

HAMNHOLMEN- EN PLANERAD HAMNUNDERSÖKNING

Hamnholmen eller snarare Hamnholmarna (Skutholmen och Hamnholmen) ligger i ytterskärgården utanför Fjällbacka i Bohuslän. De två öarna bildar mellan sig en väl skyddad tilläggsplats i en långsmal vik som säkert tidigare varit ett sund. Den smala landförbindelsen är än idag knappt märkbar. Platsen är i vår tid en under sommaren ofta besökt hamn för fritidsbåtar eftersom läget ger utmärkt skydd för rådande vindar. Själva Hamnviken är c 90 m lång och 40 m bred vid mynningen och omges av c 10 m höga klippor. Djupet i hamnbassängen är c 6 m. Åt söder skyddas hamnen av lägre holmar. Mellan dessa är vattendjupet blott c 2-3 m (och mindre) varför tilloppet till hamnen bör ha gjorts nordöstifrån. Se vidare kartan!

Talrika ristningar i bergväggarna, särskilt på hamnens för västvindar skyddade östvända strand vittnar om platsens funktion som rast- och nödhamn långt tillbaka i tiden. Ristningarna består av initialer, årtal, korstecken och enstaka fartygsfigurer. Av årtalen är många från 1600-talet. Tex framgår att "MA Hasfeld VU af Aarhus" sökte skydd här redan 1664. Vid ett annat fartygsnamn (som det tycks) finns ett så tidigt årtal som 1548. Inristade ortnamn som Aarhus, Horsens och Saeby minner om det starka danska inflytandet på sjöfarten under den tid Bohuslän tillhörde Danmark-Norge.

Korstecknen är kristna symboler av magiskt slag (se fig) för att avvärja farorna till sjöss. Om att det inte var en tom gest i dessa farvatten vittnar de olycksbådande kyrkogårdarna för sjömän och fiskare på Vedholmens steniga backslänter. Här skall enligt sägnen i gamla tider ha jordfästs sjöfolk som flutit i land efter fartygskatastrofer. De omtalas redan av den norske prästmannen Peder Claussøn Friis (1545-1614) i hans skrift "Norriges beskrivelse" i slutet av 1500-talet: "Nordervedholm, er en god Hafn under, oc er en Kirkegaard eller Begrafelsested paa denne Øe for Fiskere oc Skibsfolck, lige saa oc er paa Sudervedholm (Käringön längre söderut)."

De båda gravplatserna, en bland bergen på västsidan och en på nordostsidan är täckta av stenar. Härom skriver Pehr Kalm efter sitt besök 1742 och antyder en lättsinnig kronologisk princip: "de som ligger under de större stenrösen har varit längre begravda än de som har små rösen över sig. Ty folket som kommer och går där förbi plägar alltid ta en sten och kasta på graven." Ännu i våra dagar förekommer att man kastar sten som ett dimmigt minne av besvärjelsemagin: offerkastet eller -varpet för att binda den döde i jorden. Högt upp på Vedholmen ligger även den stora "varpastenen" där förbipasserande skulle kasta en sten för att inte riskera vädermakternas ogunst.

Eljest är stenrösen högt upp på klippor även i denna del av Bohuslän bronsåldersgravar och av betydande maritimt värde, de tjänstgör sedan årtusenden som sjömärken för fiskare och annat sjöfolk.

Ristningarna i hamnen på Hamnholmarna är också i nutiden föremål för viss uppmärksamhet och imålning förekommer genom Kryssarklubbens försorg. Det vore väl i och för sig lämpligt om sakkunnigt fackfolk tog hand om saken. Många ristningar är otydliga och svårtolkade och åtskilliga ännu täckta av mossar och lavar.

Under namnet Wiholm, Norderviksholm och Vedholm har platsen för hamnen angivits på de flesta översiktskort sedan 1500-talets mitt. Den är redan upptagen som Wiholm på det äldsta kända sjökortet över svenska vatten, utgivet av den holländske boktryckaren Cornelis Anthoniszoon i Antwerpen år 1543. Detta säger en hel del om dess betydelse eftersom det på sjökortet mellan Svinesund och Onsala endast fanns femton ortnamn!

På den första svenska kartan över Bohuslän av Kietell Classon Felterus år 1658 (då Bohuslän blev svenskt) kallas öarna Noor Wedeholmerne (Norra Vedholmarna). Södere Wedholmen eller Suderwijksholm låg alltså längre söderut vid Käringön och fyllde samma uppgift som en fast punkt och ett etappmål för dåtidens sjöfart.

Det är möjligt att båda namnen härrör från ett ord vette (vedde) som betyder kase, vedbål, i detta fall då en fyrbåk eller motsvarande. Många bohuslänska namn innehåller detta namnled.

Bådas funktion torde ha upphört helt först med segelsjöfartens försvinnande.

SDK Örebro Grodorna har nu genom Gordon Öström föreslagit en undersökning med slamsug av hamnviken på Hamnholmarna. Ansökan har tillstyrkts av Göteborgs sjöfartsmuseum och ärendet behandlas nu på riksantikvarieämbetet. Som framgick av Meddelanden 2/79 s 12 har en första vetenskaplig undersökning av en hamnplats gjorts vid Gäddtarmen utanför Hangö udd i Finland. Det är då av stor vikt att mönstret här följs vid framtida undersökningar, inte minst därför att här båda platserna är av samma karaktär. Ett överflöd av ristningar finns, dateringarna överensstämmer i stort, läget är likartat.

Syftet med detta skulle vara att erhålla ett fyndmaterial som skulle kunna tidsbestämma hamnen och ge ett kronologiskt bestämt fyndmaterial av marinarkeologiskt intresse.

Slammet från sugningen föreslås genom rör ledas ut i djupa rännen mellan Vedholmen och Hamnholmen.

Sjöfartsmuseet anser i och för sig att undersökningen är väl motiverad. Genom slamsugningen åstadkoms dock sådana skador i naturen att man måste begära särskilt tillstånd från naturvårdsenheten på länsstyrelsen. Dessutom ifrågasätter museet om en slamsugning i större skala överhuvudtaget kommer ge ett resultat som står i proportion till insatserna. Som övervägande fyndmaterial kan man med viss sannolikhet (se Peter Normans artikel i Meddelanden) förutse stora mängder av vardagskeramik av typer som redan

har upptagits som lösfynd. Sådana föremål är typologiskt ganska lika under tiden 1500 till 1800-talets mitt.

"Sjöfartsmuseet har därför föreslagit en starkt begränsad undersökning med djupgrävningar för hand inom vissa sektorer. Härvid skulle man genom fynden få en översikt över de föremålstyper som botten innehåller. Till exempel skulle grävning i en smal sektor längs vissa delar av den östvända stranden samt i en smal tvärgående sektor över hamnen ge ett sådant resultat (jfr Gäddtarmen). Skulle det visa sig att fyndmaterialet är rikt kan en senare period med slamsugning diskuteras."

Frågan är om denna rädsla för slamsugning egentligen är motiverad. Norman uttryckte det så här i Meddelanden: "Med hjälp av en effektivt sugande slampump skulle man komma åt materialet snabbare, utan att för den skull åsidosätta något av undersökningens vetenskapliga värde." Dessutom är den rekommenderade 'kratt-metoden' oerhört långsam och rör upp slam utan att som slampumpen transporterar bort det. Risken är kanske att dykaren inte ser eventuella, alltför sköra, föremål.

Vi förutsätter att det ändå finns fackfolk med för att övervaka grävningen. Dessutom har sjöfartsmuseet föreslagit att ristningsbeståndet skall kartläggas och ifyllas av fackfolk, ett verkligen lovligt initiativ, som man får hoppas leder till handling. Man påpekar att Hamnholmarna som helhetsmiljö med sjöfartshistoriska aspekter är "enastående." Om därmed menas att platsen är unik är det fel. Det finns flera sådana hamnar, även i Bohuslän. Men bland dessa finns det nog ingen som är så frekventerad av båtturister som den här.

