

Den sanna berättelsen om de två koggarna i Malmö

År 1998 kallade Helen Salmose på Malmö kommun under-tecknad Sven Rosborn från Fotevikens Museum tillsammans med Claes Smith från Slagthuset till Malmö stadshus för att dryfta ett angeläget ärende. Malmö stad önskade att få del av de statliga pengar som avsatts för hjälp till långtidsarbetslösa. Den totala statliga summan var i miljardklassen. Ett viktigt krav var dock att medlen skulle gå till projekt som skulle bli varaktiga även efter stödets förbrukande.

Sven Rosborn framförde då idén om att bygga några koggar i Malmö. Dessa tankar hade han och kollegan Björn Jakobsen på Fotevikens Museum diskuterat en längre tid. Björn hade i början av 1990-talet organiserat och ansvarat för den marinarkeologiska undersökningen av ett koggvrak utanför Skanör. Tillsammans med Gad Rausing fanns också planer på att lyfta vraket och placera det i ett nybyggt museum i Foteviken. Detta blev tyvärr aldrig verkställt pga. Gads frånfälle. Givetvis hade det i samband med dessa planer varit ytterst värdefullt om man också kunde bygga en kopia av skeppet, dels ur vetenskaplig synpunkt, dels ur pedagogisk. Var Malmö intresserad?

Malmö var intresserad. Man var mycket intresserad! Några ledande Malmöpolitiker tillsammans med tjänstemän kom ner till Foteviken och det hela resulterade i att projektet ”Malmö Kogg” sjuösattes hösten 1998.

”Malmö Kogg” bestod av tre delprojekt:

* Bygga två exakta kopior av medeltida koggar och rent vetenskapligt kartlägga de dåtida byggprocesserna samt seglingsegenskaperna hos de färdigbyggda skeppen. Efter färdigställandet skulle dessa kunna användas vid seglingar under sommarhalvåret och utgöra en unik marknadsföring för Malmö stad i de hamnar man då anlöpte.

* Att utveckla och ta tillvara äldre hantverkstekniker som svarade till den tid som koggarna representerade. Genom tekniken ”learning by doing” under skickliga hantverkares ledning skulle ett stort antal arbetslösa på ett kreativt sätt kunna utveckla sig.

* Att genom kurser i modern digital multimedia- och tryckteknik skapa informationsmaterial och samtidigt erbjuda arbetslösa en introduktion till det nya kommunikationssamhället.

delprojekten av praktiska skäl var förlagda till Foteviken, införskaffade Foteviken en 50-personersbuss som varje dag hämtade upp och lämnade i Malmö. På detta sätt slapp deltagarna betala färdkostnaderna.

Hela projektet med alla sina delar visade sig vara mycket lyckat och i stort sett alla deltagare var positiva och intresserade att lära mer för att gå vidare i livet. Detta visade sig inte minst i närvarofrekvensen som var bland den högsta jämfört med andra dåtida arbetsmarknadsprojekt.

Vid årsskiftet 2000-2001 konstaterade Malmö stads Utbildningsförvaltning att: ”Totalt har 300 personer deltagit i projektet. Av dessa har i genomsnitt 50 procent fått arbete, startat eget eller gått vidare till reguljär utbildning.” Projektet var alltså klassat som ett av Malmös bästa arbetsmarknadsprojekt för långtidsarbetslösa.

Vad var då den samlade prislappen för Malmö Kogg samt det efterföljande projektet med ett Koggmuseum och årliga seglingar? Hur mycket har detta kostat Malmö stad? I Sydsvenskan har i januari 2013 figurerat fantasibelopp på 140-150 miljoner kronor. Det är inte första gången man ser höga siffror från denna källa. För några år sedan var beloppet från samma tidning ca 111 miljoner. Efter undertecknads nu gjorda genomgång av officiella papper i ärendet, av Malmö stads egna rapporter samt av Fotevikens aktuella konton kan den gällande prisbilden presenteras nedan. Inte överraskande överensstämmer denna inte alls med dagstidningens uppgifter.

1998	1 448 000
1999	7 781 788
2000	8 889 505
2001	6 992 000
2002	4 707 000
2003	3 780 000
2004	8 888 555
2005	5 700 000
2006	1 200 000
2007	3 830 000
2008	3 891 500
2009	3 840 958
2010	1 668 000
2011	1 349 400
2012	1 274 400

Totalt 65 241 106

Eftersom de arbetslösa kom från Malmö, vilket var ett krav eftersom Malmö stod som ansvarig, och de två sistnämnda

Under året 2004 i tabellen ovan har redovisats en hög siffra. Denna beror på två orsaker. I summan ingår driftskostnader på sammanlagt 5 603 555:- som delvis härrör från år 2003. Snittkostnaden för driften under åren 2003 och 2004 är alltså 4 691 778:-. Övriga kostnader under år 2004 var dels för färdigställandet av koggarna (900 000:-), dels för att bygga upp Koggmuseet (2 385 000:-).

Den genomsnittliga årskostnaden för projektet under de femton år det bedrivits har varit:

Under byggperioden: 5 749 500:- per år
(totalt 34 497 000:-)

Under museiperioden: 4 010 842:- per år
(ej inräknat lokalförändringar)

Efter museiperioden: 1 430 333:- per år

Vad det gäller byggperioden åren 1998-2003 ska givetvis en viss mindre summa läggas till för Malmö stads arbetsmarknadsavdelning som handhade det administrativa arbetet med de långtidsarbetslösa. Ovan upptagna kostnader för byggperioden innefattar allt från fyra arbetsledare och kostnader för bodar, maskiner, all material till skeppen etc. Här ingår också kostnader för fyra utbildningsledare, externa kursledare, material etc. för de två delprojekt som också ingick i projektet. Totalt berördes fram till år 2003 mer än 300 långtidsarbetslösa.

Vad det gäller museiperioden 2004-2009 kan det konstateras att museet drog en stor publik, inte minst från internationellt håll. I den årliga kostnaden låg också underhåll av skeppen samt att 60 skolklasser från Malmö varje år skulle få dels undervisning på museet om medeltiden, dels samtliga få företa en sjötur med den lilla koggen. Detta var mycket uppskattat av Malmö skolor.

Vad gäller perioden efter museet ingick i den årliga kostnaden underhåll av skeppen samt fortsatt samma storlek på de pedagogiskt paket som gällde undervisning och sjöturer för Malmö skolor (60 + 60). När det stora skeppet besökte annan hamn skulle man dessutom, som tidigare, föra Malmös flagg och marknadsföra Malmö. Under dessa år har tiotusentals besökare varit ombord på den stora koggen när denna gjort sina "sjötogter". Här kan bara nämnas några, t.ex. det stora veteranskeppsarrangemanget i Rostock där Malmökoggen agerade flaggskepp i spetsen för den hamnparadsegling som uppskattningsvis besågs av 300.000 personer. Eller varför inte veckobesöket i Visby under Visbyveckan då skeppets besågs av tiotusentals människor. Senaste arrangemanget av många var vid Amalienborg hösten 2012 då skeppet ingick i de stora medeltidsdagarna i Köpenhamn med tusentals besökare.

Förslag inför framtiden

Malmö stad har, som visats ovan, i sina två koggar en unik kulturhistorisk företeelse som är en värdig samlad symbol för Malmö som den stad med mångkulturella rötter den alltid varit. Malmö har nämligen alltid haft sina viktigaste kontakter över haven och dess befolkning och dess kultur har på detta sätt hämtat inspiration utifrån alltsedan Hansan tid. Sjöfarten med koggar har varit en förutsättning för Malmös uppkomst men koggarna i sig är också en innovation som man under 1100-talet troligtvis hämtat från arabisk skeppsbyggnadsteknik.

Att avhända sig koggarna skulle vara kapitalförstörelse då skeppen måste avyttras för en troligtvis mycket billig peng som inte alls svarar till nedlagda kostnader. De siffror som presenterats i pressen har gjort att man lätt kan inbilla sig att se koggprojektet som ett projekt med en galopperande kostnadsbild. Som visas ovan är så inte fallet. Kostnaderna per år har successivt minskat.

Sedan många år tillbaka har koggarna en förening knutet till sig. Medlemmarna i denna förening, som är öppen för alla intresserade, brinner verkligen för skeppen. Man träffas två gånger i veckan för att medverka i planering, underhåll, undervisning, segling etc. Under seglingssäsongen är det denna förenings medlemmar som bildar den nödvändiga stommen för skeppens bemanning.

Den nuvarande kajplatsen är den sämsta tänkbara i hela Malmö hamn. Vågorna vid vissa vindriktningar slår olyckligt mot de snedställda kajerna och skapar stor turbulens i vattnet. Åtskilliga gånger har föreningens medlemmar fått inkallas för att hjälpa till, t.o.m. under julhelg, för att kämpa en hård kamp för att rädda skeppen. Skeppen måste alltså, om de ska fortsätta att ha en tillvaro i Malmö, få en annan kajplats. En sådan lämplig plats finns i Limhamn vid den pir som bildade anörringsplats för färjorna till Dragör, se bild på nästa sida.

Piren ägs av Malmö stad och den kan pga. sin begränsade bredd rimligtvis inte brukas till någon framtida verksamhet. Däremot är den utomordentlig väl lämpad för koggarna. De ligger här väl skyddade mot både vind och skadegörelse. Vid pirens anörring mot land kan man ställa upp några arbetsbodar och på så sätt effektivt och billigt avskärma piren.

Rent praktiskt är denna plats också mycket bättre än den nuvarande. Vid turistturer med den stora koggen vill besökarna nämligen gärna komma nära Öresundsbron. Från Malmö hamn tar en sådan resa tur/retur ca fem timmar vilket är alltför lång tid. Många intresserade besökare drar sig för en så lång sjötur. Med plats i Limhamn kan man gå ut på en 1½-2 timmars tur vilket skulle öka publikintresset avsevärt. Malmö skulle härigenom få en mycket spännande historisk turistsymbol.

För en framtida koggverksamhet i Malmö föreslår under-tecknad att staden lånar ut koggarna till den förening som

nu så framgångsrikt under så lång tid har medverkat vid handhavandet av skeppen. Föreningen får kajplatsen upplåten till sig utan kostnad och man får ett årligt föreningsbidrag samt täckning för de årliga omkostnaderna inför skeppens besiktning av Transportstyrelsen.

Till projektet knyts ett arbetsmarknadsprojekt med ett antal långtidsarbetslösa. Eftersom koggprojektet fungerat mycket bra för denna typ av verksamhet finns det ingen anledning att inte återuppta denna i en till verksamheten anpassad form. Härigenom bidrar man också på ett positivt och säkert inspirerande sätt till att lösa arbetslöshetens gissel för ett antal Malmöinnevånare.

Genom att föreningen tar över kan man också lättare få möjligheter till sponsorintressenter. Detta har nämligen visat sig vara svårt så länge verksamheten bedrivits i anslutning till kommunal regi. Det är alltid lättare att få sponsorer till icke statlig/kommunal verksamhet.

Malmö 2013-03-08

Sven Rosborn

Bilden nedan: En tänkbar kajplats för den stora koggen.

