

# FALSTERBO- NÄSET UR MARITIM SYNVINKEL

– NÅGRA  
KÄTTERSKA  
SYNPUNKTER  
PÅ ETT  
UNIKT  
STÄLLE

Näset kring  
de gamla städerna  
Skanör och Falsterbo  
i Skåne är en av de  
viktigaste punkterna  
i det maritima  
landskapet  
i Nordeuropa.  
I själva verket  
är det unikt i sin  
koncentration till  
ett så begränsat  
område.

Vi skall strax förklara  
varför det är så.

Det har,  
i begynnelsen,  
som grund  
naturen  
själv.

För det första är näset ett oer hört farligt ställe om man är på väg genom Öresund i den ena eller den andra riktningen (jfr en del gravstenar i Skanör; Källström 1945). Som skeppskyrkogård söker särskilt Falsterbo rev, och för övrigt hela Näset, sitt motstycke. Det finns givetvis många sådana att jämföra med, t ex på västkusten Pater Noster-skären, Vinga, Nidingen, Kullen och i Skåne Sandhammaren. Att det blivit en sådan anhopning vid Öresunds sydliga hörn beror på sjöfartens intensitet. Det visar sig att när vi i sen tid får statistik på sjöolyckor är de mest trafikerade passageerna också de mest olycksdrabbade.

Öresund är en av de viktigaste trafiklederna i världen. Dessutom ligger här inloppet till Danmarks huvudstad, den viktiga sjöstaden Köpenhamn och sedan under den senare medeltiden dessutom en hel rad viktiga hamnar vid sjöstäderna Helsingør (med tullstationen från Erik av Pommerns tid i första hälften av 1400-talet), Helsingborg, Landskrona, Malmö (det danska rikets andra stad kring 1500), Skanör och Falsterbo, (med Nordeuropas viktigaste fiskemarknad under medeltiden och den danska kungamaktens viktigaste inkomstkälla) och, 'runt hörnen' in i Östersjön, Køge, Trelleborg och Ystad (jfr Andrén 1985: 100ff). Vraken vid Näset visar för övrigt inte bara på förlisningar där. Dessa fartyg kan ha förlit i andra delar av Öresund och ha drevit dit.

Till sjöfartens fromma uppfördes Skandinavians första fyr i just Falsterbo, tillsammans med Travemünde, den första i Östersjön. Detta skedde redan i början av 1200-talet (genom en odate-rad skrivelse), då kung Valdemar Sejr (1202-41) gav staden Lübeck tillstånd

att uppföra en vedeldad fyr, "signum aliquod discretivum pro vitando periculo navigancium", i Falsterbode, samt att i Skåne hugga ved för att försörja den med hjälp av "predicatorum fratrum ordinis" (dominikanerna i Lund; Svenskt Dipl I:nr 828 s 687).

## MALSTRÖMMEN

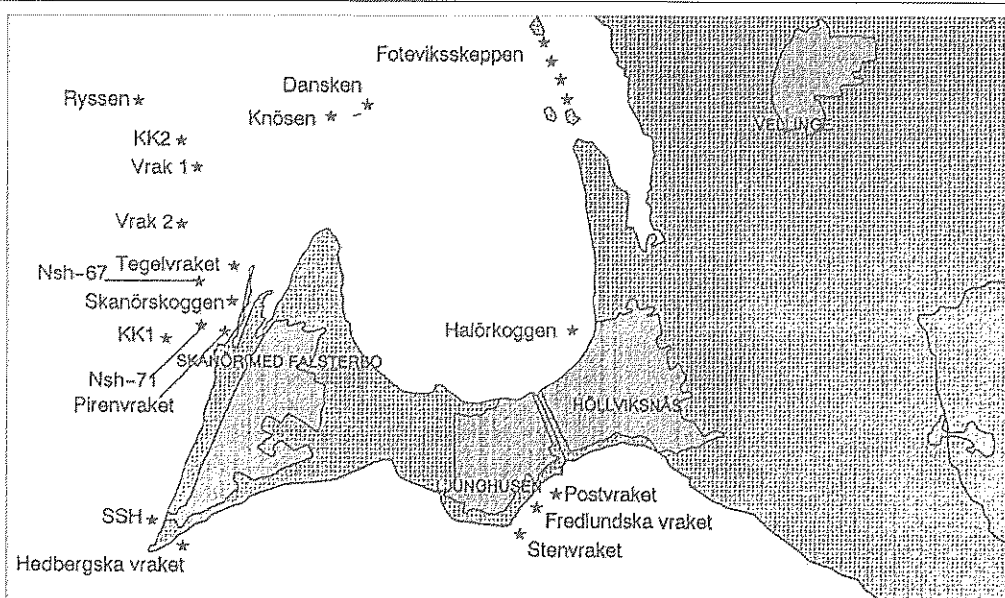
Anledningen till att Falsterbo rev haft denna betydelse framgår av naturförhållandena i gränsen mellan Öresund (Kattegatt/Skagerack) och Östersjön:

"Vid storm eller oväder händer det ofta, att vattenståndet i Kattegatt är högre eller lägre än i södra Östersjön. Skillnaden kan stiga ända till ett par meter. Då går det en oerhörd kraftig strömsättning i Sundet, och över det grunda revet vid Falsterbo pressas havsvattnet fram som en väldig älv, bredare än synkretsen över det öppna havet. Över revets rygg går strömmen som en rytande fors, i vars virvlar de grova havsvågorna brytas till ett kokande och dånande helvete av vita brottsjöar. Det fartyg som då kommer för nära revet, är räddningslöst förlorat. Det kastas av ström och vågor mot sandbankens stenblock, som i ett slag splittra det starkaste skrov eller det suges fast i sandbotten till ett värnlöst offer för den grova sjön, som krossar och spolar blott rigg och överbyggnader, däcklast och bordläggningsplanor. Den sjöman, som kommer med livet från en sådan förlisning, har skäl att tro på underverk." (Wählin 1930).

## SKADANS Ö, NAMNGIVARE ÅT HELA SKANDINAVIEN

Det är emellertid inte så, att trafikintensiteten alla tider måste ha varit densamma. Falsterbonäset var så fruktat att det i sig måste ha verkat begränsande för sjöfart. Den enda plats som Falsterbonäset kan jämföras med i detta avseende är Skagens rev på Jyllands yttersta spets. Vårt näs bär ett av de äldsta ortnamnen i hela Skandinavien, och därtill ett namn som -såvitt vi förstår- är det äldsta ännu existerande varningsnamnet till sjöss (om varningsnamn Westerdahl 1989: 190). Två urgermanska ord ligger till grunden. Från början hette platsen \*Skathanawjo, 'Skadans ö', d v s 'den ö där skeppen tar skada'. Ortnamnen på skada i skärgården är kända från flera platser med samma betydelse i Norden. De romerska geografiska författarna som visste att bakom denna punkt låg en stor ö (eller halvö, som det skulle visa sig), döpte alltihop efter den: Scadinavia. Men en skrivare förändrade namnet till Scandinavia och senare

Författare:  
Christer  
Westerdahl



blev det därav förstås också Scandia. Härur har på krokiga vägar framgått namnen Skåne (Skáney) och Skaniör (Svennung 1965).

Det är ur arkeologisk synpunkt inte ägnat att förvåna, att just denna del av Skåne blev namngivare åt hela landskapet. Här ligger den mest fruktbara delen av Skånes åkerjord, ett under mycket lång tid intensivbrukat område, som är helt i klass med kontinentens bästa odlingsmarker. Under medeltiden finns, som Sven Rosborn, arkeolog och tidigare chef för Malmö museum, påpekat, den största kyrktätheten just här (kring Hököpinge; t ex Rosborn 1984). De giriga blickarna från magra och utsultna svenskar norr om skogsridån riktades sedan äldsta tid just mot denna del av det gamla Danmark.

Det märkliga är, att även i andra ändan av den stora "ön" satt ett folk som också accepterat samma namn, nämligen samerna. För Skandinavien användes däruppe samma namn i dess äldre form, skadesi-suolo, "Skadans ö" (Svennung a a: 54ff).

Samma strömmar som gjorde Falsterbo rev så fruktat har successivt stöpt om själva Näset, sandreveln på vilken städerna ligger. Från början var det alltså att döma av ortnamnet en ö, med en grund passage mellan sig och fastlandet. Sannolikt har den återvänt flera gånger till detta status med perioder av landförbindelse emellan- som läget är just idag.

## STATSBILDNINGEN OCH SJÖVÄGARNÄ.

Min misstanke om revets begränsande roll för sjöfarten i äldsta tid har fått fastare konturer efter hand. Den utgick dels från ortnamnets roll och dess betydelse, dels från existensen av den medeltida Skånemarknaden på Näset. Dessutom är de nordiska rikena från

början maritimt präglade: de har som förutsättning kontrollen över sjövägar. Danmark ligger på gränsen mellan tre hav eller transportzoner, Nordsjön, Kattegatt och södra Östersjön (se Westerdahl 1995). I det anglosaxiska Beowulfseposet (1685-86) som beskriver händelser under 500-talets första del uttrycks detta på följande sätt. Ett gyllene svärdfäste (hjalt) går till den bästa av de jordiska kungar, danernas kung Hrodgar:

...æm selestān be sæum tweonum ara the on Sceden-igge sceattas dælde.  
...som har levt mellan två hav och delat ut gåvor i Skåne.

Tecknen på det danska rikets enande är från början koncentrerade västerut, till Jylland och till kontrollen över passagen genom Lilla Bält (från romersk järnålder- offerfynd, pålspärrar, befästningar, ev. andra fynd) och även Store Bält (med den bl a folkvandringstida kultplatsen och hamnen vid Gudme/Lundeborg på östra Fyn- just på gränsen mellan två hav!). Vår förkommer annars det "baltiska" havets, Östersjöns, namn av (de två?) Bälten? (Svennung 1953).

Först därefter kommer Själland och Skåne med i bilden på allvar (obs dock Stevnsområdet på Själland med de rika gravfynden från romersk järnålder).

Detta är en åsikt som formulerats ur maritimarkeologisk synpunkt. Den står därför helt i motsats till Nyberg/ Jørgensen 1992 som baserar sig på uppgifter i Adam av Bremen c 1080, eller Schnall 1981 om Ohtheres resa från Norge till Hedeby c 900 e Kr, men alltså i delvis överensstämmelse med Crumlin-Pedersen 1983, 1984a om samma resa eller resrutten som Schnall söker rekonstruera. Att det danska enandet under Harald Blåtand tycks ha fått detta förlöpp i senare tid (900-1000-talen) är inte heller samma sak

Författare:  
Christer  
Westerdahl

(jfr den epokgörande tanken hos Andrén 1985: 72ff).

Emellertid är min huvudtanke att den viktigaste passagen under äldre tid inte är Öresund. I den mån Öresund faktiskt har använts är det i första hand längs den nuvarande danska sidan med dess passager mellan Amager och fastlandet (med en annan Ammerrende - varav även namnet Amager, än den på Näset- se nedan!). Kanske är detta en (av flera) bakgrund(er) till Köpenhamns uppkomst som hamnstad i tidig medeltid, kanske även Dragörs som fiskemarknad på Amager.

Man skall också minnas det farliga inloppet till Öresund i norr, som saknar naturhamnar (utom vid Hallands Väderö). Därför passerade kuststrutten längs Halland förbi Kullen västerut längs Själlands nordkust. Första hamnen blir då i Isefjords/Roskilde fjords mynning. Sedan gick man vidare (t ex på väg till Hedeby i vikingatid; jfr Crumlin-Pedersen 1983, 1984a). Om Öresund valdes var det för att destinationen låg norr om Näset (alltså även nordsidan av detta).

Min tanke är att den viktigaste vägen, om man skulle vidare in i Östersjön, i stället är genom Store Bält och Storströmmen, med de följande passagerna genom Guldborgsund och Grönsund. Detta stämmer bäst med vad vi tror oss veta om den kustnära seglationen i järnålder/ tidig medeltid. Genom Guldborgsund når man på detta sätt lättast södra Östersjön och t ex det vendiska området direkt. Det samma gäller givetvis ur vendisk synpunkt. De vendiska piraternas viktigaste infallsväg är känd att ha gått just här. En följd tanke är givetvis, att en sådan händelse som slaget vid Svold(er), om det överhuvudtaget ägt rum, inte ägde rum i Öresund. Det finns som bekant åtskilliga andra -och bättre- kandidater, inte bara av de skäl som jag här har anfört.

Men den senare leden över Grönsund är särskilt intressant för vårt syfte. Den går i Ulvsund och Stege bugt norr om Mön samt mellan Nyord (att döma av ortnamnet försedd med världkase, warth, också känningsmärke) och Ulvshale. Den sistnämnda ön nämns på en gotländsk runsten som ulfshala i Stenkyrka socken på Gotland/ Gotland nr 207/ omkring 1050). På denna led får man underkasta sig en obruten havspassage för att undvika Falsterbo rev. Leden har gått längs Skånes sydkust, som syns som en förtoning om babord mellan Sandhammaren och Stenhammaren (Hammeren på Bornholm) och ny landkänning har därefter



# FALSTERBONÄSET UR MARITIM SYNVINKEL

FORTSÄTTNING FRÅN SID 19

kommit först vid Utlängan (Utklippan) i Blekinge vid inloppet till Kalmar-sund.

Här börjar en ny transportzon under det svenska rikets kontroll, symboliserad av itinerariet i kung Valdemars jordabok (Westerdahl 1990). Även denna plats, Utlängan, finns nämnd som utla(n)kiu på en runsten i Nylarsker kyrka på Bornholm (DaRun 380, Moltke 1976). Med tanke på hur få ortnamn, inte minst maritima sådana, som nämns i runinskrifter, måste omnämnandet ha haft en särskild betydelse. Men denna betydelse har givetvis mera att säga om den speciella händelsen än om de sammanhang som här har åberopas. Liksom den gotländska inskriften, som nämndes ovan, har den att göra med bråd (i detta samhälle inte nödvändigtvis ond!) död, och i detta fall sägs det direkt att det hände under kamp.

Kontrollen över passagera in och ut ur Östersjön har i vikingatid och tidig medeltid, fram till c 1200, framförallt gällt detta område vid de sydöstdanska öarna (Trelleborgarna både vid Slagelse och det nuvarande Trelleborg; daterade pålspärrar, ledungshamnar, mötesplatser för den danska flottan som Vordingborg/ Masnedø och Avernakø).

## SKÅNEMARKNADEN

Det är bland annat i detta ljus, menar jag, som vi har att se de berömda säsongsmarknaderna, nundinae scanienses, Skånemarknaden, på Näset. I grunden finns en utbytesplats av mindre format, mellan transportzonerna, som ännu inte är lokaliserad. Återigen är strömmarna en av orsakerna till dess framväxt. Det är i varje fall den periodiska saltvattenstillförseln som har fört sillen och andra saltvattenpräglade djur från Kattegatt till området och vidare in i Östersjön. Först under 1200-talet kan vi ur historiska källor få uppgifter om storfisket och kungens kontroll genom tillkomsten av de fasta husen i Skanör (Rydbeck 1935) och Falsterbo (Blomqvist 1950). Men vi vet att det måste ha funnits en marknadsplats innan dess. I de samtida redogörelserna om det skickelsediga slaget vid Fote-

vik 1134 kallas det "pugna forensis" (latin: 'striden vid marknadsplatsen'; se Pugna forensis -? 1984). Kanske var det sagans Halör (Hansen 1936, Ericsson 1967)? Vi återkommer dit. Men ett seriöst alternativ är i detta fall just Isefjords mynning! (Crumlin-Pedersen 1978)

## HAMNREDDER

Vid Näset har sjöfart mötts från norr genom Öresund och från de danska öarna, som undvikit att passera revet, och kanske ännu mera utpräglat, från söder och öster inne i Östersjön, där man hyst samma fruktan. Detta är sannolikt den yttersta grunden för aktiviteterna, inte bara sillen. På båda sidor av näset har det uppstått hamnar, närmast i Kämpingebukten och i Foteviken, senare Höllviken. De är lämpliga, sandiga men grunda, bukter, där de flesta fartyg av vikingatida typ kunnat dras upp i skydd på stranden. De båda hamnriktningarna visas också av de två slotten i Skanör och Falsterbo.

Själva platsens betydelse framgår också av hamnarnas karaktär.

Det är verkligen inga goda ankringsplatser det är fråga om. Dels är de -i varje fall i norr- så grunda att man måste ha legat mycket långt ut från stranden. Inseglngrännorna har också varit farliga. Har man legat i den södra hamnen var det ännu värre. Vid en sydlig stom skulle man ha varit räddningslöst förlorad, om trossen brast eller ankaret draggade. I den norra var det i och för sig annorlunda i detta avseende. Dels var de nordliga vindarna möjligen mindre farliga än de sydliga, dels var vattenområdet (Öresund) mera skyddat. Det är möjligt, att somliga förlisningar vid näset och revet tillkommit vid försök att undkomma t ex sydlig eller östlig storm, så s runt hörnet, till ankringsplatser på nordsidan. De medeltida uthamnarna- liksom de senare- tycks ofta bestå av flera hamnlägen, åtminstone två, för vindar från olika riktningar.

## DÖDSSTRAFF FÖR BALLAST!

Uppgrundningen har ständigt varit ett

problem. Man var t o m rädd för bal-lasten! Omkring år 1400 stadgas i drottning Margaretas och Erik av Pommerns förordning för fiskarna och köpmännen i Skanör/Falsterbo (sannolikt avses Hööl/Höllviken): "Ijtem varthe the swo ath nogher skipper forderfwer vorth diup eller haffn med sin barlasth tha gar det på hans liff" (Schlyter 1859: 472, vår kursivering). Lastning till större, uppankrade fartyg har skett på redan med prämar från land vid vissa bestämda tidpunkter. För att undvika att behöva gå runt revet har man tydligen t o m grävt en liten kanal, Ammerrännan, tvärs över Näset (samma namnled, Am- finns i Amager och bör syfta just på tågning/ bogsering av fartyg). Tänkbart är att denna passage tidigt var öppen- och i så fall kan marknaderna ha intensifierats just vid uppgrundningen. Det kan även ha gått andra grävda eller förbättrade kanaler/rännor på flera platser, särskilt vid Skanör.

## FISKETS MEKKA

Oerhörda varumängder omsattes på marknaden. En tredjedel av danske kungens inkomst kom härifrån genom utförseltullarna (en händelse som ser ut som en tanke är att Öresundstullarna från 1400-talet kom att bli nästa stora inkomstkälla- i samma område; jfr Rydbeck 1935, Eriksson 1980, Ersgård 1988), Ventegodt 1990) Tiotusentals fiskare och handelsmän möttes vid Näset främst på grund av fiskrikedomen under 1200-talen fram till medeltidens slut. Åren 1524-29, då marknaden redan passerat sin kulmen, nämner lybeckerfogden Herrmann Tellemann att 7.515 båtar med 5 man i varje, d v s 37.500 man, var aktiva i fisket varje år. Det är ingen överdrift att beräkna deltagarna i högmedeltid i hundratalsental, vilket faktiskt skedde redan då. Fiskrikedomen omtalas ännu av Olaus Magnus i hans Historia (1555). Att de tillfarande avnämarna måste ha besuttit mängder av skepp delvis lastade med ballast är troligt.

Förhållandena vid Näset blev under sådana omständigheter kända i hela Norden, inte bara i samband med fisket. Grundnamnet Black(en) i Höllviken spred sig över Norden enligt somliga forskare (Ohlsson 1939: 50f). Ett annat vandringsnamn torde vara Hööl ("Hålet") för hamnar längs Sveriges östkust (kanske ända upp till Hölick, i så fall eg Hölvik, i Hälsingland (Hedblom 1958: 181). Det har i så fall sitt ursprung i Näsets Hööl, den norra hamnen Höllviken (t ex efter Cederlund 1987 i fråga om Bossholmskog-

Författare:  
Christer  
Westerdahl

gens fyndplats).

## VEM SEGLADE FRIVILLIGT RUNT NÄSET?

Om jag har rätt i min förmodan om Falsterbo revs betydelse i gångna tider är innebörden av vrakrikedomen runt Näset något problematisk. Den kan alltså inte bara förväntas avspejla sjöfartens frekvens, och framförallt visa på representativa fartygstyper och laster, utan även påvisa flera oförvägna och speciella (i meningen mycket speciella, kanske "historiska") expeditioner som misslyckades. Dessa senare gäller alltså perioden före högmedeltid, alltså före 1300 och östersjökoggens storhetstid. Vägen till Skånemarknaden visades ofta av nederländska fartyg, sannolikt tidiga "koggar" av Ijsselmeertyp, som rundade Skagen på 1300-talet (umme-landsfarer är nämnda först 1251). Det kan hända att den ursprungliga betydelsen av det oförklarade skeppstypsnamnet skonare (skonert) (holl. och eng. schooner) direkt pekar på sådana som haft Skåne (holl. Scho/o/nen) som mål. Men så lång tid har då förflutit, att betydelse och skeppstyp helt har försvann.

Därtill ligger Näsets skeppsarkeologiska betydelse i att vi här i vrakfloran skulle kunna ha alla de relevanta transportzonernas skeppstyper representerade (jfr Westerdahl 1995). Efter "koggars" och andra storfartygs genombrott under 1200-talet omfattades säkert alla tänkbara typer-och varför inte några otänkbara? Både av detta och av många andra vetenskapliga skäl borde Näset vara en av mycket få självklara platser för ett maritimhistoriskt forskningscentrum.

## REFERENSER:

*Andrén, Anders: 1985.*

Den urbana scenen. Städer och samhälle i det medeltida Danmark. Acta Arch Lundensia. Bonn/ Malmö. Diss.

*Blomqvist, Ragnar: 1950.*

Falsterbohus. I: Kulturen 1950: Lund.

*Bunte, C (red): 1984.*

Se Pugna forensis 1984.

*Cederlund, Carl-Olof: 1987.*

Preliminär rapport över undersökningen 1984-1985 av ett vrak efter en kogg från 1500-talet vid Bossholmen...I: Björklund, G (et al, red): Bottnisk Kontakt III: 29-33. Jakobstad.

*Crumlin-Pedersen, Ole: 1978.*

Søvejen til Roskilde. I: Historisk årbog for Roskilde amt (även som särtryck: Vikingeskibshallen). Roskilde.

*Crumlin-Pedersen, Ole: 1983.*

Skibe, sejlads og ruter hos Ottar og Wulfstan. I: Lund (red): 1983: 32-44.

*Crumlin-Pedersen, Ole: 1984a.*

Ships, navigation and routes in the reports

of Ohthere and Wulfstan.

In: Lund (ed): 1984: 30-42. York.

*Crumlin-Pedersen, Ole: 1984b.*

Fotevik. De marinarkæologiske undersøgelser 1981 og 1982. I: Pugna forensis. Länsstyrelsen i Malmöhus län: 7-68. Malmö.

*Crumlin-Pedersen, Ole: 1995.*

Foteviken. En tidligmedelalderlig naturhavn, slagmark og markedsplads i Skåne. I: Maritim arkeologi. Sjöhistorisk Årsbok 1994-95: 89-110. Stockholm.

*Ellmers, Detlev: 1984 (1972).*

Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa. Neumünster. Diss. *Ericsson, Esse: 1967.*

Flygspaning efter sagans Halör. I:

Limhamniana 1967: 36-45. Limhamn.

*Eriksson, Henning S: 1980.*

Skånemarkedet. Wormianum. Højbjerg.

*Ersgård, Lars: 1988.*

"Vår marknad i Skåne". Bebyggelse, handel och urbanisering i Skanör och Falsterbo under medeltiden. Lund Studies in Medieval Arch 4. Lund. Diss.

*Hansen, Folke: 1936.*

Hammarån-Halör. Lund. (s 9-19)

*Hedblom, Folke: 1958.*

Gästriklands äldre bebyggelsenamn. En förberedande undersökning.

I: Från Gästrikland 1957-58. Gävle.

*Hårdh, Birgitta: 1984.*

Das Fotevik-Projekt- vorläufiger Bericht über Untersuchungen im und am südlichen Öresund. I: Offa 41, 1984: 77-84.

Neumünster.

*Ingelman-Sundberg, Catharina: 1982.*

900-åriga vrak i Foteviken.-ett marinarkæologiskt smörgåsbord.

I: Medd/MAS 4/82: 16-23.

*Ingelman-Sundberg, Catharina: 1982.*

Vikingaskepp Foteviken. Marinarkæologisk undersökning 1982. Prel rapport okt 82. Malmö.

*Källström, O: 1945.*

Bertil Kniphofs gravsten i Skanör.

I Fornvännen 1945 (40): 176-181.

*Lindquist, P-I: 1981.*

Lödde kar. I: Medd/MAS 3/81: 32-38.

*Lund, Niels(red): 1983.*

Ottar og Wulfstan-to rejsebeskrivelser fra vikingetiden. Vikingeskibshallen. Roskilde.

*Lund, Niels(ed): 1984.*

Two voyagers at the court of king Alfred. The ventures of Ohthere and Wulfstan together with the Description of Northern Europe from the Old English Orosius (with contributions by Ole Crumlin-Pedersen, Peter Sawyer and Christine E Fell). York.

*Jørgensen, Ove/Nyberg, Tore: 1992.*

Sejlruter i Adam af Bremens danske øverden.

KVHAA Ant arkiv 74. Stockholm.

*Moltke, Erik: 1976.*

Runerne i Danmark og deres oprindelse.

København.

*Ohlsson, Bertil: 1939.*

Biekingskusten mellan Mörrums- och

Ronnebyån. Namnhistoriska undersökningar. Lund.

*Pugna forensis-? Arkeologiska undersökningar kring Foteviken, Skåne 1981-83.*

Länsstyrelsen i Malmöhus län.

Red C Bunte. Malmö 1984.

*Rosborn, Sven: 1984.*

Hököpinge-Pile. Medeltida centralbygd i sydväst-skåne. I: Pugna forensis (Bunte, C, red): 69-85.

*Rydbeck, Otto: 1935.*

Den medeltida borgen i Skanör. Skr utg av Kungl Humanistiska Vetenskapssamfundet i Lund XX. Lund.

*Schlyter, C.J: 1859.*

Skåne-Lagen med ärkebiskopen i Lund Andreas Sunessons latinska bearbetning, skånska kyrkorätten och stadsrätten samt åtskilliga stadgar för Skåne. Samling af Sweriges Gamla Lagar 9. Lund.

*Schnall, Uwe: 1981.*

Der Schiffahrtsweg von Skiringssal/ Kaugang nach Haithabu in der frühen Wikingerzeit. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 4: 169-190. Bremerhaven.

*Svennung, Josef: 1963.*

Scadinavia und Scandia. Lateinisch-nordische Namenstudien. Skr utg av K Humanist Vetenskapssamfundet i Uppsala 44:1. Uppsala etc.

*Svennung, Josef: 1953.*

Belt und baltisch. Ostseeische Namenstudien. Uppsala Univ årsskrift 1953:4. Uppsala etc.

*Svenskt Diplomatarium (SD)/*

*Diplomatarium Suecanum (DS) I:*

Utg Joh Gust Liljegren. Holmiae 1829.

*Sveriges runinskrifter:*

Gotland.

*Söderhielm, Per: 1982.*

Marinarkæologi i Skåne. I: Medd/MAS

2/82 (Även i: Westerdahl, C, red:

Bottnisk Kontakt I: 58-60. Örnköldsvik.

*Ventegodt, Ole: 1990.*

Skånemarkedets sild. I: Maritim

Kontakt 14: 3-19. København.

*Westerdahl, Christer: 1989.*

Norlandsleden I. Källor till det maritima kulturlandskapet. Arkiv för norländsk hembygdsvetenskap XXIV. Härnösand.

*Westerdahl, Christer: 1990.*

The Maritime Itinerary of the Tax Register of King Valdemar Sejr of Denmark.

In: Deutsches Schiffahrtsmuseum

13: 325-375. Bremerhaven.

*Westerdahl, Christer: 1995.*

Traditional zones of transport geography and their relation to ship types.

I: Olsen, O/ Skamby Madsen, J/ Rieck,

F (red): Shipshape.

Essays for Ole Crumlin-Pedersen:

213-230. Roskilde.

*Wahlén, Hans: 1930.*

Boken om Skåne. Stockholm.

*Åkerlund, Harald: 1952.*

Skeppsfyndet vid Falsterbo. I: Sjöhistorisk Årsbok 1951-52: 91-104. Stockholm.

**Författare:**

Christer

Westerdahl