

SYDOSTPASSAGEN

en förstudie



Länsstyrelsen
Kalmar län

Omslagsbilden: Utforskningen av vraket efter skeppet Mars utanför Böda hamn på Öland.
Foto: Ingemar Lundgren/Ocean Discovery (undre bilden), Malcolm Dixelius (övre bilden)

SYDOSTPASSAGEN

– EN FÖRSTUDIE

INTRODUKTION

Denna förstudie beställdes under våren 2014 av Länsstyrelsen i Kalmar län i samarbete med Regionförbundet. Arbetsnamnet var ursprungligen "Vrakriket". Under arbetets gång har många av olika skäl ställt sig tveksamma till Vrakriket som namn för projektet. Undertecknad vill i stället föreslå namnet Sydostpassagen, både som en sammanfattande beteckning för hela det aktuella kustområdet och som varumärke för besöksmålet. Namnet har redan introducerats inom museivärlden i Kalmar och Blekinge län. Det är inkluderande, det har en marin klang och det är lätt att översätta till andra språk.

Förstudien syftar till att kartlägga Sydostpassagen ur några viktiga synvinklar: bevarande, synliggörande, utbildning, forskning, samt vissa nyttoaspekter, framför allt inom besöksnäringen och företagande med marin anknytning. Arbetet har genomförts under perioden maj-oktober 2014. Det omfattar intervjuer med beslutsfattare på riksnivå, regional nivå och kommunal nivå; möten och samtal med olika aktörer inom näringar med marin anknytning; möten med forskare och enskilda entusiaster engagerade i länets marina historia; studiebesök i samband med den pågående utforskningen av vraken efter regalskeppen Kronan och Mars. Två studieresor har dessutom genomförts i samarbete med tjänstemän från länsstyrelsen, regionförbundet och berörda kommuner: en till Dalarö skeppsvraksområde (Bilaga 1) och en till Nederländerna (Bilaga 2). En marinarkeolog från det marinarkeologiska reservatet Thunder Bay, Michigan i USA har bidragit med idéer och erfarenheter under ett besök på Öland i juli.

Förstudien är i huvudsak en sammanställning av de speciella förutsättningar som Kalmar län och dess kommuner har i form av ett världsunikt marint kulturarv. I slutet finns idéer om hur vården av detta arv kan utvecklas och förslag till en möjlig ansvarsfördelning mellan det lokala, det regionala och statsmakterna.

1. VARFÖR SYDOSTPASSAGEN

Den kulturskatt som döljer sig i havet utanför Smålandskusten och Öland är enastående i världen. Inte i några andra farvatten kan man hitta en sådan exceptionell kombination av farleder med tusenårig historia av civil sjöfart och historiska sjöslag i en marin miljö som bevarar storskaliga lämningar av mänsklig aktivitet. Kännedomen om vad som faktiskt ligger utspritt på havsbotten ökar ständigt, till stor del tack vare snabba tekniska framsteg, men väldigt lite av den kunskapen har ännu nått fram till den breda allmänheten. Föremålet för denna förstudie – det marina kulturarvet - är i detta ljus sannolikt den största outnyttjade resurs som Kalmar läns medborgare förfogar över.

Kalmar län har till ytan större kustområden än något annat län i Sverige. Hela området är starkt präglad av en maritim kultur som går långt tillbaka i historien. Ölands fornborgar och gravhögar, rester av pålspärrar och hamnanläggningar i vikarna på fastlandet, allt vittnar om en kultur som vänder sig mot havet, en kultur som länkar samman området med omvärlden, en kultur som också gett människor skydd mot "inkräktare" från havet. Talrika lämningar berättar dessutom om en lång tradition av skeppsbyggande, inte minst under den tid då Kalmar stad var Sveriges sydliga utpost mot den ständiga fienden Danmark. Det är ingen slump att några av Östersjöns största sjöslag utspelat sig utanför Öland. Handel har samtidigt pågått oavbrutet i dessa farvatten i tusentals år. Till denna dag är farlederna längs Smålandskusten och mellan Öland och Gotland av yppersta betydelse för den internationella sjöfarten. De utgör idag en av de viktigaste korsvägarna i Europas farvatten för både frakt- och persontrafik, en verksamhet som inte lär minska i framtiden. Såväl i fredstid som i tider av örlog har denna verksamhet lämnat betydande spår efter sig på havets botten.

Under större delen av mänsklighetens historia var det som fanns på havsbotten okänt. Människan tog tillvara det som flöt iland på stränderna, man plundrade skepp som slogs sönder mot klippor inom synhåll från land. Först på 1600-talet kom de första, primitiva hjälpmedlen för att bärga föremål från sjunkna fartyg. Men det förutsatte att man visste var vraket fanns, att masterna fortfarande pekade upp över vattenytan eller att platsen gick att räkna ut med hjälp av landmärken. Merparten av alla vrak förblev gömda i havsdjupet. Återupptäckten och bärgningen av regalskeppet Vasa 1961 kom att förändra den sanningen. Det blev inledningen till ett mer systematiskt sökande efter spektakulära vrak på havsbotten, det blev upphovet till den nya forskningsgrenen marinarekologi.

En viktig förutsättning för utvecklingen av marinarkeologi är den moderna tekniken att dyka med gastuber, som utvecklades efter andra världskriget. Forskare kan idag själva besöka vrak ner till mer än hundra meters djup med hjälp genom så kallad teknisk dykning (blandgasdykning). Men utvecklingen tar inte stopp där. Ständigt förbättrade sökverktyg, avancerade mätinstrument och undervattensrobotar med kameror gör det nu möjligt att hitta och kartlägga vrak var de än befinner sig på havsbotten. Djupet sätter inte längre någon gräns. Med tillräckligt stora resurser av pengar och tid går det idag att göra en lika exakt, detaljerad karta över havsbotten som över ett landområde.

I relativ tysthet har denna verksamhet också pågått – och växt i omfattning – i vattnen utanför Smålandskusten. Hundratals tidigare okända vrak har upptäckts på senare tid,

ett trettiotal bara under sommaren 2014. Antalet fynd ökar i mycket snabbare takt än det finns resurser att dokumentera och utforska dem. Det är därför bara ett fåtal kommer därför till allmänhetens kännedom. De mest spektakulära fynden på senare tid inom området för denna studie är amiralsskeppet Mars utanför norra Öland och regalskeppet Svärdet på internationellt vatten mellan Öland och Gotland. Båda upptäcktes så sent som 2011.

I Sverige är det ovanligt att sökande efter vrak sker i syfte att bärga, söka efter skatter eller på annat sätt berika sig på det marina kulturarvet. Vanligare är i stället att vrak upptäcks i samband med att havsbotten måste mätas upp och kartläggas för nya ändamål, som t ex elledningar, gasledningar eller vindkraftparker. I takt med att moderna, tekniska hjälpmedel för att kartlägga havsbotten har blivit billigare, är det också möjligt för privatpersoner och grupper med marin historia som hobby eller intresse vid sidan om sitt ordinarie yrke, att leta på ett mer systematiskt sätt efter försvunna skeppsvrak.

Det är denna raskt ökande aktivitet till havs, som föranleder ett samlat grepp kring vårt marina kulturarv. Det är inte bara "rätt tidpunkt" att se på det marina arvet ur samhällelig synpunkt, det är snarare "hög tid", ett brådskande ärende som kan och bör engagera medborgare från gräsrotsnivå till högsta beslutsfattare. Det ska visa sig i denna studie att ämnet fått ytterligare aktivitet i ljuset av en ny attityd inom de kulturvårdande myndigheterna på hur det marina arvet kan göras tillgängligt för den breda allmänheten. Det ska också visa sig att detta kan ske utan hisnande kostnader för samhället, att det tvärtom kan skapa samhällsnytta, sysselsättning och stimulera till utveckling av nya näringar.



Fotomosaik av vraket efter Mars. Så gamla vrak i så gott skick finns ingen annan stans i världen utom i Östersjön. Mosaik: Tomasz Stachura

2. INTERNATIONELL UTBLICK

Den tekniska utvecklingen och den ökade mänskliga aktiviteten på havsbotten är naturligtvis inte begränsad till Östersjön. Efter hand som t ex olje- och gasutvinning på land har passerat sitt maximum, ökar letandet efter energiresurser under havsbotten. I vårt grannskap har det framför allt lett till stor aktivitet i Nordsjön och längs den norska kusten ända upp mot Ishavet. Runt Danmark och de brittiska öarna pågår samtidigt en rask utbyggnad av vindkraft till havs. Liknande exempel kan hittas i alla stora hav.

En bieffekt av dessa aktiviteter är ett ökat fokus på det marina kulturarvet. I Nordsjön har forskarna upptäckt en hel försvunnen civilisation under vatten, populärt kallad Dogger Land. Utanför Nordamerikas kuster har man hittat mängder av vrak från den tidiga koloniseringen av kontinenten och nyligen även från de kostsamma försöken att kartlägga Nordvästpassagen, sjövägen norr om Kanada. Av dessa och andra upptäckter följer i sin tur ett behov av att dokumentera och bevaka det marina kulturarvet, men också att synliggöra det. För att få en värdeomätare på potentialen i Sydostpassagen kan det vara värt att göra en kort utblick mot omvärlden för att leta efter jämförbara exempel.

USA

Det första marinarkeologiska reservatet i världen bildades 1973 för att bevara vraket av Monitor, John Ericssons märkliga farkost, som spelade en inte obetydlig roll i det amerikanska inbördeskriget. Det reservatet ligger på Atlantkusten utanför staten Virginia och omfattar ett museum och en forskningsstation. Själva vraket är belagt med dykförbud. Efter det har flera mindre, delstatliga reservat inrättats, men det dröjde till 2000-talet innan det andra federala marinarkeologiska reservatet kom till. Det ligger vid Thunder Bay i den lilla staden Alpena i staten Michigan vid Lake Huron, en av de stora sjöarna. Reservatet är av betydande intresse för denna studie, eftersom de stora sjöarna bildades vid samma tid som Östersjön och har en viktig egenskap gemensam med vårt innanhav, nämligen att bevara vrak. Klimatet liknar också det svenska, med en relativt kort säsong för sommarturism. I Thunder Bay finns en stor mängd vrak, huvudsakligen fraktskutor från 1800-talet. Ca 35 av dessa vrak är försedda med bojar för dykturism och snorkling. Trots lokalt motstånd i inledningsskedet har verksamheten inneburit ett kraftigt lyft för besöksnäringen. Reservatsområdet ska enligt planerna utvidgas kraftigt inom de närmaste åren. Ledningen för Thunder Bay National Marine Sanctuary har uttryckt stort intresse för samarbete och kunskapsutbyte med Kalmar län.



Stephanie Gandulla, marinarkeolog från Thunder Bay, USA, föreläser i Böda hamn, juli 2014. Hon inbjuder till samarbete med Kalmar län. Foto: förf.

En annan form av dykturism, som är av intresse för Kalmar län, finns i Florida, nämligen dykning på konstgjorda rev. Dessa dykrev består av sanerade sänkta fartyg och löper längs en stor del av Floridas kust. De byggdes från början för att hindra erosion av sandstränderna och för att locka till sig fisk och annat marint liv till nytta för turistnäringen. Efter hand har det visat sig att reven dessutom drar till sig fler och fler dykare och dykturism har blivit den stora inkomstkällan för många små kustsamhällen. Florida har fördelen att dykning kan ske året om, men även i Sverige skulle sänkta fartyg kunna förlänga säsongen genom att vara lättåtkomliga. Ett konstgjort rev kan också fungera som träningsplats för utbildning av dykare.

STORBRITANNIEN

Storbritannien lägger stor vikt vid sitt marina kulturarv. På många håll går bevarande, forskning och besöksnäring hand i hand. Museiverksamheten är koncentrerad till södra England. Där finns bland annat det nyöppnade museet med 1500-talsskeppet Mary Rose. Det bärgades ungefär samtidigt som Kronan och har efter trettio års konservering inhysts i en egen museibygnad. Mary Rose är äldre och mindre än både Kronan och Vasa, de två andra jämförbara skeppen från de stora träfartygens tid. Erfarenheterna från både Vasa och Mary Rose visar att det på grund av konserveringen tar lång tid från det ett gammalt träfartyg bärgas tills det är i skick att ställas ut på museum.

I Storbritannien finns ett starkt intresse för den marina krigshistorien, särskilt de två världskrigen under 1900-talet. Runt de brittiska öarna ligger ett stort antal spektakulära vrak efter brittiska och tyska krigsfartyg, som är föremål för ständig uppmärksamhet och dykturism. Den skotska marinbasen Scapa Flow intar en särställning, eftersom den ligger skyddad och lämpar sig särskilt väl för vrakdykning. Här ligger ett antal vrak från båda världskrigen och de sysselsätter idag ett tiotal dykcharterföretag, som betjänar ett växande antal vrakdykare. Detta är av visst intresse för Kalmar län med tanke på att det finns vrak från både första och andra världskriget också i Kalmar sund och vattnen söder om Öland.

NEDERLÄNDERNA

Nederländerna lägger också mycket stor vikt vid sin marina historia. Det nederländska riksantikvarieämbetet har en särskild marin avdelning som enbart sysslar med bevarandet av vrak och föremål knutna till havet. Både små och stora städer har sjöfartsmuseer (totalt ett 50-tal) och aktiviteter som bygger på landets marina historia och traditioner. Intresset bland allmänheten är stort. Marinmåleriet spelar en stor roll i den holländska konsthistorien och bidrar till att bevara minnet av Nederländerna som en av de nationer som öppnade världshaven för handel. Den ekonomiskt viktigaste handeln under Nederländernas storhetstid, "Den gyllene eran" på 1600-talet, bedrevs med Östersjöländerna, där Sverige var det dominerande landet.

Nederländerna har förhållandevis få bevarade vrak efter fartyg. Träfartyg som förlist i Nordsjön eller de stora oceanerna har i regel ätits upp av skeppsmask. Bara skeppsdelar som legat begravda i sand eller lera har klarat sig och det finns inget vrak i Holland som kan mäta sig med Vasa eller Svärdet (båda tillverkade i Sverige av holländska skeppsbyggare).

I stället har två andra sätt att bevara marin historia utvecklats särskilt starkt i Nederländerna, nämligen att bygga modeller och att bygga repliker av historiska fartyg i

full skala. Det mest spektakulära replikbygget är Ostindiefararen Batavia, som färdigställdes under åren 1985-95. Verkstäderna och stapelbädden som Batavia byggdes på har sedan dess använts för att bygga en replik av krigsfartyget De Zeven Provinciën. Det projektet är nu avbrutet och har ersatts av ett stort modellbygge. Verkstäderna används fortfarande och utgör basen för en framtida "marin temapark" med arbetsnamnet Batavia Land (Bilaga 2). Nederländerna är ett land att inspireras av på detta område och möjligt att söka samarbete med, inte minst på vår gemensamma historia inom sjöfart och handel.

SPANIEN/PORTUGAL

På den Iberiska halvön har skeppsmasken utplånat en mycket stor del av de viktiga marina lämningarna från Spaniens och Portugals storhetstid inom upptäcktsresande och handel. De många vrak som funnits längs framför allt Atlantkusten är bevarade bara om de ligger begravda i sand och då oftast i form av en köl med några spant och lite bottenplankor. Många av vraken kan däremot antas ha haft värdefull last och det är på de flesta ställen fritt fram för skattletare att söka med metalldetektorer och ta tillvara eventuella fynd. Kampen om den iberiska skeppshistorien pågår dagligen i form av en kapplöpning mellan marinarkeologer och skattletare.

Trots att de iberiska vraken är blygsamma jämfört med vad som finns bevarat i Östersjön utgör de basen för en aktiv dykcharterverksamhet, som gynnas av en hög vattentemperatur året om (Golfströmmen) och ett mildt klimat i övrigt. På senare tid har intresset för bevarande och forskning om den iberiska marina historien fått ett uppsving. Det har också lett till ett ökat intresse för Östersjön, eftersom det visat sig att handeln mellan Östersjöländerna och Spanien/Portugal var av större omfattning än forskarna tidigare trott. Utanför Blekinge finns bland annat ett av de bäst bevarade vraken efter ett "iberiskt skepp", nämligen Gribshunden, som förliste 1495.

DANMARK

Under en stor del av Sveriges moderna historia har det rått en stark rivalitet mellan Sverige och Danmark, vilket fått sitt mest drastiska uttryck i långvariga krig. I dessa krig var herraväldet till sjöss av största betydelse. Två av de största sjöslagen i hela Östersjöns historia utspelade sig utanför Öland med Sverige och Danmark som stridande parter: slaget vid norra Öland 1564, som slutade med skeppet Mars' undergång och slaget vid södra Öland 1676, där Kronan och Svärdet gick under. Det finns inga jämförbara marina lämningar i Danmark, så intresset för det som finns i vattnen utanför Sverige är stort, både bland forskare och den dykintresserade allmänheten. Det borde inte vara svårt att omsätta detta intresse till nya möjligheter för besöksnäringen i Kalmar län, specifikt riktade till danska turister.

Danmark fick i oktober 2014 sitt första konstgjorda rev, när en uttjänt järnvägsfärja (Ærøsund II) sänktes utanför Fyns kust. Det är den största enskilda satsning som gjorts för att stärka turismen kring Fyn, där vrakrevet förväntas dra till sig tusentals utländska dykturister. Projektet har varit omdiskuterat ur miljösynpunkt och följs noggrant av danska forskare, som ska studera dess inverkan på ekosystemet.

55°02'10.000", 010°27'40.002" hddd' mm.mmm"
55.0350000, 010.4566670 hddd. dddd"

ACCESS POINT RANTZAUSMINDE LYSTBÅDEHAVN Slæbested

DIVE SPOT M/F ÆRØSUND

ACCESS POINT / SLÆBESTED
Det nærmeste slæbested for M/F Ærøsund finder du ved Rantzausminde Lystbådehavn, Rantzausmindevej, 5700 Svendborg.

For at benytte slæbestedet skal man bruge et bomkort. En åbning koster 50 DKK + depositum på 40 DKK for kortet, som kan købes i kortautomaterne på Rantzausminde Lystbådehavn og ved Havnekontoret, Jessens Mole 6, 5700 Svendborg. En bomåbning varer 4 minutter.

Årskort gældende 1 år fra købsdato, pris: 805 DKK inkl. moms giver 40 bomåbninger (værdi 2.000 DKK). Kortet købes på Havnekontoret, Jessens Mole 6, 5700 Svendborg.

KØRSLSVEJLEDNING
Fra Odense (Jylland og Sjælland)
Fra E20 (Fynske Motorvej), tag afkørsel mod Svendborg ad rute 9 (Svendborg-motorvejen). Motorvejen ender før Svendborg, fortsæt ligeud ad hovedvej 9 mod Spodsbjerg / Rudkøbing. Tag afkørsel Svendborg S inden Svendborgsundbroen. Drej til venstre ad A.P. Møllersvej, fortsæt ligeud i den lille rundkørsel et kort stykke ad Brydegårdsvej. Drej til højre ad Kogtvedvej (ved Shell-tanken). Fortsæt ad Kogtvedvej og videre ad Rantzausmindevej. Drej til venstre ad Rantzausvej ned til Rantzausminde Lystbådehavn.

PARKERING: der er gode parkeringsforhold nær slæbestedet, ved Rantzausmindevej 137, 5700 Svendborg

LUFTFYLDESTATIONER OG DYKKERGREJ:

RØDME DYK
Rødmevej 44
5771 Stenstrup
Email: gb@r-dyk.dk
Telefon: +45 62 26 34 40

DIVING 2000
Asylgade 16
5000 Odense C
Email info@diving2000.dk
Telefon: +45 66 13 00 49
www.diving2000.com

FYNS DYKKERCENTER
Billedskærevej 20
5230 Odense M
Email: info@fynsdykkercenter.dk
Telefon: +45 66 12 82 38

BÅDLEJE:

NICUS NATURE
Kullinggade 29
5700 Svendborg
Email: office@nicusnature.com
Telefon: +45 30 30 13 33
www.nicusnature.com
(Kun bådleje med skipper)

PRAKTISK INFO:

DYKKERKLUBBEN DELFINEN
Formand Anders Buch
Email: buchanders@me.com
Telefon: +45 30 48 58 39

DYKKERKLUBBEN DRÅBEN
Formand Erik Pedersen
Email: mail@draaben.dk

Mere info om Dive Spot M/F Ærøsund og andre dykkeroplevelser i Det Sydfynske Øhav:
www.dyk-sydfyn.dk
www.divingdenmark.com

DOWNLOAD APP

Med Outdoor Guide - Det Sydfynske Øhav får du offline kort og dykkerinfo med på din smartphone/tablet.

Google Play

AppStore

Nordens första dykrev lanserades i oktober 2014 som den danska ön Fyns stora turistsatsning.

3. LÄGET I SVERIGE

Bevarandet av det marina kulturarvet har aldrig varit högt prioriterat av statsmakterna. Det finns ingen avdelning inom Riksantikvarieämbetet (Raä) som särskilt sysslar med det marina arvet. Det finns inga särskilda anslag för dokumentation eller bevarande av föremål som upptäcks på havsbotten. Huvudansvaret ligger på Statens maritima museer (SMM), vars verksamhet är starkt beroende av inkomster från Vasamuseet, som sedan det öppnades 1989 varit Sveriges mest framgångsrika turistattraktion. Utan Vasa hade det marina arvet sannolikt haft en än mer undanskymd plats inom kulturminnesvården.

SMM har dessutom under de senare åren signalerat att dess verksamhet är "mättad". Det finns inte resurser att ta om hand, konservera och förvara fler bärgade föremål. Än mindre förevisa dem i nya utställningar. En stark tonvikt läggs på att digitalisera befintliga samlingar och att använda modern teknik till att dokumentera nya fynd *in situ*. Bärning av föremål sker restriktivt, främst i forskningssyfte.

Detta förhållningssätt ligger också bakom tillkomsten av Dalarö skeppsvraksområde, Sveriges första "dykpark". Den är tänkt som ett alternativ till utställningar, en möjlighet att i stället visa det marina arvet på plats. Dalarö skeppsvraksområde invigdes i maj 2014. Det är inte geografiskt avgränsat, utan omfattar tre vrak i närheten av Dalarö hamn, som är belagda med sk "dykförbud". Det innebär att de inte är tillgängliga för allmänheten utan särskilt tillstånd. Dessa tre vrak är nu utmärkta med bojar, och dykning får ske endast under ledning av en certifierad dykguide. Ytterligare fyra intressanta fartygsvrak, som är öppna för allmänheten, har också märkts ut med bojar för att underlätta för dykcharterarrangörer att verka i området.

Dalarö skeppsvraksområde sköts som ett kommunalt kulturresevat och styrs av ett regelverk som upprättats i samarbete med Länsstyrelsen, Raä och SMM. En drivkraft bakom reservatet är att söka efter möjligheter att göra det marina arvet tillgängligt även för den allmänhet som inte dyker. Tills vidare finns två alternativ för den som vill "besöka" vraken torrskodd. Det ena är "dykning med robot", vilket innebär att man från ytan studerar vraket i realtid med hjälp av en så kallad ROV, en robot med videokamera kopplad till en skärm ombord på båten. Det ger besökaren en möjlighet att själv välja vad hen önskar se på vrakplatsen.

Det andra alternativet är "torrddykning". Det sker från en vanlig charterbåt för skärgårdsturer, som installerat videoutrustning ombord för att berätta om vrakens historia. Turen går till ett eller flera av de utmärkta vraken, en medföljande guide berättar hur fartyget gick under och sedan visas en film, som inkluderar undervattensbilder av fartyget, en animation som visar hur det troligen sett ut, något om vad som fanns ombord och hur besättningen levde. (En utförligare beskrivning finns i Bilaga 1.) Ännu mer avancerade arrangemang med fasta videoinstallationer under vatten har diskuterats, men anses tills vidare för kostsamma.



Torrdykning. En charterbåt tar passagerare till kända vrakplatser, en guide berättar om förlisningen, en film visar vraket under vatten och bilder av hur det kan ha sett ut. Den gula bojen leder dykare till själva vraket. Foto: förf.

Ur Kalmar läns synvinkel är Dalarö vrakområde intressant som förebild. De två historiska vrak inom länet som idag är belagda med dykförbud är Kronan och Mars. Skulle man vilja göra dem tillgängliga för charterdykning finns redan ett regelverk att ta efter. När det gäller den kommersiella sidan av verksamheten kan man också dra lärdomar av det som görs i Dalarö. Här finns även potential för ett direkt samarbete, eftersom utländska dykare torde vara mer intresserade av att ha flera olika mål om de väljer att förlägga en dyksemester till Sverige.

Av statens maritima museer ligger Marinmuseum i Karlskrona närmast Kalmar län. Det museet har i år utvidgats med en särskild ubåtshall. I den finns HMS Neptun, en ubåt från 1980, som bevarats som ett exempel på den moderna svenska marinhistorien och kallakrigsepoken. Nybyggnationen har skett med hjälp av omfattande sponsring från näringslivet, vilket enligt SMM ger en fingervisning om vad som krävs för att få till stånd helt nya museibyggnader i framtiden. Marinmuseum i Karlskrona ingår i ett biljettsamarbete med Länsmuseum i Kalmar och Västerviks Museum. Det är detta samarbete, som idag går under namnet Sydostpassagen.

4. INVENTERING AV FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR SYDOSTPASSAGEN

Det följande är en översiktlig kommunvis genomgång av befintlig verksamhet med anknytning till det marina kulturarvet inom länet (kustkommunerna + Öland). Därefter följer en sammanställning av aktiviteter som diskuteras, såväl på regional som kommunal nivå, eller som specifika samarbeten över kommungränserna.

TORSÅS

I Torsås kommun finns Bergkvara hamn, som hade sin stora blomstringstid i början av förra århundradet, då hamnen var full av segelfartyg, som fraktade gods både när och fjärran. I hamnen finns ett Sjöfartsmuseum inrymt i ett hamnmagasin från den tiden. I undervåningen finns bland annat en komplett båtbyggarverkstad. Till museet hör också en intakt skeppssmedja i närbelägna Dalaskår.

Sjöfartsmuseet drivs av hembygdsgillet i Bergkvara, som även månar om de byggnader och rester av den gamla segelfartygshamnen som är bevarade. Bergkvara Sjöfartsmuseum ingår i organisationen "Sjöfararkusten" (se nedan).

KALMAR

På medeltiden var Kalmar stad en av landets viktigaste handelsstäder. Kalmar hade fortsatt en mycket stor betydelse efter Kalmarunionens upplösning och frigörelsen från Danmark, då den länge var gränsstad, tills Sverige erövrade Blekinge och Skåne. Hela den historien märks både i stadens uppbyggnad och i marina lämningar. Vid restaureringen av Kalmar slott på 30-talet hittades den så kallade Kalmarbåten, som bland annat utmärks av att det är det äldsta båtfyndet i Norden med roder i aktern. En replik av Kalmarbåten byggdes på Marinmuseum i Karlskrona 1995. Den heter Aluett och drivs nu av en förening, som använder den till "medeltida seglingsutflykter".

Den mest kända sjöhistoriska attraktionen i Kalmar är Kronanutställningen, som är en del av Kalmar läns museum. Kronan exploderade i inledningen av slaget vid södra Öland 1676 och hittades av Anders Franzén 1980. Sedan dess har utgrävningar pågått på vrakplatsen och idag finns betydligt mer än 30 000 fynd i museets samlingar. Utgrävningarna och kartläggningen av vrakplatsen beräknas vara klar inom 3-5 år. Vraket ligger utanför Ölands östra kust på 28 meters djup och är belagt med dykförbud.

Kronanutställningen är unik i världen när det gäller antalet autentiska föremål från ett så gammalt krigsskepp. Ända sedan vraket hittades har diskussioner förts om bärgning av fartygets bevarade babordssida och ett särskilt Kronan-museum. Det finns nu planer på att utifrån Kronans starka varumärke öka det marina inslaget i det befintliga museet.

Museiledningen skissar planer på en större ombyggnad och satsning, som innebär "ett tydligt Kalmarsundsperspektiv – regionen med tre kuster med ett förenande Kalmarsund och ett omgivande Östersjön med stark potential". För Kronans del innebär det en utökad utställning, "laddad med det större vraksammanhanget och kanske särskilt Svärdet". Svärdet är det regalskepp som övertog befälet över den svenska flottan när Kronan exploderade. Hon kapitulerade efter fem timmars strid och sjönk efter brand och explosion. Vraket återfanns 2011 på internationellt vatten och har ännu inte varit föremål för någon närmare undersökning.

Det övergripande målet för Länsmuseumets nysatsning är att fördubbla 2010 års besökssiffra (61 500 besökare) till 2020, alltså är siktet inställt på 123 000 besökare per år. Länsmuseumets ledning talar även om ett "nätverkssamarbete" med länets kommuner, vilket kan öppna för samproduktion av utställningar och aktiviteter kring den marina historien.

Kalmar har även ett Sjöfartsmuseum, som drivs av en ideell förening. Det ingår i nätverket Sjöfararkusten (se nedan).

Kalmar kommun är sedan länge säte för Sjöbefälsskolan och har även gymnasielinjer med inriktning på sjöfart. Till det kommer att Linnéuniversitetets campus i Kalmar bedriver en del forskning med marin inriktning. Det har i det sammanhanget förts diskussioner om ett Marint centrum för utbildning och forskning i kommunen.

MÖNSTERÅS

Det marina arvet förvaltas i Mönsterås kommun huvudsakligen av ideella organisationer, som Stranda hembygdsförening och Ålems hembygdsförening, samt byalag i kustsocknarna och samhällsföreningarna i Pataholm och Timmernabben. Permanenta utställningar av foton, modeller och historiska bilder finns på hembygdsgården i Elgerum och i korsvirkeshuset i Timmernabbens hamn. Den senare ingår också i samarbetsorganisationen Sjöfararkusten (se nedan).

Aktiviteter riktade mot skolan har förekommit, men inte regelbundet. Önskemål finns om ett mer organiserat samarbete på länsnivå med Länsmuseumet i Kalmar och även med SMM, för att kunna forska på bygdens marina historia.

OSKARSHAMN

I Oskarshamn finns en livaktig Sjöfartsförening, som med aktiviteter och utställningar håller liv i stadens traditioner som en viktig hamn och handelsplats vid Smålandskusten. Sjöfartsföreningen ligger bakom det Sjöfartsmuseum, som fick nya lokaler i Kulturhuset Forum 2013. Dessutom driver föreningen ett Båt- och Maskinmuseum i hamnen, som uppförts av en privat sponsor. I anslutning till den museibyggnaden ligger ångbogserbåten S/S Nalle, byggd 1923 i Oskarshamn, renoverad och K-märkt. Den drivs av en fristående ideell förening och kan hyras för utfärder.

I hamnområdet planeras omfattande nybyggnation, bland annat ett sjönära bostadsområde. I samband med detta finns möjligheter att ytterligare markera stadens marina profil och historia. Det har aktualiserat möjligheten att ställa ut den s k Bossholmskoggen, som legat i förvar i en lada i över 25 år. Den är från 1200-talet och anses vara det äldsta bevarade vraket av en kogg, Hansatidens vanligaste fartyg. Sponsorn bakom Båt- och maskinmuseet lät under 2014 professionella konservatorer göra en bedömning av möjligheterna att bevara vraket och ställa ut det. Slutsatsen blev att koggen är i gott skick och kan ställas ut, men att det skulle krävas 5-7 år av konservering innan den kan förevisas.



I den här ladan i Oskarshamn förvaras Bossholmskoggen, som bärgades 1987, i väntan på en lämplig utställningsplats. Foto: förf.

En snabbare lösning kan vara att låta koggen ligga kvar i vatten och exponera den i ett akvarium. Det är fullt genomförbart med tanke på att vraket inte är mer än 12,5 m långt och bara ett par meter högt. Ett akvarium sparar in kostnaderna för konservering, men kräver i sin tur mer i form av skötsel och drift.



Så kan Bossholmskoggen ha sett ut. Teckning: Jonathan Adams

Oskarshamn har idag färjelinjer både till Gotland och Öland. Det innebär att ca 450 000 resenärer passerar genom staden. Besöksnäringen har som mål att försöka locka så många som möjligt att också spendera tid – och pengar – i Oskarshamn. Utställd på en central plats i hamnområdet skulle koggen utgöra en pampig symbol för sjöfartsstaden Oskarshamn och fungera som dragplåster för besöksnäringen.

VÄSTERVIK

Kusten kring Västervik (och föregångaren Gamleby) har en lång historia inom sjöfart, handel och skeppsbyggnad. Spåren efter detta finns både på land och i havet. Västerviks Museum på Kulbacken har sedan 30-talet haft utställningar inriktade på det marina kulturarvet, bland annat fynd från det medeltida skeppet "Ringaren". I och med upptäckten av vraket efter det mytiska amiralsskeppet Mars (som sjönk i slaget vid Norra Öland 1564) blev museet arena för exponering och förmedling av forskningsresultaten från undersökningar av vrakplatsen. Vrakets upptäcktes 2011 och sedan 2013 finns nu en permanent utställning kring Mars och det marina 1500-talet.

Utställningen om *Mars Makalös – det marina 1500-talet* följer nära den avancerade forskning som genomförts på vrakplatsen under de senaste åren och det har i sin tur lett till en ambition att i anslutning till museet skapa en forskningsenhet för marinarkeologi.

Den har arbetsnamnet **VUE, Västervik Centre for Baltic Underwater**

Exploration. Forskningssatsningen stöds av bl a av MARIS (den marinarkeologiska enheten vid Södertörns högskola) och Visualiseringscenter i Norrköping (med knytning till Linköpings universitet) samt av Västerviks kommun och lokala företag med marin anknytning.

Avsikten är att skapa ett centrum som både bedriver avancerad forskning med de senaste tekniska metoderna för studier av föremål på havsbotten och samtidigt utvecklar metoder för att med digital teknik förmedla kunskap om det marina kulturarvet till den övriga forskarvärlden och till allmänheten. Utforskningarna av Mars väcker redan idag stort internationellt intresse och den nya resursen i Västervik ger en möjlighet för hela länet att profilera sig som världsledande inom marinarkeologi.

Som en del av forskningssatsningen pågår också arbete med att placera ett forskningsfartyg i Västervik. Maris forskningsfartyg Svanen är tillfälligt baserat i Västervik. Ett fartyg som används av ett blivande forskningscentrum på Kulbacken, skulle också kunna vara en resurs för annan marint anknuten forskning som bedrivs inom länet, t ex i samarbete med Linnéuniversitetet.

Som friluftsmuseum har Kulbacken också ambitionen att ytterligare stärka sin marina profil. Det kan ske genom att man på museiområdet inrättar verkstäder eller andra arbetsplatser med marin anknytning, som repslageri, segelmakeri och liknande. Därmed vidareutvecklas den pedagogiska verksamheten med anknytning till den marina forskningen. Idén har även väckts att bygga en replik av Mars, ett projekt som sannolikt skulle kräva en uppbackning från flera aktörer än Västerviks Museum.

I inloppet till Västervik pågår en nybyggnation på Slottsholmen. Kommunen önskar att den nya byggnaden ska integreras väl med satsningen på intilliggande Kulbacken och ge besökaren som kommer från havet en känsla av stadens långa marina kulturarv.

BORGHOLM

Borgholms kommun är i hög grad beroende av besöksturismen för sysselsättning och skatteunderlag. Idag är mycket av turismen koncentrerad till centralorten Borgholm, samt till Böda och nordligaste Öland under en kort sommarsäsong. I avsaknad av åretruntaktiviteter som på kort sikt skulle ändra bilden, verkar den mest attraktiva

lösningen vara att på olika vis höja nivån på sommarutbudet och att satsa på aktiviteter som förlänger säsongen. Det marina kulturarvet öppnar möjligheter i den riktningen.

Ett bevis för detta är den stora uppmärksamheten kring utforskningen av Mars' vrakplats. Forskningsarbetet har pågått under de tre senaste åren i juli månad med Böda hamn som bas (vraket ligger ca 20 km öster om hamnen). I samarbete med Västerviks Museum har det funnits en liten utställning i hamnen relaterad till vraket och historien kring det. Det har hållits välbesökta föreläsningar om upphittandet av vraket och den pågående forskningen.

Intresset för Mars är så påtagligt att Borgholms kommun vill göra någon form av satsning i Böda hamn för att permanenta det som hittills visats tillfälligt under somrarna. Hamnen saknar idag en lämplig utställningslokal och storleken på ett eventuellt nybygge måste vägas mot säsongens längd och andra möjligheter att använda lokalen. Ett spännande förslag som förts fram är att bygga ett museum helt eller delvis under vatten. Ett annat alternativ som diskuterats är att placera bärgade föremål från Mars på grunt vatten i närheten av hamnen i stället för i en lokal. Då skulle man kunna dyka, snorkla eller se dem från en glasbottenbåt. De olika förslagen måste utredas och ambitionsnivån kommer i hög grad att bero på i vilken grad besöksnäringens aktörer är beredda att själva satsa i Böda hamn.

Ett sätt att förlänga turistsäsongen på norra Öland är att satsa i större skala på dykturism. Sikten på djupt vatten är ofta betydligt bättre under vår och höst, då man slipper algblooming och annan biologisk aktivitet. För att locka dykare till turistmål har man på andra håll i världen låtit sänka fartyg och skapa konstgjorda rev, som blivit mycket lönsamma attraktioner för små kustsamhällen. Dykrev är intressanta i sig, de drar snabbt till sig fiskar och annat marint liv och de är lämpliga för den som vill lära sig dyka. Kusten utanför Böda sand lämpar sig sannolikt för ett dykrev, eftersom det är sandbotten och ofta god sikt i vattnet. Eftersom ett dykrev nyligen inrättats i Danmark, finns nu möjlighet att dra lärdomar av hur ett sådant projekt kan genomföras på våra breddgrader.

I Borgholms kommun bedrivs kustfiske i liten – och minskande – skala. Chanserna för unga fiskare att etablera sig skulle sannolikt öka om de under delar av året kunde använda sina fiskebåtar för att köra ut dykare till ett rev eller till befintliga vrak på lämpligt djup. Med ett dykrev i Böda sand kunde Borgholms kommun också satsa på en gymnasielinje inriktad på kunskap om havet där dykutbildning ingår.

MÖRBYLÅNGA

På södra Öland ligger fokus inom kulturminnesvården på "Världsarvet södra Öland", dvs odlingslandskapet och Stora alvaret som finns med på Unescos världsarvslista. För närvarande marknadsförs världsarvet i första hand som ett område med vandringsleder och cykelleder, men det förs också en diskussion om ett besökscentrum med utställningar som förklarar det unika med området.

Samtidigt finns inom synhåll från detta världsarv platsen för ett världsunikt marint kulturminne: Kronan. Undersökningar av vraket efter Kronan har pågått i över trettio år och samlingarna på Läns museet är de största från någon marinarkeologisk utgrävning. Ingenting ur denna samling finns permanent utställt i den kommun där vraket ligger.

Orsaken till det är förstås att det finns en stor, permanent utställning i Kalmar och det har känts omotiverat att dubblera den.

Situationen är dock på väg att förändras. År 2011 upptäcktes vraket efter det näst största fartyg, som gick under i samma slag: Svärdet. Det ligger otillgängligt i havet mellan Öland och Gotland på stort djup, men med moderna metoder kommer det att kunna kartläggas och föremål därifrån kan bärgas. De två fartygen tillsammans berättar förloppet i Östersjöns förmodligen största sjöslag någonsin, om man räknar antalet deltagande skepp, dvs slaget vid Södra Öland 1676.

Ett logiskt komplement till Kronan-utställningen i Kalmar vore en utställning som skildrar hela slaget i Mörbylånga kommun. En sådan utställning bör också skilja sig tydligt från Kronan-utställningen till formen. Den bör göras interaktiv, familjevänlig, anpassad till den turism som dominerar på Öland. Med tanke på det stora antalet skepp kan man tänka sig ett panorama, som med modellskepp och digital teknik återger förloppet i slaget. Den flotta som gick segrande ur detta stora sjöslag bestod av danska och holländska skepp under befäl av en legendarisk nederländsk amiral. Här finns möjligheter att locka turister från två av de länder som redan visat stort intresse för Kalmar län: danskar och holländare.

En lokal som kombinerar världsarvet på land och till sjöss kunde kanske ge maximal utdelning för Mörbylånga kommuns besöksnäring.

5. SAMARBETEN INOM LÄNET

Havet känner inga kommungränser. Det förenar kustkommunerna och Öland rent historiskt och praktiskt in i vår tid. Det finns därför i det här sammanhanget alla skäl att bygga broar och samarbeta för att synliggöra länets unika sjöhistoriska skatter. Här listas några pågående och tänkta samarbeten.

ÖLAND

Det samarbete som redan inletts mellan museet i Västervik och Borgholms kommun med inriktning på en kompletterande verksamhet i Böda hamn kring skeppet Mars är bara att applådera. Det gynnar båda parter. Museet får en stor exponering för sin verksamhet på ett stort besöksmål och Böda hamn kan bygga upp en attraktion med internationell status. Som tidigare nämnts vore det på plats med ett liknande samarbete mellan Länsmuseum/Kronan och Mörbylånga om slaget vid södra Öland.

Norra och södra Öland kan också hjälpa varandra med lanseringen av det marina kulturarvet. Den nya cykelleden längs öns östra kust kan utnyttjas för att påminna om de stora sjöslagen och andra händelser ur öns marina historia. Det finns åtskilliga ögonvittnesskildringar att falla tillbaka på. Den gamla tidens sjöslag utspelade sig ofta nära kusten och invånarna såg vad som försiggick ute på havet. Sådana berättelser illustrerade och skyltade vid lämpliga rastplatser ger ett extra värde åt cykelturen.

Det skiljer visserligen mer än hundra år i tid mellan de två stora sjöslagen utanför Ölands ostkust. Men de inträffade vid exakt samma tid på året, i månadsskiftet maj-juni. Det kunde vara en lämplig tidpunkt för ett gemensamt arrangemang – ett motionscykellopp t ex – som binder samman norr och söder till minne av sjöslagen.

SJÖFARARKUSTEN (SMÅLAND-ÖLAND)

Föreningen Sjöfararkusten samlar 13 ideella föreningar som driver 15 museer eller museifartyg inom Kalmar län. Sjöfararkusten har med EU-bidrag fått möjlighet att marknadsföra sig, bland annat genom att hänvisa till den medeltida Valdemarsleden, som är en tidig beskrivning av en sjöled längs Smålandskusten. Föreningen har som ambition att bedriva både kompetensutveckling och olika arrangemang, samt inspirera andra liknande organisationer längs andra kuststräckor. Sjöfararkusten har sett sina anslag krympa på senare år och har därför inte råd att ha någon projektledare anställd, vilket begränsar möjligheterna till nya aktiviteter. Kompetensen inom föreningen och erfarenheterna av samarbete inom länet är av stor betydelse för lanseringen av det nya konceptet Sydostpassagen.

DYKCHARTER

Kalmar län har världens mest intressanta vrakskatt, men ingen lokalt förankrad arrangör av charterdykning. Det är paradoxalt, men beror helt enkelt på att det saknas tradition för detta i Sverige. Sökning efter vrak och dykning har i allmänhet skett på klubbnivå och deltagarna har gått samman och hyrt eller ägt en båt som man drivit till självkostnadspris.

Samtidigt säger internationell erfarenhet att dykturism kan vara väldigt lönande för de orter där den etableras. Svårigheten att göra en sådan etablering i Sverige ska inte underskattas, men på den svenska ostkusten har Kalmar län utan tvekan de bästa

förutsättningarna att lyckas. Det finns gott om dykbara vrak, det finns lämpliga hamnar, det finns en grundläggande infrastruktur för att ta hand om turister.

Svenska vrakdykare är alltså mindre vana att betala ett kommersiellt pris för att få dyka på vrak, åtminstone inte för vrak längs den svenska kusten. Det avgörande är därför att nå ut på den internationella marknaden och locka dykare som är mer vana att betala för en unik upplevelse. Utan någon närmare marknadsundersökning kan man räkna ut att ett stort antal potentiella intresserade finns i de länder som redan är "topp tre" bland turister i Småland/Öland: tyskar, danskar och holländare. Eftersom det finns vrak i området som anknyter till de två världskrigen är det också sannolikt att det finns en stor potential på den brittiska marknaden.

Ett hinder som måste övervinnas när det gäller utländska turister är Östersjöns rykte som kall, mörk och ofta med dålig sikt. En dykcharterarrangör måste vara beredd på att det kommer dykare som bara dykt i varmare vatten och endast med våtdräkt. Vrakdykning i Östersjön kräver större delen av året torrdräkt, vilket förutsätter lite extra träning. Ett dykrev, som tidigare nämnts, är en möjlighet. En annan är att dyka på vraket efter Elefanten, ett 1500-tals skepp, som ligger på grunt vatten nära Björkenäs norr om Kalmar. När det gäller sikten är det ett faktum att den ofta är begränsad, särskilt under högsommarens algblokningsperioder. Däremot är det ofta betydligt bättre sikt under vårmånaderna april-maj och på hösten under september-november. Dykcharter kan därför bli ett viktigt tillskott när det gäller att förlänga säsongen för besöksnäringen.

För att en eller flera dykcharterarrangörer ska bli verksamma inom länet krävs ett samarbete inom besöksnäringen, mellan kommuner och hamnägare. Det krävs att det finns intresserade båtägare, som kan hjälpa till med transporter om inte arrangören har egen båt. Detta samarbete måste även understödjas av regionala myndigheter, så att regelverk kring tillstånd och övervakning inte lägger onödiga hinder i vägen. För att marknadsföra Sydostpassagen som ett begrepp internationellt vore det i högsta grad önskvärt att Kronans vrakplats öppnas för charterdykning. Det är det enda 1600-talsfartyg i världen som idag kan ses både som vrak på sin förlisningsplats och på museum. Det skulle bli en sensation i dykvärlden och kan på sikt dra till sig en stor utländsk publik.

Liksom i Dalarö vrakområde bör man också uppmuntra en charterverksamhet, som synliggör det marina kulturarvet även för dem som inte dyker. Det kräver en inventering av lämpliga utflyktsmål med marin anknytning, så att de kan göras tillgängliga för kryssningsfartyg och chartertrafik i länets farvatten.

6. SAMARBETEN UTANFÖR LÄNET

MUSEIVERKSAMHET

Som tidigare nämnts ingår Läns museet i Kalmar med Kronanutställningen och Västerviks museum i ett samarbete med två sjöfartsmuseer i Blekinge län (Sydostpassagen). Det är i första hand ett marknadsförings- och biljettsamarbete för att locka marint intresserade turister att resa längs E22 och besöka dessa museer. En idé kan vara att växla upp det samarbetet till en ännu bredare gemensam satsning för att göra Sydostpassagen, dvs farvattnen utanför Blekinge, Sveriges sydöstra udde och norrut utanför Småland och Öland, till ett särskilt prioriterat område för bevarande och synliggörande av det svenska marina kulturarvet. I så fall bör även Gotlands och Östergötlands län bjudas in i samarbetet. (Se nedan under Staten.)

FORSKNING

Det är i högsta grad önskvärt att Kalmar län får en framträdande profil när det gäller marinarkeologisk forskning. Vrakplatserna efter Kronan, Svärdet och Mars är tillsammans tillräckligt för att motivera detta. Dessutom finns tusentals kända och okända vrak i vattnen utanför Småland, som ger obegränsade möjligheter till studier. Från forntid till nutid. Marina lämningar finns även på land, som överblivna hamnanläggningar och gamla skeppsvarv. Viss forskning och dokumentation bedrivs idag på länets museer och av ideella föreningar, som intresserar sig för sin egen hembygd och fartygshistoria. Men i takt med den snabba tekniska utvecklingen på området och ett betydande tryck på exploatering av havsbotten, ökar behoven av spetskompetens på det här området.

Den satsning som görs av Västerviks Museum och MARIS att öppna ett eget forskningscentrum (VUE) ska därför välkomnas, som ett viktigt tillskott av sådan ny kompetens i länet. Det har tydligt uttryckts i planerna för VUE att centret ska ses som en resurs för hela regionen. VUE bygger även på samarbete med Visualiseringscenter i Norrköping (Linköpings universitet), samt internationella institutioner inom området marinarkeologi. Det visar att den forskning som idag sker kring skeppet Mars väcker stort intresse även i forskarkretsar internationellt.

Inom Linnéuniversitetet har också förts fram önskemål om marinarkeologisk utbildning och forskning. En utredning eller studie kring detta kommer att genomföras under 2015. Det är viktigt att den inte i onödan dubblar det arbete som redan gjorts i Västervik, utan att man redan från början ser möjligheterna till samarbete och en vettig arbetsfördelning.

REPLIKER OCH MODELLER

Både på Öland och i Västervik har det väckts idéer om att bygga en replik av Mars. Ett så storskaligt projekt kräver betydande resurser, både från sponsorer och frivillig arbetskraft. Det senaste svenska projektet i den storleksordningen är ostindiefararen Götheborg. Av det projektet kan man dra åtskilliga lärdomar, framför allt om uthållighet och långsiktighet.

Utomlands finns flera exempel på replikbyggen, varav det mest relevanta ur svensk synvinkel är Batavia, en replik av en holländsk ostindiefarare från 1600-talet. Batavia byggdes 1985-95 och var framför allt en stor attraktion och framgång under byggtiden.

Idag är skeppet placerat så att det inte kan segla och liggande vid kaj lockar det en väsentligt mindre publik (Bilaga 2).

Ett relevant positivt exempel är "Kalmar Nyckel", ett replikskepp som byggts i Kalmars amerikanska vänort Wilmington, Delaware. Förebilden är det fartyg som tog de första svenska kolonisterna till "New Sweden" år 1638 på den plats där Wilmington nu ligger. "Kalmar Nyckel" blev klar 1998 och har blivit en viktig symbol för staten Delaware. Hon kallas helt enkelt "The Tall Ship of Delaware". Kalmar Nyckel är mindre än Batavia, men seglar i gengäld mycket bra och används flitigt under sommarmånaderna.



Kalmar Nyckel, "The Tall Ship of Delaware". Foto: Kalmar Nyckel Society

I Kalmar län finns ideella krafter med stor kompetens för t ex reparation av skutor och andra segelfartyg, men om det blir fråga om att bygga en fullskalemodell av ett historiskt skepp kommer det att behövas goda råd från erfarna skeppsbyggare som varit med om liknande projekt. Skalmodeller är ett alternativ som ska vägas in. Även här finns goda möjligheter till samarbeten, både nationellt och internationellt.

DALARÖ-SMÅLAND

Om det ska ske en bred satsning på det marina kulturarvet inom besöksnäringen i Kalmar län har man skäl att studera hur det fungerar i Dalarö. Under den första sommaren med Dalarö skeppsvraksområde har det inte genererat någon omfattande kommersiell aktivitet inom besöksnäringen. Bristerna gäller framför allt avsaknad av marknadsföring och för lite infrastruktur för dykcharter. Förhoppningen är att projektet ska börja växa i betydelse från sommaren 2015.

Det är mycket troligt att en liknande satsning inom ramen för Sydostpassagen skulle öka intresset även i Dalarö. Och vice versa: om det finns en väl fungerande verksamhet i Dalarö kommer den att vara till hjälp för Sydostpassagen. Helt enkelt därför att det är lättare att locka internationella turister om man har mer än ett mål att åka till. Särskilt gäller det en dykintresserad turist, som tar med sig egen utrustning och gärna vill se så mycket som möjligt på en resa.

Eftersom Dalarö var hemmahamn för den svenska flottan under Stormaktstiden är det också naturligt att göra kopplingen mellan Dalarö vrakområde och de stora vraken utanför Öland. Dalarö är på väg att bygga upp ett sjöhistoriskt museum och det ger en möjlighet att direkt göra reklam för Kronan och Sydostpassagen. Haninge kommun, som ansvarar för Dalarö vrakområde, har uttalat ett tydligt intresse för samarbete med Kalmar län.

7. ANSVARSFÖRDELNING/ÅTGÄRDER

Det behövs ingen särskild startsignal för att påbörja arbetet med att bättre utnyttja Kalmar läns unika tillgång till världens kanske mest betydande marina kulturskatt. Inom forskning, bevarande och näringsliv pågår redan en hel del arbete, framför allt på lokal nivå. Det behövs sannolikt inte heller något nytt, övergripande organ för att skynda på arbetet, utan det gäller att öka samordningen inom länet, samarbetet över kommungränserna och det krävs en betydande gemensam satsning på marknadsföring för att nå ut till en större allmänhet utanför länet och internationellt. I det sammanhanget kan man långsamt börja introducera begreppet Sydostpassagen och flagga för kommande aktiviteter inom ramen för projektet.

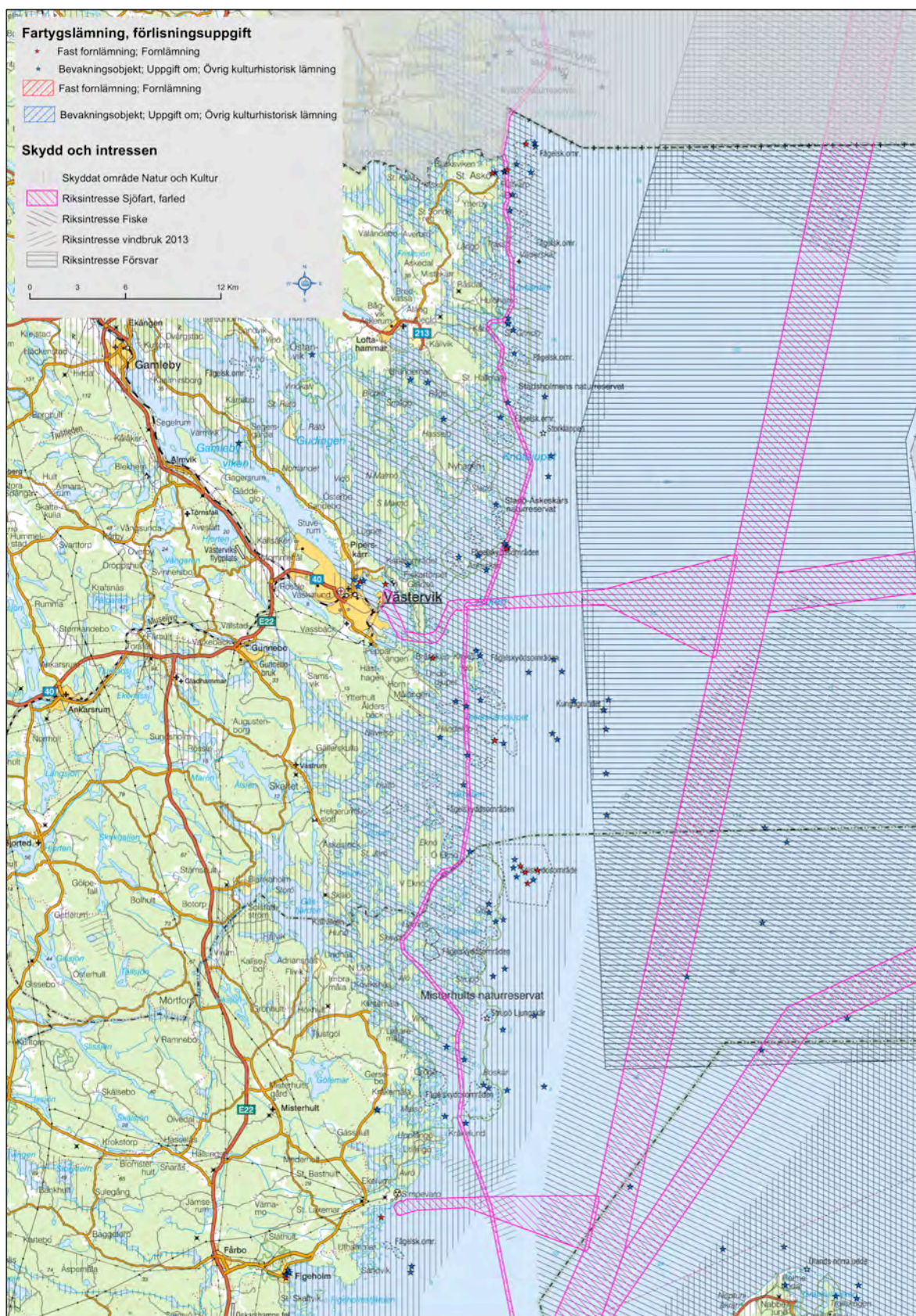
För att öka tempot i arbetet krävs ett nav, en punkt från vilken aktiviteter kan samordnas och där de viktigaste aktörerna kan mötas och utbyta erfarenheter. Konceptet Sydostpassagen behöver en projektledare och en styrgrupp, som möts regelbundet för att stämma av utvecklingen inom området och följa upp de viktigaste projekten. En uppställning av ansvarsområden underlättar förhoppningsvis arbetet med att hitta den optimala beslutsformen och samordningen mellan de olika nivåer som kan göra detta till en framgång för hela Kalmar län.

STATEN (LÄNSSTYRELSEN)

A) Områdets geografiska avgränsning

De kulturhistoriska gränserna till havs sammanfaller inte exakt med några geografiska gränser på land. Det är därför både opraktiskt och svårgenomförbart att försöka peka ut precisa gränser för det område som skulle kunna kallas Sydostpassagen. Redan under de första diskussionerna om "Vrakriket" framfördes synpunkten att Kalmar län inte kan agera helt på egen hand i en så stor fråga. Den uppfattningen har stärkts under arbetet med förstudien och det ligger närmast till hands att i relation till statsmakterna samarbeta med de tre närliggande kustlänen: Gotland, Östergötland och Blekinge.

Det havsområde som dessa fyra län gemensamt "förfogar över" är en geografiskt, historiskt och kulturellt sammanhållen del av Sveriges kust. Handel och sjöfart sträcker sig långt tillbaka i tiden, området har utgjort gräns mellan Sverige och Danmark, vilket lett till stora sammandrabbningar till sjöss. Idag pågår ett par av världens mest spektakulära marinarkeologiska forskningsprojekt i området och flera intressanta projekt står på tur. Sydostpassagen har en väl utbyggd infrastruktur för besöksnäringen, men det finns samtidigt betydande potential för att växla upp denna ytterligare med sikte på en ökande internationell turism. De senaste prognoserna pekar mot en fördubbling (!) av antalet besökare från utlandet i Sverige under perioden fram till 2020 jämfört med idag.



Kalmar läns kustområden är redan utmärkta som "skyddsvärda" ur en rad olika aspekter. Att göra ett generellt "marinarkeologiskt reservat" i samma områden är opraktiskt. Karta: Länsstyrelsen i Kalmar

B) Områdets rättsliga status

Sverige har för närvarande en territorialvattengräns på 12 nautiska mil. Föremål av kulturhistoriskt värde, som befinner sig inom denna gräns har samma skydd och status som kulturminnen på land, vilket är reglerat i Kulturmiljölagen (KML). Inom några år (troligen 2017) kommer Sverige att utvidga sitt territorialvatten med en så kallad angränsandezon om ytterligare 12 nautiska mil. Inom den zonen kan KML tillämpas, dock utan möjligheten att utfärda dykförbud.

C) Statlig finansiering

I Raä:s anslag finns inga särskilda medel avsatta till skydd av det marina kulturarvet. De totala anslagen för kulturminnesvård har inte ökat under senare år. Konservering av bärgade föremål och forskning kräver nästan undantagslöst särskilda medel från fonder eller sponsorer utöver de normala statliga anslag som täcker löner och administration. De största möjligheterna för Kalmar län att söka statlig finansiering för en satsning inom ramen för projektet Sydostpassagen, är att markera betydelsen för besöksnäringen och utveckling av annat företagande med marin anknytning. Sådana bidragsansökningar kan riktas till Näringsdepartementet och Tillväxtverket. Statliga bidrag kan i vissa fall förstärkas med EU-medel. Lst kan också vid tillståndsgivning påverka privata aktörer som har för avsikt att utnyttja havsbotten, t ex vid uppförande av vindkraftparker, att bidra till bevarande och synliggörande av kulturarvet. Det finns därutöver skäl att vända sig till Havs- och Vattenmyndigheten (HaV) med begäran om medel för att rensa kända vrak från fisknät, som dels orsakar betydande skador på det marina kulturarvet och dels leder till så kallat "spökfiske". Nyttig matfisk dör idag i vrak som fastnat på vrak till betydande skada för yrkesfisket. Bidrag till utmärkning av vrak med bojar skulle dels förhindra att fiskare av misstag fastnar i vrak och dels vara till nytta för besöksnäringen.

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER:

- **Att i samarbete med grannlänerna Blekinge, Gotland och Östergötland beställa en studie, som underlag för en skrivelse till Kulturdepartementet med begäran om att regeringen ska förklara havsområdet "Sydostpassagen" som särskilt skyddsvärt vad avser den marina historien.**
- **Att enskilt eller i samarbete med grannlänerna ansöka om statliga medel för att utveckla infrastruktur nödvändig för en satsning på synliggörande av det marina kulturarvet för de egna medborgarna och för besöksnäringen.**
- **Att i samarbete med berörda kommuner göra förslag på vilka vrak och andra maritima fornlämningar, som bör synliggöras och göras mer tillgängliga för enskilda besökare och aktörer inom besöksnäringen, som vill bidra till utveckling av Sydostpassagen.**
- **Att samverka med berörda statliga myndigheter, för att underlätta arbetet inom Sydostpassagen, exempelvis Kustbevakningen, Sjöfartsverket och HaV inom Naturvårdsverket.**
- **Att i samarbete med projektledaren (se nedan) anvisa åtgärder för att göra kulturminnesskyddade vrak och andra marina lämningar tillgängliga för allmänheten.**

SAMORDNING INOM LÄNET:

A) Projektledning

Om Sydostpassagen ska bli ett kraftfullt, långsiktigt projekt krävs att det finns en ledningsstruktur. Valet står mellan att skapa en ny organisation, eller att hitta en bra samordning mellan befintliga organ och myndigheter inom länet. Kostnadsskäl talar i hög grad för att åtminstone inledningsvis utgå från en ledningsgrupp, som på projektbasis driver de frågor som kräver samordning inom länet. Den enklaste strukturen är en projektledare, som till sitt förfogande har en styrgrupp, som sammanträder regelbundet. En eller två gånger per år bör alla viktiga aktörer och intressenter samlas i en större församling där man kan diskutera strategiska frågor som påverkar hela länet och samarbetsprojekt över länsgränsen.

B) Kompetensutveckling

Om alla länsdelar ska kunna dra nytta av en samlad satsning på att synliggöra länets maritima historia, är det viktigt att det finns kunskap både bland beslutsfattare, tjänstemän och nyckelpersoner inom t ex besöksnäringen. Inom projektet bör därför erbjudas kurser och kompetensutveckling, som också kan stärka gemenskapen kring projektet.

C) Infrastruktur

I samband med lanseringen av Sydostpassagen finns det starka skäl att se över länets marina infrastruktur. Särskilt angeläget är att undersöka möjligheten av en färjelinje, som binder samman Västervik och norra Öland. En naturlig lösning vore att ersätta dagens långsamma färjeförbindelse mellan Oskarshamn och Byxelkrok med en snabbare färja, som varje dag kan betjäna Byxelkrok både från Västervik och Oskarshamn. Vissa infrastruktursatsningar borde också göras för att underlätta olika former av dykcharter och annan båtcharter längs kustområdena.

D) Finansiering

För att kunna tillgodogöra sig statliga bidrag eller EU-medel måste alla aktörer i länet också kunna skjuta till pengar och egeninsatser som matchar bidragen. Det krävs redan från början ett aktivt arbete för att hitta sponsorer och investerare, som ser potentialen i projektet, framför allt inom besöksindustrin. Dykcharter är exempel på en aktivitet, som kräver ett startkapital och kanske också en startsträcka innan det börjar generera stadiga inkomster.

E) Marknadsföring

Eftersom ett övergripande mål med hela satsningen på Sydostpassagen är att öka antalet besökare och förlänga säsongen för besöksnäringen i länet måste tillräckliga resurser sättas in på marknadsundersökningar och marknadsföring av de nya aktiviteter som kan komma ifråga. En gemensam internetportal för projektet har hög prioritet.

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER:

- Att rekrytera en projektledare, som kan åta sig uppdraget senast 2015-01-01 och vara beredd att arbeta i första hand fram till projektets lansering på försommaren 2016 (18 månader). Att samtidigt bilda en styrgrupp, som aktivt samarbetar med projektledaren under den aktuella perioden.
- Att uppdra åt Västerviks Museum att i samarbete med MARIS utforma och arrangera kursverksamhet i syfte att höja kompetensen bland tjänstemän och beslutsfattare i länet vad gäller det marina kulturarvet.
- Att initiera en diskussion om färjeförbindelse mellan Västervik och Byxelkrok, alternativt Västervik-Byxelkrok-Oskarshamn t o r.
- Att göra vraket efter skeppet Elefanten i Björkenäs, Kalmar kommun, lättåtkomligt för dykare, som stöd åt dykcharterarrangörer och andra aktörer intresserade att främja dykning på vrak.

KOMMUNERNA

I allt väsentligt är det kommunernas egen sak att sköta de enskilda projekt, som faller inom ramen för Sydostpassagen. Det kan dock vara motiverat att i enskilda fall hjälpa en kommun att hitta en optimal lösning genom att anvisa medel från Regionförbundet eller stödja en ansökan om statliga medel. Exempel på detta finns nedan i genomförandeplanen.

8. GENOMFÖRANDE/TIDSPLAN

2015-01-01 PROJEKTLEDARE TILLSÄTTS

Som projektledare behövs en person med god lokalkännedom, starkt engagemang för det marina kulturarvet och en dokumenterad erfarenhet av att leda projekt som kräver samarbete mellan myndigheter och näringsliv.

Till stöd i arbetet ska projektledaren ha en styrgrupp, som representerar länsstyrelsen, kulturminnesvården, region och kommuner och besöksnäringen.

Arbetet måste också förankras i en vidare referensgrupp med representanter också för berörda myndigheter och ideella organisationer. Den bör inledningsvis samlas en gång i halvåret.

2015-01-01 – 2015-05-15 PLANERING OCH UTREDNING

Förslag till arbetsuppgifter för projektledaren:

- **Att initiera arbetet med att locka arrangörer av dykcharter till Smålandskusten och Öland. Till stöd bör man beställa en utredning, som tar fasta på nyckelfrågor som infrastruktur, samarbete med övrig besöksnäring, marknadsföring. Samarbete söks med Millis Keegan, ansvarig för dyktillstånd i Dalarö skeppsvraksområde.**
- **Att initiera en utredning i samarbete med Borgholms kommun och Västerviks museum om inrättandet av ett "undervattensmuseum" eller liknande byggnad i Böda tillägnad utforskningen av vraket efter skeppet Mars.**
- **Att initiera en utredning i samarbete med Oskarshamns kommun och SMM om lämplig utställningsform för Bossholmskoggen. Alternativen "akvarium" och "konservering" bör jämföras av sakkunnig utredare.**
- **Att stödja Västerviks Museum och Västerviks kommun i arbetet med att skapa ett forsknings- och visualiseringscentrum, för ökad kompetens i hela länet. Samverkan om kompetensutveckling.**
- **Att understödja samarbete mellan Läns museet och Mörbylånga kommun om vidareutveckling av Kronan-projektet.**
- **Att hjälpa Ölandskommunerna att tillföra marina kulturminnen och historia i anslutning till satsningen på cykelleder.**

2015-05-15 – 2016-06-01 PLAN FÖR LANSERING AV SYDOSTPASSAGEN

Från sommaren 2015 inleds konkreta projekt och planering för lanseringen av Sydostpassagen. Exempel på verksamhet som pågår under "uppstartsåret".

- **Förberedelse för charterdykning på olika vrak, inklusive Kronan. Utbildning av dykguidar.**
- **Marknadsföringsplan och uppbyggnad av en flerspråkig portal för lansering av Sydostpassagen.**

- **Planering och finansiering av nybyggnationer och olika projekt, som kan presenteras i samband med lanseringen.**

2016-06-01 LANSERING

Lanseringen av Sydostpassagen i Kalmar län ska vara storslagen. Den ska omfatta alla länsdelar och fungera som en manifestation av ett projekt, som förenar länet och dessutom riktar sig till en potentiellt stor publik nationellt och internationellt. Tidpunkten är vald för att sammanfalla med årsdagarna av slaget vid norra Öland (30-31 maj 1564) och slaget vid södra Öland (1 juni 1676).

Aktiviteter inom länet i samband med lanseringen:

Tidpunkten är vald att sammanfalla med slutet av skolåret, före semestertid. Det borde passa för att genomföra ett stort antal olika aktiviteter. Här är några idéer:

- **Gratis entré för länsbor till alla museer med marin anknytning under en vecka**
- **Temavecka om havet med särskilt fokus på den marina historien i alla skolor**
- **Kurser för säsongsanställda inom besöksnäringen**
- **Gratislektioner i dykning**
- **Segelfartyg och skutor gör dagskryssningar från olika hamnar**
- **Aktiviteter i ideella organisationer, kyrkor, idrottsklubbar, alla som har någon anknytning till havet och den marina historien**

Stor PR-satsning under två dagar, förslagsvis 31 maj – 1 juni 2016.

Även om man använder sig av en tidpunkt, som ska påminna om de stora sjöslagen är det viktigt att ge lanseringen ett brett innehåll, som inte riktar sig bara till de militärhistoriskt intresserade. Tvärtom är det särskilt viktigt att den internationella lanseringen av Sydostpassagen får en festlig och positiv inramning, som manifesterar havet som något som binder samman människor och nationer. Det är också ett långsiktigt, betydelsefullt mål för den breda utställningsverksamheten kring Kronan, Svärdet och Mars.

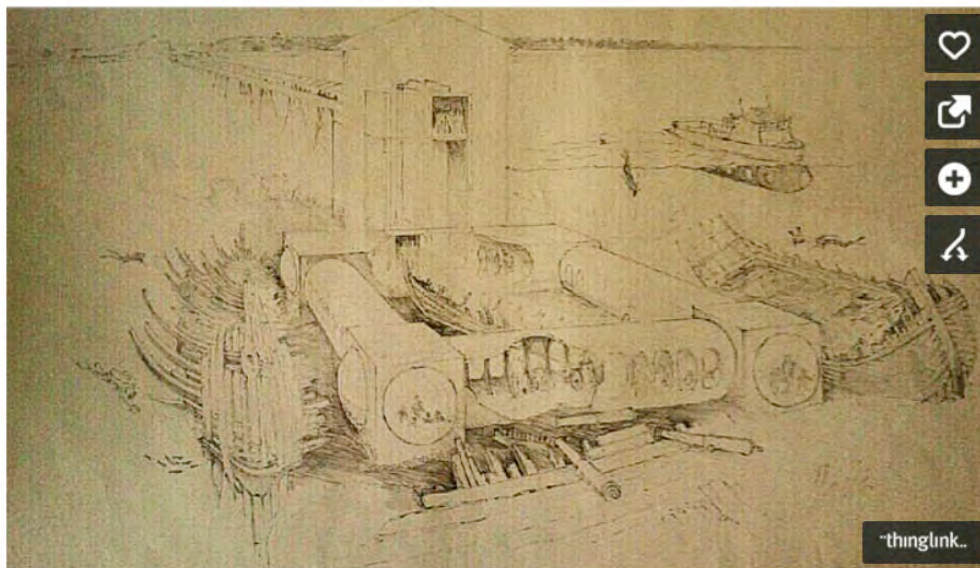
För att understryka den fred som idag råder mellan nationerna som fanns representerade vid slagen utanför Öland, bör man i god tid göra framställningar om deltagande från kungahusen i Sverige, Danmark och Nederländerna. Det finns även skäl att bjuda in representanter för Hansestaden Lübeck, med tanke på att det var en dansk-lybsk flotta som deltog i slaget vid norra Öland. Kung Carl Gustaf är redan beskyddare av Kronan och med hans deltagande finns säkert goda möjligheter att locka representanter för de andra kungahusen.

Inte minst det svenska kungahusets starka knytning till Öland gör att det är naturligt att lägga stor vikt vid aktiviteter på Öland under lanseringen.

- **Om den planerade stora cykelleden är så klar att den kan användas vid lanseringen, särskilt om den kan försees med ett "marinhistoriskt" innehåll. Den kan skyltas på platser med marin anknytning. En motionscykeltävling längs den nya cykelleden på Öland skulle kunna användas som en sammanbindande länk mellan norr och söder vid lanseringen.**

- **"Premiärdykning" på Kronan inför första säsongen med charterdykning. Det skulle ge stor uppmärksamhet, särskilt om några representanter från kungafamiljerna deltar i regelrätt dykning på vraket, vilket kung Carl Gustaf tidigare har gjort. De som inte vill dyka, ska kunna se vraket via robot och på film ombord på ett fartyg, enligt en liknande modell som i Dalarö.**
- **I övrigt är det viktigt att det vid den här tidpunkten finns konkreta projekt att visa upp. Ju fler "första spadtag", "klippta band" och "hissade flaggor", som kan visas upp under lanseringsdagarna, desto större blir också den mediala bevakningen av Sydostpassagen. En stark lansering ger en grund att stå på, som kan användas i den fortsatta, internationella marknadsföringen.**

 Glas bottom boat tours, Scuba diving tours, Snorkel tours



 3 months ago  Bilden har inte nävats nå  This image is unlisted

Bara fantasin sätter gränser för vad man kan göra inom ramen för Sydostpassagen. Den här skissen till ett tänkt undervattensmuseum i Böda hamn ritades under sommaren av den brittiske marinarkeologen Jonathan Adams. Richard Lundgren från Ocean Discovery i Västervik, har utvecklat idén ytterligare - se denna länk på nätet:

<http://www.thinglink.com/scene/553629097092186112>

Kalmar 2014-10-28

Malcolm Dixelius

BILAGA 1

STUDIERESA TILL DALARÖ SKEPPSVRAKSOMRÅDE

Studiebesöket i Dalarö genomfördes den 28 augusti 2014. Från Kalmar län deltog följande personer:

Henrik Linnarsson, Borgholms kommun
Susanne Bredesjö Budge, Mörbylånga kommun
Jenny Sundström, Länsstyrelsen, Kalmar
Maria Agestam, Regionförbundet, Kalmar
Lasse Einarsson, Länsmuseum, Kalmar
Olof Nimhed, Västerviks Museum
Veronica Palm, Västerviks Museum

Värd för besöket var Haninge kommun. Följande personer deltog från kommunens sida:

Erik Josephson, näringslivsutvecklare, Haninge kommun
Alexandra Anstell, politiker, Haninge kommun
Pia Nelson Önfelt, näringslivskonsult
Millis Keegan, konsult för dykning och förvaltning av området

Bakgrund till reservatsbildningen

Diskussioner om en reservatsbildning kring vraken i havet utanför Dalarö har pågått sen början av 2000-talet. Det tog åtta år av förhandlingar mellan Länsstyrelsen i Stockholms län (Lst), Riksantikvarieämbetet (Raä), Statens Maritima Museer (SMM) och lokala intressenter innan man gemensamt kom fram till lösningen att göra området till ett "kommunalt marint kulturresevat", det första i sitt slag i Sverige. Reservatet har ingen geografisk områdesbegränsning. I praktiken omfattar det tre vrak, som av Länsstyrelsen belagts med "dykförbud". Dykning på dessa vrak kräver tillstånd för varje enskilt dyktillfälle och får endast ske under ledning av en certifierad "dykguide".

Kommunens åtaganden

Invigningen av "Dalarö skeppsvraksområde" (den populära benämningen på reservatet) skedde 2014-05-17. Från och med den dagen är skyddet av vraken delegerat från Lst till kommunen. Kommunen har i sin tur gett en extern konsult i uppdrag att ta emot och rapportera till berörda myndigheter varje dyktillfälle på de skyddade vraken. Rapporten går till Kustbevakningen och till Sjöpolisen. Den externa konsulten är också ansvarig för att kräva in statusrapporter om vraken och ska kontinuerligt rapportera till Lst och SMM om det sker förändringar i vrakens status genom naturlig nedbrytning eller mänsklig påverkan. Kommunen har i samverkan med SMM sett till att de tre vraken utmärkts med bojar för angöring. Från bojarna går linor till vraken för att underlätta dykningen. För att popularisera Dalarö skeppsvraksområde har kommunen låtit placera liknande bojar på ytterligare fyra vrak, som är tillgängliga för dykare utan tillstånd. Kommunen gör också reklam för området på sin hemsida.

Aktiviteter i området

1) Dykning

Under den första sommaren har charterverksamhet för dykare inletts inom området i liten skala. Vid tidpunkten för studiebesöket hade ett 60-tal dykare deltagit i organiserad dykning vid de skyddade vraken.

Enligt dykkonsulten Millis Keegan är potentialen för dykcharterturism stor, men det saknas infrastruktur och marknadsföring. Det finns inget stort, kommersiellt dykcharterföretag i Stockholms skärgård. De charterbåtar som inlett verksamhet inom området har därför tagit hjälp av den största aktören inom besöksnäring i närområdet, Utö värdshus, för bokning av dykutfärder.

2) ROV-dykning

I samband med upprättandet av Dalarö skeppsvraksområde bestämdes att områdets maritima historia ska göras tillgänglig även för icke-dykare. Ett sätt att göra detta är utfärder med s k ROV (Remotely Operated Vehicle), en undervattensrobot utrustad med kamera i direkt kontakt med vattenytan. På så sätt kan en besökare i samarbete med ROV-operatören få en upplevelse av att själv navigera över vrakplatsen och själv bestämma vad som är av intresse att titta på. När studiebesöket genomfördes hade denna verksamhet ännu inte påbörjats, men det finns företag i området med kompetens att genomföra ROV-dykning.

3) Torrdykning

Studiegruppen från Kalmar län fick möjlighet att under sitt besök vara med om den aktivitet som kallas "torrdykning". Det sker med en charterbåt för 40 passagerare, som gör turer till en eller flera vrakplatser. Båten har en guide ombord, som berättar något om varför fartygen förlöst. I båten finns TV-skärmar för passagerarna, så att de kan se korta filmer med undervattensbilder från varje vrakplats, en digital rekonstruktion av fartyget samt en historisk bakgrund. Under den första säsongen har torrdykningsturer skett främst för grupper med turister, som förbokat fartyget för en utflykt. Torrdykningsutfärder på bestämda tider för enstaka turister kräver att konceptet marknadsförs i större skala.

Finansiering

Haninge kommun har hittills investerat 402 047 kr på fysiska anläggningar såsom bojar, bojstenar, entreprenörkostnader, dykkostnader till SMM, utredningskostnader. För dessa kostnader har kommunen haft 50 % medfinansiering från bl a Lst och Tillväxtverket.

Filmerna till torrdykningen kostade 170 000 kr och bekostades till 100 % av Tillväxtverket och Landstingets skärgårdsanslag. Haninge kommun räknar med en årlig driftskostnad på ca 200 000 kr.

De privata aktörer som börjat arbeta med vrakturism får praktisk hjälp genom destinations- och produktutvecklingsseminarier.

POTENTIAL FÖR SAMARBETE

Den historiska kopplingen mellan Smålandskusten och Dalarö är uppenbar. Under 1500- och 1600-talen var Dalarö hemmahamn för den svenska flottan, vilket betyder att de stora regalskeppen som nu är vrak utanför Öland – Mars, Kronan och Svärdet – alla kom

dit från Dalarö. Kort efter slaget vid södra Öland 1676 (då Kronan och Svärdet gick under), förläste även regalskeppet Riksäpplet utanför Dalarö skans. Det vraket ingår nu i Dalarö skeppsvraksområde. När skeppsbyggeriet blomstrade i Västervik (Gamleby) var det vanligt att fartygen konstruerades där för att sedan rustas till strid i Dalarö.

Det finns därför en outnyttjad potential för samarbete mellan de marinhistoriska besöksmålen i Kalmar län och Dalarö. Från Haninge kommuns sida finns ett uttalat intresse av gemensam marknadsföring mot den internationella marknaden för att locka fler utländska besökare till de nya aktiviteterna i Dalarö skeppsvraksområde. Det förutsätter i sin tur att det blir liknande aktiviteter kring det marina kulturarvet längs Smålandskusten och på Öland. För den utländske turisten som är särskilt intresserad av vrakdykning, eller marinhistoria i största allmänhet, är det självklart attraktivt att det finns flera intressanta resmål att besöka under en och samma resa.

För att stimulera privata aktörer att satsa på t ex dykcharter krävs både att det finns fler potentiella destinationer och att aktiviteterna är tillräckligt omfattande för att kunna marknadsföras internationellt. I det avseendet är ett samarbete mellan Sydostpassagen och Dalarö skeppsvraksområde av avgörande betydelse för båda parter.



Studiebesöket på Dalarö omfattade även en landstigning vid Dalarö skans, som skyddade den svenska flottans hemmahamn från 1600- till 1800-talet. Foto: Erik Josephsson

BILAGA 2

STUDIERESA TILL NEDERLÄNDERNA

Studiebesöket i Nederländerna genomfördes den 23-24 augusti 2014. Från Kalmar län deltog:

Henrik Linnarsson, Borgholms kommun
Susanne Bredesjö Budge, Mörbylånga kommun

Syfte med studieresan

Resan hade till huvudsyfte att studera på plats användningen av modeller och repliker av kända fartyg som ett sätt att förmedla det marina kulturarvet. Ett andra syfte var att studera likheter mellan Öland och ön Texel, samt möjligheter till erfarenhetsutbyte och samarbete inom besöksnäringen.

Besöksmål 1 Kaap Skil

Under förmiddagen 23 augusti gjordes ett studiebesök på museet Kaap Skil i Oudeschild på Texels östra sida. Museet uppstod spontant på 80-talet som ett sätt att visa upp strandfynd, som traditionellt samlats in längs öns stränder. Det kommer fortfarande tusentals föremål varje år till museet, vilket gör den utställningen interaktiv, ständigt i förvandling. Sedan 2011 har museet dessutom en ny huvudbyggnad, tillägnad ön Texels maritima historia. Här tar man även hand om fynd från de många fartyg som förlist i vattnen kring ön. Trots starka havsströmmar och dålig sikt hittar dykare mängder av så kallade lösfynd från vrak som legat begravda i sand och ibland friläggs av tidvatten och strömmar.

Museets stora attraktion världens största panorama med modellfartyg, "De Reede van Texel". Det visar Oudeschild som den såg ut 1645, under Hollands storhetstid, då hundratals fartyg långa tider låg ankrade på redde i lä om Texel och väntade på ostlig vind för att kunna segla till havs. Panoramat förstärks av en animerad film som projiceras mot väggen bakom modellerna och ger en känsla av att fartygen på redde kämpar med olika växlingar i väder och vind.

I anslutning till panoramat finns interaktiva aktiviteter riktade till alla åldrar, t ex en digital "kommandobrygga" där man kan försöka navigera in ett segelfartyg från Amsterdam till den skyddande redde innanför Texel, eller en liten eka att sitta i och försöka rita av ett skepp som "gungar" på väggen intill (många berömda holländska marinmålare samlades på Texel för att måla av fartyg när det begav sig).

Museet Kaap Skil har årligen ca 70 000 besökare. Biljettpriset är i snitt € 5,50 per person och besökarna spenderar ca € 2 per person i kaféet och souvenirshopen. Kaap Skil ingår i en stiftelse tillsammans med Ecomare (se nedan) och ett litet museum i huvudorten De Burg. Stiftelsen får årligen ett tillskott på € 275 000 från kommunen för att utöver driften till museerna också ta ansvar för att ta emot skolor och att bevara öns kulturminnen. Kaap Skil har tolv anställda, totalt åtta årsarbeten. Frivilliga personer och organisationer deltar i olika aktiviteter på museiområdet, som replageri och bygge av modellfartyg. För att understryka museets starka lokala förankring har man gratis inträde för Texels invånare en dag om året och särskilda evenemang för anställda inom turistnäringen.



Museet i Kaap Skil fick detta panorama i gåva av den nederländska staten. På väggen bakom har man senare tillfört en animerad film. Foto: Henrik Linnarsson

Som alla museer försöker Kaap Skil öka sin självförsörjningsgrad genom att locka fler besökare och hitta sponsorer. Hittills har all marknadsföring skett lokalt på Texel, som tar emot ca 900 000 besökare per år. Förbindelsen med fastlandet är en färja, som också är museets första "skyltfönster". Turister kommer till ön i första hand för andra aktiviteter, som bad eller fågelskådning och museet måste locka till sig dessa besökare efter ankomsten. Museet marknadsför sig nu som ett eget besöksmål för att locka turister från fastlandet och även delar av Tyskland som ligger inom en dagsresas avstånd. Man vill också knyta sin verksamhet närmare de aktiviteter som finns i den närbelägna hamnen (båtcharter, fiskecharter).

Besöksmål 2 Ecomare

Under eftermiddagen 23 september gjordes ett spontant besök på Ecomare, Texels största och mest välbesökta museum. Ecomare använder ett brett anslag för att berätta om havet, men är huvudsakligen inriktat på det marina djurlivet. Museet tar bland annat hand om övergivna sälungar och vuxna sälar, som av något skäl inte klarar sig på egen hand. Den verksamheten finansieras delvis genom privat sponsring, individer eller familjer som "adopterar" sälar. Museet har också naturstigar genom det imponerande landskap som formats av sanddynerna på Texels västra kust mot Nordsjön.

Ecomare har en hög egen försörjningsgrad och är administrativt centrum för den stiftelse där även Kaap Skil ingår.

Besöksmål 3 Enkhuizen

Den 23 september besöktes även staden Enkhuizen, som är präglad av marin kulturhistoria. Enkhuizens blomstringstid var på 1600- och 1700-talen, då det var en viktig hamn bland annat för handeln med Östersjöländerna. Idag är hela stadscentrum och den gamla hamnen ett marinhistoriskt kulturminne. Stora delar av byggnationen är intakt och hamnen präglas fortfarande av segelfartyg. Att Enkhuizen förblivit nästan orört beror bland annat på att staden ligger vid "innanhavet" IJsselmeer och därmed i modern tid blivit avskuren från de stora haven och numera endast är tillgänglig för kanaltrafik.

I Enkhuizen ligger "European Maritime Heritage", en förening som värnar om gamla fartyg ("traditional ships"). Sveriges mångåriga representant i den föreningen är Anders Berg från Figeholm (Oskarshamns kommun), numera föreningens hedersordförande. Anders Berg är idag också ordförande för organisationen Sjöfararkusten.

Besöksmål 4 Batavia

Förmiddagen den 24 september. Batavia är en av världens största repliker (replik = fullskalemodell) av ett historiskt träfartyg. Skeppet är ungefär lika stort som Vasa och förebilden är en klassisk holländsk ostindiefarare. Den ursprungliga Batavia strandade vid Australiens nordvästra kust år 1628 (samma år som Vasa förliste!) och några få vrakrester finns bevarade på ett museum i den australiska staden Freemantle. Exakt hur skeppet såg ut är obekant. Många av detaljerna på Batavia är därför direkt kopierade från Vasa, som representerar den tidens holländska skeppsbyggnadskonst. Den nya Batavia byggdes under perioden 1985-95 på ett för ändamålet särskilt uppbyggt varvsområde i Lelystad i Flevoland, ett landområde som torrlagts genom uppdämning. Under byggåren väckte projektet mycket stort uppseende och Batavia-varvet hade 450 000 besökare per år i genomsnitt. Efter sjösättningen har intresset för Batavia sjunkit väsentligt och ligger nu stadigt kring 85 000.

För att öka allmänhetens intresse påbörjades i slutet på 90-talet bygget av en ännu större replik, De Zeven Provinciën (förebilden ett berömt krigsfartyg från slutet av 1600-talet). Det projektet har under byggnadstiden kantats av stora problem, både ekonomiska och praktiska. Det har varit svårt att hitta sponsorer till material för att bygga det nya skeppet och en brand förstörde hela segelmakeriet. Trots att visst arbete pågått under hela tiden har besöksantalet inte gått upp och i år beslutades att avbryta arbetet med att bygga De Zeven Provinciën i full skala. Skrovet kommer att stå kvar på varvsområdet med sina jättelika ekspanter. De konstfulla dekorationer som snidats för akterspegeln kommer också att bevaras och finns redan utställda. Hela skeppet kommer i stället att göras som modell i skala 1:10. Det blir den största skalmodell av ett fartyg som någonsin gjorts i Nederländerna.

Hela Batavia-varvet står inför en drastisk omvandling och modernisering. Intill varvet ligger det nederländska riksantikvarieämbetets marina avdelning, som innehåller delar av skeppsvrak ända från Romarrikets dagar. Där bedrivs främst konservering av föremål, men även utställningsverksamhet i liten skala. I direkt anslutning ligger också Batavia stad, som är en fristående kommersiell verksamhet med framför allt "outlet-

butiker". Nu planeras ett gemensamt projekt med arbetsnamnet Batavia-land, som ska integrera de tre verksamheterna under ett övergripande marint tema. Varvet ska fortsätta att fungera som en sjudande arbetsplats, som visar historiskt skeppsbyggeri. Det blir fler skalmodeller och dessutom behöver Batavia underhållas. Varvets placering vid en grund "insjö" gör att Batavia inte kan segla och inte heller nå ut till havs. Hon ska därför lyftas upp på land för att bli mer lättillgänglig för besökare.

Idéer och lärdomar

- 1) Strandfynd. En strandfyndsutställning behöver inte vara dyr eller anspråksfull för att locka besökare. Den kräver ingen särskilt avancerad lokal. Förmodligen skulle ett upprop på Öland räcka för att starta en sådan verksamhet. Sedan kan strandletning kanske göras till en återkommande folkfest vid bestämda tider och kombineras med rengöring av stränderna. Interaktiviteten i projektet är lockande. Både konstnärer och skolor kan inbjudas att göra skulpturer eller andra konstverk av fynden.
- 2) Panorama. För Öland finns ett givet motiv att undersöka panoramat som utställningsalternativ. Två av Östersjöns viktigaste sjöslag har nämligen utspelat sig utanför Ölands ostkust. Slaget vid Norra Öland 1564, som slutade med att skeppet Mars gick under och slaget vid Södra Öland 1676, som inleddes med Kronans förlisning och slutade med att Svärdet också gick under. Det senare räknas som Östersjöns allra största slag, räknat till antalet deltagande fartyg. För att ett sådant panorama ska bli självbärande måste det – som i Kaap Skil-museet – kopplas samman med moderna, interaktiva element, som är intressanta för olika åldersgrupper.
- 3) Marinbiologi och sjöfartshistoria i kombination. Vissa djur drar alltid till sig publik. Sälar må vara illa omtyckta av fiskare, men som attraktion för barnfamiljer fungerar de utmärkt. En svårighet på Öland är att hitta en lämplig placering för en sådan marin attraktion.
- 4) Repliker. Att bygga en fullskalemodell av ett fartyg är ett långsiktigt och mycket krävande projekt, som kräver sponsrad finansiering för att köpa material och tusentals mantimmar av frivilligt arbete för att föras till fullbordan. Detta är känt från alla liknande projekt. En viktig lärdom från Holland är också att det måste finnas en plan för vad det nybyggda skeppet ska göra sen. Problemet med Batavia är att det inte längre är någon betydande attraktion när det ligger stilla vid kaj. (En positiv kontrast är skeppet "Kalmar Nyckel" i Kalmars vänort Wilmington, Delaware. Det fartyget blev klart 1998 och klarar sig ekonomiskt genom en omfattande aktivitet som seglande charterfartyg på somrarna. Skeppet har också blivit en symbol för hela staten och kallas i reklamen för "The Tall Ship of Delaware".)

Samarbete

Det finns ett stort intresse för Sverige i Nederländerna, holländare är redan i dag en stor besöksgrupp i Kalmar län och våra länder har en stor, delvis gemensam marin historia. Det är en bra grund för samarbete.

Texel och Öland har en hel del gemensamt. De är ungefär lika stora och båda väldigt beroende av besöksnäringen. Texel har gjort mer än Öland för att betona sin marina historia. Ett fortsatt utbyte av erfarenheter skulle därför vara till gagn för Öland. Intresse finns även på den holländska sidan, bland annat för att det finns direkta kopplingar till landets historia (nederländska skepp deltog på dansk sida i slaget vid Södra Öland). Holländare är en potentiellt stor målgrupp att vända sig till om man ska marknadsföra vrakdykning i Kalmarsund och runt Öland. I Holland finns inga jämförbara, välbevarade vrak.

Vid ett eventuellt bygge av en replik inom Kalmar läns gränser är det en självklarhet att söka samarbete med de erfarna yrkesmän och frivilliga som idag är verksamma vid Batavia-varvet.