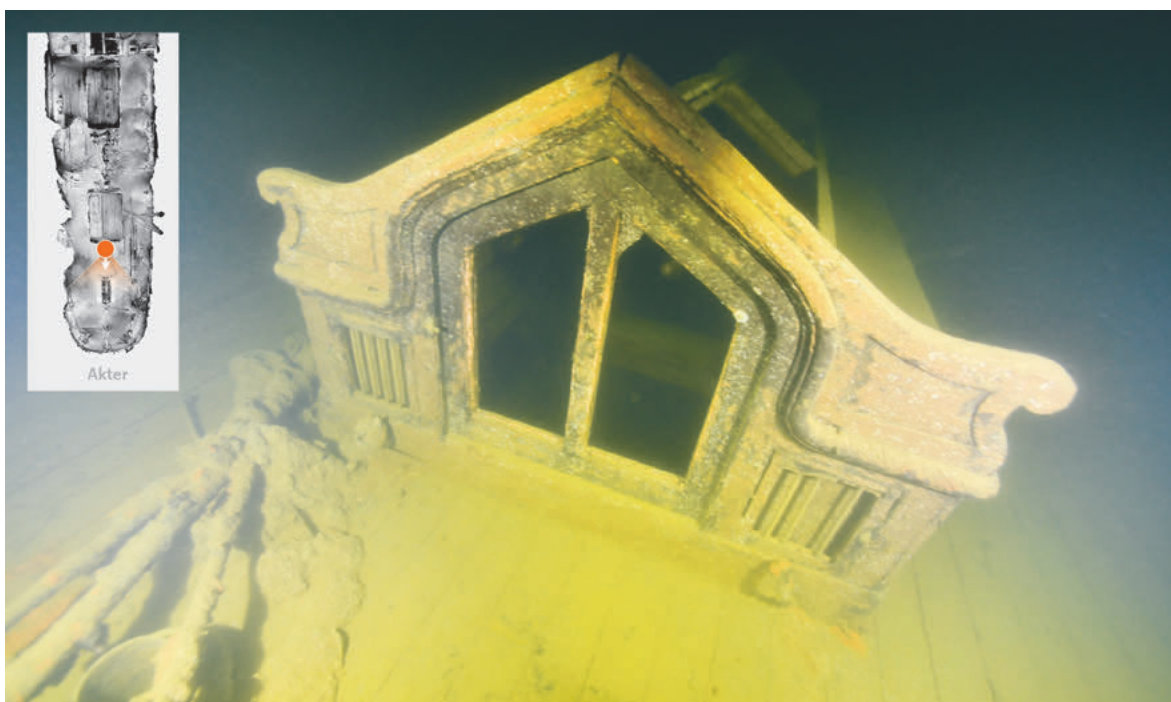
Fotostation 23



FIGUR 35. Två dubbelblock ligger för om lejdaren.

Foto: Jim Hansson, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0184). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

Fotostation 24



FIGUR 36. Däckshuset sett förifrån.

Foto: Jim Hansson, SMTM (Digitalt museum: VK.V 0185). Infälld bild: Alexander Rauscher (layout).

ANNIE

Denna rapport syftar till att beskriva och förklara fartyglämningen Annie, förlist 1891 utanför Umeå. Annie var ett ångfartyg som hade lastat virke vid Skellefteå, men grundstötte och sjönk på hemfärden till England.

Rapporten är ett dokument som kan revideras i framtiden, dels om nya undersökningar genomförs och nya kunskaper framkommer, dels om förändringar som skadat och därigenom påverkar statusen för fartyglämningen observeras och rapporteras. Rapporten skall även kunna ligga till grund för framtida forskning samt vara ett myndighetsstöd och ett verktyg för bevarande och brukande.



VRAK
MUSEUM OF
WRECKS

BOX 27131
102 52 STOCKHOLM

WWW.VRAKMUSEUM.SE
WWW.SMTM.SE