

# mt

marinarkeologisk tidskrift

*Ledare – Samarbete – på vems villkor?*

*Parola Malm – kommunikationslämning med kontinuitet*

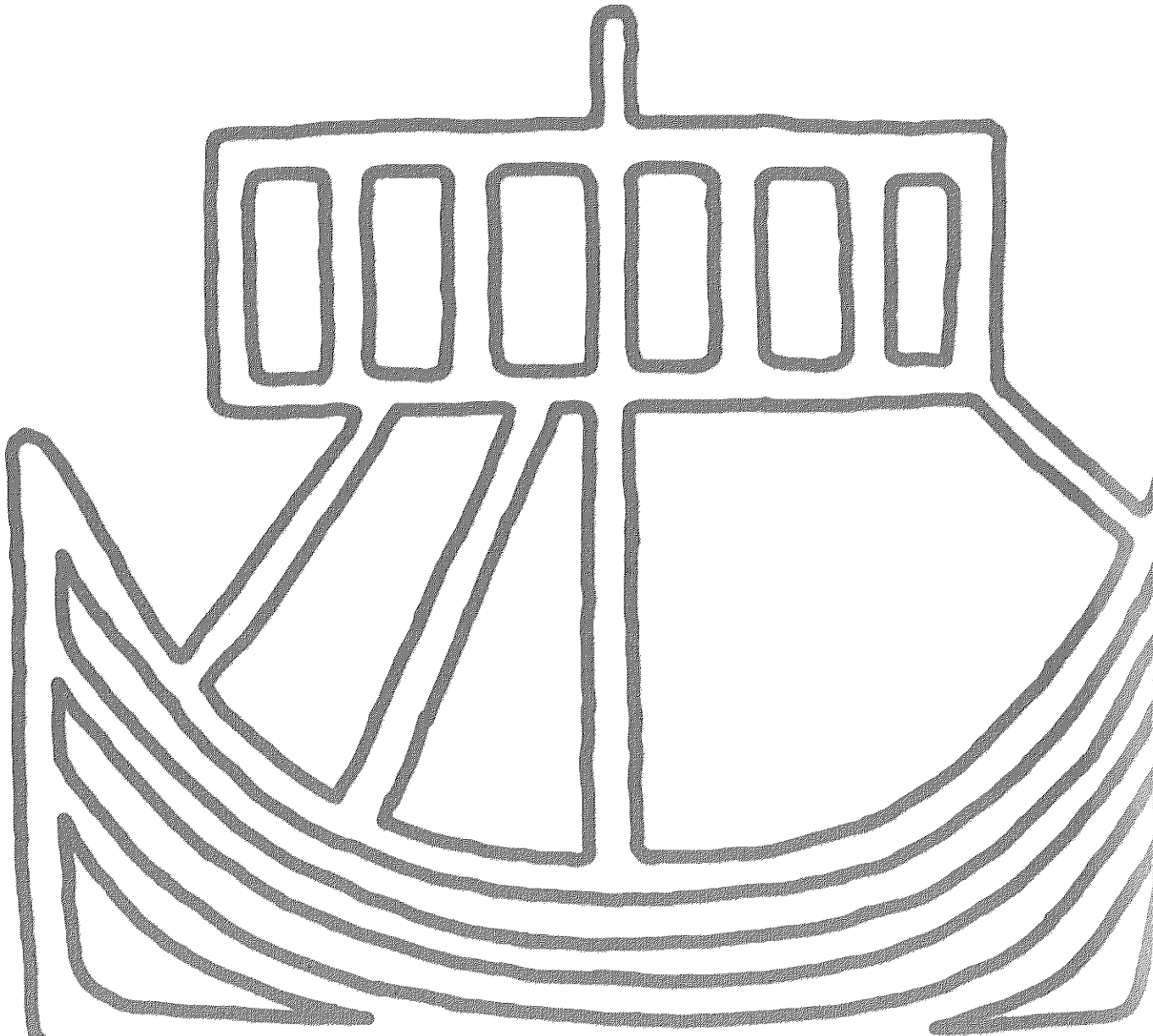
*Marinarkeologi och gastronomi – del 1*

*Vikingatida pålning i Pålsundet, Södermanland*

*En dag som arkeolog – dagbok från "geggamojans hemvist"*

*Sportdykarseminarium på Göteborgs sjöfartsmuseum*

*Skeppsvraket vid Åkroken*



# mt

marinarkeologisk tidskrift

Nummer 1/2002  
Årgång 25  
ISSN 1100-9632  
Tryck: ARK-Tryckaren AB 2002

## Marinarkeologisk tidskrift

är Marinarkeologiska sällskapets forum och utkommer sedan 1978 med fyra nummer per år. Tidskriften har karaktären av dels ett populärvetenskapligt magasin och dels en facktidsskrift.

Tidskriftens redaktion består av medlemmar ur Marinarkeologiska sällskapet och innehållet skrivs både av medlemmar och av externa författare.

Syftet med *Marinarkeologisk tidskrift* är att spegla vad som händer inom den maritima inriktade arkeologin och historien samt arkeologin under vatten i landet.

Tidskriften ingår i medlemsavgiften för Marinarkeologiska sällskapet, men går även att få tag på hos landets större universitetsbibliotek och på flera arkeologiska och marinarkeologiska institutioner och museer. Flera av artiklarna ur tidskriften finns dessutom tillgängliga som pdf-filer på Marinarkeologiska sällskapets hemsida: [www.marinarkeologi.net](http://www.marinarkeologi.net)

## Redaktion

Andreas Olsson  
Bomgatan 10  
412 64 Göteborg  
031-82 21 36 (hem)  
0706-81 58 61 (mobil)  
[andreas.olsson@archaeology.gu.se](mailto:andreas.olsson@archaeology.gu.se)

Ansvarig utgivare

Anders Gutehall  
Östra Holmgatan 27 – tidskrift och hemsida  
553 23 Jönköping  
036-34 02 15 (hem)  
0707-74 18 65 (mobil)  
[anders.gutehall@jkgpm.se](mailto:anders.gutehall@jkgpm.se)

Teknisk redaktör

Staffan von Arbin  
Laxvägen 11  
434 96 Kungsbacka  
0300-380 57 (hem)  
0706-23 32 37 (mobil)  
[staffan.arbin@brevet.nu](mailto:staffan.arbin@brevet.nu)

Redaktör

Anders Bunse  
Sandskogsvägen 2  
246 32 Löddeköpinge  
046-71 22 01 (hem)  
[anders.bunse@skl.landskrona.se](mailto:anders.bunse@skl.landskrona.se)

Redaktör

Patrik Höglund  
Östgötagatan 72 A  
116 64 Stockholm  
08-641 61 61 (hem)  
0706-02 77 96 (mobil)  
[patrik.hoglund@sshm.se](mailto:patrik.hoglund@sshm.se)

Redaktör

## Skriv i mt

Har du något du vill få publicerat i *Marinarkeologisk tidskrift*? det kan vara en artikel, recension, debattinlägg eller något annat. För att underlätta för skribenter och redaktörer har vi sammanställt följande instruktioner:

**Text:** Lämnas på diskett, CD eller per e-post till någon av redaktörerna. Skriv helst i Word för PC, men det går även med andra program.

**Bild:** Levereras som dia- eller pappersoriginal, alternativt digitalt på CD i tif-format som separata filer. Foton med 300 dpi upplösning och teckningar, kartor och planer med 600 dpi.

**Referenser:** Citat eller hänvisning till annat verk anges med hänvisning efter den aktuella meningens eller styckets enligt: (efternamn år:sidan). Hänvisade verk sammanställs i slutet av artikeln enligt:

Böcker: Efternamn, Förnamnsinitial. Tryckår.

*Bokens namn.* Förlagsort.

Artiklar i böcker: Efternamn, Förnamnsinitial. Tryckår.

Artikels namn. *Bokens namn.* Förlagsort.

Tidskrifter: Efternamn, Förnamnsinitial. Tryckår.

Artikels namn. *Tidskriftens namn och nummer.*

Vi lägger ut ett urval av artiklarna på vår hemsida [www.marinarkeologi.net](http://www.marinarkeologi.net). Vill du inte publiceras där så meddela det när du lämnar manuset.

## Utgivningsplan för 2002

| Nummer | Manusstopp  | Utgivning    |
|--------|-------------|--------------|
| 1-2002 | 20 december | 22 februari  |
| 2-2002 | 22 mars     | 17 maj       |
| 3-2002 | 19 juli     | 20 september |
| 4-2002 | 10 oktober  | 13 december  |

## Innehåll

3 Ledare – Samarbete – på vems villkor?

*Staffan von Arbin*

4 Parola Malm – kommunikationslämning med kontinuitet

*Anders Gutehall*

9 Marinarkeologi och gastronomi – del 1

*Ulrika Söderlind*

12 Vikingatida pålning i Pålsundet, Södermanland

*Rune Edberg*

14 En dag som arkeolog – dagbok från "geggamojans hemvist"

*Johanna Claesson*

20 Sportdykarseminarium på Göteborgs sjöfartsmuseum

*Sara Wranne*

22 Skeppsvraket vid Åkroken

*Lennarth Högberg & Anders Vikdahl*

22 Notiser

*Sammanställda av Staffan von Arbin och Patrik Höglund*

## Samarbete – på vems villkor?

Svensk undervattensarkeologi har från första början haft starka band till sportdykarrörelsen, vilket inte är särskilt förvånande – sportdykarna är de som rör sig i undervattenslandskapet och följaktligen också de som i de allra flesta fallen finner fornlämningarna under vattnet. Vikten av samarbete och en dialog mellan sportdykare och arkeologer är därför något som ofta brukar framhållas, inte minst inom vårt eget forum Marinarkeologiska sällskapet. Samarbetet mellan fackfolk och amatörer var också temat för det diskussions- och idéseminarium som MAS i november förra året arrangerade i Göteborg tillsammans med Sjöfartsmuseet och Bohusläns museum. Du kan läsa mer om seminariet på sidan 20 i detta nummer av *Marinarkeologisk tidskrift*.

Begreppet "samarbete" förutsätter emellertid ett ömsesidigt givande och tagande – det ligger så att säga i sakens natur. När det gäller tidigare så kallade samarbeten mellan fackarkeologer och sportdykare har det, menar jag, allt för ofta varit frågan om en envägskommunikation. Museerna har likt svampar sugit åt sig av sportdykarnas uppgifter, men mycket sällan har man gett något tillbaka. Ofta hör man klagomål från besvikna och frustrerade sportdykare som vänt sig till museerna för att berätta om sina observationer men i gengäld knappt ens fått ett "tack". Detta bemötande är lika svårförståeligt som beklagligt. För museernas och kulturmiljövårdens del är ju vinsten av ett samarbete given – nämligen en ökad kunskap om kulturarvet under vatten, och därmed i förlängningen också ökade möjligheter till skydd och bevarande av det samma.

Denna flathet gentemot sportdykarna är, tror jag, på sikt totalt förödande för kulturmiljövården. För att man som ideellt arbetande amatörarkeolog inte skall tröttna i sitt engagemang är det nödvändigt med respons och uppmuntran från den antikvariska världen. Av grundläggande betydelse är också att man tillåts känna delaktighet. Ett sätt att få uppleva detta kan vara att man ges möjlighet att delta aktivt i något projekt – stort eller litet – där arkeologer och sportdykare arbetar sida vid sida. Ett steg i denna riktning är det kulturövervakningsprojekt med namnet "Östersjöns välbevarade vrak – kulturarv för alla?" som Marinarkeologiska sällskapet drog igång under hösten. En mera ingående presentation av detta projekt kommer att ges på årets MAS-konferens i Stockholm.

Personligen är jag övertygad om att ett ökat, ömsesidigt utbyte mellan museifolk och sportdykare skulle leda till en rad positiva synergieffekter. Genom att sportdykare engageras ideellt i olika arkeologiska projekt kommer förståelsen för vår kulturminneslagstiftning successivt att öka inom sportdykarsamhället. Detta kommer i sin tur på sikt sannolikt att bidra till att den av sportdykning betingade skadegörelsen på skeppsvrak och andra fornlämningar under vatten – både den som utförs avsiktligt och den som sker till följd av okunskap – minskar. Härigenom kommer vi förhoppningsvis även i framtiden att ha ett kulturarv här i landet värt att värna om på botten av våra hav, sjöar och vattendrag.

*Staffan von Arbin är sportdykare, arkeolog och vetenskaplig redaktör för Marinarkeologisk tidskrift*

*Har du åsikter om ledaren? Skriv ett inlägg! Adresser till redaktörerna hittar du här intill*

# Parola Malm

## – kommunikationslämning med kontinuitet

Av Anders Gutehall

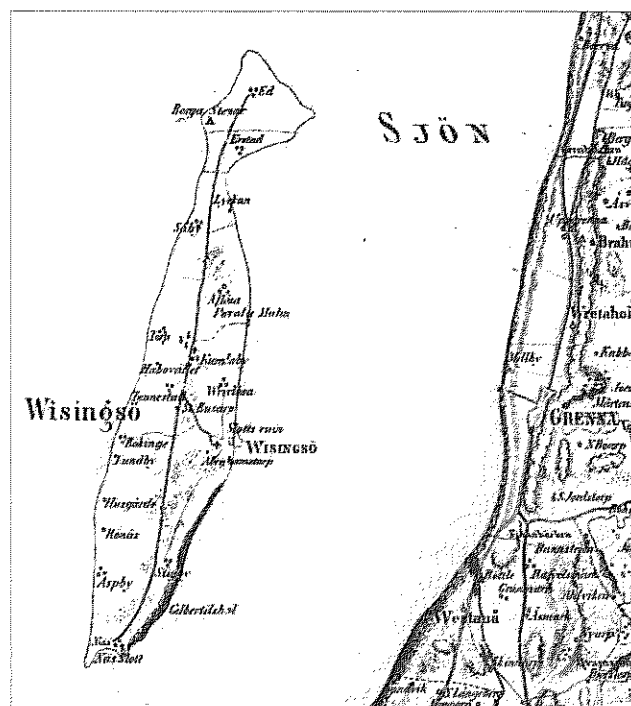
### Inledning

Människan har genom alla tider levt vid vatten. Lämningar efter hennes aktiviteter syns i form av strandbundna boplatser, hamn- och fiskeanläggningar, spärrar, vrak och liknande. De fåtaliga undersökningar under vatten som utförts har främst varit koncentrerade till kusterna, men dessa lämningar påträffas även vid insjöar och åar. En orsak till att inlandets vattendrag är dåligt kartlagda ur arkeologisk synpunkt är att kunskapen om kulturmiljövård under vatten i många fall är bristfällig hos länsstyrelser och läns museer i inlands-län. Vid exploateringar i och i anslutning till sjöar och vattendrag, till exempel vid anläggandet av hamnar och broar, utförs oftast ingen arkeologisk utredning. Detta trots att kunskapspotentialen är lika stor hos lämningar under vatten som på land – kanske till och med större då dessa lämningar är mindre undersökta.

Följande artikel behandlar just kulturmiljövård under vatten i ett inlands-län. Som fallstudie används en arkeologisk utredning som Jönköpings läns museum utförde den 2 augusti 1999 (Gutehall 1999:20). Utredningsobjektet var hamnanläggningen Parola Malm, tillhörande samfällighet inom Kumlaby på Visingsö. Utredningen kan sägas representera starten för kulturmiljövård under vatten i Jönköpings län.

### Visingsös fornlämningar

I Sveriges näst största sjö Vättern ligger Visingsö, en cirka 40 kvadratkilometer stor ö, med närmare 1 000 registrerade fornlämningar (figur 1). Den dominerande fornlämningskategorin är gravar, fördelade på tre större gravfält. Sannolikt har det funnits en mycket diversifierad bebyggelse med hamnanläggningar, handelsplatser, olika bebyggelseenheter med mera. Ser man till mer monumentala byggnader återfinns två stenkyrkor – Kumlaby och Ströja. Båda härstammar från 1100-talet, men den sistnämnda byggdes om på 1630-talet av Magnus Brahe och benämns numera Brahekyrkan (Lindqvist 1980:44ff).



Figur 1. Utdrag ur *Karta öfver Wista härad uti Jönköpings län* från 1858 visande Visingsö med Parola Malm samt Mellby (Rydén 1980:214).

Vid mitten av 1100-talet etablerade sig kungamakten på ön genom kung Sverker den äldres anläggande av borgen Näs på Visingsös sydspets. Näs var inte ett fortifikatoriskt maktfäste eller förvaltningscentrum, utan fungerade som kunglig palatsanläggning med kontinentala förtecken (Carelli 2000:61f).

Visingsborg blev den 20 mars 1562 Sveriges första grevskap under Per Brahe den äldre. På 1570-talet påbörjade han uppförandet av Visingsborgs slott, en byggnation som varade i över hundra år (Kraft 1980:82, 141).

### Tidig transport till sjöss

Ett problem för Visingsöborna var transporter till och från fastlandet. Alltsedan medeltiden svarade krono- och skattebönderna för kronorodden, en för ön anpassad kronoskjuts. Kronorodden, som syftade till att transportera

ämbetsmän mellan ön och fastlandet, var indelad i dels lång-kronorodden med sex till sju roddare, vilken utnyttjades för längre resor t ex till Jönköping, Hästholmen och Hjo, dels stack-kronorodden, som användes för övriga kortare reser och krävde endast tre roddare.

Kronorodden tog upp till 900 dagsverken i anspråk per år, vilket var en betungande uppgift för Visingsöbönderna. De tvingades ställa upp när som helst och ingen hänsyn togs till väder eller tid. Detta innebar att bönderna kunde få avbryta skördarbetet och i värsta fall råka ut för dåligt väder, vilket i sin tur medförde kraftiga förseningar. Ämbetsmännen utnyttjade även kronorodden till fria resor utom tjänsten.

Gästgiverirodden var ett annat transportsätt som endast utfördes av de byar, vilka låg närmast gästgiverigårdarna, det vill säga Kumlaby, Avlösa, Vrixlösa och Torp. Denna rodd fordrade tre roddare och utfördes mot en fastställd taxa, vilken betalades av den resande. Varje by hade sin egen byabåt – ursprungligen råseglande öbolankor – som låg vid byns gemensamma brygga och användes bland annat för dessa ändamål (Eckerberg 1944:59f; Malmqvist 1986:26; Rydén 1980:257).

## Kunglig Trivialskola och Gymnasium Carolinum

År 1636 påbörjades undervisningen vid Visingsborgs trivialskola på Visingsö. Trivialskolorna, vilka ersatte de tidigare provinsskolorna, var i huvudsak inriktade på tre ämnen: grammatik, retorik och dialektik. På skolan verkade tre lärare: rektor, konrektor samt kollega (Kraft 1980:153ff). 1692 omorganiserades skolan till att även omfatta gymnasium, på vilket en teologie lektor samt en filosofie lektor verkade (Löfgren Ribberfalk 1995:6; Rydén 1980:275).

Den mest kända av lärarna på Visingsö under 1700-talet var filosofie lektor Sven Peter Liljenroth, som innehade tjänsten mellan 1765 och 1801. Liljenroth, som verkade i Linnés anda, ansågs vara en framstående pedagog och tog även livlig del i sockenangelägenheterna (Löfgren Ribberfalk 1995:16f; Rydén 1980:275).

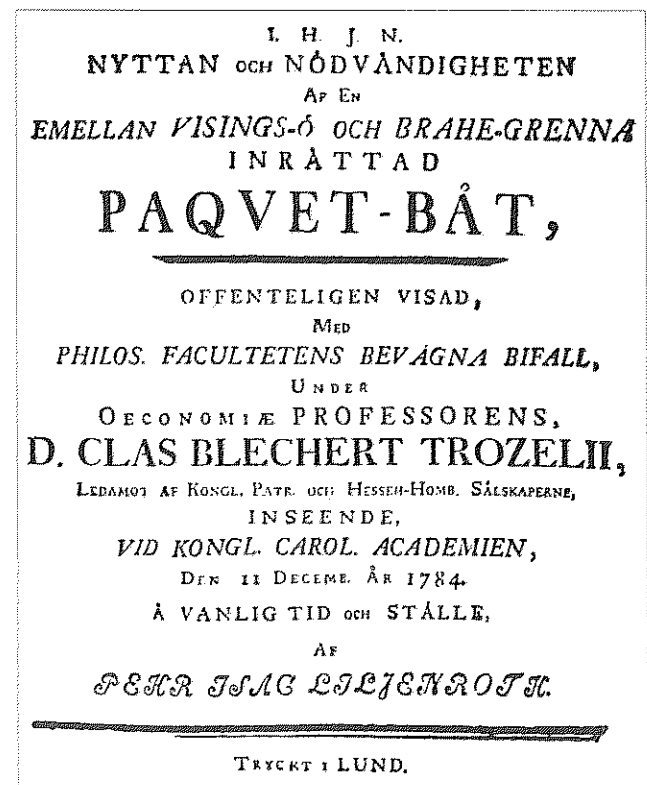
## Paketbåten

Vid en jordrannsakan i Råby gästgiverigård 1773 påtalade Sven Peter Liljenroth nödvändigheten av en så kallad Paquet-Båt för transport mellan Visingsö och färjestaden vid Mellby. Paketbåten, som skulle trafikera ruten en gång i veckan, var främst avsedd att handa postgången men även att underlätta skolans kontakter med andra skolor och institutioner samt ersätta delar av den tidigare krono- och skatterodden. Liljenroth fick i uppdrag att lämna ett

memorial till landshövdingen, vilket gjordes fem år senare, den 24 augusti 1778. Med memorialet bifogades en skrivelse där samtliga innehavare av krono- och skattejord ställde sig positiva till den planerade förbindelsen. De förband sig samtidigt att en gång om året ansvara för överfarten (Eckerberg 1944:60ff).

Paketbåten, vilken Liljenroth skänkte av egna medel, rymde sju roddare. Landshövdingen, biskopen, kronobettjeningen, studenterna samt öborna hade fri resa medan övriga passagerare betalade enligt fastställd taxa. Allmogen på ön, som inte använt sig av vare sig krono- eller gästgiverirodden, nyttjade inte heller paketbåten. Däremot medförde den nya förbindelsen att postgången till och från ön utfördes varje onsdag, oavsett väder och vind. Tidigare hade visingsöborna själva hämtat och lämnat post när de hade ärende till fastlandet (Eckerberg 1944:60ff).

Kronorodden fanns fortfarande kvar, men i mindre omfattning än tidigare. Paketbåten sammanslogs 1819 med kronobåten, varvid Visingsö församling fick ansvaret för trafiken. En båtförare anställdes och betalades med medel ur kyrkokassan. När Kumlaby gästgiveri inrättades år 1819 öppnades även förbindelser med Torps by och Häldeholm på Västgötasidan. Under årens lopp förbrukades ett flertal båtar och vid ångfartygens intåg 1862 blev den rodde paketbåten överflödig (Grennfelt 1980:321; Rydén 1980:258).



Figur 2. Titelbladet till Pehr Isac Liljenroths avhandling om paketbåten, tryckt i Lund 1784 (Eckerberg 1944:55).

## Parola Malm

Sven Peter Liljenroth vädjade till landshövdingen att tilläggsplatsen skulle förläggas till Kumlabys landningsplats – öbornas traditionella landningsställe på östra stranden – istället för till Kungsgården vid Visingsborg. Han fick igenom sina önskemål och erhöll samtidigt ansvaret för paketbåtens ekonomiska förvaltning (Eckerberg 1944:62). Sven Peter Liljenroths två söner, Frans och Pehr Isac, ventilerade var sin avhandling, samlade i en gemensam volym, vid filosofiska fakulteten i Lund år 1784 (figur 2). Avhandlingarna behandlade deras faders gärning, samt tolkade även namnvalet med tidsenligt bockande inför överheten:

”Den känsla GUD tände i alles våra sinnen vid åtankan av samma Eviga Försyn Svea-Land förunte sällhet, KONGELIGE MAJESTÄTS lyckelige återkomst, sjöledes ifrån Finland, till sin Huvud-Stad, Stockholm, den 9 Julii, år 1783, klockan 4 om morgonen, gav underdånig och gladaste anledning, att härstädes, för vår ringa del, förvara hugkomsten av ALLSMAKTENS synnerliga vård om Sin SMORDA, Landsens Hulda Fader, som utan synnerlig kjänning af sitt i olyckelig stund för hela Svithiod, men för den då vid Tavaste-hus församlade hären, Lolais Läger, å Parola Malm, i synnerhet högst bedröveliga, mörka och dimboga dag, undfångne armbrott (...) Detta var orsaken att kalla det vid Paqvæt-Båt-Huset liggande höglänte, men, genom flere dagsverken, väl planerade, ställe, Parola Malm.”

Det ovanliga namnet Parola Malm kommer alltså av den plats vid Tavaste Hus i Finland där Gustav III år 1783 inför sin samlade här fallit av hästen och brutit armen. Namnet slog aldrig igenom bland allmogen, utan användes av ett fåtal ståndspersoner på ön. Idag använder dock en del äldre öbor namnet (Eckerberg 1944:56ff).

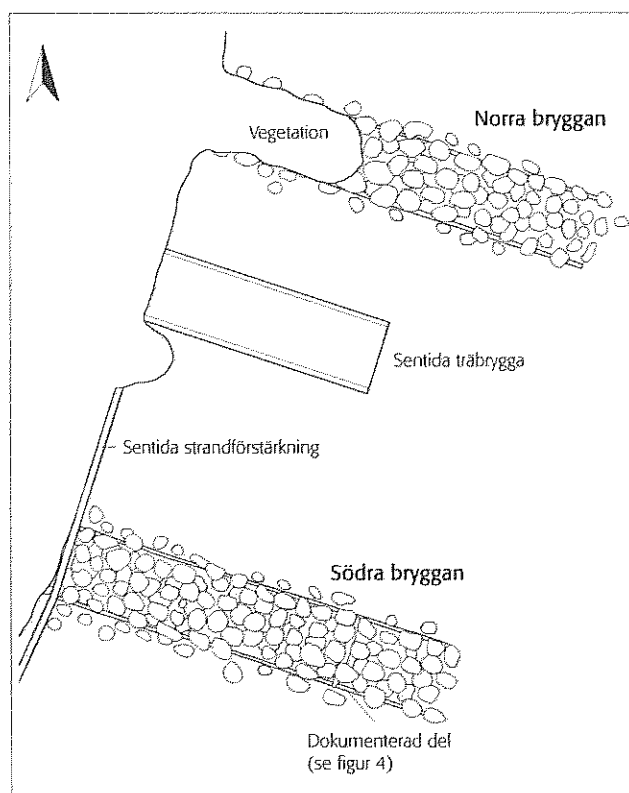
Själva hamnanläggningen bestod av två bryggor, vid vilka paketbåten la till. Bryggorna fungerade även som vågbrytare och skyddade mot vågor vid storm. På land var ett båthus beläget och intill stod en flaggstång med namnet Parola Malm samt fyra slags solvisare inhuggna (Eckerberg 1944:58). Parola Malm användes för reguljärtrafik under en 80-årsperiod fram till 1863, då en ny hamn nedanför Visingsborg färdigställdes och Parola Malm övergick därefter till att husera Kumlabys byabåt.

## Den arkeologiska utredningen

Kumlabys byalag planerade en nybyggnation av bryggor och båthus vid Parola Malm. Målsättningen med den arkeologiska utredningen var att fastställa i vilken omfattning kultur- och fornlämningar ovan och under vatten berörs av nybyggnationen. Parola Malm är beläget ost om Kumlabys kyrka på Visingsös östra strand. Hamnen

ligger vid en smal strandremsa bevuxen med enstaka mindre träd, skyddad av tre till fyra meter höga sandbankar åt väster. Genom Vätterns påverkan har sandbankarna successivt eroderat, varvid områdets topografi har förändrats. Sjöbotten består av en åt öster svagt sluttande sandbotten med en meters djup cirka tio meter från land.

I Jönköpings läns museums arkiv finns ingen information gällande Parola Malm, men enligt uppgift skall dock Visingsös kyrkoarkiv och eventuellt även Visingsö folkhögskola ha material om paketbåten. Om själva hamnen verkar dock informationen vara mer bristfällig och inom ramen för utredningen har inte något hittats. Beträffande det äldre kartmaterialet har endast arkiven på Lantmäteriverket i Jönköpings län samt Jönköpings läns museum studerats. På kartor från 1647, 1690, 1767, 1813 och 1817 finns varken någon hamnmarkering eller namnet Parola Malm medtaget. En karta från 1801 är tyvärr trasig vid platsen. Däremot finns hamnen medtagen på tre kartor från 1855, 1856 och 1858. Detta kan bero på att hamnanläggningar inte var av intresse för lantmätaren som istället koncentrerade sig på skog- och markförhållanden. Då Liljenroth ville förlägga paketbåtens hamn till det traditionella landningsstället på östra stranden, det vill säga Kumlabys landningsplats, är det dock inte omöjligt att mer omfattande kartstudier i andra arkiv kan ge ett bättre resultat.



Figur 3. Planskiss över undersökningsområdet – Parola Malm. Skala 1:200.



Foto: Anders Gutehall, Jonköpings lars museum

Figur 4. Den norra bryggan sedd från söder. Stockarna ligger strax under vattenytan, men en del av stenfyllningen syns fortfarande.

## Fältarbetet

På land syntes inga spår efter båthuset eller flaggstången som restes inför invigningen. Inom ett 10 till 15 meter brett och tio meter långt område i vattnet syntes tre bryggor (figur 3), varav den norra och den södra utgör hamnanläggningen från 1783 och den mittersta är från 1970-talet (Janzon, muntligen). Vid den visuella dykbesiktningen upptäcktes inga lämningar förutom ovan nämnda bryggor, men på botten fanns spridda större stenblock troligen från de äldsta, men även från nyare bryggor. De två brygglämningarna har delvis förstörts genom påverkan från vågor och is, men stenmaterialet har troligen även återanvänts vid senare bryggbygge. En meter från stranden finns en sentida strandförstärkning vilken skär brygglämningarna. Den norra bryggan är delvis övervuxen med gräs och sly (figur 4).

Av de två bryggorna återstår cirka elva meter långa, rakt från stranden i ostsydostlig–västnordvästlig riktning utåtgående stockar, vilka troligen är av fur. Stockarna vilar i sanden och endast ett lager är synligt, eventuellt kan ytterligare lager finnas under sanden. På stockarnas ovasida finns rester av trädymlingar, troligen av ek, vilka använts för sammanfogning av stocklagren. Stockarna har kvadriskt tvärsnitt, och i ovasidan utfasade rektangulära hål för tvärliggande bjälkar, av vilka några finns bevarade. Runt och inom brygglämningarna finns större stenblock, mellan tre decimeter och en meter stora. För att nog-

grannare kunna dokumentera bryggorna bör stenblocken flyttas för att frilägga stockarna.

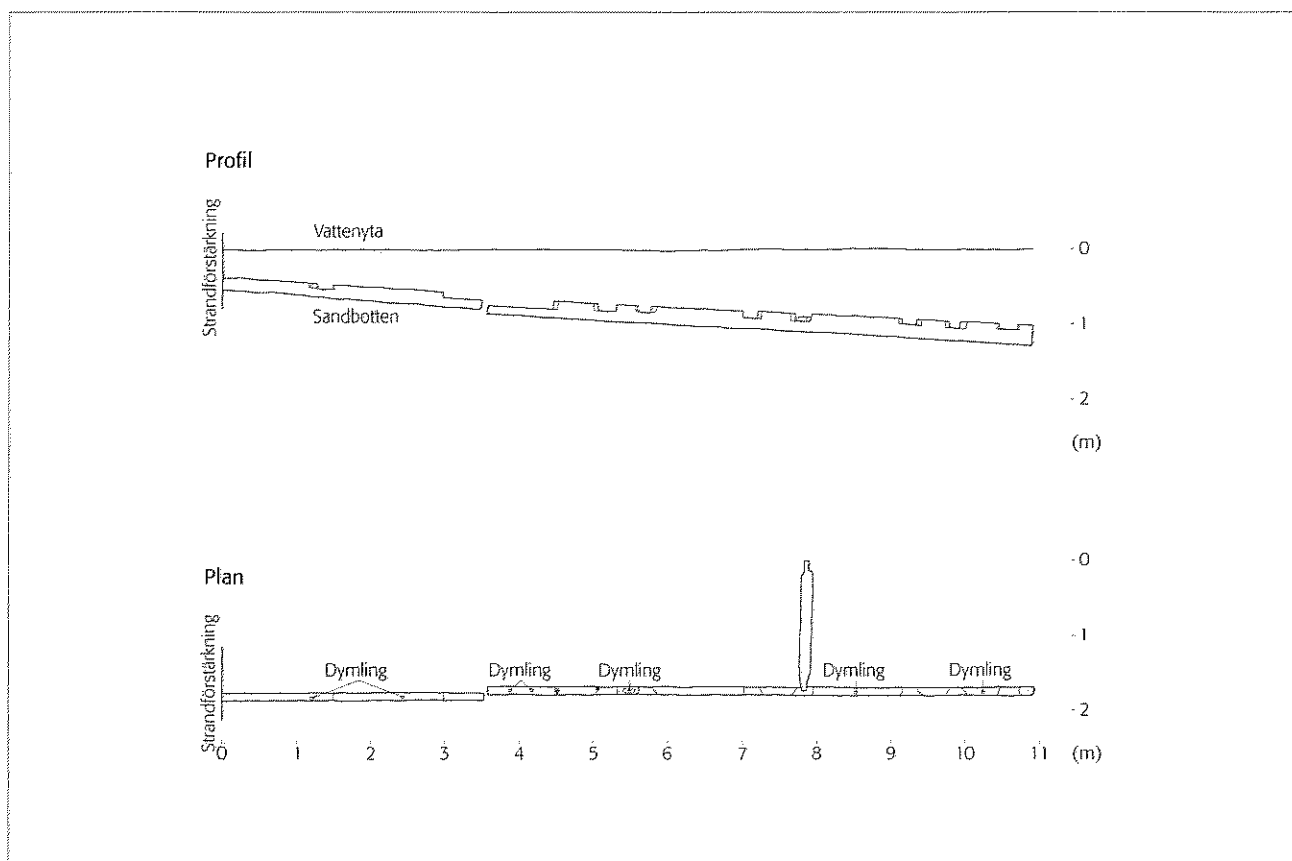
Den södra brygglämningens södra stock uppmättes och dokumenterades i plan och profil (figur 5). Dessvärre började det blåsa upp, vilket omöjliggjorde fotodokumentation under vattnet. Området fotograferades dock från land.

## Kunskapspotential

Kunskapsläget beträffande tidiga hamnplatser och maritima lämningar på Visingsö är närmast obefintligt. Platsen där Parola Malm anlades har en lång kontinuitet och stark rumslig koppling både till ön och till fastlandet. Transporter till och från ön har, då isen inte lagt sig, skett båtledes. Kumlabys existens är genom kyrkan belagd ner till 1100-talet, vilket medför möjligheten att påträffa äldre hamnfaser.

Den utförda utredningen visade att stockarna låg delvis dolda i botten och det är inte omöjligt att påträffa överlagrade kulturlager kring bryggorna (jämför Rönby 1995:48; Westerdahl 1989:100f). Genom en stratigrafisk undersökning av botten kan, kanske för första gången, en tidigmedeltida hamn/ankringsplats på Visingsö påträffas. Ett potentiellt fyndmaterial kan dessutom spegla av vilka och under hur lång tid hamnen har använts.

Sammanfattningsvis kan sägas att utredningen avlöpte relativt smidigt. Det nämns tidigare i artikeln att denna



Figur 5. Profil- och planskiss över södra delen av södra bryggan. Skala 1:100.

representerade starten för kulturmiljövården under vatten i Jönköpings län. Efter utvärdering uppmärksammades att vissa delar av fältarbetet kan förbättras. Detta innebär en kunskapsuppbyggnad av, inte bara kunskapen om det maritima kulturlandskapet, utan även av metoden för att utföra undersökningar under vatten.

I skrivande stund har det inte fattats beslut om någon fortsatt undersökning av Parola Malm, men med den kunskapspotential platsen innehar är möjligheten till en fortsättning stor. Kumlabys byalag har nu ändrat sina planer och vill återskapa hamnen som den var 1783. De saknar ekonomiska resurser, men då Visingsö tillhör EU:s stödområde finns förhoppningar om bidrag därifrån. Denna förändring stärker behovet av att utföra en noggrann undersökning, dels i fält och dels i form av arkivstudier.

Den del av vår historia som ligger dold under vatten får inte ses som något exotiskt som endast är tillgänglig för några få, utan som en viktig del av vårt gemensamma kulturarv. Ett kulturarv som vi är skyldiga att bevara och levandegöra. Människans kulturlandskap slutar inte vid strandkanten, det tar sig bara andra former.

*Anders Gutehall är teknisk redaktör för Marin-  
arkeologiskt tidskrift och arbetar som antikvarie/  
arkeolog vid Jönköpings läns museum*

## Referenser

### Litteratur

- Carelli, P. 2000. Visingsö-borgen – den svenska kungamaktens centrala residens under tidig medeltid. I: *Visingsöartiklar. Tolv artiklar om Visingsö från bronsålder till medeltid*. Jönköping.
- Eckerberg, A. 1944. Om kronorodden och paquetbåten mellan Visingsö och Brahe–Grenna. I: *Mäster Gudmunds gilles årsbok 1944*. Jönköping.
- Grennfelt, T. 1980. 1863–1970. I: *Gränna-Visingsö historia*. Stockholm.
- Gutehall, A. 1999. *Arkeologisk utredning. Parola Malm – Dykrekognocering vid Visingsös första hamn för reguljär båttrafik. Visingsö socken och Jönköpings kommun i Jönköpings län*. Jönköping.
- Kraft, S. 1980. 1523–1720. I: *Gränna-Visingsö historia*. Stockholm.
- Lindqvist, G. 1980. Förhistorisk tid–1523. I: *Gränna-Visingsö historia*. Stockholm.
- Rydén, J. 1980. 1720–1862. I: *Gränna-Visingsö historia*. Stockholm.
- Rönby, J. 1995. Vad som döjs i vatten. Om arkeologi och kulturmiljövård i hav, sjö och å. I: *Kulturmiljövård nr 5–6/1995*.
- Westerdahl, C. 1989. *Norrlandsleden I. Källor till det maritima kulturlandskapet. En handbok i marin arkeologisk inventering*. Härnösand.

### Arkiv

Jönköpings läns museums topografiska och antikvariska arkiv  
Lantmäterimyndigheten, Jönköpings län

### Muntliga källor

Karl-Emil Janzon, Kumlabý



# Marinarkeologi och gastronomi – del 1

Av Ulrika Söderlind

## Inledning

Inom marinarkeologin är gastronomi och kosthållning ett försummat ämne. Detta faktum är förbryllande med tanke på att det vid de flesta utgrävningar påträffas rester av kosthållning och den då rådande gastronomin. Ofta nöjer man sig dock med att konstatera att det påträffats bruksföremål som kan härledas till köksregionerna och kosthållningen, och att det även framkommit ben vid platsen. Dessa ben har således ej fått genomgå osteologisk analys. På grund av detta förfarande går dessa ben inte att använda sig av i vidare forskning kring kosthållning och gastronomi eftersom det inte är specificerat om det rör sig om ett human- eller ett animalosteologiskt material eller vilka bendelar det rör sig om. Därmed går mycket viktig information rörande kosthållning och gastronomi förlorad. En forskare som har arbetat med kosthållning och de bruksföremål som kan knytas till detta tema är Ingrid Kaijser som undersökt Vasa samt vraken vid Jutholmen och Älvsnabben (Concordia). Vad det gäller Vasamaterialet har Kaijser studerat de personliga matpaket som återfanns vid utgrävningen av fartyget (Kaijser 1981, 1982).

Denna artikel kommer att handla om de möjligheter som marinarkeologin som vetenskap har att rekonstruera gastronomin och kosthållningen från svunna tider. Artikeln kommer att redogöra för människans behov av föda och hur denna intas samt ge tre marinarkeologiska exempel med gastronomisk anknytning. Eftersom artikeln publiceras i två delar kommer det första exemplet – tomtningar i yterskärgården, daterade till medeltid – att presenteras i denna första del. I den andra delen kommer regalskeppet Vasa (1600-tal) och en sjökrog från 1700-talet att presenteras.

## Människans behov av mat och måltider

Människan är beroende av mat med en viss sammansättning som fyller kroppens behov av energi och närings-

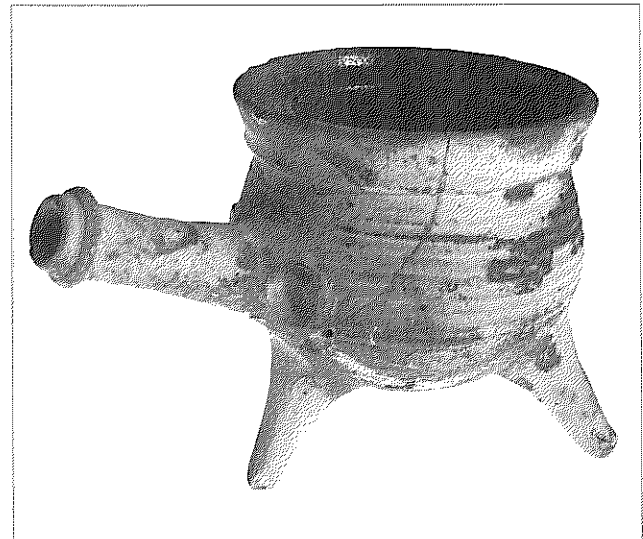


Foto: Stefan Evensen, Vasamuseet

Figur 1. Trefotsgröta från Vasa.

ämnen. Men mat och måltider betyder mycket mer både ur socialt och kulturellt perspektiv. Att besvara frågan om människans val av födoämnen och när hon väljer att äta är inte det lättaste. I dagsläget är det antropologer och framförallt etnologer som har intresserat sig för och fördjupat sig i denna fråga. Ett entydigt svar förefaller inte finnas. För att kunna besvara den överhuvudtaget måste forskaren beakta olika faktorer eftersom det knappast finns något annat fenomen som är så integrerat i människans miljö och samhälle som mat och måltider. Faktorer som behov (uppbyggnad, näringstillförsel), ätbarhet (empiri/tradition, ideologi, teknologi), tillgänglighet (avstånd, ekonomi, reglering), påverkan (facklig, merkantil, social), tid, rum, social miljö, de fem sinnena och dessas inbördes relationer till varandra måste tas i beaktande (Bringéus 1991:11-43).

Som ovan angivits är kosthållningen och födoointaget även en fråga om hur och när man intar de olika födoämnena. Födoointaget under en dag är i stort beroende av måltidernas storlek och frekvens. Hunger och törst reglerar inte ensamma en individs födoointag eftersom

människan inte enbart äter när hon är hungrig. Faktorer som den sociala bakgrunden, arbetslivet, sociala umgängelseformer och så vidare gör att den mänskliga aptiten underordnas andra mekanismer. Det mänskliga ätbeteendet förskjuts från ett fysiologiskt behov till faktorer som social bakgrund, uppfostran och smak för olika livsmedel. En konsekvens av detta är när måltidsordningen regleras av bestämda tider för matraster (Bruce 1991: 5).

## Tomtningar

Tomtningar är de materiella byggnadslämningar som finns kvar efter mycket små byggnader vilka endast påträffas längst ute i skärgården. Arkeologen Peter Norman har knutit de tomtningar som han undersökt utmed norra Kalmarsunds västra strand som tillhör socknarna Misterhult, Döderhult och Mönsterås till fiske. Han daterar tomtningarna till sen vikingatid/tidig medeltid fram till 1500-talets mitt (Norman 1993:11, 14).

Det fiske som bedrevs vid dessa platser var främst strömmingsfiske men det förekom även fiske av torsk och det fanns två typer av fiskare: borgare och bönder (Norman 1993:72, muntl. medd Norman). Den fångst som erhöles har framförallt konserverats genom nedsaltning men även torkning och rökning av fisk förekom. Att fiskarna skulle ha valt att röka sin fångst ute i ytterskärgården förfaller dock inte speciellt troligt på grund av stor brist på bränsle. Att salta ned livsmedel för att öka dess hållbarhet är en mycket gammal konserveringsmetod. Hur gammal den är vet ingen men en skotsk källa från 500-talet omtalar nedsaltning av fisk (Norman 1993:76f). Arkeologiska fynd kan uppvisa att områdena kring Hallstatt och Hallein var saltproducerande och hade en anmärkningsvärd produktion cirka 1000 f Kr (Carlén 1997:45). För att en nedsaltning skulle ske krävdes två saker: salt och täta förvaringskärl. Sverige har aldrig kunnat producera salt i tillräckligt stora kvantiteter för att täcka behovet av efterfrågan på denna vara. Salt var således en viktig importvara under medeltiden. Saltet var dock relativt svåråtkomligt (Norman 1993:76f). Saltet importerades framförallt från Lüneburg i Tyskland och Bay i Frankrike. Under medeltiden lyckades de saltproducerande länderna utveckla tekniken för saltframställning. Man övergick från enkel solavdunstning (där det kokta havssaltet fick avdunsta i solen i en bassäng) till en metod som kallas för successiv solavdunstning. Den nya tekniken innebar att man separerade natriumkloriden innan magnesiumsalterna kristalliserades. Ett problem som man haft med den tidigare metoden var att magnesiumsalterna blev kvar och blandades upp med natriumkloriden,

det färdiga saltet fick då en bitter smak. Med den nya tekniken slapp man detta problem (Carlén 1997:45f).

Peter Norman har placerat in de undersökta tomtningarna i modeller som bygger på samhällsekonomi. Norman menar att den verksamhet som bedrivits ute i ytterskärgården med fisket är resultatet av att samhället genomgick förändringar. Norman placerar in denna verksamhet som dels en del i hushållens självförsörjning, dels en del i en marknad samt en del i en politisk och administrativ utveckling. Utskärsfisket var även ett led i en ideologisk vilja att ändra konsumtionsmönstret i det rådande samhället (Norman 1993:178ff).

Det jag finner intressant med dessa tomtningar och den verksamhet som bedrivits där är de resultat Norman redovisar i form av ett arkeosteologiskt material som framkommit vid utgrävningarna. Detta material uppvisar arter som nötkreatur, får/get, gris, fågel (ej artbestämd), småkrak eller storkrak, sill, ål, eventuellt gädda, mört eller karpfisk, torsk, eventuellt skrubba, abborre, id. I vissa fall är benen brända, genomgående vitgråfärgade, något sotiga samt väl krossade. De delar som påträffats av nöt är alla delar som tillhör de köttrika delarna av djuret som till exempel lårben och skulderblad. Vissa ben är från ungdjur. Detsamma kan sägas om de delar som härrör från får/get samt gris. Från får kan nämnas lårben som är ett ben som ingår i fårfiol, från svin kan nämnas revben och skulderblad (som utgör benet i bogbladsstek). De ben som kan härledas till skranken är bröstben. Bland fiskarna är torsken mest frekvent förekommande. Av analysen att döma förekommer flertalet av fiskens ben. Av de övriga fiskarna är det i huvudsak kotor som framkommit. En kota från den eventuella gäddan uppvisar möjligen tuggmärken (Norman 1993:196ff). Eftersom de landlevande djuren uppvisar slaktspår samt har utsatts för åverkan i form av eld och är krossade utgör detta osteologiska material troligen rester av fiskarnas egna måltider ute på skären. Att benen är krossade kan tyda på att fiskarna krossat dem för att komma åt märgen i dem. Vidare är det av värde att notera att benmaterialet från landdjuren i huvudsak kommer från ungdjur och inte fullvuxna djur. Detta tyder på ett visst välstånd, man har haft råd att slakta ungdjur och inte låtit dem växa upp till mjölkkor eller till avelstjurar. Detsamma gäller även gris, även här är det ungdjur. Fiskarna måste således ha fraktat ut de styckade djuren när de gav sig ut på fiske. Här kan de samhällsekonomiska aspekterna skönjas som Norman placerar in utskärsfisket i. Det mesta av fångsten gick till försäljning på marknader eller direkt in i hushållet. Man förtärde endast en del av fångsten på plats. Strömmingen/



Figur 2. Tomtning på Hamnskär.

sillen är representerad med ett litet antal fragment i materialet. Här bör även fiskarnas tunga arbete beaktas. Det går åt mycket energi att vara ute och arbeta på sjön, ofta under betungande omständigheter.

Under ledning av Norman genomfördes våren 2000 en seminariegrävning för D-studenterna vid Södertörns högskola ute på Hamnskär i Oxelösunds socken. Vid denna seminariegrävning undersöktes en tomtning och en nedsänkt anläggning. Dessa totalundersöktes dock inte utan provschakt togs upp. I tomtningen framkom ett revben med snittytor som osteologiskt bedömts till större gräsätare, troligtvis nöt. I den nedsänkta anläggningen framkom ett lerlager i botten (Jørgensen & Wickberg 2000:3). En kompletterade undersökning av anläggningen gjordes något senare under våren då det kunde konstateras att anläggningen var täckt av ett decimeter-tjockt lager över den sterila bottnen. Den övre delen av detta lerlager var mestadels mörkfärgad. Lerlagret sträckte sig en bit upp på vällen som bestod av rikligt med mindre stenar av vilka ett flertal var eldskadade. Stenarna låg i ett gråsvart och mycket grusblandat humuslager. Vid denna grävning togs prover av lerlagret (där svaren ännu inte har kommit). Prover på träkol från anläggningen togs och dateringen på anläggningen ligger omkring 1200-talet. Anläggningen har tolkats som en lerbotten. Dessa lerbottnar förekommer utmed kusterna i Skåne, Blekinge, Öland och Gotland. De sammanhang som lerbottnarna förekommer i har en stark koppling till fiske. Den vall som omger gropen på Hamnskär är anlagd (Norman 2000:1). Leran i gropen förekommer troligtvis inte naturligt på ön och bör således ha fraktas dit av någon orsak. Lergropen kan ha fungerat som en behållare av något slag till exempel en beredningsgrop av fångsten (Jørgensen & Wickberg 2000:3).

Att den nedsänkta anläggningen tolkas som en anläggning för förvaring är intressant ur ett gastronomiskt perspektiv. För att fisk (framförallt sill/strömming) inte skall ruttna måste en konservering komma till stånd relativt snart efter infångandet. Om nu denna lergrop skulle vara en plats för konservering av fisken kan den ha tjänat som ett tättslutande kärl tills man fick möjlighet att flytta över fisken i sin lake i täta tunnor – så kallade laggkärl. Mest troligt är att man inte har haft med sig dessa laggkärl ut till skären i första omgången eftersom båtarna måste ha varit välfyllda ändå av fiskarna, deras redskap, leran samt saltet. Resultaten av de jordprover som togs vid anläggningen inväntas med spänning, det skall bli mycket intressant att se om de uppvisar spår av fettsyror som förekommer i fisk, salter och dylikt. Om nu denna plats har använts till konservering av fisken styrker den min tes om att fiskarnas egna kosthållning ute på skären inte bestod av fisk utan av annan medhavd mat, som en del i samhällskontexten och ekonomin. Förekomsten av revben från själva tomtningen pekar även åt detta håll. En fortsatt undersökning och grävning av platsen skulle sprida ytterligare ljus i frågan om fiskarnas kosthållning ute på skären under 1200-talet.

*Ulrika Söderlind är doktorand vid ekonomisk-historiska institutionen, Stockholms universitet*

## Referenser

### Otryckta källor

- Jørgensen, M & Wickberg, Y. 2000. *Rapport för arkeologisk undersökning av fornlämning raä 38 i Oxelösunds socken, undersökning av anläggning 9 och 13 på Hamnskär*. Opublicerad rapport, Södertörns högskola.
- Norman, P. 2000. *Raä 38:13 i Oxelösunds sn, komplettering till arkeologisk rapport över arkeologisk undersökning av fornlämning raä 38 i Oxelösunds socken*. Opublicerad rapport, Södertörns högskola.
- Skenbäck, U. 1982. *Om brödkammaren, krutdurken och andra förrådsrum på Wasa*. Stencil.

### Muntliga källor

- Norman, P. Riksantikvarieämbetet, Stockholm.

### Litteratur

- Carlén, S. 1997. *Staten som marknadens salt*. Stockholm.
- Kaijser, I. 1981. *Vraket vid Älvsnabben – dokumentation, last och utrustning*. Stockholm.
- Kaijser, I. 1982. *Ur sjömannens kista och tunna*. Stockholm.
- Kaijser, I. 1982. *Vraket vid Jutholmen – last och utrustning*. Stockholm.
- Norman, P. 1993. *Medeltida utskärsfiske – en studie av fornlämningar i kustmiljö*. Stockholm.

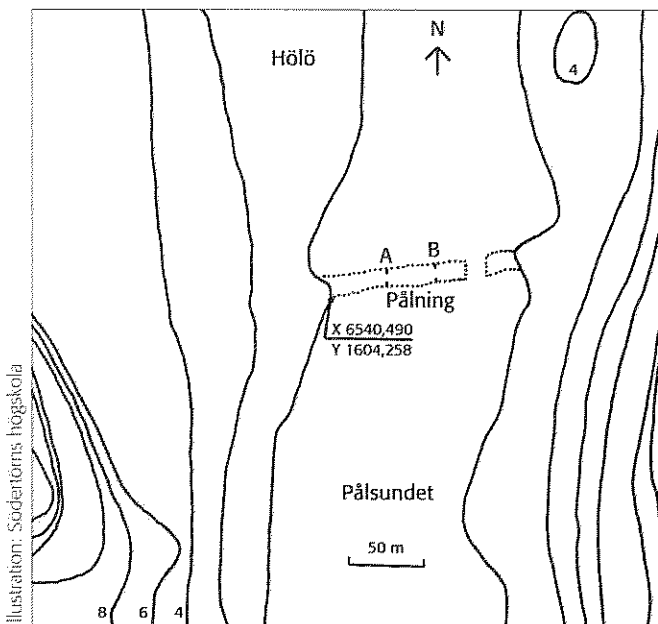
# Vikingatida pålning i Pålsundet, Södermanland

Av Rune Edberg

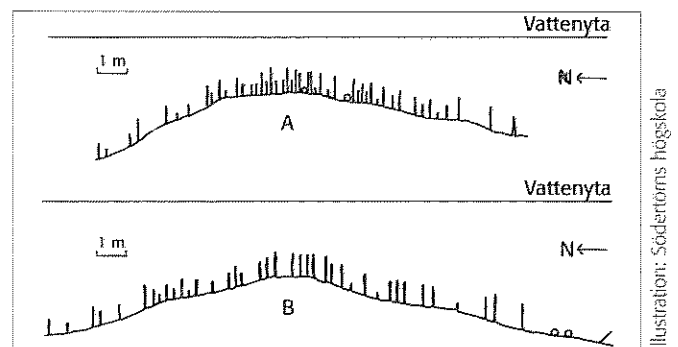
Hur gamla är pålarna i Pålsundet? Den frågan ställdes för några år sedan i en artikel i denna tidskrift (Edberg 1998). Nu finns svaret: de är från vikingatiden.

Pålsundet mellan Hölö och Mörkö i Södermanland var mellan 1994 och 1998 platsen för olika seminarieundersökningar i Stockholms universitets och Södertörns högskolas regi. Lärare och studenter inventerade fornlämningar och kulturlandskap runt sundet. Olika sök- och provschakt togs upp intill stranden och i den fornborg som ligger på en höjd strax väster om sundet. Ortnamnsfrågor analyserades genom arkivstudier och kritisk genomgång av äldre forskning (Fredengren 1996, 1997; Edberg 2000).

Med hjälp av Side Scan Sonar gjordes en översiktlig kartering av den anläggning som stod i centrum för forskningsintresset, den cirka 110 meter långa och 15 meter breda under-vattenspålningen tvärs över sundet. Det visade sig att pålningen står på en slags vall, ovisst om naturlig eller konstgjord.



Figur 1. Pålningen i Pålsundet mellan Hölö och Mörkö är cirka 110x15 meter och kan beräknas bestå av cirka 6 500 pålar. A och B motsvarar profilerna i figur 2. Skala 1:5 000.



Figur 2. Pålarnas längd över botten varierar från centimeterhöga stumpar till 1,5 meter. För profilernas lokalisering, se figur 1. Skala 1:250.

Men på grund av usla siktförhållanden och stark ström var det, med de begränsade dykresurser som stod till förfogande, svårt att få ett bra grepp om hur konstruktionen såg ut i detalj.

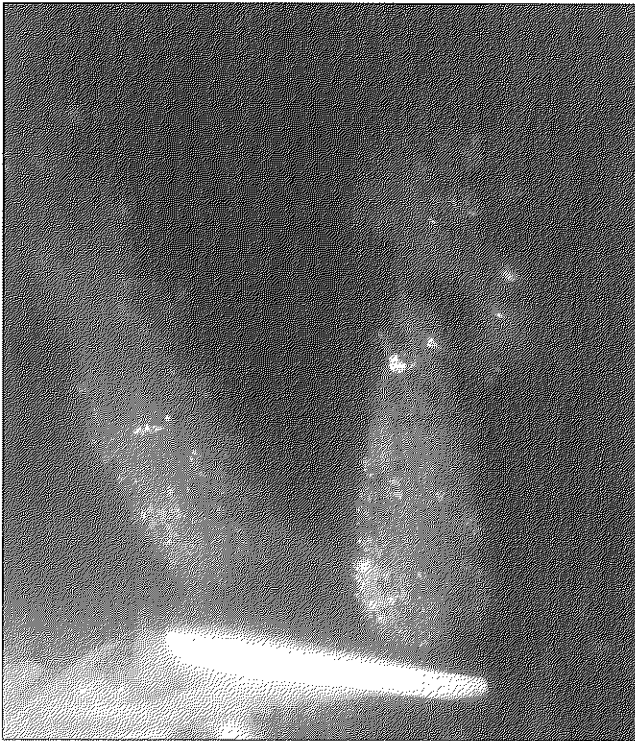
## Helt okänd

Vi kunde heller inte säkert knyta pålningen till fornborgen eller till några andra lämningar på land och tvingades samtidigt konstatera att den är helt okänd i det skriftliga källmaterialet.

Det dröjde också ett tag innan det var möjligt att uttala sig någorlunda säkert om pålningens ålder, något som irriterade inte bara oss akademiker som på olika kanter var inkopplade på projektet utan också – med all rätt – ivriga och hjälpsamma medlemmar av Hölö–Mörkö hembygdsförening.

En  $^{14}\text{C}$ -analys av prover som i maj 1998 togs på virke från pålningen gav visserligen en sannolik datering till 900-tal, men hur representativt resultatet var kändes osäkert. Vid en efterundersökning 1999 togs därför nya prover. Eftersom en  $^{14}\text{C}$ -analys av en av dessa pålar gav en liknande datering så får det nu ses som påvisat att åtminstone delar av pålningen är vikingatida.

Tyvärr har inga av de prover som hittills tagits upp dugt för en regelrätt dendrokronologisk analys. Därför är pål-



Figur 3. Stående pålar under vatten i Pålundet. Usel sikt har försvårat de arkeologiska undersökningarna.

ningens exaktare datering fortfarande osäker liksom frågan om den anlagts i ett svep eller om det finns olika faser.

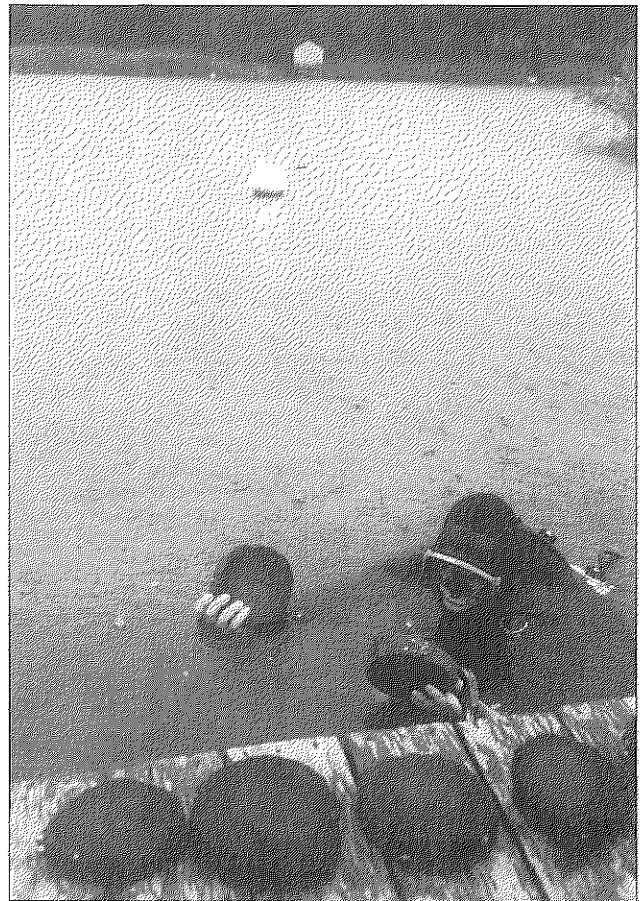
## Omkring 6 500 pålar

I den rapport som nu givits ut (Edberg, Lindström & Rönby 2001) beräknas det sammanlagda antalet pålar till cirka 6 500. Hur stor arbetsinsats representerar detta? Jämförelser visar att anläggningen kan ha uppförts av hundra man på en vecka eller av tio man på två månader.

Vem kan då ligga bakom denna konstruktion, vilket har syftet med den varit och hur har den uppfattats av sin samtid?



Figur 4. Johan Rönby, Peter Norman och Rune Edberg med en uppdragen ekpåle från Pålundets botten. Pålningen sträcker sig över sundet från strax söder om bryggan i riktning mot villan och båthuset i fonden.



Figur 5. Undervattensprovtagning för dateringsanalyser på pålarna i Pålundet. Foto från Hölösidan mot öster.

I rapporten dras paralleller med de på senare tid undersökta pålningarna i Slätbaken, Östergötland, och Fällnäs-viken, Södermanland. En trolig koppling till något slags vikingatida maktstrider antyds men inga bestämda tolkan-de slutsatser dras.

I rapporten behandlas också de befästningsarbeten som under nyare tiden utförts vid sundet.

*Rune Edberg är arkeolog och forskare*

## Referenser

- Edberg, R. 1998. Hur gamla är pålarna i Pålundet? *Marinarkeologisk tidskrift* 2/1998.
- Edberg, R. 2000. Ortnamnen Stäket och Pålundet – några synpunkter på tolkningen. *Möte mellan land och vatten i Stockholms län. Ett seminarium vid Stockholms läns museum* (red. P. Bratt & Å. Lundström). Stockholm.
- Edberg, R. Lindström, M. & Rönby, J. 2001. *Pålundet. Arkeologiska studier av en sörmäländsk kustmiljö*. Stockholm.
- Fredengren, Ch. m fl. 1996. *Undersökning av fornborg och pålanläggning i Pålundet*. Arkeologiska institutionen vid Stockholms universitet (otryckt).
- Fredengren, Ch. m fl. 1997. *Pålundsrapporten 1997*. Arkeologiska institutionen vid Stockholms universitet (otryckt).

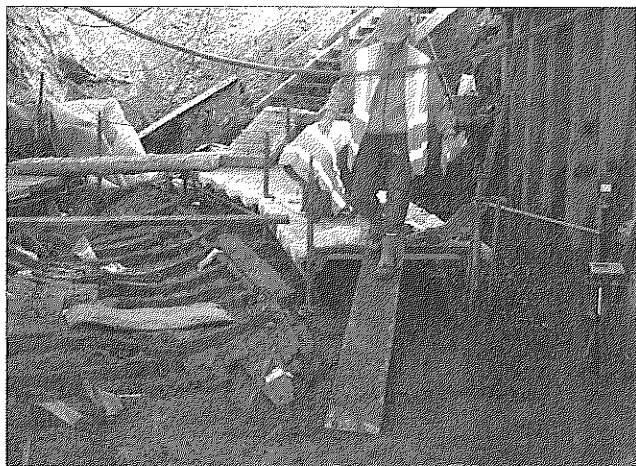
# En dag som arkeolog – dagbok från "geggamojans hemvist"

Av Johanna Claesson

Klockan tjuugo i åtta på morgonen den 31 oktober kommer jag fram till arbetsplatsen. Så här dags är det mest tomt, kyligt och tyst, men om cirka 20 minuter ska här vara fullt av orangeklädda människor, parkerade bilar och irriterande buller. Jag går in i husvagnen – som egentligen kallas boden, om man nu ska vara så nogräknad – och där inne träffar jag Staffan för första gången. Han har varit sjuk i två dagar, men nu är han frisk som en nötkärna. Så frisk att han med glatt mod svarar på flera av mina frågor samtidigt som han äter en macka.

Efter ungefär 20 frågor är vi nog försenade och drar därför på oss hela vår mundering (lysande orangea hängselbyxor som tål regn, rusk och lera, tjock jacka, hjälm, stövlar med stålhättor, och – om inte jackan är gul och orange – en gul väst) så att vi kan sätta igång att arbeta. Klädda som vilken vägarbetare som helst, och dessutom nästan lika breda som långa, traskar vi över lerplanen mot tältets öppning på kortsidan och tvingas att dödsföraktande balansera på en trådsmaal, slipprig och vattning stig mellan en vattenfylld avgrund och ett stup rakt ner till den båt som arkeologerna just är i färd med att undersöka.

Foto: Staffan von Arbin, Riksantikvarieämbetet UV Väst



Figur 1. "Vi fortsätter ner för lerbruna trappsteg, hukar oss för tältduken mitt i trappan och ser plötsligt ut över geggamojans hemvist och arkeologernas arbetsplats".



Foto: Staffan von Arbin, Riksantikvarieämbetet UV Väst

Figur 2. "Nere i båten ligger redan Andreas, en mycket noggrann och nitisk ung man".

## Avancerad grävning

Vi överlever och fortsätter ner för lerbruna trappsteg, hukar oss för tältduken mitt i trappan och ser plötsligt ut över geggamojans hemvist och arkeologernas arbetsplats (figur 1). Tittar vi uppåt går stålbjälkar tvärs över våra huvuden, och tittar vi ner ser vi resultatet av arbetslagets blod, svett och tårar – gamla, murkna, leriga plankor som formar underdelen av en båt. Fören, längst bort från oss, är söndersliten, men annars är båten väldigt intakt. Runt båten är plankor utlagda och inuti ligger kuddar eftersom det är strängt förbjudet att gå på båten.

Nere i båten ligger redan Andréas, en mycket noggrann och nitisk ung man, på knä och skrapar bort lera från ett spant (figur 2). Jag får instruktioner om att fortsätta gräva i fören. Andréas visar var och hur jag ska gräva. Det är en mycket, mycket avancerad grävning som går ut på att man ska skrapa bort den porösa och svarta leran så att man kommer ner till den ursprungliga blåfärgade leran. Leran som tas bort har legat på båtens plats, så när den försvinner ser man formen av båtresterna. Det hela kan jämföras med att man gör ett avtryck i lera med handen, tar bort handen och fyller avtrycket med sågspån. När man

sedan tar bort sågspånen ser man ju formen för handen.

Tydligen smakar leran olika också, eftersom Andréas föreslår att jag skall smaka på de olika sorterna. Men jag känner inte för att testa sanningskvoten i påståendet. I alla fall så fortsätter Staffan och Andréas med att skrapa spant för att få fram tränaglar eller hål efter sådana, eller kanske några rostiga klinknaglar – sådana som är omöjliga att se när de visar närbilder i TV på spännande fynd. Då gör Andréas världens fynd – en skosula som använts som tätning i en läcka. Alla beundrar. Men även om det verkligen liknar en skosula med klack och allt, om man bortser från färgen, böjligheten och dubbarna undertill, kollar inte min hjärna vad det är förrän Andréas säger det.

## Modernt konstverk?

Dagens första lilla problem blir en dammsugare som inte vill göra rätt för sig och suga upp vatten. Men med stort tålamod kan man lura in vattnet i slangen och luta röret uppåt så vattnet tvingas rinna neråt och in i dammsugaren. Det gäller att vara påhittig i detta yrke. Efter ett tag kommer Ola, men bara för att skynda iväg igen eftersom Viktor, en man sprängfylld med kunskap, vill ha hans hjälp med några mätningar. Istället dyker Thomas, den lugna och trygga mannen, upp för att bistå de stackars hårt tidspressade arkeologerna.

Vid denna tidpunkt är jag klar vid fören, som liknar något slags modernt konstverk, och väntar på att ett mellanrum mellan två spant skall tömmas på vatten. När man arbetar i båten känner man sig som en stor klumpeduns. Man kan inte gå upp och ner i den utan att sträcka sig mot brädor och kuddar så att alla leder tänjs ut ett antal centimeter. Ska man vända sig nere i båten gäller det att kunna få tag i kuddar eller mattor och att inte röra några plankor. Inte heller kan man sitta skönt när man väl är där nere – antingen värker ryggen eller så somnar benen. Jag inser vilken lyx jag har haft som kunnat röra mig så fritt i leran vid fören. Men vad gör man inte för ett arkeologiskt fynd?

Medan vi som bäst halkar omkring i leran i ett försök att undgå att trampa på oskyddade båtplanckor och skarvar mellan plankorna kommer Mats på besök. Han är en intressant man som jag borde försöka komma till tals med, enligt Andréas. Mats är en miljöarkeolog som ska ta sedimentprover för analysering. Han vill nämligen göra en beskrivning av hur miljön på platsen såg ut på 1700-talet.

## Dateringsdiskussioner

Efter en pratstund försvinner han och Andréas iväg och de kvarvarande, Staffan och Thomas, får fullt upp med

att försöka förklara för mig hur man kan bestämma åldern på ett träföremål genom att titta på trädets årsringar. Efter ungefär tio år förstår jag att det går till så här: man jämför träföremålets årsringar, som är olika breda beroende på hur klimatet var det året ringen bildades, med nu levande men urgamla trädets årsringar. Eftersom man kan räkna ut det levande trädets ålder vid de olika ringarna så ser man också vid vilka årtal som det gamla och nya trädet har samma "ringbredd". Därav får man veta vilket år man fällde trädet för att bygga båten.

Om man råkar ha en riktigt gammal träbit får man ta hjälp av ett gammalt levande träd och sedan hitta ett äldre dött träd som dog medan det första levde. De yttersta, alltså senaste, ringarna på det döda trädet är ju likadana som de innersta, alltså första, ringarna på det nya trädet – de överlappar varandra. På grund av detta kan man räkna ut åldern på det döda trädet och sedan jämföra det med sin egen träbit. I USA kan man gå 5 000 år tillbaka i tiden med hjälp av årsringar! Det är bara för att deras "mammuträd" kan bli ett par tusen år gamla. Mot dem står våra ekar lite grann i lä. En annan, aningen enklare dateringsmetod är att titta efter om det ligger ett mynt under masten, vilket påstods föra tur med sig åt skeppet. Har man sådan tur att det gör det är det bara att kolla vilket årtal som står på myntet. Praktiskt! Men självklart ligger det inget mynt här.

## "Fikapaus"

Just när jag skall till att börja skrapa ett spant kommer Ola och tycker att det är dags för fikapaus. Klockan visar några minuter i tio. Inne i boden sitter redan Mats och Andréas, djupt försjunkna i viktiga angelägenheter. I dessa angelägenheter sjunker snart även Staffan och Thomas in och Ola går för att hitta Viktor. För nu brinner det i knutarna – Mats måste gå om en dryg halvtimme och innan dess måste han prata med Viktor. Annars tycks det här gänget inte känna till ordet stress (men inte heller orden "onödig paus" och "ligga på latsidan"). De bara tar allt som det kommer och låter allt få ta sin tid, och tyngs inte av några besvär.

Själva fikan tycks vara bortglömd. Själv så känner jag inte för att äta ett äpple med mina något lortiga händer. Tiden går och jag börjar förstå att det är planläggningen och halvdagen nu på fredag de andra pratar om. Mycket mer än så får jag inte ut, bortsett från att jag hinner fråga Mats om varför han är här. Det är han för att Riksantikvarieämbetet UV Väst har gett Arkeologiskt Naturvetenskapligt Laboratorium (ANL) i uppdrag att fixa fram en miljöbeskrivning av den här platsen. Det ordnar Mats från ANL,



Figur 3. "Ola är inte med oss utan har fortfarande sina mätningar som uppenbarligen krånglar och blir fel gång på gång".

för han är så fäst vid dessa beskrivningar att han helst kallar sig miljöarkeolog istället för arkeobotaniker – för då förstår ju alla vad han pysslar med. Då Viktor kommer tar diskussionen fart på nytt och återigen fattar jag ungefär noll.

Så är vi tillbaka i tältet och putsar spant, vilket tar ungefär dubbelt så lång tid för mig jämfört med de andra. Ola är inte med oss utan har fortfarande sina mätningar som uppenbarligen krånglar och blir fel gång på gång (figur 3). Men som det snille han är reder han ut det. Fastän det tär på krafterna och tröttheten infinner sig står han emot och jobbar sig igenom hela dagen.

## Spartansk lunch

Lunch! Tjugo minuter i tolv är det matdags. Staffan och jag har matsäckar med oss och sitter nöjda i vår lilla hemtrevliga bod och njuter av vår spartanska mat. De andra traskar iväg till restaurangen "Bommen", som ligger snett över gatan, för att sätta i sig rejäl mat (inget vegetariskt för Viktor intel!). Jag tar det livsviktiga beslutet att använda restaurangens toalett istället för bodens något besynnerliga dass. Det är ju så pyttelitet! Man kan ju knappt vända sig. Självklart finns det inte heller något vatten och inte något handfat. När jag återkommer från mitt lilla ärende fortsätter jag och Staffan med att gå igenom mina frågor.

När det så är tid för mig att följa med i Olas arbete på eftermiddagen har jag blivit rikligt upplyst – vilket tyvärr inte hjälper så mycket när det är ett datorprogram som jag ska förstå mig på. Ola gör sitt bästa och förklarar tålmodigt vad det är jag, och nyfikne Staffan, ser. Till datorn har han kopplat Geodimetern, som har alla mått och positioner av de saker som är uppmätta i sitt minne. Så på skärmen syns först en platt bild av båten med en massa gröna och blåa fyrkanter och trianglar omkring sig. De blåa prickarna är arkeologiska objekt och de gröna är fynd som man inte direkt kan koppla till båten. Alla

dessa ligger precis som de gjorde när de mättes in. Man kan förstora varje litet objekt och även göra justeringar på det. Fast naturligtvis skall datorn strejka just när Ola hittat en punkt som ligger på fel sida av fyndet och som får det att se ut som en kantig råtta.

Nu tycker Staffan att det är en läglig tidpunkt att sticka ut och arbeta på, och själv finner jag det lämpligt att inte be Ola förklara vad han gjorde – eller försökte göra – just nu. I alla fall så kan man även förminska båten och se båten som en liten prick på en karta av den här stadsdelen i Göteborg. Allt det här hade Ola lärt sig på egen hand trots att det inte är något som arkeologer egentligen är tvungna att kunna. Enligt min uppfattning verkar det vara ett väldigt praktiskt program, men en aning avancerat.

Efter den demonstrationen väntar mitt alldeles egna spant på mig. Nu går det lite snabbare att skrapa på det och jag hinner faktiskt med ytterligare några spant som redan är påbörjade av andra. Fast inte lär jag mig att hitta en bekväm ställning på de kladdiga men mjuka kuddarna vi sitter på. Dessutom är det lite pillrigt eftersom träet ju inte är direkt slätt.

## Problemen hopar sig

Det har börjat blåsa upp och tidvis öser det ner regn. Andréas tar sig an att bättra på dräneringsdiket runt plankorna utanför båten samtidigt som han passar på att förbanna regnet på sitt eget lugna sätt. Vi andra lyssnar med ett halvt öra och fortsätter att skrapa med våra små knivar. Det skall även skrapas rent mellan spanten där det lagt sig en tjock sörja. Av geggamojan där skall man ta prover, det vill säga sådana som Mats roar sig med.

När Ola kommer för att börja mäta in "klackarna" (små brädbitar längs spantens sidor) har det börjat blåsa ordentligt. Tältet smäller, "metallängderna" som tynger ner tältduken på kortsidorna klirrar och regnet smattrar. Som tur är blåser det inte så mycket inne i tältet, men ett dånande oväsen får man stå ut med. Arkeologerna är inte sådär överförtjusta i vädret och vill inte riktigt tänka på natten. Tänk om tältet rasar över båten! Till på köpet så krånglar dammsugaren och vägrar suga upp vatten. Lyckligtvis klarar Staffan och Thomas den biffen efter lite om och men. När Viktor gör entré inleds en diskussion om vilken teori som bäst förklarar de ovan nämnda "klackarna" på båten. Någon riktig slutsats kommer de aldrig fram till, men några brister får man väl ha.

Efter ett tag kan Staffan påbörja det sista spantet och Ola den sista mätningen – den på själva spanten. Då, när allt arbete börjar ebba ut, kommer två män och en kvinna inklamandes, utan väst och hjälm. Livsfarligt!





Figur 4. "Endast Thomas är trogen sitt spant ännu en liten stund".

Andréas förser dem med detta och strax efter kan de ta en titt på båten. De tre mystiska figurerna är doktorander från universitetet och goda vänner till Andreas och Ola. Så det blir en liten rast med en trevlig pratstund. Endast Thomas är trogen sitt spant ännu en liten stund (figur 4).

När de tre personerna gått återstår bara att bädda ner båten under mjuk stoppning, filter, mattor och kuddar –

faktiskt ett rätt tidskrävande arbete. Innan dess har Ola spikat fast kodbrickor på spanten under ledning av både Staffan och en mycket kritisk Andréas. Men Ola tar emot de beska kommentarerna med ett skratt. Den grabben är cool ut i fingerspetsarna! Efter en runda runt båten trampar Andréas ner i en lerig vattenpöl med hela foten. Det ser ut som om stöveln sitter fast, men han tycks inte ens märka det. Han står bara still och pratar med Staffan en stund och går sedan vidare. Tja, är man van så.

Arbetsdagen avslutas av Andréas när han ger båten en lätt dusch med vattenslangen då vi andra går upp. Han påminner om bonden som alltid ser till sina djur innan han tänker på sig själv. Så återstår bara att hoppas på att blåsten upphör. Jag kan inte ens gå rak eller rakt fram, när jag kommer upp, så hårt blåser det. Kallt är det med, speciellt om fötterna, men det har det varit hela eftermiddagen. Väl inne i den varma och trygga miniboden känns det skönt att veta att man avslutat ännu ett hårt dagsverke på ett lyckat sätt, och att man har ett långt och lyckligt liv och arbete att se fram emot i morgon och i alla sina dagar.

*Johanna Claesson läser tredje året på samhällsvetenskapligt-humanistiskt program vid Birger Sjöbergsgymnasiet i Vänersborg. Som ämne för sitt specialarbete har hon valt arkeologi, och hon valde därför att under hösten praktisera en vecka vid Riksantikvarieämbetet UV Väst och de pågående arkeologiska undersökningarna inför byggandet av Götatunneln i Göteborg*

## MAS-bidrag 2002

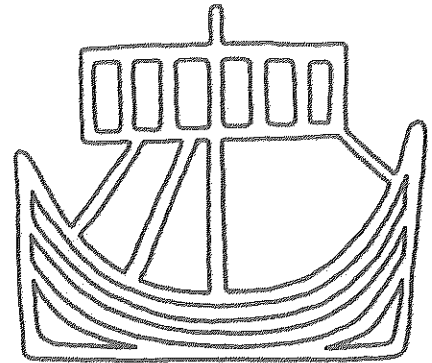
Marinarkeologiska sällskapet vill uppmuntra till mindre projekt som främjar arkeologisk kulturmiljövård och forskning och utlyser därför årligen det så kallade MAS-bidraget. Årets bidrag uppgår till 2 000 kronor. För att komma i fråga för bidrag krävs att beloppet är av avgörande betydelse för projektets genomförande. Genomfört projekt skall vidare redovisas i en artikel i *Marinarkeologisk tidskrift*.

Ansökan, som skall innehålla en projektbeskrivning, tidplan och en ekonomisk redovisning, måste vara sällskapet tillhanda senast den 15 mars 2002. Beslut om fördelningen av årets bidrag tas under Marinarkeologiska sällskapets årsmöte i Stockholm, lördagen den 23 mars 2002.

### Skicka ansökan till:

Andréas Olsson  
Bomgatan 10  
412 64 Göteborg

# Marinarkeologiska sällskapets årsmöte och konferens 2002



Nu är det dags igen för årets höjdpunkt – MAS-konferensen! I år går konferensen av stapeln helgen den 23-24 mars. Eftersom MAS i år samarbetar med Kungliga tekniska högskolans egen dykförening, KTH DK, kommer konferensen att hållas i KTH:s lokaler på Osquildas väg nummer 4 i Stockholm.

Konferensen startar med kaffe kl 9<sup>00</sup>, följt av årsmötet kl 9<sup>30</sup>. Kl 12<sup>00</sup> bryter vi för lunch och därefter föredrag hela eftermiddagen. Middagen, som serveras i restaurang Quantum på KTH, serveras kl 19<sup>00</sup> och vi far vara kvar till kl 1<sup>00</sup>. Söndagens föredrag börjar kl 9<sup>00</sup> och avslutas med ett besök på Sjöhistoriska museet. Konferensen beräknas avslutas cirka kl 16<sup>00</sup>.

Vi ser fram emot ett stort deltagande och kommer att ha många intressanta föredrag som i någon mån berör kust, hav och vatten i ett historiskt-arkeologiskt perspektiv. Här kommer ett axplock av de föredrag som kommer hållas på årets konferens:

## *VASA vittrar*

Ingrid Hall Roth, chefskonservator vid SSHM.

## *Birka – det senaste om undersökningarna på land och under vatten*

Jens Lindström, arkeolog vid utgrävningarna på Birka.

## *Järnålderstomtningar på Landsort*

Johan Rönby, docent i marinarkeologi vid Södertörns Högskola.

## *Östersjöns välbevarade vrak – kulturarv för alla?*

Anderas Olsson och Odd Johansen, båda erfarna marinarkeologer.

## *Marinarkeologi och gastronomi*

Ulrica Söderlind, doktorand vid ekohistoriska institutionen vid Stockholms Universitet.

## *Vraken kring Öland*

Richard Lundgren och Johan Berggren från Ocean Discovery.

## *Östersjöns skatter*

Som slutkläm på konferensen besöker vi Sjöhistoriska museet på söndagen efter lunch och får en specialvisning av den nyöppnade utställningen Östersjöns skatter som handlar om Östersjöns dolda kulturlandskap. Alla nio östersjöländerna medverkar med ett bidrag var. I utställningen finns ett fingerat undervattenslandskap, en kvartslång film och en skärmställning med text, bild och föremål.

## Prisalternativ

### *Alt 1 – 1100 kr medlem / 1200 kr icke medlem*

Deltagande i konferensen, förmiddagskaffe, lunch, eftermiddagskaffe och middag på lördagen. Övernattning i dubbelrum. Frukost, förmiddagskaffe och lunch på söndagen. Extra hotellnatt kostar 545 kr för boende i dubbelrum. Rum är reserverade på Hotell Tapto som ligger på gångavstånd från konferenslokalen. Adressen är: Jungfrugatan 57, tel: 08-664 50 00.

### *Alt 2 – 700 kr medlem / 800 kr icke medlem*

Om du väljer det här alternativet ordnar du boende själv. I övrigt som ovanstående.

### *Alt 3 – 560 kr medlem / 660 kr icke medlem*

Deltagande i konferensen, kaffe på lördagen och söndagen samt middag på lördagen.

### *Alt 4 – 480 kr medlem / 580 kr icke medlem*

Deltagande i konferensen, kaffe på lördagen och söndagen samt lunch på lördagen och söndagen.

### *Alt 5 – 320 kr medlem / 420 kr icke medlem*

Endast deltagande i konferensen, samt kaffe på lördagen och söndagen.

Som framgår av prisalternativen tillkommer en kostnad på 100 kr för deltagare som inte är medlemmar i MAS eller KTH DK. Passa på att bli medlem i Marinarkeologiska sällskapet! Avgiften för år 2002 är 300 kr för privatpersoner och 500 kr för institutioner och företag. Betalas in på sällskapets postgiro 26 99 80-9.

## Du som vill bo billigare

Vill du ha ett billigare boende kan du själv boka rum på ett vandrarhem, exempelvis:

### *A&Be Hotell- & vandrarhem*

Telefon: 08-660 21 00, Grev Turegatan 50, T-bana Stadion. Boende i dubbelrum: 590 kr, enkelrum: 440 kr. Dusch och toalett i korridor. Frukostbuffé: 50 kr.

### *Af Chapman/Skeppsholmen*

Telefon: 08-463 22 66. Dubbelrum 225 kr (45 kr rabatt för medlemmar i STF).

## Anmälan

Anmälan till konferensen görs genom att betala in avgiften på postgiro: 26 99 80-9. Dock senast den 1 mars 2002 om du vill vara säker på att få plats på Tapto Hotell. Du som inte är beroende av våra bokade rum på Tapto Hotell, ska anmäla dig senast den 11 mars 2002 genom att betala in på MAS postgirokonto. Använd gärna samma inbetalningskort som för medlemsavgiften till MAS.

*Var noga med att ange vilket konferensalternativ du önskar!*

## Frågor angående konferensen

Konferenssamordnare: Linda Linnskog på telefon: 08-692 01 21, eller email: linda@okej.se.

Kassör: Thomas Bergstrand på email: thomas.bergstrand@bohusmus.se.

*Välkommen till MAS-konferensen 2002!*

# Sportdykarseminarium på Göteborgs sjöfartsmuseum

Av Sara Wranne

## Inledning

I samarbete med Sjöfartsmuseet i Göteborg och Bohusläns museum anordnade Marinarkeologiska sällskapet i november 2001 ett seminarium. Seminariet riktade sig till sportdykare, och inbjudan sändes till sportdykarklubbar och dykskolor i västra Sverige – från Åmål över Jönköping till Helsingborg. Temat var sportdykning och marinarkologi, och frågor som hur arbetar arkeologer tillsammans idag, hur kan detta samarbete utvecklas och vad kan man vinna på samarbete? lade grunden för föredrag och diskussioner.

Föreläsare var arkeologer, sportdykare och representanter för myndigheter, alla med erfarenheter av samarbete mellan arkeologer och sportdykare. Uppslutningen var god – närmare 40 åhörare närvarade. Såväl nya som gamla ansikten från MAS och Marinarkeologiska sällskapet Göteborgskretsen (MASG) samt yrkesverksamma arkeologer, konservatorer och representanter från museer och myndigheter fanns i publiken. Några nya medlemmar i MAS kunde dagen också inbringa.

## Föredragen

Staffan von Arbin och Joakim Severinson belyste med var sitt projekt fördelarna för både sportdykare och arkeologer med ett samarbete dem emellan och visade på de möjligheter detta samarbete för med sig. Båda har som medlemmar i MASG sedan början av 1990-talet arbetat med att inventera fornlämningar i Göteborgs skärgård. Detta arbete innebär systematisk sökning av fornlämningar under vatten samt viss uppmätning. En stor del av detta arbete handlar också om att sprida kunskap till sportdykare om hur man hanterar och dyker på en fornlämning.

Staffan exemplifierade med vraket efter Havmanden som hittats av medlemmar i MASG och där undersökningarna och skyddstäckning av vraket skett i samarbete mellan MASG och Bohusläns museum. Joakim beskrev

de mångåriga undersökningarna av ostindiefararen Götheborg, där ideellt arbetande sportdykare utgjorde den dominerande delen av arbetsstyrkan och var en förutsättning för att hela projektet skulle kunna verkställas.

Christer Westerdahl beskrev sina erfarenheter av utbildning och kursverksamhet i maritim arkeologi där han påpekade att det inte bara är för marinarkeologer och sportdykare, utan även för en intresserad allmänhet och kanske framför allt för en lokalbefolkning det är viktigt att hålla kurser och informera, och att man i utbyte får andras erfarenheter och berättelser.

Björn Varenius och Andréas Olsson diskuterade i sina föredrag problematiken med ökad sportdykning och slitaget och nedbrytningen på våra vrak. Björn ställde frågan: dykarbesök, är det ett bra exempel på kulturarv-  
bruk? Och han svarade själv att vraken utgör en resurs för dykare ur rekreationssynpunkt, och de bör de fortsätta att kunna göra. Samtidigt bör vi bedöma det slitaget som vraken utsätts för – brukandet bör stå i relation till bevarandet.

Vidare beskrev han de olika faktorer som tillsammans bidrar till nedbrytning av vrak, och ställde frågorna: hur bedömer man nedbrytning, och vad händer med vraken? Han beskrev också ett pågående projekt där Sjöhistoriska museet och Riksantikvarieämbetet följer ett antal vrak för att se hur de mår och hur de bryts ner, och där vi om några år kan se vad som händer. Björn poängterade att sportdykare är viktiga samarbetspartners i dessa undersökningar.

Andréas exemplifierade här med en kort presentation av "Östersjöns välbevarade vrak – ett kulturarv för alla?", ett MAS-projekt där vraket efter flöjten Anna Maria och det ännu oidentifierade Jutholmsvraket fungerar som studieobjekt när man vill undersöka hur trä påverkas under vatten och vilka orsakerna till nedbrytningen av trävrak i Östersjön är. Inom projektet arbetar sportdykare och professionella arkeologer sida vid sida.

## Avslutande diskussion

Seminarier avslutades med en diskussion om bland annat kulturminneslagens 100-årsgräns för skeppsvrak. Några röster menade att den borde tas bort, och att det borde vara tillåtet att bärga även vrak äldre än 100 år. Andra påpekade att om man tar bort denna gräns måste man i stället ställa upp andra kriterier, varvid en del lämningar som är yngre än 100 år i så fall kan komma att bli fornlämningar, och att om man skall bärga måste man ha en plan för vrakets framtid.

Vidare diskuterades ämnet "arkeologi och vrakplundring" där det framkom åsikter som visar att det inte är självklart för alla var gränsen mellan dessa ligger. Dessa

diskussioner visar på vikten av att sprida information om vårt kulturarv – vad vi skall ha det till och hur det kan brukas, hanteras, vårdas och bevaras – samt att det är allas vår rättighet att bruka det, och allas vår skyldighet att skydda det.

MAS bidrar genom sin verksamhet till detta arbete och ser fram mot fler projekt, seminarier och diskussioner av detta slag!

*Sara Wranne sitter med i Marinarkeologiska sällskapets valberedning och arbetar som konservator vid Stiftelsen Västsvensk Konservatorsateljé i Göteborg*

---

## Vill du hjälpa till?

### Östersjöns välbevarade vrak – ett kulturarv för alla?

Är ett projekt som drivs av Marinarkeologiska sällskapet, Lantbruksuniversitetet och Statens sjöhistoriska museer. Vi studerar och dokumenterar nedbrytningen på bland annat Jutholmsvraket och Anna-Maria utanför Dalarö i Stockholms skärgård.

#### *Är du intresserad av att hjälpa till?*

Kontakta Sven Berglöf på telefon: 0708-57 92 79, 08-652 25 32, eller e-post: [sven.berglof@computer.se](mailto:sven.berglof@computer.se).

### Marinarkeologisk inventering i Stockholms län

Under våren startar MAS ett inventeringsprojekt i Stockholms län. Med syftet att få ökad kunskap om vårt maritima kulturlandskap samt att göra MAS till en del av denna process kommer sällskapets medlemmar att inventera intressanta kulturmiljöer.

Varje inventeringstillfälle börjar med en historisk och kartografisk genomgång. Därefter inventeras ett förutbestämt område. Resultatet dokumenteras och sammanfattas för publicering i *Marinarkeologisk tidskrift*. Inventeringen är tänkt att begränsas till en dag per plats med start i mars 2002.

Projektansvariga är Pia Wetterfors, Sven Berglöf och Per Lejoneke.

#### *Är du intresserad av att vara med?*

Skicka ett mail till Pia Wetterfors ([pia.wetterfors@chello.se](mailto:pia.wetterfors@chello.se).)

*Mer information om vad som är på gång finns på MAS hemsida: [www.marinarkeologi.net](http://www.marinarkeologi.net)*

# Skeppsvraket vid Åkroken

Av Lennarth Högberg & Anders Vikdahl

Det har länge varit känt att Selånger, väster om Sundsvall, varit en betydelsefull plats och ett maktcentrum i Mellan-norrlands historia. Här finns lämningar från järnålder och fram till idag i form av bland annat gravhögar och en kyrkoruin som bekräftar detta (figur 1). Inseglingen in till S:t Olofshamn i Selånger skedde genom en på den tiden bred och djup fjärd. Numera är denna fjärd till följd av landhöjningen mer känd som Selångersån, som likt en smal tråd slingrar sig genom staden. Platsen har delvis grävts ut under ledning av Umeå universitet.

Av förklarliga skäl är fynden och källorna begränsade ju längre bakåt i tiden man går. saker som är konkreta bevis på aktivitet i äldre tider är istället runstenarna, de tidiga kyrkorna, gravhögar, kungsgårdar med mera. Det skeppsvrak som här skall beröras skall ses som en del i detta maritima komplex. Vraket kan bidra med många nya rön om skeppets betydelse i det medeltida Medelpad. Hur transporter och handelsvägar fungerade är ett ganska okänt kapitel i Medelpads medeltidshistoria.

Att sjöfarten haft stor betydelse i forna dagar kan man förstå då detta var det lättaste sättet att frakta handelsvaror gentemot att forsla dessa genom obruten mark. Men några konkreta fynd som bevisat denna trafik med fartyg in till Selånger, förutom en indikation på en bryggkonstruk-

tion, har saknats fram till nu. Selånger skall även ha varit startplatsen för en av pilgrimslederna mot Nidaros (Trondheim).

## Vraket hittas

Under ett grävningsarbete för en avloppsledning i Selångersån 1994 kom det plötsligt upp träbitar från ett fartyg i skopan. Arbetet stoppades och sakkunnig personal från Länsmuseum Västernorrland tillkallades. Man kunde snabbt konstatera att det rörde sig om ett äldre vrak att döma av konstruktionsdetaljerna. Det togs även ett antal träprover för <sup>14</sup>C-analys. Svaren på dessa bekräftade antagandet och vraket daterades till tidigt 1400-tal. Eftersom man bedömde att vraket låg väl skyddat nere i bottendyn gjordes ingen ytterligare undersökning men avloppsledningen lades annorlunda än planerat för att skona fartyglämningen.

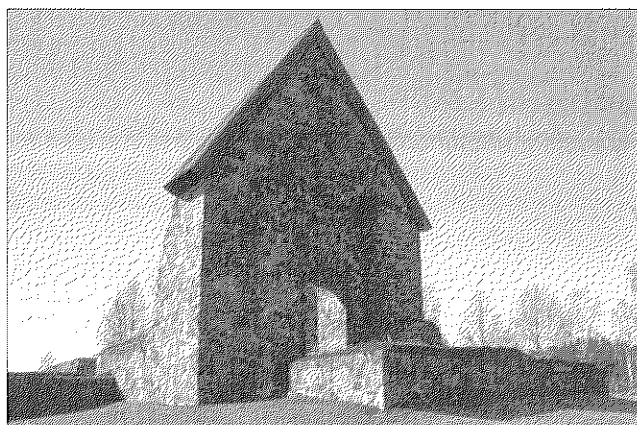
Vraket ligger i en del av Selångersån som heter Åkroken. Tittar man på en karta förstår man varför: ån gör här en mycket kraftig böj. Vid denna del av ån var det ursprungliga Sundsvall lokaliserat. Staden låg här från år 1621 till år 1644. Drottning Kristina – och landhöjningen – gjorde att Sundsvall flyttade till sitt nuvarande läge vid åmynningen. Sundsvalls högskola Mitthögskolan är för övrigt närmaste granne med vraket.

Frågor om vad det var för ett fartyg dök upp. Vart var det på väg? Hur sjönk det? Hur var det konstruerat, och vilka var människorna som seglat det? Diskussioner fördes om hur omfattande denna trafik var och vilka eventuella varor som dessa fartyg kunde tänkas frakta. Några lokala samtida skriftliga källor som belyser detta finns inte.

## Nya undersökningar

Under hösten 1999 gjordes ett antal dyk på platsen för att kontrollera skeppets "välstånd". Ganska snabbt kunde det konstateras att en hel del hänt med bottenförhållandena de sista åren. En betydande sandvandrings-

Foto: Staffan von Arbin



Figur 1. Den medeltida kyrkoruinen vid S:t Olofshamn i Selånger.



Figur 2. Hösten 2000 genomförde Länsmuseet Västernorrland en dokumentation av vrakplatsen.

hade skett och en stor del av vraket befanns nu vara frilagd och renspolad. Delar av fartyget lågt helt lösa och man kan förmoda att delar också spolats bort under perioder med hög vattenföring i ån. Naturligtvis finns även en hel del nyare material av sekundär karaktär, såsom kvistar, ölburkar, cyklar med mera på vrakplatsen. Detta bidrar också till vrakets nedbrytning, då vraket delvis är frilagt för exponering.

En rapport till Länsstyrelsen om vrakets utsatta läge skrevs av artikelförfattarna. Att det inte hade dykts på denna plats tidigare beror på att sikt förhållandena i ån oftast är lika med noll. De dagar per år som sikten är någorlunda acceptabel är lätt räknade. Selångersån har bland äldre Sundsvallsbor ett mycket dåligt rykte, då stadens avlopp tidigare gick rätt ut i ån. Annars är dykplatsen lättillgänglig – man kan köra bil ända fram och det maximala dykdjupet är 2,1 meter.

Länsmuseet Västernorrland fick i uppdrag att göra en besiktning av vrakplatsen in situ, det vill säga att mäta och dokumentera utan att gräva eller på annat sätt rubba vrakdelarnas lägen. Denna kom till stånd under några dagar i september 2000 (figur 2). Sikten är som tidigare nämnts oftast mycket dålig. Vid detta arbete var sikten i

bästa fall tre decimeter, oftast sämre. Men detta är tyvärr någonting man måste acceptera – eller som militären brukar säga, man får "gilla läget".

De första dykningarna ägnades åt att märka upp alla uppstickande skeppsdetaljer med nummerade märkbrickor. I land så slog vi ner tre stålrör som fick utgöra referensmätpunkter. I från dessa rör inmättes sedan alla detaljer på botten med måttband (så kallad triangulering). Allt kunde sedan överföras som skalritning på millimeterpapper. Vi fick på detta sätt en fin översiktsritning och ett bra hum om fyndområdets utbredning. Dokumentationen kompletterades med stillbilder och videofilmning under vattnet.

### Resultat av dokumentationen

Undersökningen visar att fartyget är klinkbyggt, 15,5 meter långt och fem meter brett. Att sikten var kraftigt nedsatt gjorde att arbetet under vattenytan tog längre tid. Ibland begicks till och med rena misstag, exempelvis då vi märkte upp en del av ett mindre träd i tron att det var ett spant. Till vårt försvar ska vi säga att det vid detta tillfälle var nollsikt. Bland vrakdelarna kan nämnas en stäv med mycket tydliga urtag för bordhalsarna.

Vi tog även upp två konstruktionsdetaljer: en bordläggningsbräda och en bottenstock. Dessa hade tidigare kommit upp i grävskopan, så deras ursprungliga lägen var redan rubbade. Som tur var lades dessa delar tillbaka på botten 1994. Vi passade på att rita av dem på byggplast i skala 1:1 och fotografera av dem innan vi åter lade dem tillbaka i vattnet (figur 3). En spännande iakttagelse på bottenstocken var de spår som skapats av en skadad yxegg. Det blev så konkret att den bearbetats av en mänsklig hand för 600 år sedan. Här kände man tydligt historiens vingslag i form av yxhugg från en okänd timmerman från medeltiden (figur 4).



Figur 3. Bärgade skeppstimmer dokumenterades i skala 1:1 på byggplast.



Figur 4. Bottenstocken uppvisar tydliga huggspår, vilka skapats av en yxa med defekt egg.

Mitt i vrakplatsen hittades en liten del av ett block. Den togs upp för att "räddas" då vi befarade att den snart skulle spolats bort ifrån platsen (figur 5). En intressant detalj var att blockdelen visade spår av brand. Den ena sidan var helt förkolnad. Var det så att fartyget brandhärjades innan det sjönk? Finns det då även spår efter last och besättningens personliga ägodelar? Hela skeppets innandöme är täckt av sand och lera och kan innehålla en hel del överraskningar. Vi vet att bevarandeförhållandena för organiskt material är bättre i vatten än på land. Var skeppet är byggt vet vi inte alls i dagsläget. Eventuell framtida forskning kan kanske ge svar på detta.

### Alarmerande situation

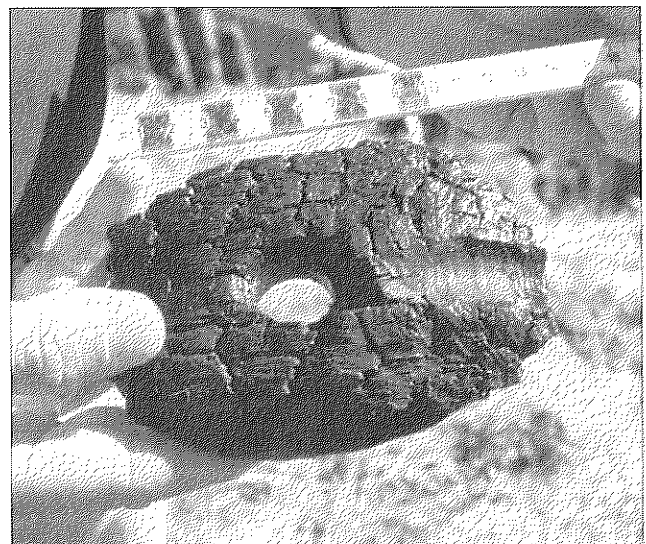
Vad händer nu med vraket vid Åkroken? Ja, vår personliga åsikt är att läget är akut. Efter att ha legat skyddat i flera hundra år så har det på bara några år frilagts och till viss del förstörts. Förändringarna på vrakplatsen är ett resultat av landhöjning och höga vattenflöden. Vid tiden för för-lisningen låg här havsytan omkring sex meter högre. Det som vi kallar för akterdelen, stäv och roder, ligger idag

endast 40 centimeter under ytan vid normalvattenstånd. Det betyder att dessa delar torrläggs vid lågvatten och fryser in i isen varje år. Sundsvall har dessutom de senaste åren råkat ut för kraftiga översvämningar. Dessa översvämningar har medfört extremt höga vattenflöden i Selångersån och lett till att massvis med stockar och andra föremål förts med av strömmen. Huruvida detta har påverkat vraket vet vi inte i skrivande stund.

Något beslut om åtgärd är ännu inte taget. Man kan tänka sig ett antal alternativ. Det billigaste är ju naturligtvis att inte göra något alls och låta allt gå till spillo. Detta vore ett stort misslyckande enligt vår mening. Det dyraste är en totalutgrävning, bärgning, konservering och skapandet av en utställning. Detta alternativ är inte bara dyrt under projektiden. Efteråt får något museum en förvaltningskostnad för objektet i evigheters evighet. Vad som händer får dock framtiden utvisa.

### Utgrävning på torra land?

Ett intressant mellanalternativ är kanske att innesluta vraket i en spontlåda, pumpa ut vattnet och göra utgrävningen i torrhet – ja, någorlunda torrt i alla fall. Det hela kan göras publikt så att Sundsvallsborna kan följa händelserna från dag till dag. Guidningar och föreläsningar kan ske på plats. Rent utgrävningstekniskt har detta alternativ vissa fördelar. Stereofotografering efterhand delarna friläggs och förs bort är bara en fördel. Man gör det dessutom möjligt för "ickedykande" personer, universitet och högskolor, att bedriva egna forskningsprojekt i projektet, exempelvis dendrokronologi, DNA- och pollenanalyser. Någon är kanske intresserad av att ta sedimentprover under vraket för att kartlägga vilken typ av vegetation som rådde runt Selångersån vid den tiden.



Figur 5. Del av brandskadat block som påträffades på vrakplatsen.



Efter att delarna dokumenterats kan de återdeponeras i en liknande miljö, det vill säga grävas ner någon annanstans, till exempel i Selångerssjöns bottensediment. Där kan de bevaras för eventuell framtida forskning. En fortsatt utveckling av analys- och konserveringsmetoder kommer med stor sannolikhet att ske i framtiden. Men innan allt detta kan ske måste kanske ytterligare en mindre förundersökning göras. Genom sticksondering och upptagandet av ett provschakt får vi bättre vetskap om vad vi kan förvänta oss att finna vid en totalutgrävning. En bättre kostnadsberäkning kan göras och metoder för det fortsatta arbetet kan väljas utifrån detta. Mithögskolan har visat intresse för detta vrak då det ligger i anslutning till högskolan och Campus Åkroken. En referensgrupp har bildats för att bland annat titta på dessa frågor. Hur projektet skall finansieras är ytterligare en fråga som återstår att besvara.

Ålsta Folkhögskola har nyligen etablerat en båtbygggarlinje i Sundsvall. Skolan har anmält intresse av att få information från vrakdelarna för att kunna bygga en replik av fartyget. Man vill snarast möjligt kunna välja ut trämaterialiet, då det måste kunna beredas torka något år innan byggandet. Kanske man på detta sätt – istället för att ställa ut originalet – återge det medeltida skeppet för allmänheten. Det kan bli möjligt att få vara med ombord och segla det i samma farvatten som det skepp som en gång för länge sedan hade oturen att sjunka vid Åkroken i Selångersån. Ett mycket bra sätt tycker vi, att skapa intresse för vår gemensamma historia och då i synnerhet äldre tiders sjöfart. Sundsvallsborna har visat ett mycket stort intresse för detta vrak och vill, liksom vi, gärna veta mer om det.

*Lennarth Högberg och Anders Vikdahl är dykande amatörarkeologer från Sundsvall*

## Nyhetsbrev från Marinarkeologiska sällskapet

Vill du få information om när Marinarkeologiska sällskapets hemsida uppdateras?

The screenshot shows a web browser window with the title "Marinarkeologi.net - Microsoft Internet Explorer". The main content area is titled "Nyhetsbrev" and contains the following text: "Vill du vara med i Marinarkeologiska sällskapets e-postlista? Vi kommer skicka information per e-post om uppdateringar av hemsidan. Fyll i formuläret nedan och klicka på "Sänd"."

The form includes three input fields: "Namn:", "E-post", and "Kommentarer:". Below the "Kommentarer:" field are two buttons: "Sänd" and "Påbörja".

On the left side of the page, there is a sidebar with the following links: "Tidskriften", "Redaktionen", "Arkiv", "Nytt", "Senaste numret", "Skriv till", "Sällskapet", "Länkar", "Uppdaterat", "Översikt", and "Nyhetsbrev".

On the right side, there is a logo for "mt" (Marinarkeologiska sällskapet) and the text "© 2002 mt" and "Copyright".

Gå in på [www.marinarkeologi.net](http://www.marinarkeologi.net) och anmäl dig till nyhetsbrevet. Så fort det finns ny information på hemsidan skickas ett e-mail hem till dig. I nyhetsbrevet får du kort information om vad som är nytt på sidan samt information om vad som är på gång i Marinarkeologiska sällskapet.

Vi utvecklar hemsidan kontinuerligt, så har du önskemål om vad som borde finnas och/eller kritik (positiv såväl som negativ) skicka ett e-mail till:

[anders.gutehall@jkpglm.se](mailto:anders.gutehall@jkpglm.se)

Anmäl dig till Marinarkeologiska sällskapets nyhetsbrev på: [www.marinarkeologi.net](http://www.marinarkeologi.net)

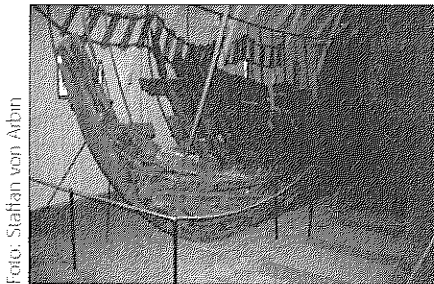


Foto: Staffan von Arbin

Falsterboskeppet tappar 100 år.

Falsterbobåten yngre än väntat. För nästan exakt 70 år sedan påträffades resterna efter ett skepp i sanden utanför Falsterbo kyrka i södra Skåne. Skeppsfyndet, som i skeppsarkeologiska kretsar är känt under namnet Falsterbobåten, har förmodats härröra från 1100-talet. Nu har dock arkeologen Jan Bill vid Nationalmuseets Marinarkæologiske Forskningscenter i Danmark genomfört en dendrokronologisk analys av delar av fartyget. Resultatet av analysen visar att lämningen bör dateras till omkring 1265 och därmed är omkring 100 år yngre än vad man tidigare antagit. Bills undersökning antyder dessutom att den rekonstruktion av skeppet som finns utställd på Falsterbo museum troligen är felaktig. Syftet med de nu genomförda studierna har varit dels att klargöra Falsterbobåtens ställning inom den nordiska skeppsbyggnadstraditionen, dels att diskutera fartygsfyndet i relation till den så kallade Skänemarknaden som var norra Europas största fiskmarknad under medeltiden.

*Artefact december 2001*

### Västsvenska vattendrag inventeras

Bohusläns museum har under hösten utfört en inventering av potentiella vandringshinder för lax och öring i bäckar, åar och andra rinnande vattendrag i Bohuslän samt delar av Västergötland. Bakgrunden till inventeringen är att länsstyrelsens naturvårdsenhet planerar att rensa flera av vattendragen för att underlätta fiskarnas vandringsvägar. Då många av vandringshindren visat sig vara artificiella var det nödvändigt med en besiktning av varje enskilt objekt för att få underlag till en bedömning av lämningarnas eventuella kulturhistoriska värde. Flertalet av hindren visade sig – föga förvånande – utgöra lämningar efter äldre kvamanläggningar. Resultatet av inventeringen har sammanställts i en särskild databas, vilken finns tillgänglig vid Länsstyrelsen Västra Götaland.

*Staffan von Arbin, Bohusläns museum*

### Columbus skepp återfunnet?

Ett nyligen påträffat skeppsvrak utanför Panamas atlantkust kan vara ett av de fartyg som Christopher Columbus medförde på sin fjärde och sista resa till Amerika 1502–1504. De fynd som hittills gjorts antyder att det kan röra sig om skeppet *Vizcania* som Columbus övergav utanför Panamakusten 1503 efter det att fartyget sprungit läck. Fartyglämningen upptäcktes av några byggnadsarbetare i samband med sandtäkt utanför hamnstaden Portabelo. Columbus sista resa planerades som ett korståg med syftet att för Spaniens räkning befria Jerusalem österifrån. När han färdades längs den centralamerikanska kusten trodde han sig vara blott tio dagar från floden Ganges i Indien. Detta var som bekant inte första gången Columbus missbedömde avstånden över världshaven...

*Populär Historia nr 8/2001*

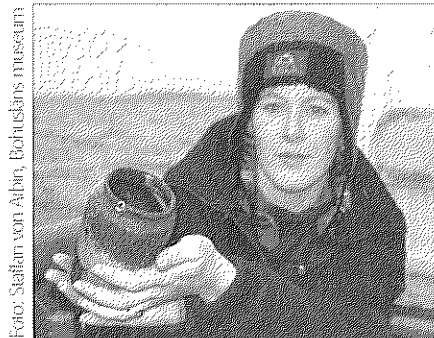


Foto: Staffan von Arbin, Bohusläns museum

Stengodskruka av typen "salvekruka".

### Utsatta fartyglämningar skyddas

Strax innan jul förra året utförde Bohusläns museum skyddsåtgärder på två fartyglämningar inom Öckerö kommun. Uppdragsgivare och kostnadsansvarig var i båda fallen länsstyrelsen i Västra Götalands län. Det ena av de två fartygen, *Havmanden*, har vi tidigare berättat om i *Marinarkæologisk tidskrift* (2/2000). Skeppet, som tillhörde det danska västindiska kompaniet, strandade under dramatiska omständigheter 1683 på resa mellan Köpehamn och den danska kolonin S:t Thomas i Västindien. För att skydda fartygskonstruktionen med tillhörande kulturlager mot erosion och träborrande organismer har lämningen nu täckts med geotextil. I tillägg till täckningsarbetet bärgades också exponerade och stöldbegärliga fynd, däribland delar av fartyget skeppsklocka samt en stengodskruka av typen "salvekruka". En liknande kruka fast något större har även tidigare bärgats från vrakplatsen.

*Staffan von Arbin, Bohusläns museum*

### Danskt centrum för våtmarksarkeologi

I anslutning till det danska nationalmuseets konserveringsavdelning i Brede planeras ett centrum för kust- och våtmarksarkeologi. Centret kommer bland annat att bedriva forskning och förmedling kring kust- och våtmarksområdenas kultur- och naturhistoria från den äldsta stenåldern och fram till nyare tid. Som exempel på aktuella forskningsfält kan nämnas dränkta stenåldersboplatser, offermossor och olika typer av bebyggelse i sjöar och våtmarker. Tanken är vidare att valda delar av Marinarkæologisk Forskningscenters (NMF) verksamhet skall förläggas till det nya centret när detta läggs ned under loppet av 2003.

*Marinarkæologisk Nyhedsbrev fra Roskilde Nr. 17, december 2001*



Foto: Staffan von Arbin, Bohusläns museum

Detta stockankare ligger fortfarande kvar på Victorias vrakplats.

### Hjulångfartyget Victoria undersökt

I samband med täckningen av *Havmanden* utfördes också en arkeologisk efterundersökning av lämningen efter hjulångfartyget *Victoria*, förlöst 1852 norr om Vinga. Fartyget, som byggdes i Hull i England 1832, är spännande eftersom det utgör ett ovanligt tidigt exempel på kustgående ångfartyg. Undersökningen innefattade skydds-bärgning av löst liggande föremål samt en enkellare dokumentation av vrakplatsen och dess omgivning. Bland fynden märks bland annat en uppsättning silverbestick, några kopparmynt samt ett flertal delar av rakknivar vilka sannolikt ingått i fartygets last av stycke gods. Fynden från *Havmanden* och *Victoria* befinner sig just nu under konservering på Stiftelsen Västsvensk Konservatorsateljé i Göteborg.

*Staffan von Arbin, Bohusläns museum*

### Fiskare fick oväntad fångst

I samband med trälning söder om Gotland i december förra året fick en fiskebåt oväntad fångst i form av en gammal flygplansmotor. Enligt försvarets experter är motorn av äldre modell och

av amerikansk tillverkning. En hypotes har varit att motorn härrör från ett svenskt flygplan av modell DC 3 som för omkring 50 år sedan sköts ned utanför Gotland av sovjetiskt flyg. Det lutar nu åt att detta är fel, bland annat stämmer fyndplatsen dåligt med den plats där det svenska planet försvann.  
*Metro 21/12 2001*



Vätternprojektets logo.

Erik Nordevall skyddas i Eu-projekt I ett samarbetsprojekt mellan sex europeiska länder skall fyra kulturhistoriskt värdefulla fartygs-lämningar i Sverige, Holland, Finland och Tyskland bevaras för framtiden. Det svenska exemplet – hjulångaren Erik Nordevall, förlist 1856 i Vättern – har, trots dykförbud, utsatts för en omfattande plundring och skadegörelse under senare tid. EU-projektet syftar till att utveckla metoder för att övervaka och skydda, men också att visualisera objekten. Från svensk sida deltar Carl Olof Cederlund från Södertörns högskola. De övriga skeppsvrak i projektet är handelsfartyget Vrouw Maria, förlist i finska skärgården 1776, en medeltida kogg i Tyskland samt lämningarna av ett välbevarat 1600-talsfartyg i Holland.  
*Göteborgsposten 12/1 2001 och www.abc.se/~m10354/mark/euproj01.htm*

Örlogsfartyg från 1500-talet i Öresund? Inför anläggandet av en vindkraftpark vid Lillgrundet i Öresund har arkeologer från Malmö Kulturmiljö påträffat lämningarna efter ett större fartyg. Kraftiga timmer och tät spantning skulle kunna tyda på att det rör sig om ett örlogsfartyg. Dendrokronologiska prover har givit tvetydiga resultat, men en gissning är att det rör sig om Lybske Ängeln – ett av Erik XIV:s örlogsskepp. Under det nordiska sjuårskriget 1563–1570 skall Lybske Ängeln ha deltagit i förföljandet av ett antal fiendefartyg i Öresund men exploderat och förlist utan några överlevande.  
*Sydsvenska Dagbladet 6/1 2002*

Sjölejon tränas söka vrak Kan sjölejon och andra marina däggdjur användas i syfte att lokalisera sjunkna skepp och andra kulturhistoriska lämningar på havsbottnen? Det tror i alla fall forskare vid Institutet för nautisk arkeologi (INA) vid Texas A&M University i USA som nyligen inlett ett treårigt forskningsprojekt för att närmare undersöka möjligheterna. Särskilt intresse ägnar forskarna det kaliforniska sjölejonet (Zalophus californianus) som i andra sammanhang visat sig vara ytterst väl lämpat att utföra arbeten för och tillsammans med människor. Simmande sjölejon kan nå en toppfart av 16 kilometer i timmen och dyka till mer än 90 meters djup. Dessutom är de okänsliga för dålig sikt och strömmar och kan utrustas med olika typer av elektronisk sökapparatur.  
<http://ina.tamu.edu/FieldProjects01.htm>

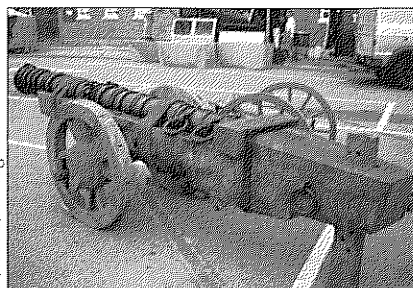
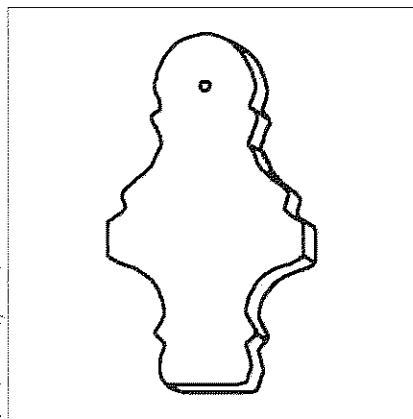


Foto: Patrik Höglund

Kanonreplik av 1500-talsmodell.

Örlogsfartyg från 1500-talet i Blekinge skärgård? Efter tips från lokala sportdykare har Kalmar läns museum utfört besiktning och provtagning av ett skeppsvrak i Blekinge skärgård som visat sig vara högtintressant. Fartyget är cirka 20 meter långt, klinkbyggt och de dendrokronologiska dateringarna visar att virket är fället på 1480-talet. Det har också påträffats artilleridelar till bakladdade järnkanoner, typiska för tiden kring 1500. En hypotes är att fartyget tillhört Sören Norby som härjade i området under 1520-talet. En annan att skeppet deltagit i unionsstriderna runt sekelskiftet 1500.  
*Information från Lars Einarsson, Kalmar läns museum*



Skiss: Per Lejoneke

Profiltegel från Kungshamnsbåten.

Kungshamnsbåten dokumenterad En projektgrupp bestående av tidigare studenter i marinarkologi vid Södertörns högskola samt kursdeltagare från Folkuniversitetets kurs i marinarkologi utförde under 1999 och 2000 en arkeologisk dokumentation av en fartygslämning i Kungshamn i Stockholms skärgård. Arbetet utfördes på eget initiativ men med hjälp och stöd från Statens sjöhistoriska museum, Nacka kommun, Stockholms stadsmuseum och Länsstyrelsen i Stockholms län. Dokumentationen visar ett tre meter brett klinkbyggt fartyg med genomgående däcksbalkar och en spantfacksbredd på cirka 0,4 meter. Troligen har Kungshamnsbåten varit ungefär 12 meter lång. Båtens last består av pryldigt travat tegel av olika typ. I materialet finns bland annat "vanliga tegelstenar", profiltegel, fjälltegel samt fasat och rundat tegel representerat. Vissa av tegeltyperna användes bland annat till byggnader som slottet Tre Kronor, Riddarholmkyrkan och Storkyrkan. Dokumentationen kommer att fortsätta i någon form i projektgruppens regi. Projektet presenteras på MAS-konferensen i mars.  
*Information från Per Lejoneke*

# Styrelse

Andreas Olsson **Ordförande**  
Borngatan 10  
412 64 Göteborg  
031-82 21 36 (hem)  
0706-81 58 61 (mobil)  
andreas.olsson@archaeology.gu.se

Sven Berglöf **Sekreterare**  
John Ericssonsgatan 5, 4 tr.  
112 22 Stockholm  
08-652 25 32 (hem)  
0708-57 92 79 (mobil)  
sven@computer.se

Thomas Bergstrand **Kassör**  
Smyckegatan 46  
426 50 Västra Frölunda  
031-47 91 79 (hem)  
0706-23 34 68 (mobil)  
thomas.bergstrand@bohusmus.se

Anders Bunse **Ledamot**  
Sandskogsvägen 2  
246 32 Löddeköpinge  
046-71 22 01 (hem)  
anders.bunse@ksk.landskrona.se

Patrik Höglund **Ledamot**  
Östgötagatan 72 A  
116 64 Stockholm  
08-641 61 61 (hem)  
0706-02 77 96 (mobil)  
patrik.hoglund@sshm.se

Odd Johansen **Ledamot**  
Flemminggatan 85, 5 tr.  
112 45 Stockholm  
08-650 60 58 (hem)  
0708-83 90 07 (mobil)  
odd.johansen@sshm.se

Per Lejoneke **Ledamot**  
Vollmar Yxkullsgatan 11, 2 tr. ö. g.  
118 50 Stockholm  
08-644 47 22 (hem)  
0705-21 63 20 (mobil)  
per.lejoneke@telia.com

Linda Linnskog **Suppleant**  
Bergsundsstrand 31  
117 38 Stockholm  
08-428 88 07 (hem)  
0707-46 70 47 (mobil)  
linda@okej.se

Pia Wetterfors **Suppleant**  
Ringvägen 156  
116 31 Stockholm  
08-641 57 31 (hem)  
0703-49 34 79 (mobil)  
pia.wetterfors@chello.se

Ylva Wickberg **Suppleant**  
Dannemoragatan 14  
113 44 Stockholm  
08-31 34 11 (hem)  
0739-13 99 36 (mobil)  
ylvawickberg@hotmail.com

Marinarkeologiska sällskapet  
c/o Thomas Bergstrand  
Smyckegatan 46  
426 50 Västra Frölunda

Föreningsbrev B Porto betalt

# Marinarkeologiska sällskapet

## Vad är Marinarkeologiska sällskapet?

Kanske är du arkeolog, historiker eller på väg att bli? Eller väljer du att hålla ditt historieintresse till din fritid? Är du kanske sportdykare med vrak som främsta dykmål?

Egentligen spelar det ingen roll. Marinarkeologiska sällskapet (MAS) är en angelägenhet för alla med ett intresse för hur människan i olika tider utnyttjat vattnet för transporter, handel, fiske och jakt, hur man har levt i kust- och skärgårdslandskapet, vilken betydelse sjöfarten haft för samhällsutvecklingen och hur olika båtkonstruktioner har utvecklats.

Marinarkeologiska sällskapet grundades 1977-1978 och utgör ett nätverk för alla med intresse för maritimt inriktad arkeologi och historia samt arkeologi under vatten. Vårt mål är att verka för ett samarbete mellan olika grupper och institutioner samt att verka för en ökad insikt om behovet av forskning och utbildning.

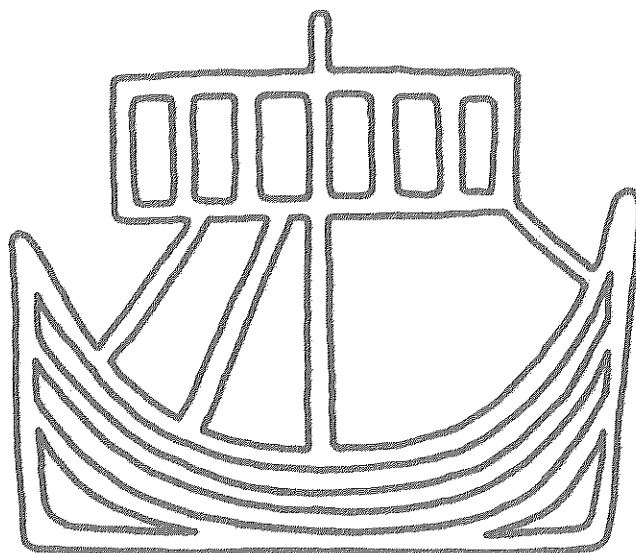
För att uppnå ovanstående mål arrangerar Marinarkeologiska sällskapet konferenser och föredrag, ger ut *Marinarkeologisk tidskrift* samt driver hemsidan: [www.marinarkeologi.net](http://www.marinarkeologi.net). Vi driver även projekt i samarbete med universitet, museer och myndigheter och ger oss ut i landskapet, både över och under vatten.

Har du frågor om Marinarkeologiska sällskapet är du välkommen att kontakta vår ordförande:

Andréas Olsson  
0706-81 58 61 (mobil)  
[andreas.olsson@archaeology.gu.se](mailto:andreas.olsson@archaeology.gu.se)

Styrelsen i Marinarkeologiska sällskapet

Besök Marinarkeologiska sällskapets hemsida:  
[www.marinarkeologi.net](http://www.marinarkeologi.net)



## Bli medlem

Bli medlem i Marinarkeologiska sällskapet! Få fyra nummer av *Marinarkeologisk tidskrift* om året, delta på konferensen och i våra olika verksamheter!

### Postgiro

Betala in 300 kr (privatpersoner) eller 500 kr (institutioner och företag) på postgironummer 26 99 80-9. Märk talongen: Medlemsavgift för 2002. Glöm inte namn, adress, telefonnummer och e-postadress.

### Skriv eller kontakta MAS kassör

Thomas Bergstrand  
Smyckegatan 46  
426 50 Västra Frölunda  
031-47 91 79 (hem)  
0706-23 34 68 (mobil)  
[thomas.bergstrand@bohusmus.se](mailto:thomas.bergstrand@bohusmus.se)