

Kurt Boberg/Alf Öhman: Vrak och sjöolyckor vid Västerbottens kust.
Acta Bothnica Occidentalis. Skrifter i västerbottensk kulturhistoria.
Västerbottens museum. Umeå 1983. 120 s. hft 50:--.

Verket behandlar kuststräckan Pite-Rönnskär vid Norrbottensgränsen till en bra bit in i Ångermanland, till Skagsudde i Grundsunda socken, Örnsköldsviks kommun.

Kurt Bobergs och Alf Öhmans arbete är ett pionjärverk. Ingen annan svensk kuststräcka har någonsin fått sina sjöolyckor och vrak bättre publicerade än i denna bok. I sitt slag är den unik.

Som sådan förtjänar den givetvis allt pris. Inte mindre prisvärd är den för sin intresseväckande framställning. Visserligen läser man den kanske sällan från pärm till pärm, men varje enskild uppgift har den tränade journalistens lätta touche, utan vetenskaplig språklig ballast.

Verket tjänstgör naturligtvis bäst som uppslagsverk.

Eftersom sjöfarten, inte minst på Norrland, är en internationell företeelse, har boken naturligt intresse inte bara för västerbottningar, utan även för alla norrlänningar, en del sydsvenskar, nordfinnar och norrmän (speciellt för 1800-talets senare del) med sjöfartshistoriskt intresse.

Men just därför att verket är ett pionjärarbete kommer den säkert också att tjäna som förebild för flera följande verk. Det är då värdefullt att t ex konstatera huruvida något samarbete, som önskvärt är, med andra instanser, som museifolk, vrakforskare och sportdykare, givit resultat i skriften. Detta sammanhänger intimt med frågan om hur uttömmande skriften är.

Eftersom rescensenten själv inventerat hela norrlandskusten inte minst i avseende på vrak- och förlisningsuppgifter känner jag mig utan tvivel kapabel att bedöma den saken.

Det kan väl inte undgå någon med sjöfartsintresse i Norrland att jag själv områdesvis publicerat en stor del av mina undersökningar: norra Roslagen, Gästrikland, Hälsingland, norra Västerbotten och Norrbotten. Men södra Västerbotten och delar av Västernorrlands län har jag ännu inte rört vid. Faktum är, att jag förstått att detta till en del var ett känsligt område och undvikit att gå närmare in på det, som är Kurt Bobergs stora område sedan 1970-talets början. Jag har känt till manuskriptet, som funnits på Västerbottens museum sedan c 1976.

Någon protest har jag däremot inte behövt skörda av mitt tilltag att återberätta lite egna erfarenheter från norra Västerbotten, som framförallt är Alf Öhmans gebit. Snarare har reaktionen från Alf Öhman varit ett uttryck för intresse och sympati.

Författarna till det rescenserade verket och rescensenten har, som vi gemensamt kunnat konstatera flera gånger, rört oss i skilda sfärer.

Jag har varit intresserad av vrakplatser och därmed menas alltså mera preciserade lokalangivelser. Allt i avsikt att få till stånd systematisk undersökning genom framförallt organiserade sportdykare, till båtad för norrländsk marinarkeologi. Därtill har jag givetvis sökt täcka allt det som i övrigt hör ihop med den äldre maritima bilden, som sjöleder, hamnar, varvsplatser o s v.

Boberg/Öhman har under ett mångårigt forskningsarbete, som startade långt innan jag överhuvudtaget kom till övre Norrland, utifrån historiska källor och i viss mån muntlig tradition sökt samla material om själva förlisningarna och fartygen bakom dem. Det är helt logiskt att begränsa sig till sjöolyckor, eftersom vi inte alltid vet om det blev totalförlisning eller om fartygen bärgades- eller i varje

fall avlägsnades från själva förlisningsplatsen.

Gränserna är f ö flytande. Givetvis har jag registrerat vad jag kunnat få ihop av källor, t ex Sjöhistoriska museets register, privata arkiv, där jag varit välkommen o s v, givetvis har också Boberg Öhman behandlat vrak där de, eller andra, funnit dem. Det är naturligt att fuska inom grannfälten.

Problemet är bara det, att man med ett utvecklat, öppet, samarbete skulle ha kommit mycket längre. Båda författarna har genom åren i stort sett fått ta del av allt av mig utarbetat eller publicerat material. Det var inte bara menat som en artighet utan förhoppningsvis som inledning till samarbete. Men inte ens artigheten har utväxlats.

Det här är ju tråkigt, eftersom det innebär att det enda material, som kommer att stå till buds i framtiden är denna bok. Så förfärligt ofta är det ju inte per århundrade som man kan publicera Västerbotenskustens sjöolyckor och vrak.

Har denna diskrepans då haft någon betydelse för arbetet?

Det är till att börja med ett ganska betydande antal verifierade vrakpositioner som på detta sätt har "undgått" författarna. Eftersom jag själv ofta arbetat i intim kontakt med sportdykare kan jag säga detta utan att darra på manschetten. Om det nu skulle vara så att författarna kanske hävdar att det är farligt att öppet publicera faktiska vrakpositioner, finns det redan så ingående beskrivningar i verket att den muren s a s redan är bruten.

Mina vrakuppgifter skulle kunna tjäna som komplement och bekräftelse på Bobergs/Öhmans förlisningsuppgifter.

Tillåt mig att antyda hur i vissa områden mina tips givit en 90 %-ig utdelning, vid sökning under vattnet!

Dessutom saknas viktiga förlisningsuppgifter, något som måste vara ännu mera ägnat att förvåna eftersom detta är författarnas specialområde. Jag har ännu bara fuskat inom fältet.

Det märkligaste är att Norrlandskustens äldsta dokumenterade förlisning från 1643 strax öster om Skagsudde i Ångermanland helt undgått författarna. Denna förlisning har mig sedan 1977-78 omskrivits i Nya Norrland, Höga-Kusten tidningen, Örnsköldsviksdykarnas husorgan, Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet, Örnsköldsviks Allehanda m fl ställen. Med uppbyggande av ytterst minimala krafter kunde förlisningen utan tvekan ha avkastat minst en helspalt, eftersom den dessutom är ytterligt intressant av andra skäl.

Ett annat exempel gäller den uppgivna förlisningen för ett skepp benämnt Stora Hjorten i Kvistholmssundet söder om Själnön nära Husum i samma område omkring 1721. För närvarande verkar det som om förlisningen skulle kunna avföras. Vraket är säkerligen av senare datum.

Skeppstypen i det förra fallet, år 1643, var en bojort, vilket kan ha missuppfattats i trakten som ett fartygsnamn (Bo)Hjorten. Dessa är försvann ur kronans register två tänkbara bojorter, Postryttaren 1643 och, faktiskt, Hjorten 1642. Den senare avfördes dock troligast vid Stralsund i inledningsskedet av det danska kriget 1643-45.

Det här är bara några exempel från äldre tid, där jag känner mig bättre hemma. Säkert är att jag skulle vara orättvis om jag antydde att dessa lakuner hade någon nämnvärd utsträckning i senare tid. Jag kan bara konstatera, ånyo, att ett utvecklat samarbete skulle ha lett till berikande av båda parter forskning.

Som ansatserna till samarbetet varit tämligen ensidiga har under-
tecknad tröttnat. Det har alltså tagit sig uttyck i att jag und-
viktit vidare arbete just i Västerbotten, måhända till skada för
överblicken. Ty ingen forskning på det sjöfartshistoriska områ-
det kan med framgång förbli provinsiell. Ett uttryck för insikt-
en är det nystartade symposieprojektet Bottnisk Kontakt, som tog
sin början i Örnsköldsvik 1982.

I övrigt är Boberg/Öhmans arbete alltså ingen guide till exakta
vrakpositioner och utger sig inte heller för att vara det. De
utmärkta kartorna, av Petter Perstrand på Västerbottens museum,
visar epok för epok förlisningsfrekvenser i en mycket översikt-
lig skala.

De accentuerar dock det faktum att det kvarstår ett långvarigt
och envist arbete på att detaljlokalisera och utvärdera vrakma-
terialet.

Som en guide bland alternativa möjligheter för identifiering av
nyupptäckta vrak är den däremot ytterst förnämlig. Inledningen
bör läsas generellt, inte blott som avsedd för norrländska far-
vatten. Ett klart och redigt språk förhöjer effekten på det som
sågs.

Boken heter alltså "Vrak och sjöleder..." Som guide till sjöolyc-
korna är verket uttömmande (i stort sett). Som vrakregister går
det inte att använda alls.

Jag tror att man måste upprätthålla en strikt boskillnad mellan
förlisningsplats och vrak. Jag har tjatat om detta i årtal.
Inte minst har Alf Öhman visat på "Superiors" av Höganäs olika re-
sor efter förlisningen tills hon slutligen blev vrak- ett inte
unik fall- och därmed antytt svårigheterna att sammanställa de
båda storheterna. Fartyg har tenderat att driva långa sträckor
från den ursprungliga förlisningsplatsen innan de slutgiltigt
lagt sig på botten. Inte minst är detta fallet när vi som i norr-
ländska farvatten har laster med egen flytkraft.
Dessutom har den ursprungliga förlisningsplatsen i storm och då-
ligt väder- kählostormen har inte varit mindre effektiv- upp-
fattats ganska diffust såväl av besättning som presumtiva rädda-
re och iakttagare.

Det hade alltså varit motiverat att inte blanda ihop vrak och
sjöolyckor. Vraken är bära meningsfulla exakt där de ligger och
kan undersökas som materiell lämning. Detta är en marinarkeolo-
gisk uppgift.

Sjöolyckorna är en rent historisk bit.

Det är tyvärr sällan de- i lyckliga fall- sammanfaller.

En lämpligare och med innehållet bättre överensstämmande titel
hade varit Sjöolyckor från Rönnskär till Skaqs udde, därmed i
bestämningen även antydande att Västerbotten (landskap eller
län?) inte är allt. Har vraken kommit till för publikens skull?
Eller är de avsedda att markera att även de har behandlats li-
ka uttömmande och att därmed vägen spärrats för en separat pu-
blikation?

Christer Westerdahl

Örnsköldsvik