

Kortfattat om marinarkeologiska undersökningar i Sverige
av Sibylla Haasum, antikvarie vid Riksantikvarieämbetet

Regelrätta marinarkeologiska undersökningar började utföras i och med tillkomsten av lagparagraferna till skydd för skeppsvrak och därtill hörande föremål - (vrak äldre än 100 år är skyddade enligt fornminneslagens paragrafer 9a-b) - d v s fr o m 70-talet. Marinarkeologin i vårt land har dock mycket äldre tradition än så.

Utgrävningar och bärgningar har utförts alltsedan slutet av 1800-talet, om man bortser från de bärgningar som gjordes av Hans Albert von Treileben redan på 1600-talet. 1658 introducerades den första dykarklockan i Sverige och man hade då ännu i gott minne positionerna för de många i 1600-talets sjöstrider förlista örlogsskeppen. Många är de bärgningar som Treileben och hans medarbetare utförde: man plockade ex vis under åren 1663-68 upp föremål från Wasa; man bärgade på 1680-talet kanoner från vraket efter regalskeppet Kronan, förlist 1676 utanför Öland i striderna mot dansk-holländska flottan; och man bärgade diverse föremål från vraket efter örlogsskeppet Resande Man, förlist 1660 i Stockholms södra skärgård. Positionerna för dessa tre vrak försvann sedan i glömska under århundradena och Resande Man har ännu ej påträffats. Men det var inte bara vraken i Stockholms skärgård som lockade. Man bärgade t ex även föremål från det danska örlogsskeppet Stora Sophia, förlist 1645 på 30 m djup utanför Styrö i Bohuslän.

De äldsta, större "vrakutgrävningarna" som man känner till utfördes dock först i slutet av 1800-talet. Man fördjupade då Ystads hamn och i samband därmed påträffades ett 25-tal skeppsvrak från olika århundraden. Ungefär samtidigt bärgade man i Strömstads hamn ett stort antal föremål från en transportflotta, sänkt i hamnen 1719. Och på det sättet har det egentligen fortsatt under hela 1900-talet även om man under denna tid mestadels koncentrerat sig på bärgningar från de längs våra kuster förlista örlogsskeppen, ex vis från Elefanten, förlist 1564, Enigheten och Nyckeln, 1679, samtliga i Kalmarsund, och i Stockholms skärgård från Rikswasa, förlist 1623, Riksnnyckeln 1628, Riksäpplet 1676 och Gröne Jägaren, likaså 1676. I Blekinges skärgård har man bärgat föremål från kofferdifartyget Constantia, förlist 1676 och i inloppet

till Göteborgs hamn har man plockat upp porslin från ostindienfararen "Göteborg", förlöst 1745.

Våra marina kulturlämningar består dock ej bara av vrak utan även av t ex försvarsverk i form av spärrar av pålar eller sten, gamla hamnanläggningar med kulturlagerrester, stenåldersboplatser under vatten. Stenåldersboplatser under vatten kan förekomma utmed hela Öresundskusten, utmed kusten i södra Östersjön upp till kustområdet i höjd med Öland. Dessa boplatser härstammar från tidig mesolitisk tid, d v s tiden ca 8.000 - 5.000 f Kr. Även dessa lämningar är skyddade enligt fornminneslagen. Enstaka undersökningar av dessa typer av lämningar utfördes även tidigt här i landet. Under 1920 och 30-talen utforskades t ex Bulverket i Tingstäde träsk på Gotland. Bulverket är en stor träfästning uppförd mitt i sjön och daterad till sen vikingatid. Här påträffades även resterna av en båt.

Den första, större och mera rent marinarkeologiska undersökningen i vårt land utfördes på 1930-talet i Kalmar Slotts fjärd. Man bär-gade då och dokumenterade ett 20-tal skeppsvrak från medeltid och senare. Andra tidiga fynd och för skeppsteknologin ytterligt värdefulla, är t ex handelsskeppet från Åskekärr, vikingatida; de tidigmedeltida skeppen från Galtabäck, Falsterbo och Halmstad.

Så nog har marinarkeologin tradition här i landet även om som nämnts de regelrätta undersökningarna inte tar sin början i någon större skala förrän i och med lagskyddets tillkomst.

Och så har vi ju Wasa förstås. Det är ju Wasa vi har att tacka såväl för lagstiftningens tillkomst när det gäller skeppsvrak som för det enorma intresse för marinarkeologin som finns, för ökade resurser till marinarkeologin och för utveckling av metoder och tekniker inom marinarkeologin.

Under 70- och 80-talen följer så en mängd av undersökningar av olika slag. De har framtvingats av lagens bestämmelser samt för att utveckla metoder och tekniker. Undersökningarna är således både rena forskningsundersökningar och sådana uppkomna med anledning av exploateringsärenden, d v s utbyggnader av hamnar, lednings- och kabeldragningar under vatten, marina sand- och grustäkter etc. Riksantikvarieämbetet handlägger ca 40 marinar-

keologiska ärenden per år.

Man har t ex utfört ett antal dokumentationer och delundersökningar på bl a ett vrak, troligen förlist på 1500-talet vid Flatvarp i Gryts skärgård; på ett vrak beläget vid Häradsskär i samma skärgård, med fina myntfynd från 1640; på Penningskärevraket i Stockholms skärgård, ett 1500-eller 1600-talsskepp. Vidare har Statens sjöhistoriska museum bedrivit forskning på bl a två handelskepp från 1700-talet, förlista i Stockholms skärgård, vid Älvsnabben resp Jutholmen. En totalundersökning har utförts av ett vrak påträffat vid muddringar i Klintehamns hamn på Gotland. Det visade sig vara ett mindre transportfartyg, lastat med kalksten. Fartyget är troligen en representant för allmogebåtsseglationens båtar för några hundra år sedan. Ett 1600-tals vrak från Arbogaån har dokumenterats liksom skonerten Elida från 1800-talet belägen utanför Boviken norr om Skellefteå. Listan kan göras ännu längre med en rad delundersökningar av denna typ. Men jag skall stanna här och i stället redovisa några undersökningar som utförts av andra maritima kulturlämningar. Först bara några ord om skeppsarkeologin i samband med landundersökningar. Många är de båtfynd som påträffats vid senare års stadsgrävningar; t ex de sex båtfynden från kvarteret Hästen i Stockholm, de 10 ev 11 båtarna från Helgeandsholmenundersökningen, från skilda århundraden; den äldsta från 1300-talet. Vi har haft skeppsfynd vid stadsgrävning i Falun och många är de fartygsrester som påträffats under årens lopp i samband med tunnelbanebygget i Stockholm. Detta är ett digert material och vi kan bara hoppas att vi så småningom får tid och pengar att bearbeta det ordentligt.

Undersökningar av stenåldersboplatser under vatten har utförts på några ställen utefter Skånes kust. Där har även stenkar och spärranordningar utforskats. I Blekinge har undersökningar utförts vid ett flertal tillfällen av vikingatida pålspärrar och flera är de undersökningar av vikingatida och medeltida hamnanläggningar som utförts i vårt land, vid Paviken på Gotland, Birka på Björkö och Drakön i Hudiksvalls skärgård för att bara nämna några.

Jag skall stoppa här och till denna lista bara föga de dagsaktuella fyra ärendena som tidigare redovisats i denna tidning, nämligen fyndet av koggen från Mollö i Bohuslän, undersökningen av Kronan utanför Öland, Foteviksundersökningen i Skåne med såväl

spärranordning som 5 vrakfynd samt fornlämningar kring själva viken och slutligen dokumentationen av vraket efter ångbåten Erik Nordewall, förlist i Vättern 1854, ett skeppsbyggnadstekniskt synnerligen värdefullt fynd.

Om samtliga undersökningar utförda under senare år redovisats här skulle listan bli dubbelt så lång. Jag har valt att göra ett urval, detta som ett inlägg och en bakgrund till en prioriteringsdebatt.

Vid de marinarkeologiska undersökningar som utförs är det inte alltid vi kan välja objekten. Vid exploateringsundersökningar får vi ta vad vi får så att säga och vi kan då diskutera kring själva ambitionsnivån. I de rena forskningsundersökningarna kan vi prioritera själva objekten på ett annat sätt även om fynden dock oftast utgörs av slumpmässiga upptäckter. Och våra prioriteringar måste dessutom sättas i relation till våra personella och ekonomiska resurser, till tidigare erfarenheter, kunskaper och fynd. Men härvid kan dock våra önskemål bättre tillgodoses: Vi behöver nämligen fylla i alla luckor i våra kunskaper såväl beträffande ren skeppsbyggnadshistoria som båt- och typkronologi; vi behöver ytterligare utveckla metoder och tekniker i samband med inventeringar och undersökningar; vi behöver utveckla dateringssystem och konserveringsmetoder; vi behöver kompletent såväl beträffande båttyper, utrustning som föremål och vi behöver arbeta mer med hela maritima komplex. Vi behöver dessutom utveckla samarbetsformer. Mera och bättre utbildning är också ett önskemål. Önskelistan kan även den göras längre. Med alla dessa önsknings i bakgrunden och med relation till våra resurser på alla plan får vi söka göra våra prioriteringar och då anser jag själv att årets aktuella undersökningar är ett fint resultat i prioriteringshänseende. Vikingatida-tidigmedeltida maritima komplex i Foteviken, en 1200-talskogg från Bohuslän, Kronan-undersökningen utanför Öland har givit oss mycket; en uppbyggnad av marinarkeologiska resurser längs vår södra ostkust, metod- och teknikutveckling, konserveringsdiskussioner, möjligheter till utbildning, samarbetsformer, ett enormt lokalt och regionalt intresse för vår verksamhet och så förstås fyndet i sig - en del av Kronan-fynden är otroligt fina och värdefulla, t ex navigationsinstrumenten. Kompasser och annan navigationsutrustning från 1600-talet är mycket sällsynta i vårt land, samma gäller det lilla

soluret som väl kanske inte spelat så stor roll som navigationsinstrument till sjöss utan snarast använts för att mera generellt utvisa tid och riktningar. Även några av de hittills bärgade kanonerna är sällsynta och mycket fina, etc. Värdet av det komplement dessa föremål utgör är stort även om andra i fyndet ingående föremålskategorier finns tämligen väl representerade vid våra museer. Senare års stora stadsgrävningar har givit rika fynd. Men det bör dessutom poängteras att "helhetsfyndet" är nog så viktigt då det representerar ett "slutet" fynd från ett 1600-tals "skeppssamhälle".

Ångbåten Erik Nordewall, slutligen, är likaså ett av senaste tidens mest intressanta fynd. Erik Nordewall, byggd 1834 på Motala verkstad, var en av våra äldsta ångbåtar, en s k fiolbåt. Den förliste i Vättern 1856. Erik Nordewall byggdes vid en mycket intressant skeppsteknisk utvecklingstidpunkt; växlingen från framdrivning med rodd och segel till den nya ångsjöfarten. Detta medförde stora förändringar i skrov, byggnadssätt och byggnadsteknik. Erik Nordewall är byggd just i denna skarv och av stort teknikhistoriskt intresse.

Och många fler lär våra marinarkeologiska fynd bli under de kommande åren med anledning av dykteknikens snabba utveckling och det ständigt ökade sportdykarintresset. Så prioriteringsdebatten är nödvändig att föra vidare men den måste sättas i relation till nämnda önsknningar och till våra befintliga resurser.

Och som avslutning vill jag bara vidröra grundförutsättningarna i vårt marinarkeologiska arbete. Betänk grundtanken i vår kulturminnesvård - att skydda och bevara samt att levandegöra! Jag kan medge att bevarandeproblematiken är lite annorlunda när det gäller de kulturhistoriska lämningarna under vatten än beträffande de på land men man kan inte bortse från denna grundtanke - mycket ligger bäst där det ligger - trots allt. Och jag vill samtidigt poängtera vikten av levandegörandet och informationen utåt. Men som en nödvändig bas härför krävs mycken forskning inom området: bearbetningar och analyser, forskningsprojekt, uppsatser och avhandlingar etc. Tyvärr är den marinarkeologiska forskningen ännu ganska ringa i vårt land och uppsatser och avhandlingar relativt få och på informationsplanet återstår mycket att uträtta.

Som framgår av ovanstående finns dock förutsättningarna för en både omfattande och varierande forskning. Men den bör givetvis gå hand i hand med information och levandegörande - men utan en seriös forskning har vi ingenting att föra ut - och kan inte heller göra vettiga prioriteringar!