

MARINARKEOLOGI I SKÅNE.

Marinarkeologi i Skåne är ett relativt nytt begrepp och få genomgripande undersökningar är gjorda. Berör detta på att Skåne är ointressant maritimt sett? Nej, snarare tvärtom, landets sydligaste landskap kan betecknas som unikt genom att man här kan studera människans utveckling från stenåldern och framåt under vatten! Många olika faktorer har påverkat den skånska maritimhistorien.

En kraftig vattennivåhöjning sänkte tidiga kustbosättningar i havet. Handels expansion under vikingatid och medeltid, nya båttyper och kontakter med olika kulturcentra i Europa har lämnat efter sig outplånliga spår i form av hamnanläggningar, farledsspärrar och varierande typer av samhällsbildningar.

Öresund, den naturliga gränsen mellan Skåne och Danmark har i alla tider varit ett pulserande handelsstråk, som i hög grad satt sin prägel på samhällslivet både i krigstid och fredstid. Den stora segelfartygsepoken under 1800-talet är ännu en milstolpe i Skånes maritima historia. Från denna tid härrör de flesta av de ca 1300 förlisningsuppgifterna i Malmö museums register.

Omkring 6000 f Kr bröt havet fördämningen in mot Ancylussjön, Öresund bildades och Skåne fick efterhand genom nivåhöjningen på vattnet sin nuvarande kustlinje. Stenålderns bosättningar som legat längs åar och vattendrag utanför dagens strandlinje blev därigenom översvämmade. Submarina torvmossar med stubbar och ibland hela träd från denna tidsperiod har hittats på ett flertal platser i havet. Området kring Saxåns submarina fåra, som rinner genom Landskrona hamn och ut i Öresund har uppvisat ett intressant fyndmaterial med avslag och redskap. Vid marinbiologiska provtagningar på 1930-talet upptogs bearbetade flintor från ett djup av 23 meter, vilka kunde placeras i tidsintervallet 7.300-6.900 f Kr. På 1970-talet har undersökningar på ett djup mellan ca 2 och 10 meter givit daterbart material från ca 6500-6000 f Kr.

De grundare områdena avsåktes okulärt i noggrant utstakade sökstråk, medan man på de djupare partierna tog upp skrapprover med hjälp av en böttenskrapa, som bogserades längs utbojade sökstråk. Dykare sändes ned för okulär besiktning av varje skrapprov som gav positivt resultat med bearbetad flinta. Flintorna har stor spridning på grundare avsnitt troligen på grund av sandvandring och isskrivning, medan man på djupet påvisat flera klart avgränsade koncentrationer.

Framtida undersökningar av de submarina boplatzlämningarna utanför Landskrona får utvisa om man också här kan påträffa hela kulturlager, liknande de som undersökts i Vig i Danmark, där man grävt fram t ex stockbåtar, ornerade paddlar och flintredskap.

En möjlighet till en större, mera fördjupad undersökning, ges om den plane-

rade internationella kolhamnen i Landskrona byggs. Den kommer i så fall att sträcka sig över ett mycket stort bottenområde längs Saxåns submarina fåra.

Bronsåldersmänniskans relationer till havet är fortfarande ett dunkelt kapitel, men säkert är att båten haft en central roll i deras liv. Inte minst pekar hållristningarna därpå. I de skånska, liksom i övriga nordiska, hållristningsområdena intar båten en framträdande position. Den stora gravnen i Kivik ligger mycket riktigt strategiskt placerad intill en liten lagunhamn.

När vi så kommer in i järnålder och framförallt vikingatid är fynden och beläggen för livaktig handel och sjöfart desto rikhaltigare.

I Löddeköpinge, som ligger några kilometer uppströms Löddeån, har historiska museet i Lund under en lång rad år utfört stora bebyggelseundersökningar. Bebyggelsen uppstod på vikingatiden och fortlevde in i medeltid med ett utpräglat handels- och sjöfartsorienterat fyndmaterial. Som exempel kan nämnas olika typer av importgods, fartygsnitlar och ett märkligt fynd av ett bryne med en vikingatida skeppsristning (troligen 800-tal), jfr Medd/MAS nr 3/81 s 32 ff.

Den naturliga färdvägen upp till Löddeköpinge, Löddeån, är i mynningen försedd med stensträngar, vilka troligen fungerat som spärrar och hinder för fientliga besökare. 1 km ut från mynningen ligger en 160 m lång stenläggning, den s k Lödde kar. I gamla källor omnämns karet så tidigt som år 1255 och på Burmans 1600-talskarta benämns anläggningen Lyddekarets Habn med plats för 7-8 skutor. Vid en marinarkeologisk undersökning av karet 1975 fann man bearbetade bokstockar som ingått i konstruktionen. En C-14 datering av dessa placerar anläggningen i perioden 900-1000 e Kr. Stenkar av liknande karaktär finns på många andra ställen längs den skånska kusten, bl a utanför Åhus, Kivik och Kämpinge.

Dessa kar är emellertid inte daterade och de skånska karens funktion i allmänhet kan endast framtida forskning utvisa: hamn, lastbro, läskydd? Måhända har den varierat och ibland kombinerats?

Vid Skanör/Falsterbonäset finner vi ett område som är utomordentligt intimt förknippat med handel och sjöfart. Sommaren 1981 fann marinarkeologer från Nationalmuseet i Roskilde, Danmark, rester av ett fartyg från sen vikingatid eller tidig medeltid vid en ett par hundra meter lång stenspärr som spärrar av Fotevikens mynning. Stenvallsanläggningen och dessutom två ringvallsanläggningar på land vid Fotevik observerades redan på 1960-talet av flygfotopionjären Esse Ericsson (Medd/MAS nr 1/82 s 32 ff). Undersökningar under 1930-talet har även påvisat ett järnåldersgravfält på näset vid vikens västsida.

År 1134 stod ett fältslag vid Foteviken som beskrivs av bl a Saxo Grammaticus, den store danske historieskrivaren. Saxo skriver att slaget stod vid

handelsplatsen.

Planer finns nu på ett svenskt-danskt arkeologiskt samprojekt mellan Lunds historiska museum (landarkeologi) och Nationalmuseet i Roskilde/Malmö sjöfartsmuseum (marinarkeologi).

Längre ut på näset växte de båda städerna Skanör och Falsterbo upp under medeltiden bl a genom de nordeuropeiska handelsförbundens tillkomst. Här låg den s k Skånemarknaden, en viktig knutpunkt för internationell handel där köpmän från när och fjärran samlades. Hit kom t ex Hansans koggar för att handla med den sill, som enligt Saxo ibland stod så tätt i Öresund att det var svårt att ta sig fram med båt. Sillen skulle användas som fastemat inom den katolska kyrkan. Med sig hade man varor som salt, kramvaror och öl.

I brist på hamnar för de numera djupgående fartygen fick dessa ankra ute på reddan. Varorna transporterades mellan fartygen och land på pråmar.

Fem sådana pråmar har grävts fram under Falsterbohus yttre vall. En av dessa finns bevarad på Kulturen i Lund och dateras till 1300-tal.

Ännu ett viktigt fartygsfynd gjordes nära slottsrainen. Resterna av en klinkbyggd båt, köl, delar av bordläggning, spant och en stäv, påträffades och har sedermera hänförs till en ca 13-14 m lång och ca 4,5 m bred båt. Den är C-14 daterad till 1100-talet ±70 e Kr. En rekonstruktion som utförts av Harald Åkerlund finns idag att beskåda på Falsterbo museum.

Under medeltiden växer föregångarna till vår tids stadshamnar fram. Den skånska kusten är så pass grund att det har måst byggas långa träbryggor ut i vattnet för att ta emot fartyg. Dessa bräckliga bryggor som förstördes vid varje höststorm är ett ständigt föremål för skrivelser mellan kungen och städernas styrelser. Rester av sådana hamnbryggor har påträffats i åtminstone Malmö och Landskrona.

Öresund blir under medeltiden en allt viktigare transportväg. 1429 inför Erik av Pommern den s k Öresundstullen, under vilda protester från bl a Hansan. Med denna tull ville han befästa Danmarks och unionskungadömet överhöghet i Östersjön och sundet. Tullen avskaffades inte förrän på 1860-talet och hade då alltså varit verksam i mer än 400 år (Se Medd/MAS nr 3/80 sid 38).

Problemen och konfliktsituationerna som skapades genom tullen var många. Samma år som Skåne blev svenskt, 1658, stod ett mäktigt sjöslag i Öresund mellan å ena sidan den svenska flottan och å den andra de förenade danska och holländska flottorna. Efter drabbningen, som stod ute vid Diskengrundet söder om Helsingör beordrades den svenska flottan in till Landskrona för reparation. Vinden var dålig och man fick varpa sig in till hamnen. Det eftersläntrande skeppet Nya Svärdet blev beskjutet av fienden och kom att sjunka utanför hamnen vid inseglingstrännans norra kant.

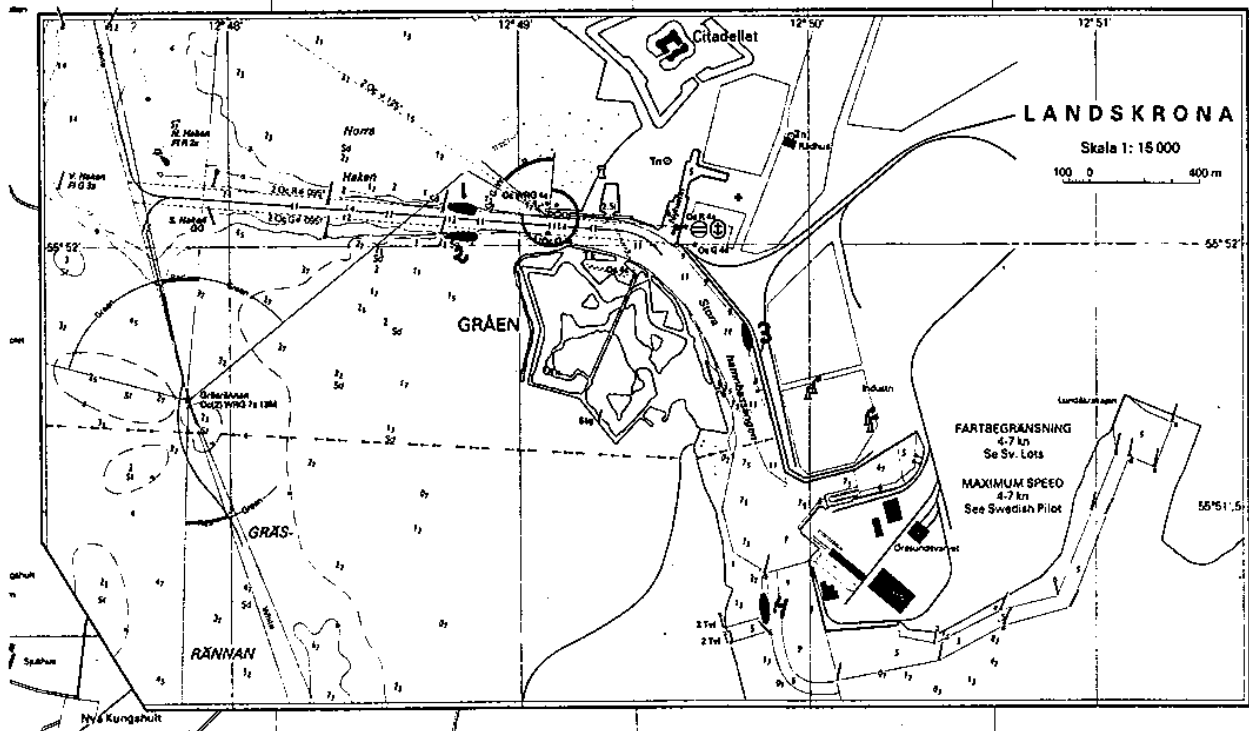
Nya Svärdet var på 300 läster, byggd som handelsman i Västervik 1626 och

monterad till örlogsmans av Hybertzoon (Vasas byggherre) 1628. Bestyckningen utgjordes av ett 30-tal kanoner. Bärgningsförsök gjordes redan på 1660-talet varvid man tog upp ett mindre antal kanoner. Arbetet fick avbrytas när den snabba sandflykten i området fyllt igen vraket. Resterna av Nya Svärdet har vid ett par tillfällen under 1970-talet dokumenterats och fotograferats, men omfattande muddringsarbeten på senare tid kan ha skadat dem, vilket en besiktning våren 1982 får ge besked om. Detta gäller även andra vrak i hamnen som på en karta från 1699 anges som bl a Lyckpottan, Gripen, Papegojan och Samson.

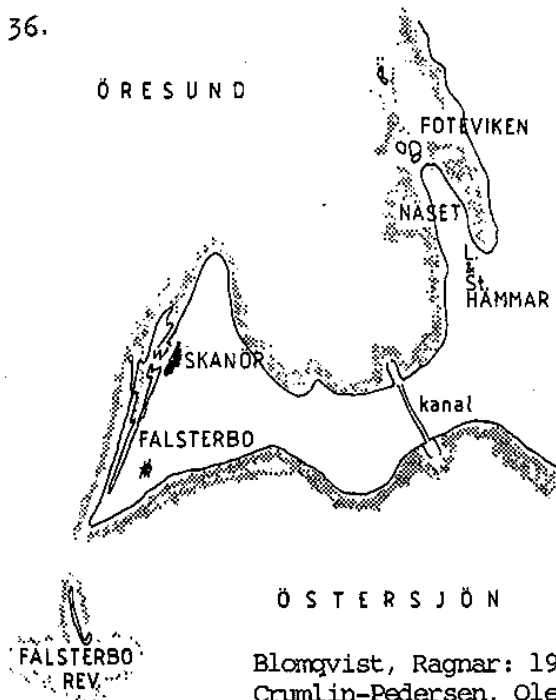
Från 1800-talet, med sin kraftigt ökande fraktseglation både i inrikes och i utrikes fart, härrör alltså majoriteten av museets ca 1300 förlisningsuppgifter. De flesta av dessa står utan närmare position. De områden som har de största förlisningsfrekvenserna är Sandhammaren, Falsterbo och Kulberg.

Framför oss ligger ett inspirerande arbete i nära samverkan med sportdykare och allmänhet. Tiden är vår största fiende, gammal kunskap dör ut och exploateringar av kustområden förstör spåren av det som en gång var.

Per Söderhielm
Lund



Karta över Landskrona hamn med kända 1600-talsvrak:
1) Nya Svärdet, 2) Gripen, 3) Samson eller Simson och
4) Papegojan.



Skanör-Falsterbo och området kring Foteviken-Näset-L och St Hammar i Skånes sydvästra hörn, ett maritimt huvudområde i äldre tid.

LITTERATUR:

- Blomqvist, Ragnar: 1950. Falsterbohus. Kulturen. Lund.
- Crumlin-Pedersen, Ole: 1981. Skibe på havbunden. Handels og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog. Helsingør.
- 1981b. Fotevik 1981. En marinarkeologisk rekognoscering vid Fotevikskomplekset, Skåne. opubl.
- Ericsson, Esse: 1967. Flygspaning efter sagans Halören. Limhamniana. Limhamn.
- Eriksson, Henning: 1980. Skånenarkedet. Wormianum. Århus.
- von Essen, G & Hester, E.: 1935. Några grävningar och fynd i Falsterbo 1932-34. Lund.
- Halldin, Gustaf (red): 1963. Svenskt skeppsbyggeri. Malmö.
- Hansen, Folke: 1936. Hammarsnäs halör. Lund.
- Hasslöf, Olof: 1962. Skeppsfynd, arkivuppgifter och levande tradition. Ale 1962/3. Lund.
- Homerberg, Claes: 1952. Falsterbobåtens miljö. Sjöhistorisk årsbok 1951-52. Stockholm.
- Larsson, Lars: 1977. Preliminär rapport angående arkeologisk undersökning å grundet Pilhaken utanför Landskrona. Ale 1977/2. Lund.
1980. Stenåldersboplatser på Öresunds botten. Ale 1980/2. Lund.
- Lindquist, Per Inge: 1976. Marinarkeologi i Öresund. Ale 1976/1. Lund.
1981. Lödde kar. Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet. 1981/3.
- Lybeck, Otto: 1943. Öresund i Nordens historia. Malmö.
- Löfström, Frans: 1946. Kring Sandhammaren. Lund.
- Ohlsson, Tom: 1967. Vikingatida handelsskepp. Ale 1967/3. Lund.
1973. Vikingatid och medeltid i Löddeköpinge. Ale 1973/1.
1976. The Löddeköpinge investigation. Medd från Lunds universitets historiska museum 1975-76. Lund.
- Rausing, Gad & Larsson, Lars: 1977. Pilhaken, en stenåldersboplatz under Öresund. Ale 1977/2. Lund.
- Sjöstedt, L-G.: 1951. Barsebäcks fiskeläge. Malmö.
- Skånska sjöfartens historia. 1950.
- Stenberger, Märten. 1964. Det forntida Sverige. Uppsala/Sthlm.
- Söderhielm, Per: 1977. Rapport från Supraundersökningen. Opubl.
- Wilcke, J C.: 1850. Om Landskrona hamn (med karta). Landskrona.
- Åkerlund, Harald: 1952. Skeppsfyndet vid Falsterbo. Sjöhistorisk årsbok 1951-52. Stockholm.