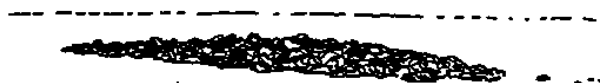


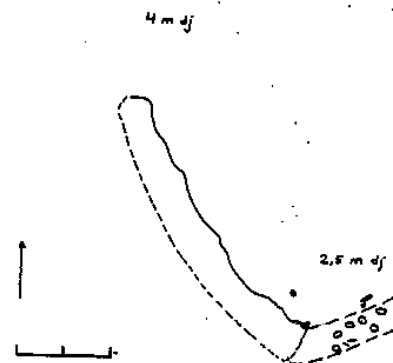
LÖDDE KARInledning- presentation

Omkring två nautiska mil nordost om det lilla fiskeläget Vikhög i Harjagers härad, norr om Malmö i Skåne, ligger ett östvästligt orienterat halvmånformigt grund, i folkmun kallat Lödde kar, som under tre sommarsäsonger undersökts arkeologiskt, inte minst marin arkeologiskt. Anledningen därtill var, att man 1975 bärgade bearbetade bokstockar däriifrån, vilket alltså måste innebära, att grundet inte var naturligt utan gjort av människohand.

Av det 160 m långa grundet, som består av gråstenar, är endast 30 m synliga ovan ytan. I dess nordvästliga del stupar det brant ned till 4,2 m djup, medan den sydostliga delen svagt sluttar till endast 3 m djup. Tvärprofilen tagen på grundets högsta punkt visar en oregelbundet formad halvcirkel.



Lödde kar: ovan i ytan
t h plan från botten
skala: 25 & 50 m



Detta till synes ointressanta stenröse rymmer en lång och spännande historia och är en Nordens äldsta kända hamnanläggningar. Mera adekvat uttryckt skulle man benämna den "fartygsskydd."

Vid de marin arkeologiska undersökningarna har en tidigare okänd form av hamn vuxit fram, en hamn vars funktion inte är helt klarlagd men vars huvudprinciper kunnat konstateras och vars historiska sammanhang delvis kunnat avslöjas. Några brottstycken:

1) På Burmans karta 1684 finns en seglingsbeskrivning över insegling till "Lyddekarets habn" där det bl a anges att hamnen har plats för 7-8 skutor. I denna källa antyds även den s k Munkens bro (se nedan)

2) Ända in på 1930-talet bedrevs viss handelssjöfart på Löddeköpinge och det handelshus som var beläget här, samt på ett tegelbruk som är beläget c 2 km från mynningen. Härifrån skeppades tegellaster bl a till Malmö på små grundgående jakter. Härom vittnar den drygt 2 x 3 m stora tegelhögen

som påträffats vid karets nordöstliga del och som dumpats överbord när sjögången varit alltför häftig och man varit tvungen att segla in i ån igen.

Under denna tid har Lödde kar använts som inseglingsmärke och i viss mån som läskydd.

3) På en lantmäterikarta från år 1680 framgår att en brygga kallad Munkens bro(ovan)utgår från den västra strandbrinken på Löddeborgs ägor 400 m från karet. Möjligt är, att denna haft förbindelse med anläggningen på något sätt, vilket dock ännu ej har kunnat bekräftas.

Lödde kar är på denna karta endast markerat som grund.

4) I mitten av 1600-talet omnämnes Lödde kar vid flera tillfällen och då som hamn. Under det dansk-svenska kriget 1675-78 utgjorde tydligen "Lydekarets" hamn en betydelsefull länk i den smuggling av kontraband som förekom mellan de danska och skånska bönderna. När denna handel inte tycktes kunna hindras på annat sätt beslöt (de svenska) myndigheterna att spränga anläggningen, vilket lär ha skett under 1690-talets lopp.

Efter dessa sprängningar har Lödde kar inte återuppbyggts och åter kunnat fungera som egentlig hamn. Den målmedvetna förstörelsen av anläggningen förklarar vidare de till synes helt principiösa konstruktionerna.

5) Slutligen skall skriftväxlingen mellan kung Kristoffer I och ärkebiskopen Jacob Erlandsson nämnas som vår viktigaste källa. Där omtalas "kar iuxta ludde," Karet intill Lödde. "Kar" har uppenbarligen tidigare haft betydelsen 'hamn' eller 'tilläggsplats' och uttrycket förekommer fortfarande på den skånska sydkusten.

Skriftväxlingen mellan kungen och ärkebiskopen kan inte dateras exakt, men måste ha ägt rum under första hälften av 1250-talet.

Uppgiften om "karet" i en så tidig källa är den ^(rest) betydelsefulla av alla. Den utesluter inte heller att anläggningen har sitt ursprung i vikingatid.

Funktion

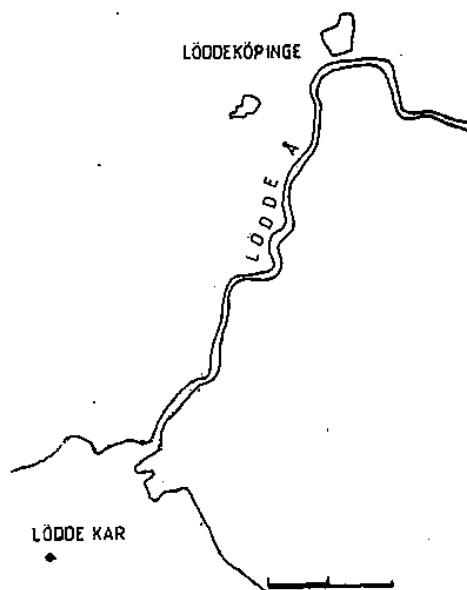
För att få något begrepp om anläggningen Lödde kar och problematiken kring denna måste vi först se vilka olika kända funktioner en sådan anläggning kan ha haft.

Spärrfunktionen, som aktualiserats de sista åren genom fynd i bl a Danmark och Blekinge (Medd/MAS 1/81 s 22ff) visar att man i vikingatid gjort oerhörda ansträngningar för att skydda sitt inlandsområde mot angrepp från havet.

Så är fallet även med Löddeköpinge, en av de "köpingar" i bl a Skåne som genom framförallt sin intensiva handel utgjort ett förstadium till en stad (redan Schück 1926 uppmärksammar detta) i slutet av förhistorisk tid/

början av medeltiden. Här har man dels varit naturligt skyddad, i likhet med många andra köping-orter, genom läget 3 km från kusten och den enda tillfartens på vatten, Lödde å, meandrande lopp. Dels har man anlagt stensträngar från åns västra strand precis i mynningen (jfr Kalmar stads historia s 388 "Spakenör" m fl). Slutligen har, c 100 m ut från mynningen har en delvis naturligt bildad spärr försvårat inseglandet i ån av 'tillfälliga' besökare.

Att i detta sammanhang tolka Lödde kar som en spärr ter sig knappast troligt om man betänker dess strategiskt dåligt valda position flera hundra meter ut från stranden.



Lödde kars läge i förhållande till Löddeköpinge och de markerade utgravningsområdena på land

Löddeköpinge ligger vid Lommabukten norr om Malmö

Skala: 500 m & 1000 m

Möjligheten att anläggningen varit ett seglotionsskydd, alltså en vanlig vågbrytare är tänkbar men inte särskilt trolig, med tanke på den ringa nytta man skulle få av en förvisso gigantisk arbetsinsats.

En tredje möjlighet är hamnfunktionen, vars förutsättningar dock först måste klarläggas.

Den skeppsbyggnadsteknologi som då karet byggdes var allenarådande i norra Europa, s k skalbyggnadsteknik, byggde på en princip, där starka tvärskeppspåfrestningar inte medräknats.

När ett fartyg tillverkat i denna teknik lägges längskepps en kaj utsätts skrovet för kraftiga påfrestningar just tvärskepps. Inte förrän i början av 1200-talet när denna teknologi delvis modifierats (skelettbyggnad kan vi inte räkna med förrän på 1400-talet) fanns vissa förutsättningar för hamnanläggningar av den numera traditionella typen. (se Ellmers 1972)

De fartyg som byggdes under vikingatid/tidig medeltid var relativt grundgående, lättmanövrerade fartyg, som för det mesta inte krävde speciella anordningar vid landning. En förutsättning var dock långgrunda stränder, där man kunde lägga upp båten och lasta ombord det gods man

handlade med. Jämför dock norska 'lasthällar' (ortnamnen Lahelle, Lahäll). Dessa naturliga förutsättningar finns vid utloppet av Löddeån. Man har därför rimligen inte haft någon omedelbar anledning att bygga särskilda hamnkonstruktioner.

Anläggningen antyder med andra ord att man av någon anledning varit förhindrad att eller inte velat segla in fartygen i ån eller lägga dem vid stranden.

Basen i handeln på Löddeköpinge torde framförallt ha bestått av lantbruksprodukter som säd, ull och (kanske) levande djur. Hästhållning i en mängd som vittnar om förutsättningar för avsalu antyds av ett stort benmaterial funnet vid arkeologiska undersökningar vid den norra boplatsen i Löddeköpinge.

Boskaphandel kan vara en förklaring till Lödde kar. Man har kunnat forsla boskapen landvägen och genom en broförbindelse vidare ut till anläggningen Lödde kar. Några säkra belägg för en bro finns dock inte fränsett den ovan nämnda lantmäterikartan från år 1680 ("Munkens bro").

Man skulle kunna undvika den svåra navigationen i Lödde å med det svårhanterliga "levande godset" samtidigt som man underlättat ilastning genom att förlägga den över översta bordgången på fartygen. Därigenom kunde man alltså även undvika de kraftiga påfrestningar som en lastning med t ex lejdare (eller läktare) från ett lägre plan skulle ha inneburit.

Det faktum att anläggningen, som vår undersökning visat, varit vinkelbyggd, dvs att en tidigare okänd arm sträckt sig österut, måste innebära att fartygen har kunnat ligga i en synnerligen lugn hamnlagun, där havets rörelser inte påverkat arbetet i nämnvärd omfattning.

Detta innebär naturligtvis också sekundärt att de fartyg som haft varor av annan art haft en skyddad insegling till åmynningen. Anläggningen dämpar nämligen sjön från det enda icke naturligt skyddade väderstreck-
et.

Datering

Den enstaka C-14 datering som gjordes i ett tidigt skede av undersökningen pekade på att hamnen anlagts någon gång under perioden 900-1000 e Kr. Samtidigt med denna undersökning dokumenterades en vikingatida/medelåldertida bosättning i själva Löddeköpinge, vars handel visar handel av vittförgrenad art. Det är därför sannolikt att de båda komplexen intimt hör samman, inte minst på grund av köpingens läge nära havet, den främsta kommunikationsleden.

Sambandet boplats-hamn

Lödde kar har inte lämnat några direkta fynd ifrån sig från denna tid. Inte heller har det framkommit något fynd vid boplatserna som direkt

knyter Lödde kar samman med de landbaserade komplexen. Däremot visar flera kategorier av fynd på intim kontakt med havet.

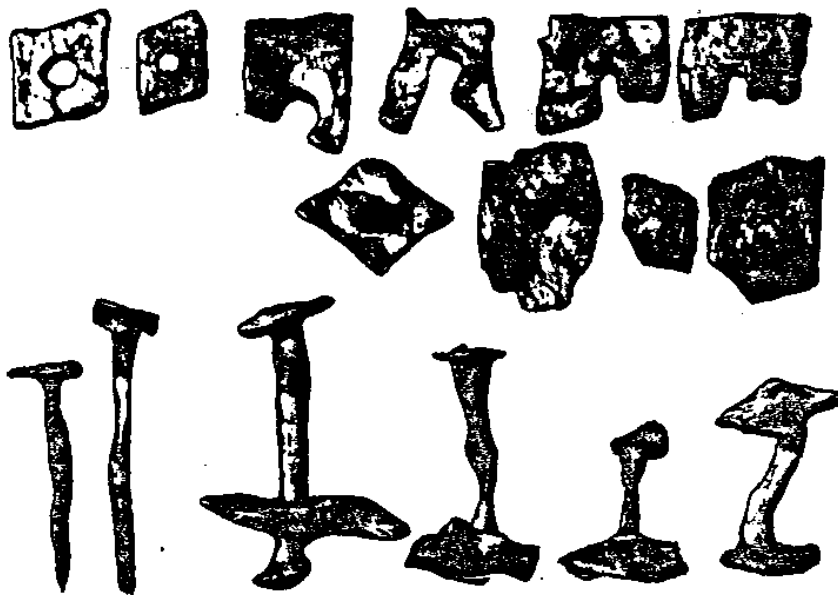
En av de södra boplatserna i Löddeköpinge, tolkad som säsongsmässig handelsplats, har ett fyndmaterial som klart antyder livlig internationell handel. Den kan ha varit av sådana mått att ett fartygsskydd av den här storleksordningen kan förklaras.

Den i detta sammanhang intressantaste fyndkategorin är här olika typer av fartygsnitar. Det sätt på vilket de har bearbetats visar motsvarigheter till Paviken på Gotland m fl ställen (Lundström 1981).

Nitarna i Löddeköpinge härrör från ett mindre varv som legat här och som framförallt reparerat båtar, men kanske även byggt sådana.

Många av nitarna har blivit deformerade därför att man velat avlägsna dem från sitt förband utan att detta skadades. Den vanligaste tekniken tycks vara att man delat niten mitt itu genom att driva ned en smal huggmejsel mellan t ex två bord. En annan vanlig metod var att man med körnare utvidgat nitbrickorna så mycket att man kunnat lyfta ut brickan. Ytterligare en tredje metod har varit att slå eller hugga sönder nitbrickan så att den kunnat bändas över nithuvudet.

Antalet nitar är kanske inte tillräckligt för att tillåta antagande av en kontinuerlig varvsverksamhet. Båtarna, som "behandlats" här har emellertid varit relativt stora, med tanke på en vanlig bordtjocklek på c 5 cm. Detta överensstämmer med Skuldelevsskeppen från Roskilde fjord och tyder på handelsfartyg, ej tunnberdade krigsskepp.



Klinknaglar och nitbrickor från Löddeköpinge: märk skador med t ex körnare för att byta ut skadade bord

På det till 1000-talet daterade gravfältet har även framkommit en maritimt anknuten kistform. Man har här i några fall använt sig av stockbåtar som gravkistor, där den döde lagts med huvudet mot den tvära aktern. Båtarna syntes endast som mörka färgningar i sanden. Trots detta har det varit möjligt att rekonstruera dem helt. Det har varit fråga om en 1,8-2 m lång båt med tvär akter och en utdragen skedformad stäv. Både begravningsätt och båttyp finns belagd från Bornholm (Slusegård: jfr Crumlin-Pedersen 1970). Liknande båtar har även bärgats av polska fiskare i Bornholmsgattet. Här har de säkert varit bundna i huvudsak till Lödde å.

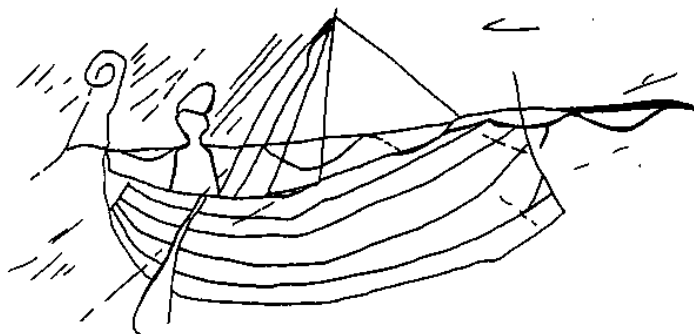
Fartygsavbildning

Det kanske intressantaste landarkeologiska fyndet är ett skifferbryne, 5 cm långt och 3 cm högt, på vars frånsida ristats ett fartyg med mast. Detaljerna, som är ganska tydliga, visar ett traditionellt vikingatida handelsfartyg. Seglet är beslaget, rån tycks vara fastgjord i båda nockarna till stävorna. Masten är stagad på tidsmässigt sätt med förstag, "vant" och ett akterstag.

Vid den väl markerade styråran står rorsman klädd i toppaluva. Att han är ensam antyder att fartyget var ett handelsskepp, liksom de höga friborden.

Akterstävven är mjukt uppböjd för att avslutas i en stävprydnad, medan förstävven framställs på ett sätt som veterligen inte gör sig gällande före år 1000 e Kr i Norden. Brynets datering är dock helt klart 800-tal, enär det påträffades vid fingrävning av ett grophusgolv med denna datering. Det finns naturligtvis en möjlighet att konstnären varit en vittberest man som sett denna stävtyp t ex vid Medelhavet.

Dock finns faktiskt en näraliggande avbildning på Gotland, från sent 700-tal, där man avfört den som en helt lokal variant. Kanske var den istället vanligare än så?



Den märkliga skeppsristningen på skifferbrynet från Löddeköpinge: unikt eller typiskt?

Sammanfattning

Sammanfattningsvis kan alltså sägas att anläggningen Lödde kar som primärfunktion varit avsedd för ilastning av handelsvaror av något slag, för att slippa den svåra navigationen i Lödde å. Detta kan ha berott på att varan t ex varit hästar. Möjligt är också att fartygen redan under 1000-talet varit av den storleksordningen att seglation på ån var omöjlig. Detta verkar dock mindre troligt.

Sekundärt har anläggningen fungerat som inseglingsskydd för trafiken mot ån och kanske även som en del i en försvarsspärr.

Frågorna är många: landförbindelsen mot norr- var har den legat och hur har den varit konstruerad, har insegling här varit möjlig trots landförbindelsen? Och inte minst när det gäller själva karet: hur har det varit uppbyggt?

Per-Inge Lindqvist, Malmö

PS. Kar-anläggningar finns förmodligen även på andra platser i Skåne, t ex Kivik och Åhus.

Litteratur:

Cinthio, Erik: 1975. Köping och stad i det tidigmedeltida Skåne. Ale nr 1 1975 Lund.

Crumlin-Pedersen, Ole: 1970. Skind eller trae. I *Sømand, fisker, skib og vaerft*. København.

Ellmers, Detlev: 1972. Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa. Bremerhaven/Neumünster.

Kalmar stads historia. 1980. Kalmar.

Lundström, Per: 1981. De kommo vida... Stockholm.

Schüek, Adolf: 1926. Studier rörande det svenska stadsväsendets uppkomst och äldsta utveckling. Stockholm.

