

KRING DEN MARITIMA KULTURMINNESVÅRDENS FRAMTID

Titeln lovar lite mer än vad den håller, eftersom jag främst kommer att behandla marinarkeologins framtid. Jag har nämligen blivit ombedd att här redogöra för hur vi kan tänka oss att arbeta i framtiden. Samtidigt antyder titeln att jag vill poängtera vikten av att man ser till hela det maritima sammanhanget. Jag återkommer härtill.

Men för att kunna tala kring framtiden måste jag mycket kortfattat redogöra för bakgrunden -speciellt som flertalet här närvarande inte är helt medvetna om hur vi arbetar idag och hur vi nått dit.

Vi har vår fornminneslag från 1942, reviderad 1976. Till denna kom 1967 paragraferna om skeppsvrak och föremål, som hör samman med dem. Benämningen skeppsvrak- det bör nämnas- innefattar alla slags farkoster, stora som små, d v s även stockbåtar, likaså farkoster av alla nationaliteter. Även vrakfynd i fast mark omfattas av bestämmelserna. Att det dessutom finns fler typer av marinarkeologiska fornlämnningar som skyddas av fornminneslagen vet ni förmodligen- t ex gamla hamnanläggningar av olika slag med anläggnings- och kulturlagerrester, försvarsverk i form av spärrar och pålverk, boplatslämnningar samt lösfynd av alla de slag. Alla dessa är också skyddade enligt fornminneslagens paragrafer.

1976 decentraliserades beslutanderätten enligt fornminneslagen beträffande flertalet paragrafer. Kvar på Riksantikvarieämbetet ligger bl a bestämmanderätten när det gäller skeppsvrak och föremål som hör samman med dem, d v s §§ 9 a-b. Enligt regeringens proposition i samband med decentraliseringen framhölls att ärenden av denna typ tillhörde en ny och avgränsad kategori. Först sedan erfarenhet vunnits såväl beträffande ärendehandläggning som metoder och tekniker skulle även denna del av fornminneslagen decentraliseras.

Det har nu gått 5 år sedan detta uttalande gjordes och ämbetet har beslutat se över nuläget och under 1982 söka komma med ett förslag om hur man skall kunna bygga upp marinarkeologiska resurser ute i landet inför en kommande decentralisering av beslutanderätten.

Tilläggas bör i detta sammanhang att även fornminneslagen är under omarbete och kanske om några år kan vi ha en reviderad sådan, där skeppsvrak- en skulle kunna komma att ingå under § 2 i stället för som nu i fristående paragrafer. Därmed är i så fall decentraliseringen genomförd och "vrakärendena" får då samma handläggningsrutiner som övriga fornlämningsärenden ute på länsstyrelserna.

En av förutsättningarna för en decentralisering är, som nämnts, att tillräcklig erfarenhet vunnits i handläggningen av dessa ärenden, att rutiner metoder och tekniker utarbetats samt att kunskaper och resurser finns ute i landet för att verkställa besluten och utföra arbetena.

I korthet är vi idag organiserade på följande sätt:

Raä är beslutande myndighet i ärenden enligt § 9a-b. Statens sjöhistoriska museum är ämbetets remiss- och expertinstans vid handläggningen av dessa ärenden, tillika med resp. lands- och länsantikvarie. Landsantikvarierna, Statens sjöhistoriska museum i Stockholm, Sjöfartsmuseet i Göteborg, Marinmuseum i Karlskrona, Malmö sjöfartsmuseum och kustbevakningen fungerar som raä:s ombud i marinarkeologiska ärenden. Vi har alltså avtal med de här institutionerna om samarbete.

Innan jag går vidare vill jag ha sagt att visst är systemet ibland lite tungrott och kanske blir ärenden som berör både land och vatten en aning svåröverskådliga. För helhetens skull vinner säkerligen alla parter på att behandlingen av ett ärende ligger på ett ställe. Man kan då göra en mera enhetlig och samlad bedömning.

Jag skall också nämna, att raä under de senaste fyra budgetåren handlagt mellan 33 och 37 marinarkeologiska ärenden per år. Häri ingår även ärenden som berör andra marinarkeologiska lämningar, således inte bara skeppsvrak. Och det är väl självklart att stora kustlän som Bohuslän, Malmöhus län och Stockholms län leder med antal ärenden följda av Kalmar län och Gotland. Och innan jag går över till hur man kan tänka sig att arbeta i en framtid vill jag bara nämna några ord om typen av ärenden vi behandlar. De marinarkeologiska ärenden som inkommer till raä idag för yttrande eller beslut utgörs av ansökningar till olika typer av undervattensexploateringar, t ex hamnutbyggnader, muddringar för farleder, marina sand- och grustäkter, tippning, nedläggning av el- eller telekablarn, bro- och tunnelbyggen, borrhining efter olja och gas, malmetning m m. Dessutom inkommer ett antal ärenden från sportdykare eller sportdykarklubbar med ansökan om tillstånd för bärgning, dokumentationer av olika slag eller rena rapporteringar. Till detta kommer några ansökningar om lite större, rent vetenskapliga undersökningar samt ett antal översiktliga remisser och utredningar.

Dessutom vill jag också vidröra ett av våra problem. Bristen på täckande inventeringar och otillräckliga kunskaper om lämningarnas omfattning och tillstånd medför ofta svårigheter för raä inför bedömningen av exploateringsärenden. Det är också något som vi kanske kan komma bättre tillrätta med när varje län får sin del att ansvara för. Men det är ju självklart att några heltäckande kunskaper om våra marinarkeologiska lämningar aldrig går att uppnå - och det är ju inte heller realistiskt eller nödvändigt att sträva efter det.

Hur vi arbetar i detalj skall jag i detta sammanhang lämna därhän och i stället tala lite kring hur vi kan gå vidare med det marinarkeologiska arbetet. En decentralisering är alltså på väg. Vad har vi för resurser att klara den? Hur kan vi fortsätta?

Vi har tänkt så här: I framtiden beslutar resp länsantikvarie i dessa ären-

den och bör i första hand kunna få råd och hjälp inom sitt eget län, även om samråd hela tiden kan ske med råä och Sjöhistoriska museet i Stockholm. När det gäller rutiner för handläggning så kommer ämbetet att utarbeta råd och anvisningar. Till rutinerna för besiktningar, inventeringar och undersökningar får Sjöhistoriska museet bidra.

Underlagsmaterial finns delvis i de vrak- och förlisningsregister som finns på Sjöhistoriska. Kopior av dessa är för redan distribuerade till länen. Men det krävs en successiv komplettering och förfining, vilket man får arbeta vidare med ute i länen. Dessutom krävs en utökad kunskap om övriga marinarknologiska lämningar.

Det här är saker som säkerligen kan lösas. Svårigheterna är större när vi kommer till resurserna för själva utförandet.

Vi har talat med flertalet av våra lands- och länsantikvarier och alla är inte helhjärtat glada över att få även denna del av kulturminnesvården på sin lott- i en del fall inte ens på handläggarscenen, där man redan nu är överbelastad och dessutom anser att man i vissa fall saknar kunskaper för bedömningen av denna typ av ärenden. Ibland krävs specialutbildad personal redan på ett tidigt stadium.

Vi har då tänkt oss att man får börja på det här sättet:

Våra ombud sjöfartsmuseerna utför idag arbetena åt oss ute i landet i den mån inte Sjöhistoriska gör det. Vi bör i första hand arbeta vidare med dessa, som redan är väl inarbetade inom sina resp. områden.

Till detta kommer nu några enstaka museer, t ex länsmuseum i Kalmar, som besitter eller håller på att bygga upp resurser, kompetens och erfarenhet på området. Varför det blivit just Kalmar vet ni säkert alla: vi har haft flera vrakärenden där och nu senast Stora Kronan.

Men det krävs ju inte bara personella resurser utan även ekonomiska. Och det är ett stort problem.

Ämbetet gick för några år sedan ut med en enkät som besvarades av våra läns- museer och vissa större kommunala museer samt sjöfartsmuseerna. Sammanställningen av svaren visar att de marinarknologiska resurserna är små. Flertalet läns- museer saknar utbildad personal, utrustning finns över huvud inte vid ett enda läns- museum. Däremot finns ett antal museer med marinarknologiskt och sjöfartskunnig personal samt i några enstaka fall viss utrustning.

En sammanställning av resurserna ger snarast en zonindelning. Man skulle helt enkelt till att börja med kunna bygga ut systemet med ombud. De befintliga sjöfartsmuseerna skulle fungera jämsides med några ytterligare "centraler."

Givetvis finns det svårigheter med ett sådant system. Vilka av de olika museerna får arbeta utanför sina kommuner och länsgränser?

Troligen får man ändå i fortsättningen hålla sig med ett antal "centraler."

Det kan ju inte vara varken realistiskt, praktiskt eller ekonomiskt försvarbart att splittra och bygga upp en så pass dyrbar verksamhet på alltför många platser.

Jag skall här nedan bara helt osorterat spalta några utgångspunkter och problemställningar som säkert kan ge anledning till fortsatt diskussion. Kompetens-, ansvars- och säkerhetsfrågor vållar problem.

Ämbetet och Sjöhistoriska museet har idag alltmer kommit att utnyttja kustbevakningens och marinens resurser i samband med marinarkelogiska arbeten. Även brandkårens röjningsdykare har anlåtats.

Dessa institutioner har i stort utfört arbetena kostnadsfritt för ämbetet. Deras dykare besitter också den dykutbildning som Sjöhistoriska efter samråd med Arbetarskyddstyrelsen idag kräver. De statliga dykarkraven är höga.

Säkerhetsföreskrifterna är också till all lycka hårda. Ansvarsfrågorna blir därmed många gånger svårhanterliga.

Det här är frågor som vi måste lösa. Vi har lyckats lösa dem i vissa fall, t ex i samband med arbetena på vraket "Ringaren" och på Stora Kronan samt i ett relativt nytt ärende, vraket efter en Hjulångare i Vättern. Vi hoppas att vi i samband med undersökningar i Foteviken i Skåne till sommaren skall få ett samarbete till stånd inte bara med danska marinarkeloger utan även med danska och svenska sportdykare.

Det är angeläget att vi skapar goda kontakter med de lokala sportdykar-klubbarna och kommer fram till ett gott samarbete. Vidare krävs ett ömsesidigt utbyte av erfarenheter med dem så att de som så önskar får möjlighet att utföra meningsfulla uppgifter som inventeringar, besiktningar, uppmätningar och viss annan dokumentation. De är ju dock våra största och flitigaste uppgiftslämnare när det gäller rapportering av vrak och andra undervattensfynd.

De ekonomiska resurserna är som nämnts inte bara förknippade med personella problem utan i allra högsta grad även med tekniska. Marinarkelogiska arbeten kräver specialutrustning och ofta mycket dyrbar sådan.

Dykande marinarkeloger finns inte många i Sverige idag, kanske ett 10-tal. Man har haft viss utbildning vid universitetet men få av deltagarna har haft eller skaffat sig dykkompetens. I vissa fall kan det ju räcka med kunskaper i skeppsbyggnadsteknik, sjöfartshistoria etc, bara man då har tillgång till dykare med marinarkelogisk erfarenhet.

Det krävs dessutom en utökad framtida samordning med andra berörda institutioner, som SGU, Havsresursdelegationen, Fiskeristyrelsen etc. Jag kan i detta sammanhang nämna att SGU t ex hjälpte oss att kontrollera området kring Stora Kronan och från Fiskeristyrelsen har vi nyligen erhållit en rapport med ca 300 nya vrakuppgifter i Bohuslän.

En särskild fråga som måste fästas särskild vikt vid under en ev decentra-

lisering är möjligheterna till konservering. Samma gäller kostnaderna för detta, liksom också för omhändertagande, vård och utställning av materialet.

Rapportskrivning efter marinarkeologiska undersökningar kan också bli tidsödande och dyrbara. Oftast krävs ju en särskild skeppsteknologisk analys och dokumentation, utöver den som själva undersökningen givit. Begreppen marinarkeologi och sjöfartshistoria är mycket omfattande: sjöförsvaret, handelssjöfart, skeppsbyggnadshistoria, -teknik, historia m m. Det är många gånger alltför omfattande ämnen för att förenas i en person: många gånger måste specialister tillkallas.

Avslutningsvis vill jag sammanfatta mig så här:

Det blir lättare- efter decentralisering- att inom länen göra en helhetsbedömning i exempelvis ett exploateringsärende, som innefattar både land- och vattenområden. Det blir enklare att ställa de rent marinarkeologiska lämningarna i relation till gamla hamnanläggningar, farleder, landmärken, kuströsen o s v. Kunskaperna behövs på det regionala planet i samband med regional planering och särskilt med de regionala kulturminnesvårdsprogrammen. Där är det väsentligt att kunna teckna bilden av de näringsgrenar de maritima lämningarna avspeglar och därmed också bättre förstå de maritima sammanhangen.

Samtidigt kommer man att bättre kunna utveckla och bygga vidare på kontakterna och samarbetet med sportdykarna.

Fördelarna blir många, hoppas och tror jag, med en decentralisering. Kvar för oss centralt-för råd och SSHM- blir att lämna råd och anvisningar, att granska och samråda, att stå för den övergripande planeringen, att samordna, informera och på alla sätt söka biträda de regionala och lokala institutionerna.

Som information nämner jag till sist våra mest aktuella marinarkeologiska ärenden:

Under sommaren 1982 arbetas med Stora Kronan utanför Öland genom Kalmar läns museum. Samtidigt sker uppmätning av vraket efter en 1200-talskogg påträffad utanför Mollön i Bohuslän. Bärgningen utfördes av Sjöfartsmuseet i Göteborg tillsammans med kustbevakningen och lokala medhjälpare.

Uppmätningen utförs av Ole Lisberg Jensen och Bert Westenberg (SSHM). Notala kanalmuseum har vidare fått tillstånd att genom sportdykarna Bo Jarsmo och Åke Bergnéhr bärga några enstaka föremål samt göra en film från vraket efter hjulångaren Erik Nordewall i Vättern.

I Skåne kommer Lunds universitet i samarbete med Malmö sjöfartsmuseum och Ole Crumlin Pedersen från Roskilde/Nationalmuseet i Köpenhamn påbörja ett stort projekt. Danskarna har i Foteviken påträffat en stor spärranordning och i anslutning till den resterna av ett vikingatida långskepp eller ett tidigmedeltida ledungsfartyg (C-14 daterat till 1000-talets se-

nare hälft.) Runt Foteviken finns dessutom på land en hel rad intressanta fornlämningar. Projektet kan bli ett skådeexempel på kombinerad maritim land-och undervattensarkeologi.

FÖutom dessa mer eller mindre vetenskapliga undersökningar har vi två kommande stora exploateringsundersökningar- gasledningen över Öresund och den ev utbyggnaden av Landskrona hamn.

De tre sista exemplen visar också på vilket stort behov vi har av att snarast bygga upp den marinarkeologiska verksamheten ute i landet.

Sibylla Haasum
Riksantikvarieämbetet
Stockholm

Föreläsning vid Bottnisk kontakt I, Örnsköldsvik i febr. 1982.

