

Christer Westerdahl, Örnsköldsviks museum:

NAGOT OM MARINARKEOLOGI I NORRLAND 1975-87.

Denna sammanfattning har skrivits om efter en kort översikt som jag gjorde till det sista nummer som jag själv redigerade, av *MEDDELANDEN FRÅN MARINARKEOLOGISKA SÄLLSKAPET* (nr 1/84). Den tidskriften är vårt fackorgan, och fortfarande den enda i sitt slag i norra Europa.

*Meddelanden* har, sedan starten 1979, i stort sett kunnat följa upp hela utvecklingen inom norrländsk marinarkeologi efter 1975, då jag påbörjade min marinarkeologiska inventering av Norrlandskusten. Liksom tidskriften är inventeringen unik, inte bara i norra Europa.

Norrland är ett jättelikt område. Bara kustlinjen är gott och väl halva Sveriges fastlandskust. Den finns alltså inventerad hela vägen mellan finländska gränsen i norr (Haparanda/Torne skärgård), ned till Arholma-Norrtälje i Roslagen (norra Stockholms skärgård). Dit är också rimligt att dra den, eftersom den överväldigande mängden sjöfart norr därom gick på Norrland, och till viss del även mot Österbotten i nuvarande Finland. Sedan gammalt kallades hela kusten norr om Kvarken (ja, ibland även norr om Öregrundsgrepen eller Ålands hav) *NORRA BOTTEN*, oavsett om det i strikt mening var Sverige eller Finland det gällde. De båda sidorna av Bottenhavet och Bottenviken fick skilda namn först sedan Finland avskiljts från Sverige 1809. Övriga leder mot västra Finland passerade Åland (Marsund), eller norra Åbolands skärgård. Jag har kallat min redovisning i bokform *NORRLANDSLEDEN* efter den benämning på farleden, som förr användes i Roslagen. Del I är en handledning i marinarkeologisk inventering, del II är en katalog över Norrlandskustens maritima kulturlandskap (del II har kanske redan kommit ut när detta trycks, del I kommer under 1988).

Inventeringen bestod av intervjuer med sjöfolk, fiskare, dykare och andra ortsbor, av studier av kartor, ortnamn, arkiv och litteratur. På det viset kan jag redovisa en ganska fullständig översikt av:

*vrak- och förlisningsuppgifter*

*farleder, även nu uppgrundade, med sjömärken och vårdkasar*

*hamnar, lastageplatser, i viss utsträckning även fiskehamnar*

*varvs- och skeppsbyggeplatser*

Detta kallar jag, allt sammantaget, *DET MARITIMA KULTURLANDSKAPET*.

Dessutom finns mycket av intresse för studiet av äldre transportgeografi och äldre båttyper även i *inlandet*. Det uppmärksammas systematiskt genom förberedande inventeringar av *sydda båtar* (mest *lapska* -en ny bok av mig om sådana är just utkommen) och *stockbåtar*, nu senast även av

*allmogebåtar.* De är också nödvändiga att känna till för en seriös marinarkeolog!

Jag skall nu i första hand ta upp vraken, även om de bara är en av flera delar i det maritima kulturlandskapet. Vi vet alla hur intressanta de kan vara- och hur nära till hands de är för sportdykaren.

Om den norrländska kustens ytterst skiftande karaktär och naturtyper kan mycket sägas. Den har naturligtvis stor betydelse för bevarandegraden hos förlista fartyg.

Generellt kan man säga, att en långgrund kust med många grundklackar och rev snarast bryter sönder vraken och sprider ut delarna till kaffeved längs stränderna. Vid en sådan kust är det av förståeliga skäl också mycket vanligt med förlisningar. Den har betecknats som farlig för sjöfarande. Å andra sidan är vraken dåligt bevarade, på de små djup, där de ligger - eller helt försvunna.

Omvänt gäller vid en djup och hög kust, att de vrak som gått ned där ofta är välbevarade på större djup, men de är samtidigt få, eftersom kusten bjuder på få faror i form av bådor och grund. Ofta har den desutom goda hamnlägen och skydd bakom höga här och uddar.

Isen spelar tillsammans med strömmarna en stor roll. I Norrland kan interisen verka ned på åtminstone 25 m djup i öppet vatten och nära grynnor. Vid låga kuster är den helt förödande.

De bäst bevarade vraken ligger alltså i skyddade lägen. Många av de upplagda äldre vrak inne vid land som vi lite föraktfullt kallar sandskutor, haxar eller dylikt kan säkert bjuda på riktigt intressanta överraskningar. Vi har med säkerhet medeltid och kanske även vikingatid bland dem. På stort djup har man som bekant 1600-tals- och 1700-talsfartyg i stort sett skrovhela, ja, med masterna bevarade upp till mäsarna. Detta är Östersjön ensam om i världen. Till stor del beror det på avsaknaden av större salthalt och därmed av borrhusslan (skeppsmasken).

De allra flesta trävrak av segelfartyg faller idag under fornminneslagen. De är alltså fornlämningar om de förlist för över 100 år sedan (i år alltså 1887). De får då inte röras utan tillstånd av Riksantikvarieämbetet. Detta gäller även lösa föremål runtomkring vraket och som kan misstänkas höra till det. Tex gäller detta ankare; ett löst ankare nedrövt i dyn vid en utsatt ankarplats kan ibland visa direkt på en vrakplats i ankarlänggens riktning. Fartyget har draggat och gått på.

Totalt gav min inventering någorlunda fasta punkter för sökning av ett tusental skeppsvrak längs kusten. De omfattar då blott 1/4 av det tota-

la antalet registrerade objekt, alltså c 4.000. Det är då sådant som hamnar och varvsplatser, som ju alla även kan inrymma vrakplatser. De flesta fartygsvrak kan misstänkas tillhöra 1800-talet, alldeles särskilt perioden efter 1850, den stora trävaruexportens tid (1848 kom första ånsågen i Tunadal vid Sundsvall). Då gick fartygen barlastade med sand upp till Norrland och kom tillbaka med plank (ibland också järnprodukter). Det är därför vi har så många barlastplatser med främmande snäckor, flinta och exotiska växter i närheten av norrländska hamnar och lastageplatser. Denna trafik förklarar också det stora antalet utländska fartyg, som förlit här, särskilt norska.

Förlisningsuppgifter är något annat än vrak. Enligt min uppfattning har vraken ofta drivit från den plats som betecknas som förlisningsplats. Vad vi är intresserade av är var vraken ligger, och enda vägen dit går över fiskare som fastnat med nät eller dylikt. Man har tur om man kan gå direkt från en förlisningsuppgift, finna vrak på denna plats och dessutom kunna fastställa att det är samma vrak som nämns i förlisningsuppgiften. Det vanliga är ju att man har flera förlisningar på i stort sett samma ställe.

Förlisningsuppgifter från området finns i flera fall redan från 1500-talet (Gräsö och Torne-området i norr). Tyvärr ser de nästintill inga uppslag för sökning. Däremot kommer 1600-talet med minst ett 30-tal delvis väl lokaliserade positioner. Vi har redan kunnat konstatera vrak på flera ställen, som verkar vara 1600-tal.

Antalet förlisningsuppgifter ökar sedan kraftigt under 1700-talet, till stor del beroende på att vi fått en tidningspress och ett organiserat dykeri- och bäroningsväsen. Det senares aktiviteter begränsas dock länge till området söder om Gävlebukten.

De äldsta daterade fartygsvraken längs Norrlandskusten är båda C 14-daterade: Den sydda båten från Laivajärvi nära svenska gränsen, men nu i Finland (före 1809 tillhörde området Västerbottens län och det egentliga Sverige), som är från vikingatid, c 910 e Kr, och det c 12 m långa fartyget från Avafjärden i Lövnäcker, från c 1470-1490. Man får räkna med att de använts omkring år 1000, och efter 1500. Vi misstänker att det finns ytterligare ett medeltida vrak funnet i Kallviken söder om Luleå, som var ungefär lika stort som det från Avafjärden. På båda de senare vrakplatserna har min kollega Seth Jansson vid Skellefteå museum arbetat.

Som alla förstår kan ju inte sjöfarten inom Gävle-området ha varit *ynge*. Syn för sägen ser det arkeologiska båtfyndet från Björke i Hille socken nära Gävle, som tillsammans med Nydamskenpet från sö-

dra Danmark är *NORDENS ÄLDSTA JÄRNKLINKADE FARKÖST*. Den har nu öm-daterats till c 400 e Kr, d v s närmare 1.600 år! Båten finns sedan 1950 utställd i ingångshallen till Gävle museum. Den grävdes ut av den dåvarande chefen för museet, Philibert Humbla, som var en av de främsta båt- och sjöfartsspecialisterna i Sverige.

Vi tror alltså att vi har åtskilliga äldre skeppsvrak, från 1600-1700-tal till vikingatid, bland dem jag har registrerat under min inventering. För att s a s veta var man skall sätta in stötarna, och begära tillstånd för provtagning (datering med C 14, eller på årsringar- s k dendrokronologi) måste vi få hjälp av sportdykarna. Det viktigaste är att få en översikt i det läget. De översiktliga informationerna omfattar ungefär följande:

*klink eller kravell*  
*längd och bredd*  
*laskar i stäv och köl*  
*om det finns ek i skrovet*

Man kan systematiskt gå genom och rapportera av de positioner jag fått under min inventering. Därmed märker man också ut de genomsökta områdena så att andra kan fortsätta på ny bog.

I samarbete med Janne Dahlström, Gävle SDK, har utarbetats en förenklad vrakrapport för detta ändamål.

Vi har haft åtskilliga, närmare ett dussin, *KURSER I MARINARKEOLOGI FÖR SPORTDYKARE*, från 1978-83. Dessa kurser har varit rätt avancerade och varat under en hel helg. Att det inte varit skåpmat kan man ju avläsa av det faktum att i huvudsak samma uppläggning följts vid mina föreläsningar vid Umeå universitet. Sportdykarna brukar dessutom veta mera från början än universitetsfolk (eller museimän).

Till dags dato har vi väl utbildat mellan 200 och 250 dykare i ämnet.

Tyvärr har vi inte kunnat hålla kontakten med mera än ett fåtal. I våra arbeten på respektive museer har vi små möjligheter att utöva praktisk marinarkeologi. Det har fått förbli ideellt arbete. Bästa kontakterna har genom åren varit Enångers SDK och SDK Simoan i Skellefteå.

Sportdykarna i Skellefteå har redan gått ett steg längre än vi själva har mäktat med. De har kommit dithän att de på helt professionell väg mätt upp och ritat flera fartygsvrak.

Det är kanske ingen slump. Redan i början av 1970-talet gjordes en foto-plan över stockholmsgaleasen "Ellida" i Boviken (förlist 1850). Torsten (Totte) Nilsson har sedan gjort en plan med rutnät över det s k "Tegelvraket", i klink av okänd ålder, och det eventuella vraket av galeasen

"Venus" av Gävle 1854 (se DYK! nr 3/1987). - Han och flera därtill har även arbetat med M/S "Ullånger" (1927) och gett ut en rapport därom i Skellefteå museums regi. Dessa vrakplatser är alla belägna i närheten av Bjuröklubb. Klubben har också länge intresserat sig för norska barkskeppet "Nordcap" av Tvedestrand (1885) vid Bureå och har snart en uppmätning klar. Det mesta av allt detta har avrapporterats i *Meddelanden*.

Detta är också märkligt nog allt som gjorts på området. *Vi har alltså inte en enda genomförd mätning av något vrak i hela södra Norrland!*

Nu hoppas vi dock att genom Enångers SDK få till stånd en mätning av samma kvalitet. Det gäller en ganska välbevarad vrakplats i Kråkö-sundet (hamnen "Roslagstorg") om ungefär 26 x 8 m. Vraket ligger på utmärkt arbetsdjup, 6-11 m, men är också en klart mera komplicerad uppgift än de nordliga, från Bjuröklubb. Vi har i år med tillstånd från Riksantikvarieämbetet bärgat benlasten i vraket för att undersöka den med hjälp av osteologen Margareta Backe vid Umeå universitet. Det har också påträffats mastmynt från år 1803 i vraket. Genom arkivforskningar tror jag mig veta, att det rör sig om galeasen "Inga" av Sundsvall, som förliste här 1835, och som var byggd på Holms säteri i Adalen just 1803. Men vi behöver ytterligare bekräftelser.

Tyvärr är det oftast så, att man får nöja sig med att vraken förblir anonyma, dvs att det nästan aldrig med fullständig säkerhet går att fastställa identitet mellan förlisningsuppgift och vrak.

Museer är förutom sportdykare den andra stöttepelaren i vårt arbete. För att inspirera och demonstrera vår sammanlagda kunskap bland museerna i Norrland, Finland (och även Norge) startades symposieprojektet *BOTTNISK KONTAKT* vid Örnsköldsviks museum år 1982. *Bottnisk Kontakt II* avhölls i Mariehamn på Åland 1984, *BK III* i Jakobstad, Finland 1986 och 1988 kommer nr *IV* i Skellefteå, 1990 Rauma i Finland. Efter planerna *arrangeras därför BOTTNISK KONTAKT VI VID GÄVLE MUSEUM*. Det vore ju verkligen en utmärkt tillfälle att presentera vad Gävleborgs läns dykare har haft för sig på det marinarkeologiska området. En översiktlig dokumentation av vraken och en eller två uppmätningar skulle sitta fint! Mötena är så välbesökta av folk även från södra Sverige (och även andra länder) att sådana resultat skulle ge visst eko utanför Norrland. Det brukar regelmässigt vara mellan 10 och 25 sportdykare på konferenserna och massmedia är på brettet.

Museerna håller med andra ord på att skaffa sig intresse för ämnesområdet. Förutom vi själva finns det några tjänstemän som aktivt försöker samarbeta med sportdykare och -klubbar. Löpande kontakter har

dock bara Peter Lundkvist vid Hälsinglands museum i Hudiksvall och Kenneth Aström vid Västerbottens museum i Umeå. Annars litar man i stor utsträckning till oss, Seth Jansson och mig, som spindlar i nätet.

När Gävle museum kallade in mig för en föreläsning för Gävleklubbar-  
na våren 1987 var det alltså ett ovanligt initiativ.

Vi arbetar nu efter flera fronter:

*skriva och publicera oss för att ge ny kunskap (jag skriver t ex på en doktorsavhandling just nu).*

*gå till stånd en institution eller åtminstone någon form av fasta jobb som kan ta itu med besiktningar och sådant.*

*utföra officiella besiktningar på Riksantikvarieämbetets uppdrag för att visa att vi "kan."*

Vi har fortfarande en lång väg att gå inom marinarkeologin i Norrland. Om man bortser från patriotiska skrytobjekt som "Vasa" och "Kronan" tror jag vi efter över tio års arbete kan visa att Norrland har en lika viktig och intressant marin arkeologi som övriga landet. Men utan fortsatt och utökad hjälp från sportdykare kommer vi ingenstans.