

MARINARKEOLOGIN INFÖR 1980-TALET

Låt oss se på svensk marinarkeologi i ett historiskt perspektiv. Man kan dela upp dess utveckling i olika skeden. Det skulle vara t ex:

Det första skedet, som innefattar de första försöken att bedriva sådan eller likartad verksamhet, försök som ofta parades med andra intressen, t ex ekonomiska. Vetenskapligt är man ännu inte vare sig särskilt medveten eller väl formulerad.

Den perioden sträcker sig fram till början av 1930-talet. När den inleds är svårare att säga. Vi har belägg redan från 1700-talet på det historiska intresset för sjöfynd.

När man fördjupade hamnen i Ystad 1868-69 hittade man t ex ett stort antal skeppsvrak med många andra fynd ombord.

Arkeologen Bruzelius som har skrivit ett grundlig redovisning av dessa undersökningar uttrycker sig så här:

"I själva hamnbassängen anträffades följande föremål. Tjugotvå mer eller mindre skadade fartygsskrov eller rättare vrak... Det största fartyget var fyllt av sten, förmodligen barlast, ett annat fartyg hade varit lastat med taktegel av den under medeltiden brukliga formen, av vilka tvenne av 17,5 tons längd är bevarade. I ett av skeppsvraken fann man delar av en tysk bönbok från 16:e århundradet, havre etc; i ett annat låg två tunnor tjära, en stor slipsten etc. Enligt uppgift av löjtnant Almquist (chefen för hamnfördjupningen) företedde intet av de funna vraken något ovanligt byggnadssätt, men till tätning mellan plankorna på åtskilliga av dem var nöthär använt i stället för drev, vilket numera nyttjas."

Vi är alltså tillbaka i en tid, då träfartyg fortfarande var livs levande bruksföremål och tanken på att de skulle ha ett historiskt eller arkeologiskt intresse föreföll fackmannen smått absurd.

1880-83 tog man vid Strömstad upp massor av järnkanoner, ammunition, laetter och mycket mer från en svensk transportflotta, som sänktes där av svenskarna år 1719, för att förhindra att den erövrades av den danska örlogsflottan. De kanonerna slogs samtliga sönder och såldes som skrot.

1908-09 inledde bärningsbolaget Rex bärningar på vraken efter skeppen Enigheden och Nyckeln, som låg förlista i Kalmarsund sedan 1670-talet. Bärningarna hade uppenbarligen främst ett ekonomiskt motiv. Man tog tillvara svartek, som såldes till snickeriföretag, man bärgade kanoner, som i sin tur såldes vidare till museer och vapensamlare. Järnkanoner i gott skick betingade år 1908 225 kr stycket!

Allmänhetens historiska intresse för de många fynden var starkt och man kan följa det i långa artiklar som skrevs i tidningen Barometern om vraken och fynden.

Det museala intresset var också starkt. Kanoner såldes till både Kulturen i Lund och till Örebro museum. Fornminnesföreningen i Kalmar fick kanoner och andra fynd och även Jacob Hägg, sjöofficeren och marinmålaren, som då var föreståndare för de marinhistoriska samlingarna i Stockholm, hade stora intressen i arbetet. Viktiga fynd reserverades också för dessa samlingar.

1921 sprängde ett annat bärningsbolag vraket efter Riksäppet för att bärga svartek. Man tog också upp mer än 70 m³. Förhandlingar fördes mellan riksantikvarien och bärgarna för att försöka hindra det som man uppfattade som ren skövling.

Då det inte fanns lagliga möjligheter att göra det, tillsattes i stället två antikvariska kontrollanter som följde bärgningarna och tog tillvara historiskt intressanta fynd. De var kommandörkapten Lars Stackell och

konservator Erik Sörling. Både ammunition, kanoner, skulpturer och keramik -m m- togs upp från Riksäpplet och Gröne Jägaren. Det är inte riktigt klart för mig vem som tog hand om dem då, men idag tillhör dessa fynd Sjöhistoriska museet. Kanske tillfördes de föregångaren Marinmuseum.

Det andra skedet i marinarkeologins utveckling är det då man grundlägger och utvecklar teknik, metoder och vetenskap, upprättar en organisation för verksamheten, utvecklar instrument av olika slag för arbetet o s v. Den perioden, menar jag, sträcker sig från början av 1930-talet. Den är inte slut ännu, men har så sakta börjat övergå i ett tredje skede, som jag skall tala om straxt.

Det andra skedet inleddes med två viktiga undersökningar på 1930-talet. Dels avses Åkerlunds dokumentation av Kalmarfynden, som än idag efter 50 år framstår som ett fullgott och modernt arbete. Skälet till att det håller är enkelt. Åkerlund tillämpade en genomförd systematik vid utförandet av arbetet och vid uppläggningsen av den skeppsarkeologiska redovisningen.

Den andra undersökningen är Ekmans arbete på Elefanten. Det startade 1933 och avslutades 1938. Ganska lite är känt om denna undersökning idag, främst beroende på att Ekman inte har lämnat efter sig detaljerade undersöknings- och materialrapporter. Han gick istället direkt på rekonstruktionsarbetet.

I Sjöhistoriska museets arkiv finns emellertid inte mindre än åtta tjocka buntar med material från Ekmans undersökning av Elefanten.

Går man igenom det får man en ny inblick i hans arbete.

Den fältundersökning som Ekman utförde var helt modern. Han hade visserligen inte tillgång till annat än den tunga dykardräkten. I övrigt fanns alla de komponenter med, som vi utnyttjar idag. Han hade t o m uv-telefon. Ekman använder f ö begreppet marinarkeologi som en väl känd och etablerad term.

Svagheten i Ekmans resultat -i motsats till Åkerlunds- ligger i att han underlät att utföra en grundläggande dokumentation av det han tog tillvara. I vårt arkiv ligger istället hundratals svårtolkade skisser av skrovdelar och olika rekonstruktionsförsök.

Undersökningen syftade till att inför öppnandet av Sjöhistoriska museet 1938 bygga upp Elefantens akterskepp. Detta fyllde en av de stora salarna i bottenvåningen till 1953. En liten del finns fortfarande kvar i skeppsbyggeriutställningen.

På 1940-talet kom Harald Åkerlund till Sjöhistoriska museet. Med honom följde flera marinarkeologiska projekt.

Ett viktigt sådant var hans rekonstruktion av Åskekärrsskeppet. Även denna gång utförde Åkerlund ett grundläggande, metodiskt arbete.

Andra marinarkeologiska projekt var undersökningen av Falsterboskeppet och modellbyggena av Kalmarfynden.

Delar av skeppet Kung Karl togs vidare till museet på 1940-talet.

På 1950-talet gjorde man under en följd av år bärgningar på Riksäpplet och Gröne Jägaren och tog upp ett omfattande material.

Nu är vi framme vid den tid då Wasa snart kommer att bryta vattenytan och därmed skapa helt nya förutsättningar för svensk marinarkeologi. Wasa bärgades 1961 och intresset för skeppsvrak ökade mycket starkt i hennes kölvatten.

Jag skall inte orda så mycket om Wasaprojektet nu, men däremot peka på vad som hänt inom marinarkeologin under de 20 år som gått sedan dess.

Vi har för första gången ernållit ett lagligt skydd för viktiga marinarkeologiska fornlämningar, som Sibylla Haasum har redovisat har vi en marinarkeologisk kulturminnesvårdsorganisation, dessutom har tekniker och metoder för marinarkeologiska undersökningar etablerats och slutligen har marinarkeologisk universitetsutbildning inletts.

Från att ha varit i hög grad centralt styrd har verksamheten fått en allt

större regional betydelse. Det senare tycker jag är mycket viktigt, eftersom det finns ett mycket stort lokalt intresse, som de regionala museerna väl kan ta vara på och vidareutveckla.

Jag skall stanna vid en principiell fråga ett litet slag. Själv uppfattar jag det så, att marinarkeologins viktigaste uppgift är att förmedla bilder eller information ur det förflutna till dagens människor. Inte en bild, inte ett färdigt värderingssystem, utan många bilder, många informationsdelar, som ger möjlighet för individerna att välja, att utveckla en differentierad historiesyn.

Den historiska fantasin och inlevelsen har tacksamma objekt i marinarkeologiska fynd, inte minst vrak. De utgör ett levande och spännande arkeologiskt material.

Sjöhistoriska museet slutför i år publiceringen av åtta rapporter inom två utvecklingsprojekt, som har syftat till att samla erfarenheter om hur man skall gå tillväga för att dokumentera och bearbeta vrak som arkeologiska källor.

Den här typen av samlade erfarenheter, som ger en detaljerad redovisning med olika handlingsalternativ för undersökning kan sägas utgöra nycklar till vidare arkeologisk kunskap.

Det har också en plats i det tredje skedet inom svensk marinarkeologi. Med det menar jag det skede då man kan börja skörda frukterna av det utvecklingsarbete, som har gjorts under lång tid.

Det gäller att utvinna historisk information på bred bas.

Vi kan idag gå hela vägen från friläggning och dokumentation över skeppsarkeologisk bearbetning och tolkning fram till presentation och levandegörande när det gäller marinarkeologiska undersökningar. Vi kan så småningom börja sammanställa synteser över den historiska utvecklingen inom bl a svensk båtbyggnads- och skeppsbyggnadskultur. Vi kan leverera underlag för bedömning på bred bas till kulturminnesvärden, t ex inom fysisk riksplanering.

Det gängse maritimhistoriska materialet har idag börjat sina. Modellerna galjonsbilderna, skeppsritningarna, journalerna från fartygen, skeppsbyggarverktøygen o s v är idag i stor utsträckning insamlade eller registrerade vid de sjöhistoriska museerna.

Marinarkeologin blir därigenom ett av de viktigaste instrumenten för insamling av nytt material till dessa museer.

Enligt beslut hösten 1981 i samband med en organisationsöversyn vid Sjöhistoriska museet skall marinarkeologin vid sidan av Wasaprojektet utgöra det viktigaste arbetet. Detta sker under målsättningen INSAMLAR. Marinarkeologin skall också under titeln VÅRDA tjäna kulturminnesvärden.

I Sverige planerar vi idag världens största marinarkeologiska museum, nämligen Wasamuseet. Det kommer att byggas i centrum av Stockholm under 1980-talet. En arkitekttävling har utlysts för byggnaden, vilken har dragit till sig ett tidigare aldrig skadat antal tävlingsdeltagare - över tre hundra. Det finns en risk att ett museum av den här karaktären blir ett monument, ett museum utan liv. En viktig uppgift vid planeringen är därför att borgen för den levandegörande verksamheten.

Marinarkeologi och skeppsbyggnadshistoria ligger helt i linje med detta museums innehåll.

Ett av de beslut som hittills tagits rör den skeppsbyggnadshistoriska utställningen i museet.

Den kommer att utgöras av två block. Dels en stor modell över 1600-talets Stockholm med skeppsgården, där Wasa byggdes, i centrum, dels en marinarkeologisk-skeppsbyggnadshistorisk verkstad.

I den skall man ge människor möjlighet att pröva på de gamla skeppsbyggarredskapen. Den skall också tjäna syftet att presentera vår skeppsbyggnadshistoria, sjöfartshistoria m m genom arbete inför publik med marinarkeologiska och skeppsbyggnadshistoriska projekt.

Detta ger möjlighet att vid sidan av det stora örlogsskeppet presentera nya marinarkeologiska och undervattensarkeologiska fynd och aspekter på vårt maritimhistoriska förflutna. Det är även möjligt att utnyttja denna verkstad för uppdragsundersökningar och dokumentationsarbeten, vilka bekostas i enlighet med fornminneslagen. Man bör eftersträva ett rullande program.

Som ett exempel visar jag här några bilder som togs i vintras vid dokumentationen av ett 19 m långt skeppsvrak från Arbogaån, som en universitetskurs arbetade med. De arbetade i en betydligt sämre lokal än den planerade, men det är alltså denna typ av marinarkeologisk verksamhet som man bl a kan tänka sig att genomföra i verkstaden.

Fritidssektorn, som fortfarande är i växande, är en av de viktigaste "marknaderna" för museivärlden. I Sverige intar intresset för båtar och fartyg en central plats inom denna sektor, genom ett varierat engagemang för båtar och båtliv.

Förutom ett stort allmänt intresse för traditionella båtar och fartyg finns ett intresse för bevarande och restaurering av sådana, för traditionellt båtbyggeri, sjömanskap, segling av traditionella båtar, o s v.

Om museet kan understödja dessa intressen och traditioner innebär det att de kan fortleva aktivt i vår kultur, i stället för att utgöra "fragment" i museimontrar.

En sådan verksamhet kan bl a baseras i verkstaden. Man kan också presentera restaurering av äldre båtar inför publik, ev i kombination med kurser i underhåll och restaurering av äldre fartyg och båtar, materiallära kurser i traditionellt båtbyggeri, riggning, segelnakeri o s v. Motsvarande verksamhet kan också förverkligas vid och omkring museet, t ex genom en kaj upplåten för permanent förtöjning av äldre, väl restaurerade, privatägda allmogebåtar, genom regattor med sådana på Strömmen utanför museet (Allmogebåtens dag) o s v.

Kunskapsförmedlingen kan föras ut i samhället genom samarbete med ideella skeppsföreningar m m och därmed bli ett viktigt moment för museets syften i samhället.

Den här verksamheten, förlagd till Stockholms sjösida, mitt i stan, ger osäkligen möjligheter att föra marinarkeologin som museal, vetenskaplig och kulturminnesvårdande verksamhet framåt. Den ger också möjlighet till marinarkeologiskt samarbete både mellan museer och ideella organisationer. Jag skulle gärna vilja höra en diskussion om hur man skulle kunna ta till vara olika intressen och skapa ett utåtriktat samarbete mellan olika institutioner och ideella organisationer från denna bas eller plattform, efter de riktlinjer som jag skisserat här.

Carl Olof Cederlund
Statens sjöhistoriska museum
Stockholm

Ref.: N G Bruzelius: Fynden i Ystads hamn år 1868-69. Lund 1870.