

Reservatsbestämmelser för marint kulturresevat inom Dalarö skeppsvraksområde

Dalarö med omnejd är ett av Sveriges mest fornlämningstäta områden, vad gäller fartygslämningar äldre än 100 år. Från åtminstone 1500-talet och framåt har Dalarö varit ett centrum för internationell och regional sjöfart men även för den lokala skärgårdsbefolkningen. Under flera hundra år hade Dalarö också en nyckelposition för Sveriges sjöförsvaret. Detta är bakgrunden till att Dalarö redd och de farleder som sammanstrålar vid Dalarö rymmer en mängd fartygslämningar av skiftande karaktär och från olika tider. Flera av dessa utgör var och en för sig mycket höga kulturvärden. Tillsammans speglar de dessutom på ett unikt värdefullt sätt en mycket betydelsefull svensk sjöfartshistoria.

Haninge kommun beslutar med stöd av 7 kap 9 § miljöbalken (SFS 1998:808) att förklara vatten- och bottenområden vid skeppsvraken RAÄ-nummer Dalarö 82:1, 85:1 och 6161:026 som kulturresevat. Reservatet är uppdelat i tre skötselområden, gränsen för respektive skötselområde utgörs av en linje på botten beräknad 100 meter från respektive vraks mittpunkt. Där land ligger inom 100 meter från vrakets mittpunkt utgör linjen mellan vatten och land reservatets gräns. Gränserna för kulturresevatet anges med innerkanten av röd streckad linje på bifogade kartor (bilagor 1 – 3).

Reservatets namn skall vara Dalarö skeppsvraksområden.

Syfte

Syftet med det marina kulturresevatet är att genom ett organiserat och reglerat tillgängliggörande skydda det attraktiva och skadekänsliga beståndet av fartygslämningar från de hot som såväl en fri och oreglerad dykverksamhet som ett svårövervakat allmänt dykförbud kan orsaka. Inom kulturresevatet bildas ett antal skötselområden.

Den övergripande inriktningen av skötseln av dessa områden är:



- att organisera användningen så att den tjänar en skadeförebyggande, lättillgänglig och upplevelserik dykverksamhet utifrån kulturhistoriska värden
- att tillvarata och sprida de kunskaper och upplevelser som lämningarna inom området kan förmedla
- att skydda och vårda lämningarna med sikte på en långsiktig uthållighet, utifrån deras olika förutsättningar.

Beskrivning av reservatet och kulturhistorisk bakgrund

Dalarö skeppsvrakområde speglar den historiskt sett viktiga farleden till och förbi Dalarö och de hamnar och ankringsplatser som finns inom området. Under hela medeltiden var Dalarö en skyddad, naturlig ankringsplats och en brytpunkt där man bytte från kustnavigering till skärgårdsnavigering. Det var även en utgångspunkt för färd mot Finland och nordliga svenska hamnar. Dalarö nämns även i samband med främmande krigsföretag mot Sverige. På Rotholmen i söder anlades under 1500-talet ett mindre varv för örlogsflottan. Det berättas om drottning Kristina att hon hade rest till Dalarö i maj månad 1644 för att avlägga ett besök ombord hos amiral Klas Fleming på *Scepter* och att hon efter besöket seglade bort till Rotholmen för att därifrån åskåda flottans avfärd.

Dalarö var Stockholms uthamn troligen från 1600-talet och fram till ångfartygens tid. Dalarö användes för utskeppning av trupper och under 140 år var flottan regelbundet stationerad i Dalarö. Under 1600-talet ökade Dalarös betydelse. Den första skansen byggdes på själva Dalarö 1623. Den ersattes 1656 av det vi i dag kallar Dalarö skans på Stockskäret söder om samhället. Dalarö var lotsplats åtminstone från 1610 och Sveriges stora sjötull inrättades här 1636. På Dalarö fanns 1638 - 1890 ett gästgiveri som räknades som den största krogen i södra skärgården. Vid 1600-talets slut bodde i 150 – 200 personer Dalarö. Sedan minst 100 år är Dalarö också ett centrum för rekreation och turism samtidigt som det fortfarande utgör ett nav för skärgårdens bofasta befolkning.

I Dalaröområdet finns ett 30-tal registrerade fartyglämningar från 1600- till 1900-talet. Bland de mest kända fartygen kan nämnas *Ingrid Horn* (RAÄ-nummer Österhaninge 612, förlist 1917), *Gröne Jägaren* (RAÄ-nummer Österhaninge 611, förlist 1676), *Riksäpplet* (RAÄ-nummer Dalarö 74:1, förlist 1676), *Jutholmsvraket* (RAÄ-nummer Dalarö 82, förlist under 1700-talets första hälft), *Anna Maria* (RAÄ-nummer Dalarö 85, förlist 1709) och *Dalarövraket* (RAÄ-nummer 6161:026, förlist under 1600-talets andra hälft).

De tre sistnämnda fartyglämningarna ingår som enskilda skötselområden inom reservatet.

Kommunens bedömning – motiv för kulturresevat och skäl för beslut

Bevarandeförhållandena för trä i Östersjön är allmänt sett goda och fartygslämningarna vid Dalarö är internationellt sett mycket välbevarade, men sjötrafiken i området som numera närmast helt övertagits av det rörliga friluftslivet har frestat på dem genom redskapsfiske, snabba och svallskapande båtar med mera. På senare år har även ett ökat sportdykande medfört stora påfrestningar på vissa fartygslämningar som även i vissa fall utgjort trofékällor.

Kommunen och Statens maritima museer har i samråd med Riksantikvarieämbetet och Länsstyrelsen i Stockholms län tagit initiativ till bildandet av kulturresevatet. En kulturhistorisk beredning med genomgång av äldre källmaterial, inventeringar, marinarkeologiska undersökningar och analyser av dessa har gjorts av Statens maritima museer.

En organiserad dykverksamhet skulle ha det goda med sig att den, förutom att tillgängliggöra den stora ansamlingen av kulturhistoriskt attraktiva fartygslämningar, också skapa en medvetenhet kring kulturarvet och dess betydelse. Detta kan bidra till att generellt minska slitaget på det maritima kulturarvet.

Kommunen bedömer därför att för att långsiktigt skydda fartygslämningarna vid Dalarö från påfrestningar till följd av ovarsam dykning eller rena tillgrepp av vrakdelar är bildandet av ett kulturresevat nödvändigt. Härigenom kan lämningarna, satta i sitt sjöhistoriska sammanhang, med lösfynd, förlisningsförlopp, med mera, utvecklas som ett väl tillvarataget kulturminne och ett intressant besöksmål.

Kommunen bedömer att de positiva effekterna för det kulturhistoriska värdet och allmänheten är stora samt överväger de negativa delar för allmänheten, dels för berörda fastighets- och sakägare. I processen att bilda resevatet ingår som en del att i alla frågor göra en avvägning mellan enskilda och allmänna intressen med den utgångspunkten att det ska finnas en rimlig balans mellan de som inskränkningen har på den enskilde. Vid avvägning enligt 7 kap. 25 § miljöbalken har Haninge kommunen funnit att föreskrifterna inte går längre än vad som krävs för att syftet med resevatet ska uppnås och att den avgränsning av kulturresevatet och de inskränkningar som gjorts av vattenanvändningen är nödvändig.

Föreskrifter

För att trygga syftet med kulturresevatet beslutar Haninge kommun med stöd av 7 kap. 5 § miljöbalken att nedan angivna föreskrifter skall gälla för resevatet.

A. Inskränkningar i rätten att använda vattenområden:

Med stöd av 7 kap. 5 § är det ("utöver vad som gäller enligt lagar och förordningar") inom resevatets skötselområden inte tillåtet:

- att dyka på skeppsvraken utan Haninge kommuns tillstånd
- att ankra, fiska, dyka eller framföra undervattensfarkost, samt annan undervattensverksamhet såsom rör- och kabelläggning.

Sådan dykning är dock tillåten som sker i samband med bad och lek, fastighetsägarnas underhåll av bryggor och bojar, samt vid farledshållarens möjligheter till service, underhåll, akut felavhjälpning av sjösäkerhetsutrustning för farleden samt framtida förbättringsåtgärder.

Haninge kommun kan medge undantag enligt 7 kap. 7 § miljöbalken från föreskrifter under A, om särskilda skäl föreligger. Således kan Haninge kommun lämna tillstånd åt den som har kompetens och övriga förutsättningar att bedriva guideledd dykverksamhet och eller guideade turer med sjörobot (ROV) på skeppsvraken inom kulturreservatet, i den form och den omfattning som anges i bifogade skötselplaner för de tre skötselområden som ingår i reservatet.

Utifrån hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken skall den som bedriver en verksamhet skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.

Tillstånd kan ges till den som genomgått av utbildning som följer den plan som Riksantikvarieämbetet och Statens maritima museer har tagit fram för guidning på kulturhistoriskt värdefulla skeppsvrak. Tillstånd kan även ges till den som äger erforderlig kompetens inom området, såsom utbildade marinarkeologer med erfarenhet av dykning på känsliga fartygslämningar.

Tillstånd kan avgiftsbeläggas.

B. Förpliktelser att tåla intrång:

För att tillgodose syftet med reservatet förpliktas med stöd av 7 kap. 6 § miljöbalken ägare och innehavare av särskild rätt till (fastigheten)/området att tåla följande intrång:

- förbud mot ankring, fiske, apparatdykning eller nyttjande av undervattensfarkost inom området, samt anläggningar såsom bojar och eventuella pontoner som är avsedda för dykning på skeppsvraken.

Att orsaka skada eller bryta mot föreskrifterna som meddelat för kulturreservatet medför enligt 29 kap. 2 – 2a §§ miljöbalken straffansvar.

Föreskrifterna under A-B utgör inte hinder för de åtgärder som behövs för att uppnå syftet med kulturreservatet samt för reservatets vård, skötsel och uppföljning inom ramen för reservatsförvaltningen.

Föreskrifternas ikraftträdande

Föreskrifterna träder i kraft när kommunfullmäktiges beslut vunnit laga kraft.

Skötsel och förvaltning

Med stöd av 3 § förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken fastställer Haninge kommun nedanstående skötselområden.

Förvaltare av reservatet är Haninge kommun i Stockholms län. Kommunen får med stöd av 21 § förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. besluta att annan juridisk person som har förutsättningar för att ha ett sådant ansvar ska förvalta kulturresevatet Dalarö skeppsvraksområden.

Dykning/nedstigning/ankring i skötselområdena är endast tillåten från därför avsedd anläggning och är inte tillåten från land.

Dykledare och/eller dykföretag som missköter sig eller bryter mot områdesbestämmelserna, d.v.s. bryter mot miljöbalkens bestämmelser, riskerar att förlora sitt dyktillstånd inom skötselområdena samt skall anmälas enligt miljöbalken.

Tillstånd att leda dykningar inom skötselområdena

Tillstånd för dykning eller framföra sjörobot (ROV) för guide turer inom skötselområdena söks hos Haninge kommun.

Dykning eller användande av ROV inom skötselområdena får endast ske under ledning av dykguide som erhållit tillstånd och genomgått utbildning som följer den plan som Riksantikvarieämbetet och Statens maritima museer har tagit fram för guidning på kulturhistoriskt värdefulla skeppsvrak.

Tillstånd kan även ges till dykare som äger erforderlig kompetens inom området, såsom utbildade marinarkeologer med erfarenhet av dykning på känsliga fartygslämningar.

Dykning skall ske enligt anvisningarna i skötselområdesbeskrivningarna.

I tillståndet skall det framgå att varje dyktillfälle skall anmälas till Haninge kommun eller av kommunen utsedd förvaltare.

Samordningsansvaret för dykningarna åligger Haninge kommun eller av kommunen utsedd förvaltare.

Skötselområden

1. Jutholmsvraket (RAÄ-nummer Dalarö 82)

Fartygslämning, 24,8X5,35 m. Vraket efter ett fartyg av holländsk typ, sannolikt en flöjt.

Christian Ahlström har eventuellt identifierat vraket som *De Vrede*. Detta fartyg hörde hemma i Amsterdam och var på väg från Stockholm till Holland med cirka 200 ton stångjärn, när det i september år 1700 av okänd anledning gick till botten någonstans vid Dalarö.

Fartygslämningen ligger på 14 meters djup parallellt med ön Jutholmen cirka 30 meter från land. Skrovet höjer sig fem till sex meter över botten. Vraket är väl bevarat avseende skrovsidorna, som nästan är bevarade upp till relingen. Stora delar av vrakets inre konstruktion lyftes ur i samband med arkeologiska utgrävningar på 19270-talet. Dessa delar finns nu på botten öster om vraket. I för och akter har däck påträffats i läge, midskepps är lastrummet. Både däckerna och lastrummet täcks av slam och en stor mängd träfragment. I aktern har bordläggningen släppt från akterstaven. En stor del av brädgångsstöttorna återfinns i läge.

När fartyget påträffades 1965 stod akterstaven kvar i ursprungligt läge. Vid 1970-talets början föll denna åt sidan och vilar nu på botten. Förstaven är kvar i ursprungligt läge. Bordläggningen har brutits ned en till två meter från relingen. Även akterkastellet och riggen har förstörts. Av riggen återstår underdelen av fockmasten och bogsprötet. Många bärgade skrovdelar har upplöst ytved, medan de skeppstimmer, som varit belägna nere i bottensedimentet, ofta är bättre bevarade.

Skötselområdets utsträckning

Skötselområdet utgör en tänkt cirkel med radie av hundra meter från fartygslämningens mittpunkt. Om land ligger inom 100 meter från denna punkt utgör linjen mellan vatten och land skötselområdets gräns.

Anvisningar i samband med dykning

Inför varje dyktillfälle görs ansökan om dyktillstånd. Dykguiden skall genomföra en kulturhistorisk genomgång samt informera om de specifika förutsättningarna för dyk på fartygslämningen. Tillstånd skall även sökas för användande av sjörobot/ROV i samband med guidad visning från fartyg.

Skrovet är mycket känsligt och ett minsta säkerhetsavstånd till fartyget och kringliggande botten är en meter.

Efter varje genomfört dyktillfälle inom skötselområdet skall rapport ifyllas (blankett ej färdigställd).

Ankring är inom skötselområdet förbjuden. Förtöjning och dykning ska ske invid och utifrån för ändamålet avsedd anläggning och på ett sådant sätt att fartyglämningen samt de delar i form av föremål och konstruktionsdetaljer som har avsatt sig på sjöbotten inte skadas.

Fastighetsägare har rätt till underhåll och skötsel av bryggor och bojar inom skötselområdet.

Kontroll och besiktning

Fartyglämningen skall genomgå kontinuerliga besiktningar via huvudman i syftet att bedöma objektets status. Besiktningens resultat skall ligga till grund för eventuella regleringar av tillgängligheten.

2. Anna Maria (RAÄ-nummer Dalarö 85:1)

Fartyglämning, 38x8 m. Vraket efter flöjten *Anna Maria*.

Anna Maria byggdes ursprungligen i Amsterdam på uppdrag av svenska redare. På hösten 1708 lämnade *Anna Maria* Stockholm för att transportera järn, koppar, furuplank och sparrar till Lissabon. Vintern 1708-09 var mycket sträng. Ett halvt dussin fartyg, däribland *Anna Maria*, stoppades av den tidiga kylan och tvingades gå i vinterläge i Dalarö. Fartyget sjönk efter en brand ombord den 6 februari 1709.

Fartyglämningen är belägen på mellan 18 och 22 meters djup 70 meter från land och är orienterad i nord-sydlig riktning med aktern mot land. Skeppssidorna är bevarade upp till sju meter från botten. I främre delen av skeppet finns två däck, det övre slutar cirka sju meter för om midskepps medan det undre däck slutar cirka två meter för om midskepps. Aktern är kraftigt brandskadad. Akterstaven reser sig cirka sex meter upp. Delar av rodret finns nerbäddat N om aktern. Skeppsdelar och delar av bordläggningen finns nerfallet runt vraket i ett område begränsat till cirka tio meter utanför sidorna.

Skötselområdets utsträckning

Skötselområdet utgör en tänkt cirkel med radie av hundra meter från fartyglämningens mittpunkt. Om land ligger inom 100 meter från denna punkt utgör linjen mellan vatten och land skötselområdets gräns.

Anvisningar i samband med dykning

Inför varje dyktillfälle görs ansökan om dyktillstånd. Dykguiden skall genomföra en kulturhistorisk genomgång samt informera om de specifika förutsättningarna för dyk på fartyglämningen. Tillstånd skall även sökas för användande av sjörobot/ROV i samband med guidad visning från fartyg

Skrovet är mycket känsligt och ett minsta säkerhetsavstånd till fartyget och kringliggande botten är en meter.

Efter varje genomfört dyktillfälle inom skötselområdet skall rapport ifyllas (blankett ej färdigställd).

Ankring är inom skötselområdet förbjuden. Förtöjning och dykning ska ske invid och utifrån för ändamålet avsedd anläggning och på ett sådant sätt att fartyglämningen samt de delar i form av föremål och konstruktionsdetaljer som har avsatt sig på sjöbotten inte skadas.

Fastighetsägare har rätt till underhåll och skötsel av bryggor och bojar inom skötselområdet.

Kontroll och besiktning

Fartyglämningen skall genomgå kontinuerliga besiktningar via huvudman i syftet att bedöma objektets status. Besiktningens resultat skall ligga till grund för eventuella regleringar av tillgängligheten.

3. Dalarövraket (RAÄ-nummer 6161:026)

Fartyglämning, 20x5 m. Vrak av ännu okänt ursprung, möjligen en pinass.

Fartyglämningen är belägen på 30 meter djup 75 meter väster om Edesön och är orienterad i väst-ostlig riktning med aktern mot land. Fartyglämningen ligger på en svagt sluttande ackumulationsbotten med slagsida åt styrbord. Vattendjupet vid lämningens akter är cirka 28 meter medan fören vilar på 30 meters djup. Lämningens skrov utgörs av en till största delen sammanhängande konstruktion. Till de nu nedfallna partierna hör aktern och de övre delarna av skrovets sidor. Erosionens nedbrytande effekt på trävirke är i stort sett samma på alla ytor. Konsekvenserna blir dock större på virke som från början varit tunnare dimensionerat, vilket förklarar varför däcksbeklädnad, de översta skrovsidorna, brädgången och andra av tunnare virke sammanfogade delar faller samman först.

Två undermaster står fortfarande i ursprungligt läge medan den aktersta (mesanen) fallit omkull. Förklaringen till detta är sannolikt att mesanmastens fot varit placerad högt i skrovet och inte som stor- och fockmastfötterna ovanpå kölstocken. Förutsättningarna att stor- och fockmast skall bevaras på ursprunglig plats är således bättre än för mesanen. Den omfattande sedimentationen inuti skrovet bidrar även till att stabilisera dessa master. Slagsidan åt styrbord har medfört att de övre delarna av masterna, märs, bramstänger, rår m m, rasat ut åt styrbordssidan. Storrån har fallit rakt ner och lagt sig tvärs skrovets längdriktning med en förskjutning åt styrbord. På däck nedanför storrån, till styrbord om stormasten, ligger racksläddar och rackklot som tillhör stormasten och storrån.

Över hela lämningen ligger lösa fynd, som av allt att döma inte rubbats ur ursprungligt läge. Således återfinns ladd- och artilleriutrustning i anslutning till kanonen, snickeriverktyg för sig och fynd av husgerådskaraktär för sig. Allt sammantaget pekar på att nedbrytningen av lämningen gått väldigt långsamt.

Det finns ingenting som tydligt indikerar att fynd eller konstruktionsdelar avlägsnats, vare sig under historisk eller sen tid, varför lämningen kan anses representera ett komplett utrustat fartyg. Det kan samtidigt inte helt uteslutas att bärgningar företagits på lämningen under historisk tid. Att endast en kanon iakttagits på lämningen kan indikera att bärgningar företagits. Förstaven är kraftigt böjd och har ett hak för inpassande av det galjonstimret som vilar på botten för om förstaven. Galjonstimret är försett med två hål, sannolikt för fockseglets boliner, samt ett ovalt uttag för surrningen av bogspröt. I anslutning till galjonstimret ligger en galjonsfigur föreställande ett lejon. Bogspröt ligger nedfallet med dess yttre ände vilande på sjöbotten för om lämningen, medan dess inre ände vilar på bogens reling.

Anvisningar i samband med dykning

Inför varje dyktillfälle görs ansökan om dyktillstånd. Dykguiden skall genomföra en kulturhistorisk genomgång samt informera om de specifika förutsättningarna för dyk på fartyglämningen. Tillstånd skall även sökas för användande av sjörobot/ROV i samband med guidad visning från fartyg

Dykning och användande av sjörobot/ROV över skrovet är ej tillåten (bilaga 4). Det finns stor risk att fastna med linor och annan utrustning i bland annat spanttoppar och master.

Skrovet är mycket känsligt och ett minsta säkerhetsavstånd till fartyget och kringliggande botten är en meter.

Efter varje genomfört dyktillfälle inom skötselområdet skall rapport ifyllas (blankett ej färdigställd).

Ankring är inom skötselområdet förbjuden. Förtöjning och dykning ska ske invid och utifrån för ändamålet avsedd anläggning och på ett sådant sätt att fartyglämningen samt de delar i form av föremål och konstruktionsdetaljer som har avsatt sig på sjöbotten inte skadas.

Kontroll och besiktning

Fartyglämningen skall genomgå kontinuerliga besiktningar via huvudman i syftet att bedöma objektets status. Besiktningens resultat skall ligga till grund för eventuella regleringar av tillgängligheten.