

Erik Nordevall, Vadstena

ID: 6864 · Bekræftet position

www.vragguiden.dk/vrag/6864



Position & Dybde

Kort ikke tilgængeligt

WGS84

58:29,124N 14:43,425E

ED50

58:29,152N 14:43,500E

Dybde (top)

Ukendt

Dybde (bund)

45 m

Stævnretning

Ukendt

Afstand til kyst

85,8 km

Beskrivelse

Svenske kildeoplysninger fra Fornsök **Registrering:** RAÄ L2008:315 **Kilde:** Riksantikvarieämbetet, Fornsök (CC0 1.0) **Dato:** 13-09-2026 **Kildens position (WGS84):** 58:29,124N 14:43,425E **Område:** Vadstena, Östergötland [Åbn den originale registrering i Fornsök](https://app.raa.se/open/fornsok/lamning/cad23a8b-91cb-469e-9451-f2eae12a71a) ### Dansk sammendrag Hjuldamperen Erik Nordevall blev bygget som det andet af fem søsterskibe og opkaldt efter bjergmekanikeren og kanalbyggeren Erik Nordevall (1753-1835). Træskroget blev bygget i Norrköping, mens de to dampmaskiner på hver 17 hestekræfter, dampkedlen og skovlhjulene blev fremstillet og monteret ved Motala mekaniska verkstad. Skibet sejlede mellem Stockholm og Göteborg og brugte omkring 20 favne brænde på en tur. I 1837 var det udlejet til postvæsenet på ruten Ystad-Stralsund, hvorefter det gjorde tjeneste på Göta kanal i næsten 20 år. I sit sidste år blev det overtaget af et partrederi i Vadstena. Den 4. juni 1856 forlod Erik Nordevall Vadstena med kurs ud i Vättern. Kaptajn Bergström overlod roret til rorgænger Eriksson, som senere gav det videre til besætningsmanden Eliasson med besked om, at han kunne gå så tæt på øen Jungfrun som ønsket. Eliasson holdt imidlertid for langt ude og sejlede med syv knob skibet hårdt på et grund. Forsøg på at komme flot ved egen kraft mislykkedes, og signalkanonerne blev affyret for at tilkalde hjælp fra Motala. Dampskonnerten Motala Ström overtog lasten, men kunne heller ikke trække skibet fri. Den 6. juni ankom dampkorvetterne Föreningen og Santesson, og med deres trækraft, skibets egne maskiner og den reducerede vægt lykkedes det at komme af grunden. Under bugseringen mod nærmeste havn begyndte skroget imidlertid at løfte sig, mens stævnen gik ned. Slæbetrosserne måtte hurtigt kappes, hvorefter Erik Nordevall sank på 45 meters dybde. Vraget er usædvanligt velbevaret med intakt dæk, skorsten, støbte skovlhjul og store dele af indretningen. Galionsudsmykningen har endnu spor af forgyldning, bemaling er bevaret flere steder, og enkelte kahytvinduer har stadig glas. Skibets ene mast stod endnu, da vraget blev fundet, men er siden forsvundet. Vraget blev lokaliseret af sportsdykkere efter tre dages søgning med en 300 meter lang stålvaier slæbt over havbunden og blev derefter bekræftet ved dykning. --- ### Svensk originaltekst fra Fornsök **Beskrivelse:** Historik: Erik Nordevall byggdes som nummer två i en serie av fem fartyg. Det första var Amiral von Platen som byggdes 1835, följt av Erik Nordevall, Kommendörkapten, Tomas Telford och Daniel Tunberger. Erik Nordevall uppkallades efter bergsmekanikern och kanalbyggaren 1753-1835. Precis som sina systerfartyg byggdes Erik Nordevalls skrov i Norrköping. De två ångmaskinerna, ångpannan och skovelhjulen hade tillverkats vid Motala mekaniska verkstad, där de också monterades efter att skrovet bogserats dit. De två maskinerna var av "sjutton hästars kraft" vardera och varvtalet låg på 20-30 slag i minuten. Erik Nordevall gick mellan Stockholm och Göteborg. På en sådan tur slukade ångpannan omkring 20 famnar ved. Under ett av fartygets första år, 1837, var hon uthyrd till postverket för att gå i postfart mellan Ystad och Stralsund. Därefter gjorde fartyget sin långa tjänst på Göta kanal under nära 20 år. Det ägdes nästan hela tiden av beställaren, ångfraktbolaget Stockholm - Göteborg. Under sitt sista flytande år hade fartyget tagits över av ett partrederi baserat i Vadstena. När fartyget sjönk var det, om inte förbrukat så ändå åldrat och väl utnyttjat. De propellerförsedda ångarna gjorde de som var försedda med skovelhjul omoderna över en natt.

Status: Vraket är mycket välbevarat. Galjonen är bevarad intakt, på ursprunglig plats och uppvisar fortfarande spår av förgyllning. Den enda masten stod fortfarande kvar när vraket påträffades men är numera borta. Däcket är helt bevarat och i fören finns en vinsch på ursprunglig plats. Löst på däck ligger, förutom bräder från de nedrasade däckshusen, även åtminstone tre löst liggande block, samt gaffeln till seglet. Brädgången är bevarad längs hela relingen, sånär som att luckorna i densamma fallit av. På dess insida är t o m bemålningen kvar. På relingen sitter ett par signalkanoner, ett skruvstycke, samt ett par pållare, på vilka bogsertrossarna fortfarande finns fastgjorda. Huvarna över skovelhjulen har fallit samman, precis som större delen av de däckshus som varit belägna ovanför. På babords sida har dessa huserat hemlighusen, vars sitsar dock är bevarade i ursprungligt läge. Det öppna området på däck, mellan skovelhjulshusen och de däckshus som var placerade ovanpå dessa, är täckt av rester från överbyggnaderna. De gjutna skovelhjulen står kvar på ursprunglig plats även om själva bladen, vilka är tillverkade i trä, på flera håll är rubbade från sina ursprungliga lägen och har i vissa fall även fallit av. Skorstenen står kvar i sin fulla längd. Akter om denna är däckets upphöjt för att under detta husera hytter. På akterdäcket, som är helt intakt, ligger tre ankare samt ett ventilgaller, i övrigt är det tämligen rent på lösliggande föremål. I akterdäckets förkant står kappen, d v s ett litet däckshus för nedgång till hytterna, helt intakt. Hyttfönsterna på sidorna av skrovet har, på flera ställen, helt bevarade fönsterglas. Interiörerna är fortfarande i mycket gott skick med fortfarande kvarsittande bemålning (status 1993). Händelseförlopp: Man hade lämnat Vadstena den 4:e juni och satte kursen ut i Vättern. Kapten Bergström stod vid rodret i någon timme innan han lämnade över till rorgångaren Eriksson och gick ner under däck. Detsamma gjorde Eriksson, som lämnade över rodret till besättningskarlen Eliasson med orden "du kan gå hur nära ön Jungfrun som helst". Sedan gick även Eriksson ner under däck för att sova. Eliasson kunde gått hur nära ön Jungfrun som helst, eftersom det direkt utanför blir djupt. Nu höll han dock för långt ut och plöjde med sju knops fart upp på ett grund. Fartyget ställde sig ordentligt fast på grundet och kapten Bergström försökte få Nordevall flott för egen maskin. När detta visade sig lönlöst påkallade man i stället uppmärksamhet från Motala med signalkanonerna. Från Motala anlände anlände ångskonerten Motala Ström, till vilken lasten togs över, men varken detta fartygs maskiner eller haveristens egna lyckades få fartyget av grundet. Den 6:e juni anlände ångkorvetterna Föreningen och Santesson. I och med att lasten tagits över till Motala Ström var haveristen betydligt lättare och med de nyanlända fartygens kraft samt de egna maskinerna kom Erik Nordevall loss. Nu påbörjades en bogsering till närmaste hamn för reparation. Från ångkorvetterna kunde man se hur Nordevalls skrov reste sig och hur det började gå ner med fören. Det enda man kunde göra var att snabbt kapa bogsertrossarna, varpå fartyget sjönk på 45 meters djup. I sjöförklaringen nästa dag sade man att hon i o m det stora djupet var omöjlig att bärga. Övrigt: En kopia av "Erik Nordevall", byggs just nu (2003) vid Forsviks industriminnen. Bärgning: Vraket lokaliserades av några sportdykare genom cirkelsökning från båt med hjälp av "Steel wire sonar"; en 300 m lång stålvaier som släpades på botten. Efter att ha sökt efter vraket i tre dagar fastnade vajern på en plats där en fiskare sade sig ha fått upp relingsliknande metalldelar från vad han trodde var Erik Nordevall. Ekolodet gav utslag och nästa dag kunde sportdykarna gå ned och bekräfta fyndet. 1983 kom en större undersökning för dokumentation av vraket i gång, ledd av SSHM i samarbete med Riksantikvarieämbetet, Kanalmuseet i Motala, Göta Kanalbolaget och Chalmers tekniska högskola. Man började diskutera en bärgning tillsammans med Röda Bolaget. 1991 sände länsstyrelsen i Östergötlands län en utredning om Erik Nordevall på remiss till en mängd myndigheter, institutioner och föreningar, som alla var positiva till en bärgning. Tillräckliga ekonomiska medel har emellertid inte kunnat erbjudas. 2002 genomförde SSHM ett dyk på vraket som uppföljning av dokumentationsprojektet och för att kunna revidera kostnadsberäkningarna för de arkeologiska momenten före, under och efter en eventuell bärgning. En kopia av "Erik Nordevall" har byggts vid Forsviks industriminnen. Nordevalls gaffel återfanns, 1996, ett gott stycke SV om Eric Nordevalls vrakplats vid fiske med lodutter av Stig Davidsson. Gaffeln var hopbunden eller hoptrasslad med de buktande profilister vilka ligger tillsammans med gaffeln i konserveringsbad. Efter misslyckat försök att sänka "paketet" vid vrakbojen fördes det iland vid "Järnevid". Förvarades dock under vatten. Sedermera togs vrakdelarna till Motala och hängdes under vatten i kanalen i avvaktan på konservering. Generellt dyk- och ankringsförbud gäller vid vrakplatsen från september 1999. Förbudet gäller inom en cirkel med centrum på position 58°28,913/14°44,106 med radien en 1/2 sjömil. Alternativ position för lämningen är Sweref 99 TM 6483011/484207. I samband med att den nya Kulturmiljölagen, som trädde i kraft 2014-01-01, tappade Erik Nordevall sitt fornlämningskydd. Den nya lagen anger att ett fartyg skall ha förlist innan 1850 för att ha statusen fornlämning. Då Erik Nordevall förliste 1856 innebar det att hon tappade sitt skydd 1 januari 2014. Lagen ger dock länsstyrelerna

möjligheten att fornlämningsförklara fartyg som förlist efter 1850 om särskilda skäl föreligger. Östergötlands länsstyrelse har 2014-01-02 beslutat att ge Erik Nordevall fornlämningsstatus med hänvisning till lämningens höga kulturhistoriska värde. ****Alternative navne:**** - ERICK NORDWALL - ERIK NORDEVALL ****Orientering:**** Vättern, O fyren Jungfrun ****Placering:**** Under vand ****Terræn:**** Lera ****Antikvarisk vurdering:**** Fornlämning ****Begrundelse:**** Den antikvariska bedömningen är migrerad från äldre databas. Motivering av den antikvariska bedömningen kan eventuellt finnas under antikvarisk kommentar. ****Anbefalet vurdering:**** Övrig kulturhistorisk lämning ****Aktualitet:**** Fundet er bekræftet ved en fysisk undersøgelse ****Undersøgelsesstatus:**** Delundersøkt ****Skadestatus:**** Ikke registreret som beskadiget ****Egenskaber:**** - Byggnadsteknik: Kravell - Framdrivning: Maskin - Material: Trä ****Skriftlige kilder:**** - Cedelund, C O. 1989. Rapport över den marinarkeologiska undersökningen av hjulångaren E. Nordevall 1985-1988. Statens sjöhistoriska museum. RAÄ dnr 321-2110-2007. - Arkivhandlingar: Svenskt marinarkeologiskt arkiv (SMA) - Litteraturhänvisning: Claes-Göran Wetterholm "Vrak i svenska vatten". - DYK S 8/9 1999 - Extern identitet: Ansvarig organisation: Statens maritima museer, Externt register: SjöMIS, Extern identitet: 121:001 ****Registreringsaktivitet:**** Migrering 2018-08-27 ****Feltdato:**** 01-01-1985 ****Publiceret:**** 27-08-2018 ****Senest ændret:**** 27-08-2018 ****Registreringsgrundlag:**** Sjøkort ****Målemetode:**** Manuell inprickning ****Positionsfejlmargin:**** 10 m ****Indlæsningsusikkerhed:**** 100 m

Sidst rettet af: twm

Dato: 13-09-2026