

Marstrandsprojektet

Av *Andreas Olsson*

Ett New York i Skagerrak

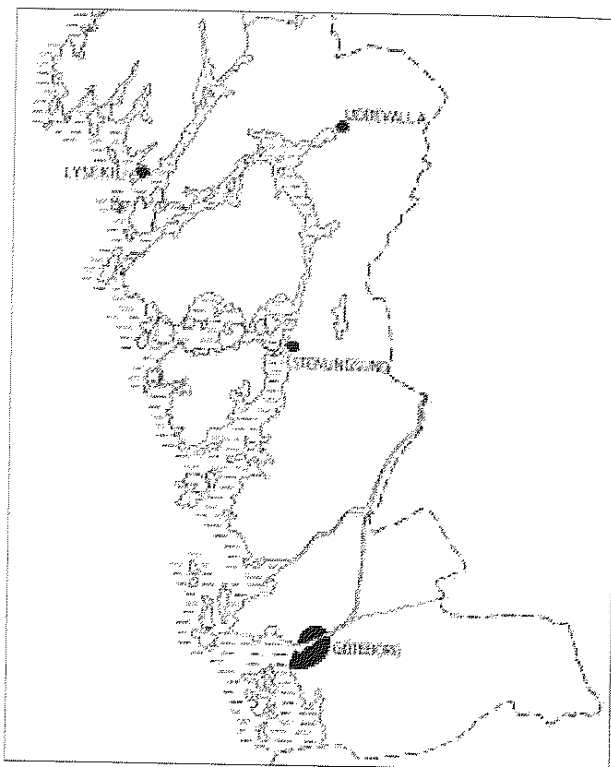
Belägen på en ö har Marstrand endast kunnat nå sjövägen. Trots dagens broar och vägar som snabbt leder människor till och från ön, går det aldrig att tänka bort det omgivande karga landskapet. Staden verkar ofrivilligt utslängd och isolerad. Den upplevs idag som en kvarleva i förhållande till fastlandets urbana centra (figur 1).

Staden är en av få medeltida städer i Västsverige. De första omnämningarna av Marstrand dateras till 1200-talet, och under 1300-talets andra hälft är det tydligt att ön fått en utvecklad medeltida stadsbildning. Marstrand blev en betydelsefull stad i det norska riket, som då också omfattade Bohuslän. En knutpunkt i handeln och kommunikationerna mellan kontinenten, Danmark, Norge och västra Sverige (Jämför Carlsson 1984; Hasselmo 1980:10).

Under 1600- och 1700-talen förändras maktbalansen delvis genom att Göteborg etableras. Marstrand står sig inte i konkurrensen som regional huvudstad. Staden upplever stagnation men också ekonomiskt uppsving genom de så kallade sillfiskeperioderna. Vid 1700-talets slut får Marstrand frihandelsstatus och utgör under några år återigen ett viktigt handelscentrum på västkusten. Under 1600-talet påbörjas byggnationen av Carlstens fästning (figur 2) och Marstrands betydelse för sjöförsvaret av västkusten kom att öka (Krantz 1953:4f).

Det är rimligt att föreställa sig Marstrand som ett New York beläget i Skagerrak. Liknelsen är tillspetsad men under medeltid och historisk tid har staden åtnjutit uppmärksamhet genom långväga handel och sjöfart. Staden var

Figur 2. Karta över Marstrands stad daterad 1680. (Det Kongelige Bibliotek, Köpenhamn. Arkiv nr 113, 131, 161-0-1680/1).



Figur 1. Karta över Bohuskusten.

en mötesplats för människor med olika språk och bakgrund. Samtidigt var staden också en viktig plats ur ett lokalt perspektiv. För bofasta i skärgården,

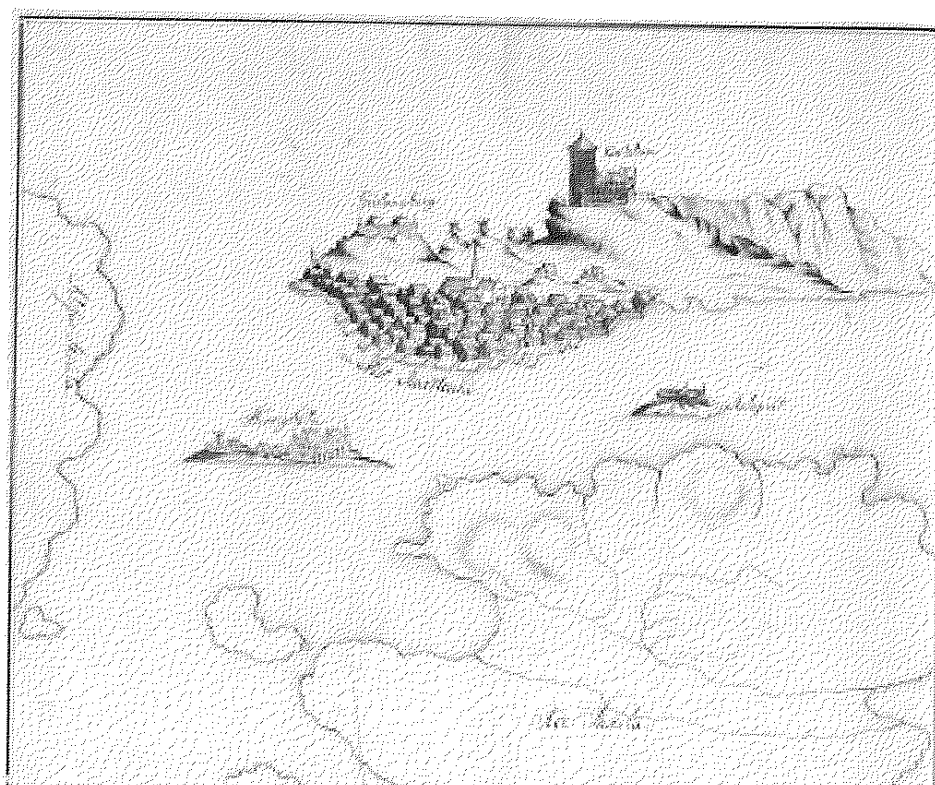


Illustration: Anette Olsson, Bohusläns museum

kanske särskilt under 1500-talets sillfiskeperiod, var Marstrand en avsättningsplats för varor (Holmberg 1963:158).

Projektet

Det så kallade Marstrandsprojektet startade 1997 i samband med att Kungälv kommun planerade omfattande stabiliseringsåtgärder i hamnbassängen. Fältarbetet har pågått i etapper fram till våren 1999 och konserveringsarbetet är idag till delar genomfört. Rapportarbetet pågår för fullt och projektet beräknas vara avslutat 2001.

Projektet består av ett flertal undersökningar av fartyglämningar och kulturlager i hamnen. Källmaterialet utgör en brokig enhet då de olika lämningarna skiljer sig stort både i datering och typ. Samtidigt utgör de anläggningar och fynd som i ett helhetsperspektiv ger oss tillfället att diskutera stadens kommunikation. Det är i en långväga, närmast internationell kontra en lokal sjöbrukarnas kommunikation, vi kan förstå Marstrands omland och dess olika landskap. I synnerhet fartyglämningar är i detta sammanhang lämpliga lämningar. De har färdats i landskapet, mellan platser, och kan användas för att knyta samman landskap och regioner. Fartyglämningar kan som källmaterial vara ett analysverktyg i syfte att diskutera till exempel Marstrand i relation till sitt omgivande landskap eller, mer övergripande, i relation till en Nordsjöregion.

Under vatten i Marstrand

Kulturlagerna i hamnen består av tappade och

ikastade föremål från tidigt 1400-tal och framåt. Tjockleken varierar från en till fyra meter närmast kajen på Marstrandsön. Bevarandeförhållandena är goda och föremålen har en låg fragmenteringsgrad. Sedimentationen i hamnen är kraftig, vilket gjort att föremålen snabbt bäddats in och skyddats från mekanisk och biologisk nedbrytning (figur 3).

Fynden från hamnens kulturlager får som massmaterial anses ha en god representativitet för Marstrand som helhet. Hamnen fungerade som den självklara mötesplatsen och vattnet som naturlig sop-tipp. Det är rimligt att anta att fynden härrör både från ankrande fartyg och från staden. Fragmenteringsgraden ger en bild av vad som ansågs vara uttjänt och gammalt. En analys av materialet som helhet ger underlag att tolka avfallshantering och social stratifiering. Materialet belyser också Marstrands omland och handel (Olsson 1998a; 1998b).

Sammantaget har fem fartyglämningar undersökts. De är endast delvis undersökta och varierar stort i typ. Den äldsta fartyglämningen är en senmedeltida klinkbyggd båt med T-formad köl, radialspräckta bordplank och en ursprunglig längd av omkring 10 meter. Fyndet är ett av få på västkusten som speglar senmedeltida bondeseglation. Byggtekniskt är det en annorlunda båt som verkar befinna sig mellan en medeltida byggnadstradition med rötter i 1200-talet, och tekniker mer förekommande i nyare tid (Jämför Bill 1998).

Den yngsta lämningen som också genomgått den mest omfattande undersökningen är ett svenskt örlogsfartyg sänkt i Marstrand 1719 i samband med

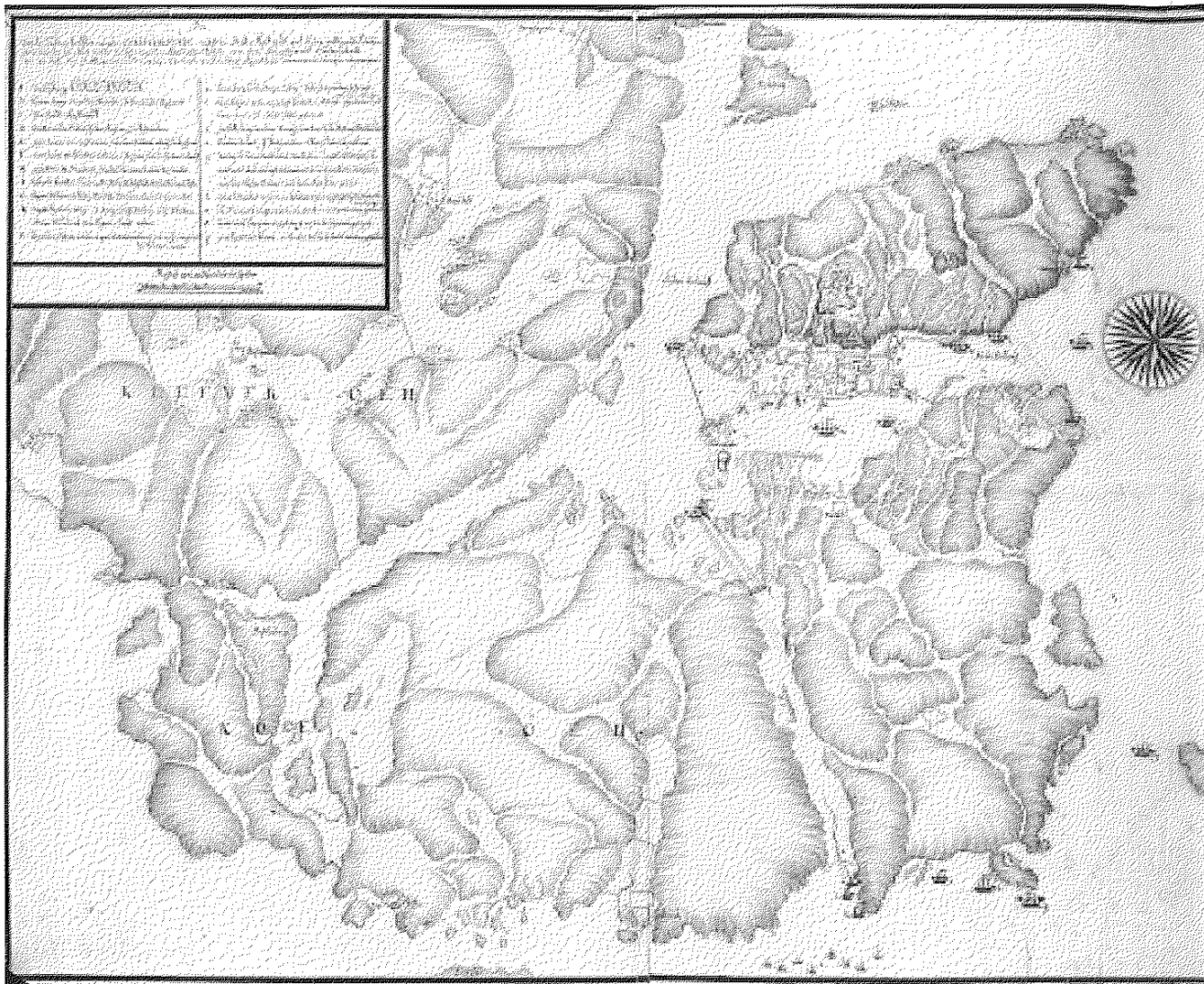
danskarnas erövring av staden och fästningen (figur 4). Fartyget kallades Fredricus eller Fredrik och byggdes 1698 i Karlskrona av Charles Sheldon. Det var ett litet 4:e eller 5:e rangens örlogsfartyg, benämnt i skriftliga källor som fregatt (Försvarsstabens krigshistoriska avdelning 1949:151; Lybeck 1943:33ff, 546f).

Undersökningar av örlogs-

Figur 3. Vattendjupet i hamnen är 6-11 meter. Siktförhållandena varierar från 1-10 meter beroende på säsong och väder.



Foto: Kjell Åshede, Bohusläns museum



Figur 4. Ett danskt situationskort över Marstrands hamn med de sänka svenska fartygen markerade. (Det Kongelige Bibliotek, Köpenhamn. Arkiv nr XVIII 4.1. Marstrand C).

fartyg är ovanliga och svenska exempel utgörs i stort endast av lämningarna efter regalskeppen Kronan (1668–1676) och Vasa (1628). Sett till Fredricus som typ utgör emellertid lämningarna efter den dansk-norska fregatten Lossen (1673–1717) och det engelska Dartmouth (1655–1690) de närmsta jämförelseobjekten.

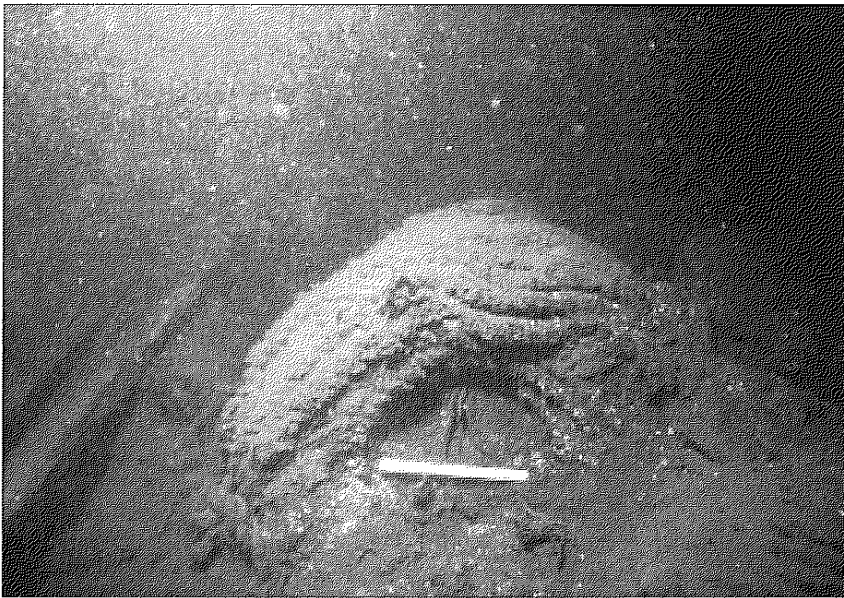
Fregatten som fartygstyp i början av 1700 representerar en ny syn på sjökrigföringen. Man föredrog flera mindre örlogsskepp med bättre manövreringsförmåga och snabbhet. Skeppen skulle vara mera jämnstarka än tidigare, vilket syftade till en strategisk förbättring (Gardiner 1994:27ff).

Ur en byggnadsarkeologisk synvinkel finns med undersökningen möjlighet att besvara frågor dels kring det lilla örlogsfartygets byggnation och dels kring en mera allmän byggnadsutveckling. Stor-

maktstidens örlogsfartyg hade en klart uttalad symbolisk betydelse som manifest över enväldets ideologi och tro på den gudagivna överheten. De betraktas generellt som stora investeringar och tekniska vidunder i sin samtid. Detta är särskilt intressant i en jämförelse med skepp som Vasa eller Kronan som dels är äldre, men framförallt, då de var regalskepp, bör betraktas utifrån andra symbolvärden.

Resultaten av undersökningen av Fredricus avspeglar också mera allmänt 1700-talets samhälle. Frågor kring förhållanden ombord på ett örlogsfartyg, den rumsliga spridningen av verksamheter, hur fartyget utrustades och underhölls, är möjliga att besvara.

Då Marstrandprojektet framförallt är inriktat på historisk tid, analyseras en mängd skriftliga källor parallellt med det arkeologiska källmaterialet (figur



Figur 5. Tågvirke och riggutrustning utgör ett omfattande fyndmaterial i lämningarna efter Fredricus.

5). Detta gäller i synnerhet undersökningen av Fredricus, i vilka bland annat 1600- och 1700-tals litteratur kring skeppsbyggeri har ett stort värde för förståelse av den mera generella bilden av skeppsbyggeriet under denna tid.

Ett bidrag till västsvensk arkeologi

Marstrandsprojektet utgör ett av de största uppdragsbaserade arkeologiska projekten under vatten i Sverige. Det är ett arbete som krävt ett stort engagemang både för Länsstyrelsen i Västra Götaland, Bohusläns museum och för Stiftelsen Västsvensk Konservatorsateljé. Med en mängd nya erfarenheter och ny kunskap är det att likna vid en regional investering av både utrustning och kompetens.

Arbetet anknuter också till ett nationellt perspektiv. Sverige har en kust samt ett stort antal sjöar och vattendrag för vilka det saknas resurser för forskning och kulturmiljövård under vatten. Då det naturligt saknas självändamål i att bedriva denna arkeologi är den viktigaste målsättningen att föra fram forskningspotentialen i det som gömmer sig under vatten. Det är fråga om att göra en bra arkeologi, att förmedla denna och kunna bidra med nya utgångspunkter och frågor till forskning kring till exempel urbanisering, omland eller centrum–periferi. En förhoppning är att Marstrandsprojektet ska kunna bidra till en sådan forskning (Jämför Olsson 1998b).

Projektet har kommit att markera en start för västsvensk kulturmiljövård och forskning kring läm-

ningar under vatten. Med ett ökat medvetande och med en ny kompetens bedrivs idag denna arkeologi i stor utsträckning under samma premisser som den på land (Kindgren 1998). I dag grupperar sig Västra Götaland som ett av få län med beredskap och kompetens att bedriva forskning och kulturmiljövård under vatten.

Andreas Olsson arbetar som antikvarie/arkeolog på Bohusläns museum

Referenser

- Bill, J. 1998. Bondesøfart? *Marinarkæologisk Nyhedsbrev fra Roskilde nr 11, 1998*. Roskilde.
- Carlsson, K. 1984. *Drottninggatan i Marstrand: Stads-historia i ny belysning*. Uddevalla.
- Försvarsstabens krigshistoriska avdelning. 1949. *Göteborgs eskader och örlogsstation 1523–1870*. Göteborg.
- Gardiner, R. (Ed). 1994 (1992). *The Line of Battle. The Sailing Warship 1650–1840. Conway's History of the Ship*. London.
- Hasselmo, M. 1980. *Marstrand. Rapport Medeltidsstaden 22*. Riksantikvarieämbetet och Statens historiska museer. Stockholm.
- Holmberg, Å. 1963. *Perioden 1550–1880. Bohusläns historia*. Uppsala.
- Kindgren, H. 1998. *Marinarkeologin och kulturmiljövården. Exempel från västra Sverige*. Einarsson, L. (Red). *Marinarkeologi och kulturmiljövård. Rapport från seminariet i Kalmar 18-19 mars 1998*. Kalmar.
- Krantz, C. 1953. *Carlstens fästning*. Stockholm.
- Olsson, A. 1998a. *Landskapets budbärare – vrak som kommunikationslämningar. Kust och Hav, Bohuslän 1998*. Uddevalla.
- Olsson, A. 1998b. *Kulturmiljövårdens framtid under vatten. Erfarenheter från undersökningarna i Marstrand*. Einarsson, L. (Red). *Marinarkeologi och kulturmiljövård. Rapport från seminariet i Kalmar 18–19 mars 1998*. Kalmar.
- Lybeck, O. et al. (Red). 1943. *Svenska flottans historia. Örlogsflottan i ord och bild. Från dess grundläggning under Gustav Vasa fram till våra dagar. Andra bandet*. Malmö.