

*Rapport Fotevikens
Museum 1999*



Vy från fyndplatsen mot nordväst. Ute i vattnet till vänster bryter vågorna mot Gryteskären.



Vy från fyndplatsen mot sydost. Vid horisonten inloppet till Rönneå.

Alf Holmgren & Sven Rosborn

Marinarkeologi, handel och sjöfart vid Skälderviken, Bjärehalvön

Innehåll:

- 4: Rapport om ilandflutet spant vid Stora Hult,
Skälderviken
- 7: Bjärehalvön - områdesstudier och hypotesbildning
för den tidiga sjöfarten i området
- 7: Inledning
- 9: Båstad
- 9: Luntertun/Ängelholm
- 11: Bjärehalvön före Båstad och Luntertun
- 14: Om Grytan eller Grytehamn
- 16: Beslutad forskningsinsats
- 17: Bilaga: Rapport över ilandflutet träspant i gamla
Grytehamn 1998.
- 19: Noter

Rapport om ilandflutet spant vid Stora Hult, Skälderviken

Den 15 januari i år besökte Fotevikens Museum genom Alf Holmgren och Sven Rosborn Stora Hult vid Skälderviken med anledning av att museet fått larm om ett på stranden gjort fynd som härrör från ett vrak. Efter som man på nästan exakt samma plats gjort ett liknande fynd våren 1998 och Fotevikens museum yttrat sig över detta, bl.a. genom skriftlig rapportering till länsstyrelsen, se bilaga, bedömde museet att det nya fyndet kunde vara en värdefull pusselbit i det framtida utforskandet av den maritima situationen på Bjärehalvön. Alltsedan det första fyndet gjorts 1998 har nämligen Fotevikens Museum arbetat med en del efterforskningar och kontroller om relationen hav-land i historisk tid på Bjärehalvön. En alltmera spännande och ur forskningshänseende intressant bild har växt fram under arbetets gång.

I denna rapport ges, förutom rapportering av det nu gjorda fyndet, en första, enklare sammanställning över de resultat och några av de frågeställningar rörande Bjärehalvön som framkommit under museets arbete under 1998. I rapporten finns också en beskrivning av de inventeringsinsatser som museistyrelsen beslutat att genomföra under sommaren 1999 samt den rapportering av det tidigare gjorda fyndet som museet gjorde år 1998.

Det nu gjorda lösfyndet på stranden vid Stora Hult togs om hand av Kurt Nilsson, Stora Hult. Fyndet, en spantdel till ett mindre skepp, har hållits fuktigt alltsedan det upptogs från stranden. Efter genomgången rengöring och uppmätning finns det nu i förvar i det stora undervattensmagasinet på Fotevikens Museum.

Museets marinarkeolog Harry Alopaeus har undersökt fyndet och kan ge följande beskrivning och information:

Bottenstock av svartek med 4 st spanthak för bordsplankor och 2 st kvarvarande, genomgående dymlingar varav en med låskil. Bottenstocken 25 cm lång, 16 cm bred och 16 cm hög. 6 st dymlingshål med 31 mm i diameter. Kvarsittande dymling nr 1: 18 cm lång, 31 mm i diameter. Kvarsittande dymling nr 2: 10 cm lång, 31 mm i diameter. Bottenstocken svårt angripen av terranavalis/mask.

Bottenstocken har troligtvis varit monterad som spant 2 från kölen räknat, ett antagande som baseras på bordbredden 17-18 cm och tillhuggningsvinkeln.

Dymlingshål nr 4 har en kvarsittande dymling med låskil. Dymlingshål nr 3 har ett dubbelhål, i det 4:e hålet sitter en bit av dymling nr 2 kvar, troligen efter en reparation eller omanvändning. Bottenstocken kommer från ett relativt flatbottnat fartyg.

Vid Fotevikens Museums inspektion av fyndplatsen, vilken ligger ett hundratal meter norr om den stora strandnedfarten vid Stora Hult, passerades på väg ned till stranden en färahage med stängselvirke av bl.a. ilandflutet trä. Kurt Nilsson visade upp en av dessa sekundäranvända stolpar eftersom han tyckte att denna hade ett märkligt utseende. Stolpen var rak, med en längsgående, kraftig skåra i vars botten fanns synliga runda fördjupningar. Träbjälken har i sin ursprungskonstruktion varit betydligt längre. Träet togs upp och finns nu, efter rengöring och uppmätning, i Fotevikens Museums undervattensmagasin.

Harry Alopaeus beskriver fyndet som ett skeppstrå av ek i rakt utförande, 169 cm långt, 14 cm högt och



Kurt Nilsson vid det sekundäranvända skeppsvirket i färahagen på vägen ned till stranden.

10,5 cm brett. Träet är kraftigt eroderat. 11 st runda fördjupningar sitter i en linje med 2 cm mellanrum på botten av en trolig skåra. Fördjupningarna är 30 mm i diameter och 20 mm djupa. Träet kan en gång ha varit en skeppsbjälke som varit placerad över aktern vid rorkulten. Syftet med konstruktionen har varit att man vid ensamseglingar, eller med liten besättning om bord, använt fördjupningarna som fasta lägen för rorkulten. Denna hade då en motsvarande pinne som löpte i skåran och som passade i hålen. Genom konstruktionen kunde man fixera rodret om man behövde lämna detta för t.ex. segeljusteringar. Likvärdiga fynd har tidigare påträffats i bl.a. Finland.

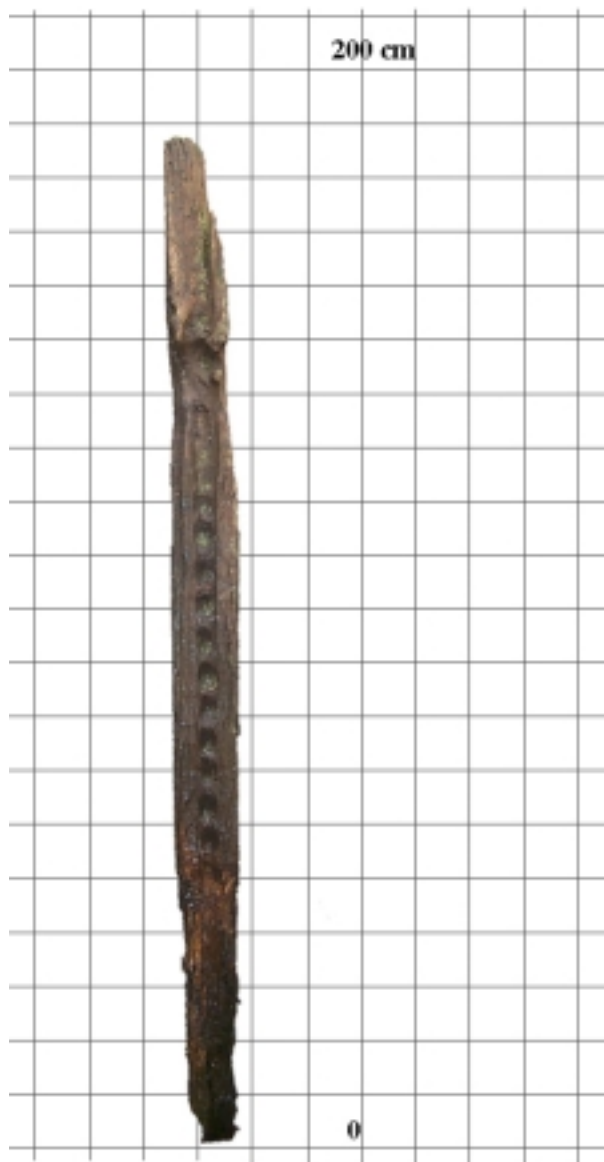
Fyndplatsen vid stranden är belägen endast något knappt hundratals meter från den plats där det tidigare spantfyndet gjordes våren 1998. Enligt uppgift hade det dagarna innan fynden gjordes blåst kraftigt, troligtvis från väst eller nordväst. Fynden härrör med stor sannolikhet från samma skepp. Eftersom fyndplatserna är belägna så nära varandra är det troligt att förlisningsplatsen är att söka inte speciellt långt från stranden. I den troliga strömriktningen ligger ute i vattnet, lite längre nordväst utmed stranden, rester efter ett under vatten dolt, troligt stenkar, den s.k. "Grytan" eller Grytehamn. Det är således mycket troligt att vraket finns att söka i anslutning till denna mycket gamla ankringsplats. Vid extremt lågvatten ska man kunna skönja det gamla stenkaret, en situation som dock inte var rådande under besöket i januari.



Musealt tillvaratagande av en del av den skånska sjöfartshistorien.

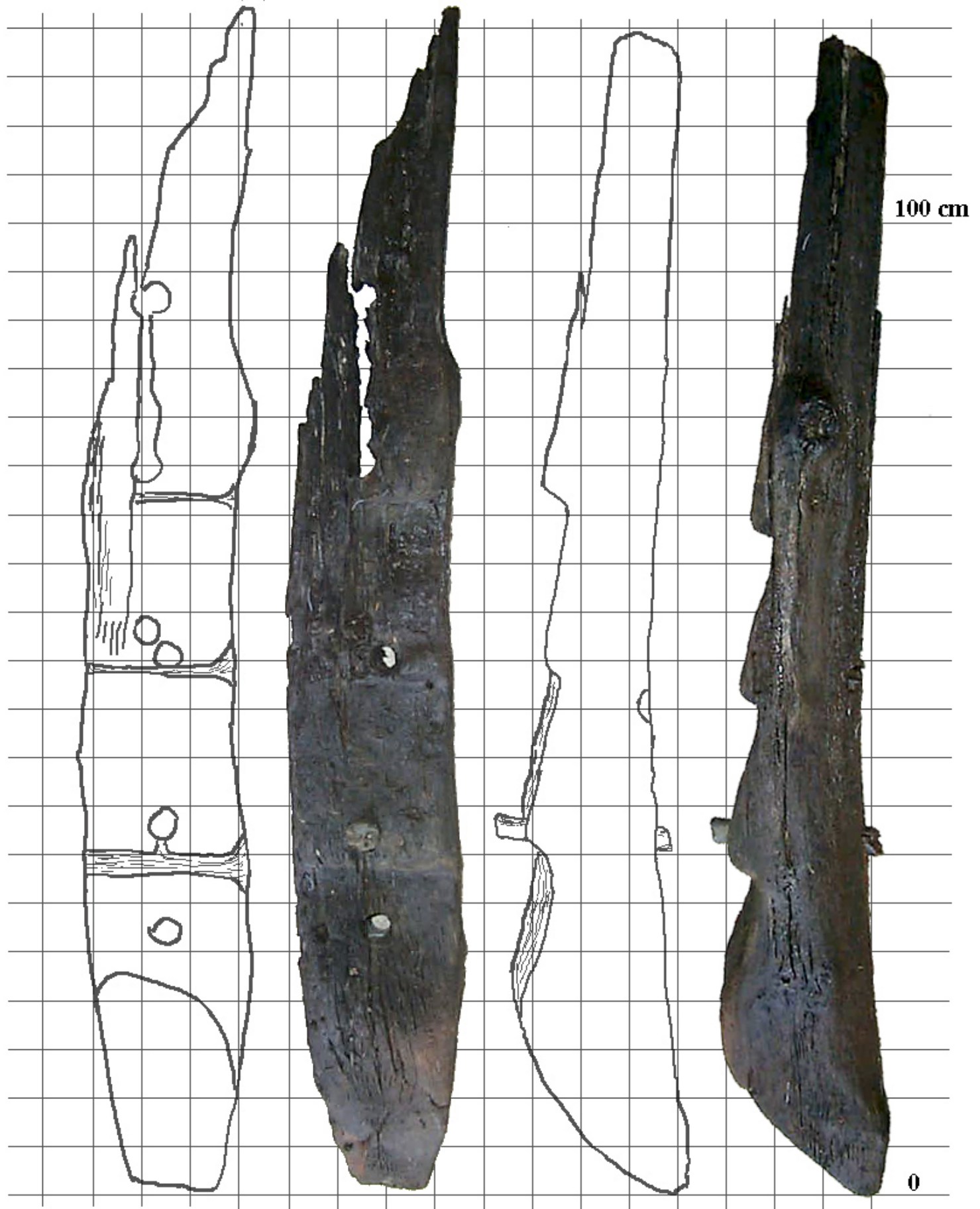
Trolig skeppsbjälke från Stora Hult, Förslöv

Uppmättningsfoto Fotevikens Museum 1999



Spant från Stora Hult, Förslöv

Uppmättningsfoto Fotevikens Museum 1999



Bjärehalvön - områdesstudier och hypotesbildning för den tidiga sjöfarten i området

Inledning

För att förstå uppkomsten och utvecklingen av hamnanläggningar som ej ingått i våra äldre stadsbildningar, är det av stor vikt att analysera vilka förutsättningar sådan ”bondehamnar” haft för att initieras och utvecklas. Vilka faktorer har spelat in när dessa hamnar, ibland omtalade som ”olagliga”, gått tillbaka och kanske helt försvunnit? Bjärehalvön är en av Skånes mera intressanta områden när det gäller bondeseglationen och med den tillhörande hamnlägen. Det torde faktiskt inte vara överdrift att säga att man måste ha klart för sig sambandet hav - land för att rätt bedöma detta områdes historiska profil. Tyvärr verkar forskningen ha tagit tämligen lätt på denna problematik. De gamla hamnlägena har inte varit föremål för några mera omfattande studier. Vad gäller det marinarkeologiska materialet saknas detta i stort helt.

Bjärehalvön är väl lämpat för detaljerade studier av just bonde- eller allmogesjöfarten. Albert Sandklef är den forskare som genom sin livslånga insamling av äldre skrivet källmaterial om allmogeseglationen utmed västkusten mest kommit i beröring med denna problematik. Han har med ett källmaterial som hämtats från i huvudsak tidigt 1600-tal och framåt kunnat slå fast att det är på speciella, väl avgränsade kustavsnitt som det förekommit allmogesjöfart i stor skala. För Skånes vidkommande är det Kullahalvön och Bjärehalvön som varit helt dominanta, det sistnämnda området mest iögonfallande.(1)

Till skillnad från städernas sjöfart verkar allmogeseglationen, åtminstone i sina äldsta skeden, inte ha blivit reglerad av kungliga påbud och regelverk i sina hemmahamnar i någon större skala. Genom denna frihet saknas emellertid också tyvärr bondeseglationens äldre historia i det skriftliga källmaterialet. Endast små notiser ger vid handen att den faktiskt förekommit och att den bör ha varit i stor skala. När t.ex. den danske kungen år 1522 förklarade ett antal hamnlägen söder om Malmö som olagliga hamnar, måste dessa hamnar rimligtvis ha använts så mycket att de upplevts som ett hot mot de etablerade städerna.(2) Likaså utgår ett kungligt påbud vid mitten av 1500-talet att olagliga

hamnar i Skåne ej får förekomma då dessa inkräktar på städernas köpenskap.(3)

För Bjärehalvön är det först år 1562 som vi finner den äldsta skriftliga preciseringen av en bondehamn. Hamnen ”Grytan” nämns då i ett kungligt brev från den 25 november:

”Befaling til Bønderne i Bierge Herred hver at hugge 6 Læs Ved i Vinter og ligesaa til Sommer i Kronens Skove efter Jacob Brockenhus’s Anvisning samt at føre det ned til Stranden ved Bodsted eller Gryden, hvorfra det med Kongens Vedskibe kan føres til Kiøbenhafns Slot, hvor der er stor Mangel paa Ildebrændsel.”(4)

Albert Sandklef menar att begreppet ”Kongens Vedskibe” inte ska ses som att kungen själv ägt skepp. Snarare var det så att kungen hyrde in allmogeskeppare för transporten. Brevet skulle således visa att det redan vid mitten av 1500-talet funnit ett flertal skepp med hemmahamn i Grytan. Detta kan inte vara riktigt. Att kungen själv haft sina skepp, eller dirigerat skepp som inhyrts på annan plats för seglats till bondehamnen, framgår t.ex. tydligt i ett kungligt brev den 5 juni 1560 till bönderna i Bjäre härad:

”Til Kronens Bønder i Bierge og Høgs Herreder. Da Kongen for nogen Tid siden har befalet Hr. Magnus Gyldenstjerne, Statholder paa Kiønehafns Slot, at sende Skuder der til Herrederne for at hente Brænde til Kiønehafns Slot og har erfaret, at de sælge Brændet til andre naar Kongens Skibe komme, forbydes det dem aldeles at sælge noget, førend Kongens Skibe have faaet deres Landning, og Kiønehafns Slot er blevet forsynet med Brænde.”(5)

Likaså anges det tydligt i en kunglig order 7 maj 1577 att vedtransporterna mellan Bjäre och Köpenhamns slott går på kungens egna skepp:

”Til Kronens Bønder i Ramsø og Hous Fjerdinger i Bierge Herred. Kongen har for nogen Tid siden befaldet dem og andre Kronens Bønder i

de omkringliggende Herreder at føre noget Ved til Bosted, men siden igen fritaget en Del af dem derfor ... Da de imidlertid allerede have ført en hel Hob Ved til Torrekou og Kongen har Brug for det til Kiøpnehafns Slot befales det enhuer, at hjælpe til med at føre dette Ved ned til Lade-stedet og inskibe det, naar Kongen sender Skibe derefter.”(6)

Dessa kungliga order kan således inte tagas som utgångspunkt i antagandet att bönderna vid denna tid själva haft skepp hemmahörande i Grytan.

För att rätt försöka förstå Bjärehalvöns historia är det av vikt att utifrån den maritima arkeologin, det bevarade skriftliga källmaterialet och genom studier av bevarade historiska företeelser på land, formulera frågeställningar som rör områdets historia längre bakåt i tiden än det sena 1500-talet. Här stöter man givetvis på stora problem. Vad gäller landarkeologin finns visserligen ett material men detta måste dels bearbetas med en helhetsbild för ögonen, dels eventuellt kompletteras med utgrävningar inom intressanta delom-

råden. För marinarkologin är fältet helt jungfrueligt. Inte ens så intressanta undersökningsobjekt som det medeltida bro- och hamnläget vid Luntertun och den kungliga laxgården som fanns på denna plats på 1300-talet verkar ha intresserat forskarna. Vad gäller det skrivna materialet om nordvästra Skåne är det endast ett fåtal källor som bevarats. Före 1600-talet är det t.ex. omöjligt att göra någon som helst trovärdig statistik utifrån detta material. Trots detta kan även små, enstaka notiser vara väsentliga att lyfta fram som en plattform för olika hypoteser. Nedan ska därför en genomgång göras av en del av detta äldre skriftliga material.

Vi börjar med de två 1400-tals städerna Båstad och Luntertun. Dessa städer på norra respektive södra sidan om Hallandsås, bör ha anlagts på kungligt direktiv under troligtvis århundradets mitt. Det faktum att kungen etablerat två städer i området kastar i hög grad ett intressant sökljus på Bjärehalvöns tidiga handels-ekonomiska förutsättningar. Sjöfarten måste ha varit den helt igenom dominerande näringen, helt enkelt en förutsättning för dessa stadsbildningar.



Karta över Skåne-Själland på 1600-talet. På speciellt Kullahalvön och Hallandsås innanför Bjärehalvön har man specialmarkerat skogsmark, en antydning om en av de viktigaste naturprodukterna i området.

Båstad

För Båstads vidkommande omtalas år 1450 att kungen köpt den jord som Båstad står byggd på. Oavsett hur man exakt ska tolka brevets innehåll är det rimligt att kungen senast 1450 - kanske något innan - varit den som anlagt staden. År 1472 omtalas borgmästare och råd. Eftersom dessa ämbetsmän var typiska för en medeltida stad existerade Båstad som stadsbegrepp åtminstone vid denna tid. Christian II förnyade strax efter sitt trontillträde stadens privilegier år 1514 och i dessa stadgas det ”skyddsområde” som borgarna hade runt staden; ingen **”bissekrämare”** fick sälja något i staden eller inom en mils avstånd från denna. I början av 1600-talet skedde en nedgång i stadens handel och 1624 omtalas Båstad faktiskt endast som ett ringa fiskeläge. Året 1664 begär borgarna att få slippa sina stadsrättigheter och i stället få de mera fördelaktiga **”fläckrättigheterna”**.(7)

Varför grundade kungen Båstad strax före mitten av 1400-talet? Redan ortens namn, **”Botzstædæ”**, antyder ortens betydelsefullaste näring, trafiken med båtar. Staden saknar också i egentlig mening ett jordbrukslandskap som omland. Slättbygden i nordöst bör ha räknats till Laholms omland, eftersom denna stad fanns långt tidigare. Båstads etableringsfaktorer bör således sökas utifrån andra ekonomiska faktorer än vad som normalt brukar vara gällande för en medeltida kuststad. Tillgången på skog har säkert varit det kapital som stadsnäringen i hög grad vilat på. För att forsla ut skogsprodukter fordras en bra hamn eller också bra ankringsförhållanden. Båstad redd har dessa förutsättningar. Visserligen fick Båstad inte någon ordentlig hamn förrän 1870 men detta betyder inte att goda ankringsmöjligheter saknats. Tidigare ankrade skeppen på redan, trehundra meter från stranden. År 1671 beskrivs ankringsförhållandena:

”en god redd af ingen storm incommoderat, utom med Nord-Nord-wäst och Nordwäst, eftersom Nordan är den ordinarie plågan, - och redan är efter No 13 på 6 famnar; 300 famnar från landet med en härlig ankarbotten - att der kunna stora örlogsskepp och andra Cofferdie och mindre skutor och koggar - med lagliga ankare och tåg äro försedda, ligga säkrare än antingen vid Halmstad eller Helsingborg.”(8)

Luntertun - Ängelholm

Luntertun strax innanför Rönneås mynning i Skälderviken omtalas redan 1303 då kungen ägde en laxgård i ån. Laxfisket var omhuldat av kungen och det är

troligt att det är i anslutning till den viktiga bron, **”Röönebro”**, som man har fört upp denna anläggning. Det är inte långsökt att koppla kungens intressen i området till den lilla holme, Rönneholm, som finns i Rönneå bara ett hundratal meter innanför Luntertun. I samband med mordet på stormannen och kungagunstlingen Bengt Algotsson 1360 omtalas denna befästning som **”Ryghnaeholm”**. Vid utgrävningar på holmen har bl.a. påträffats lämningar efter en större byggnad, delvis uppförd av kalk och tegel.(9)

I slutet av medeltiden nämns befästningen i Rönneå som en kunglig anläggning. En samtida påskrift på ett brev från 1482 omtalar **”Breff aff kongens ffoget pa Rønengord hoss Løntertund”**.(10) Tio år tidigare, 1471, lade ärkebiskop Tuve **”det nyuppförda kapellet i Luntertun”** till sockenkyrkan i Barkåkra. Att Luntertun varit stad framgår av det kungliga brev 1516 som klargör att staden är flyttad till Ängelholm och att Luntertuns kyrka ska nedrivs.(11)

För Luntertuns vidkommande är det bevarade skriftliga källmaterialet från medeltiden magrare än vad fallet är för Båstad. Även om platsen under lång tid varit en viktig överfart över Rönneå, verkar det inte som om själva staden utvecklats förrän efter 1400-talets mitt. Varför Christian II låter flytta staden en bit in från åmynningen är fortfarande en gåta. Forskningen har angivit skäl som bättre försvarsmöjligheter och/eller att flygsanden blivit alltför besvärande strax innanför åmynningen. Det är dock anmärkningsvärt att redan 1471 läggs stadkyrkan som annex till en sockenkyrka på landsbygden. Detta kan i och för sig tolkas på minst två sätt. Antingen visar det att staden just grundlagts och att man i initialskedet kopplat den kyrkliga institutionen till den redan befintliga kyrkoorganisationen i området. Det andra tolkningsalternativet är att staden inte varit så livskraftig att den kunnat bilda en självständig kyrklig socken. Om det första alternativet har varit giltigt skulle Luntertuns grundande vara tecken på en mycket expansiv fas vid området kring Rönneås mynning i slutet av 1400-talet, en expansion som snart ledde fram till en ytterligare kunglig satsning genom stadens flyttning och grundandet av Ängelholm 1516.

Luntertun - och Ängelholm - måste ha haft större delen av sin ekonomiska bas på handel över havet. Var har då skeppen ankrat upp? Innanför Rönneå är det tämligen ologiskt att söka ankringsplatserna. Denna bro omtalas så sent som 1542 då bönderna på Bjärehalvön ålades att hålla den i stånd som de alltid gjort. Kvar står då frågan om Luntertun nedströms bron haft kajanläggningar eller om skeppen ankrat ute i Skälderviken och varorna prämats in. År 1530 bestämmer Frederik I att:

”Engelsholms Borgare skulle i 3 Aar fra Datum være fri for Sise (tull) af al fremmed Drik, som fortappes i deres By, paa det at de skulle rense og forbedre den Havn og Indsejling, som er for deres By.”(12)

År 1532 ger kungen en order som knappas gjort Bjäre-allmogen glad:

”Bønder wtii Beriie herritt, hue the tiilhøre, schulle agge huer ett less ællepelle, vij alne lange, till Engelholm att forbædre dybett mett.”(13)

Varje kronans bonde skulle alltså köra ett lass träbjälkar på mellan fyra och fem meters längd till att ”förbättra djupet”. Mängden timmer måste ha varit stort och man ställer sig osökt frågan vad det är för konstruktion som man är i gång att bygga.

I en uppgift från 1542 heter det i kunglig förordning om Ängelholm:

”Engelholm Borgare fik Brev ad gratiam at maatte indhegne med Gjærde den Plads der for Byen, som de kunne sætte et Hus og Bol paa at have en Karl boende i til at tage vare paa deres Skibe.”(14)

I ytterligare en handskrift från samma år från det kungliga kansliet preciseras uppgifterna på en väsentlig punkt: **”at mwe indhegne mett gerde then plats, som Lwntertwn poo stoed, oc ther haffue eth**

hwss oc bolig for en mand, som kand tage ware poo theres skiff oc gods.”(15)

Ängelholm räknade tydligen det gamla Luntertun som sin hamnplats. Frågan är dock om angöringen vid gamla Luntertun varit en hamn eller endast en lossnings- och lastningsplats. Det kan inte uteslutas att skeppen ankrat upp vid anlagda grund av sten och trä ute framför åmynningen och att varorna sedan pråmats in. Sandrevlarna måste ju ha varit ytterst förrädisk för sjöfarten, vilket t.ex. framgår i en handling från 1658. När svenskarna övertog Skåne detta år inventerade Christer Bonde en del viktiga platser. Bl.a. beskriver han ”fläcken” Ängelholm så här:

”Engelholm är den andra fläcken som möter (Båstad var den första) och haver tillförne haft en tämmelig hop innevånare, men den orten är nu mest avbränd av vådeld, så att icke fjärde parten behållen är. Dessförutan haver sanden således tagit överhanden, att åmunnen icke allenast är tillstoppad, så att vid litet vatten icke en Båt där ut eller in komma kan, utan han yrar ock som snö i höga berg och fördärvar en stor del av omkringliggande landet.”(16)

Bekymret med sandförflyttningar gjorde t.ex. att man under 1800-talet medelst långa stenpirar förlängde Rönneås mynning långt ut i viken. Belägget från Båstad ovan visar att man på 1700-talet, trots god ankringsgrund, valde att ankra ute på säkert vatten åtminstone trehundra meter från land. Varför skulle egentligen situationen ha varit annorlunda i Skälderviken?



Luntertun kyrkoruin, det enda som i dag minner om den medeltida staden vid Rönneå.

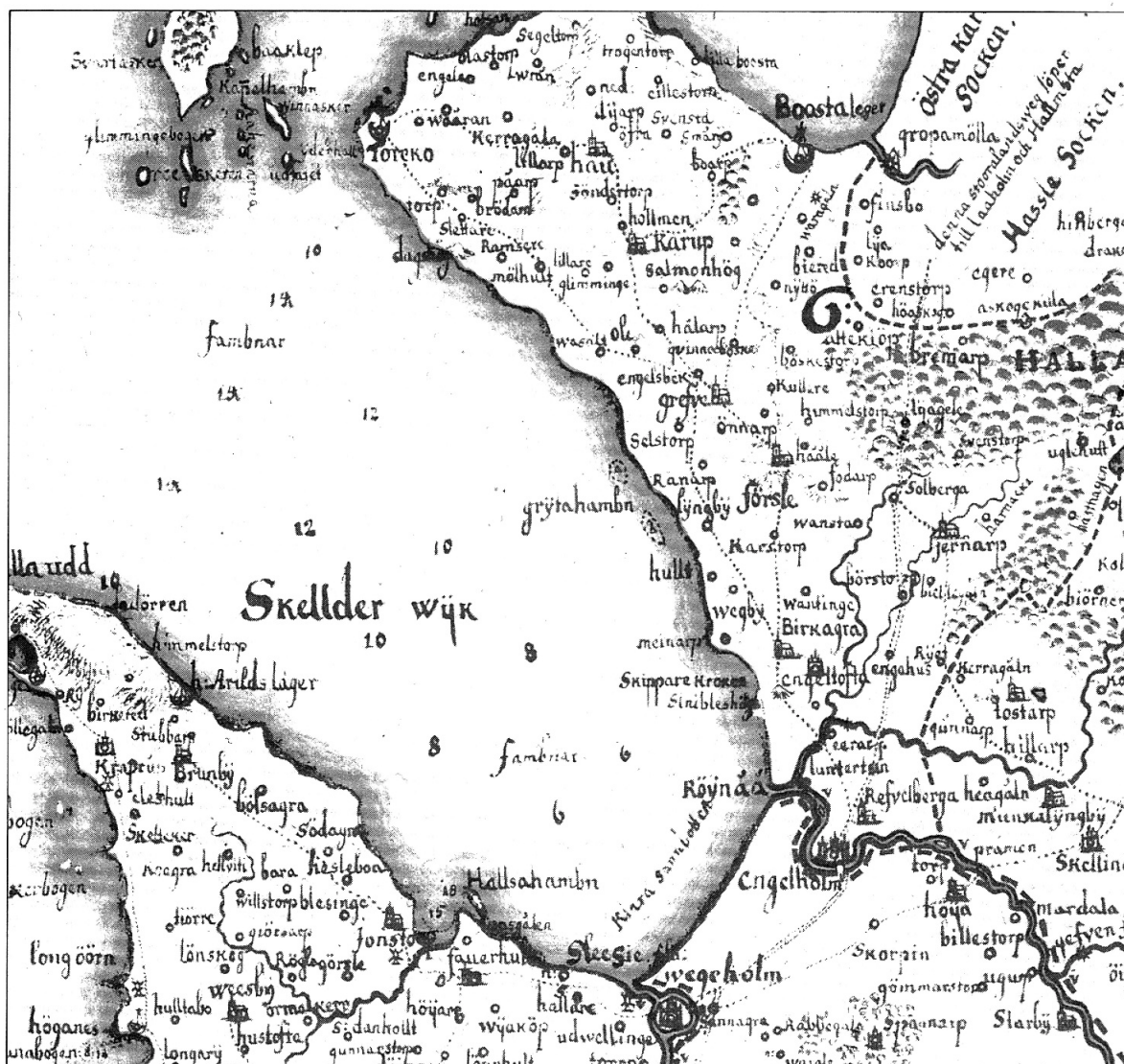
Bjärehalvön före Båstad och Luntertun

De stadsbildningar som finns i Bjäreområdet och dess omedelbara närhet är således av mycket sent datum. Sjöfarten måste ha varit den viktigaste etableringsfaktorn för dessa städer. Frågan inställer sig givetvis genast vad som funnits i området innan städernas uppkomst? Har bönderna före mitten av 1400-talet räknat havet som en barriär snarare än som en kommunikationsmöjlighet? Har man varit passiva försäljare till aktiva köpmän som med sina skepp angjort kusten eller har man själva ägt mindre båtar? Hur såg dessa landningsplatser ut? Frågorna är i hög grad relevanta eftersom det är ett stort kustavsnitt - från Helsingborg till Laholm - som under större delen av medeltiden saknat den reglerande faktor som en medeltida stad innebar på handel över hav. Slår man ut själva kuststräckan Laholm - Helsingborg, motsvarar denna icke mindre än 32% av Skånes hela kustlinje (fram till La-

holm). Varför är det först under senmedeltiden som städer etablerats på denna långa sträcka? Varför verkar bönderna i Bjäre under medeltid - tidigt 1500-tal haft ett friare förhållande till överhögheten än på andra platser i Skåne? En uppgift från t.ex. slutet av 1400-talet uppger att Bjäre härad är ett län som inte ligger under något slott.(17)

Att Bjäre i äldre tid långtifrån räknats som ett utmarksområde framgår av den stora mängd fornlämningar från bronsålder och järnålder som finns. Denna stora koncentration av fornlämningar står i skarp kontrast till de fåtaliga arkivaliska upplysningar som finns om området under medeltiden. Denna bild måste förklaras utifrån brister i det bevarade skrivna källmaterialet. Två intressanta uppgifter från medeltiden kastar dock en svag ljuskägla in i det kompakta historiemörkret.

Hösten 1307 drog den svenske hertig Erik med broder Valdemar på krigståg in i Skåne via Örkelljunga. Den



Detalj av Gerhard Buhrmans Skånekarta 1684. "Grytahamn" markerad mellan två stora grund, Yttre och Inre Grytskären enligt 1865 års topografiska karta..

svenska hären stannar enligt Erikskrönikan i Skåne över julen:

**”The brendo alt thet the ower foro,
badhe sma bya ok swa stora.
I Gräwia waro the juladagh.
The bönder haffdot gerna haft fordragh.
The tha lupo i skogh ok skiul,
Jak tro the haffdo en krank jul.
Sidhan drogho the gönom Halland ...”**(18)

Hela svenska hären hade således sitt fältläger vid Grevie som ligger mitt på Bjärehalvön. Att man valt just Grevie som anhalt under juldagarna tyder på att denna ort i början av 1300-talet inte varit helt obetydlig.

Grevie dyker också upp i ett annat, mycket intressant sammanhang år 1504.

År 1502 hade kung Hans givit de skånska städerna rätt att en gång om året, den 29 juni, samlas i Lund för att dryfta inbördes samarbete.(19) I Malmö Stadsbok har av en slump ett protokoll från 1504-års möte blivit bevarat. En borgmästare och en rådman från de flesta av Skånes städer deltog i mötet och man bestämde bl.a. vilka officiella årliga marknader som i framtiden skulle finnas i Skåne:

**”Item først Trehøgh marcket neest effther posse.
Item ther nest Greffwij marcket.
Item ock swo apostolorum Petri (et Pauli) i Tomeruppe.
Item ock swo vor frwe dag visitacionis Marie virginis (2 juli) i Wææ.
Item sancte Marie Magdalene dagh (22 juli) i Awes.
Item sancti Laurentij dagh (10 augusti) i Lund.
Item sancti Bartolomei apostoli dagh (24 augusti) i Lyntwertwn”.**(20)

Sju marknader skulle alltså hållas, varav en i Luntertun sent i augusti. Två av de sju är speciella: **”Trehøgh”** marknad vid Lund och **”Greffwij”** marknad, vilken med stor sannolikhet åsyfta Grevie på Bjärehalvön.(21)

Tre högs marknad avhölls i Lund, men kan mycket väl ha sitt ursprung i förhistorisk tid i den handelsplats vid de tre gravhögar i Uppåkra söder om Lund som lokaliserats under senare år. Detta har säkert sedan urminnes tider varit en officiell marknad som alltså i sitt äldsta skede inte varit knytan direkt till staden Lund. Sankt Laurentius marknad var däremot en renodlad Lundamarknad, instiftad till Lunds domkyrkas skyddshelgons ära.

Grevie årsmarknad måste ha haft en lång tradition, helt klart längre tillbaka än tidpunkten för grundandet av både Båstad och Luntertun vid 1400-talets mitt eller strax därefter. Det är också märkligt, att man 1504 haft en officiell skånsk marknad i Luntertun, endast ett fåtal kilometer från Grevie. Förhållandet påminner osökt om förhållandena mellan Lund – Uppåkra. Det har framkastats hypotes om att Uppåkra utgjort en centralplats som hyst en hednisk kultplats. Kan Grevie i äldre tid varit en centralplats för Bjärehalvön?

I den ovan omtalade källan från 1504 anges de lagliga årliga skånska marknaderna till sju stycken. I kung Frederik I Ordinannts år 1530 har emellertid antalet lagliga marknader i Skåne reducerats:

”1. Først skulle ingen Markede holdes i Skane, undantagen disse, som er it Marcket som holdes schall vdi Engelholm huert Aar om Sante Bodels Dag; dett andet schall holdis vdi Aarhus, huert Aar om S. Marie Magdalene Dag; det tredje schall holdis vdi Lund, om S Laurentii Dags Tiide, og det fierde ocsaa vdi Lund, som kaldis tre høeg Marcket, som schall holdis oc besøgis aff Rigernis Kiøbsteder, Borger oc menige Bønder oc almue, oc aff ingen udlendske Kiøbmend eller Kremmere. Deroffver skulle aldelis inger Marckeder holdes i Skaane om Aaret.”(22)

Det verkar således som att Christian II vid grundandet och utläggandet av Ängelholm 1516 samtidigt dragit in de två årliga marknaderna på Bjärehalvön, Luntertun och Grevie, och lagt samman dessa i en enda årlig marknad i den nya staden, alltså en klar uppgift om att kungen med den nya stadens grundande velat samla handeln på en enda plats i nordvästra Skåne.

Ängelholms borgare fick emellertid inte enbart marknadsfördelar. Genom olika räkenskaper från 1500-talet framgår att man i och med Ängelholms grundande inte längre räknat Båstad som stad. Ängelholm omtalas t.ex. i ett kungligt påbud 1542 till alla städer uti Skåne, Halland och Blekinge **”som ligge wed strand siden”**. I påbudet bestäms att man ska ha noggrann tullkontroll på hästar och oxar som utskeppas. Båstad saknas i listan.(23)

Samma år utgår ett kungligt påbud att soldater ska mötas i Ängelholm för krigståg in i Småland för att bistå Gustav Vasa mot Dacke. Här uppräknas bl.a. det antal soldater som alla städer i Skåne och Halland skulle sända. Antalet ger en god uppfattning om hur man vid den tiden uppskattade städernas inbördes storlek:

Malmö	100
Ystad	60
Landskrona	50
Engelholm	30
Trelleborg	30
Åhus	30
Vä	30
Lund	20
Halmstad	20
Varberg	20
Helsingborg	15
Falsterbo/Skanör	10
Simrishamn	10
Falkenberg	10
Laholm	7
(24)	

Året 1547 utgår en kunglig befallning till bl.a. Skånes sjöstäder att ställa ett antal goda skeppsmän till flottans förfogande:

Malmö	20
Landskrona	10
Ystad	10
Helsingborg	4
Ängelholm	4
Halmstad	6
Varberg	6
Trelleborg	6
Skanör/Falsterbo	4

Det kan noteras att i ingen av de ovan uppräknade stadslistorna finns Båstad medtaget.(25)

Även om direkta källor saknas kan man således i det skriftliga materialet se en klar antydning om att anläggandet av Ängelholm för den ytterst borgarvänliga Christian II (1513-1523) varit en medveten satsning på att få bättre kontroll över handeln på Bjärehalvön och samla upp denna handel i en stad. Luntertuns och Båstads traditionella handelsvaror bör ha varit handel med trä och järn. Genom att satsa på Ängelholm försökte kungen troligtvis också att få en utskeppningsplats för de jordbruksprodukter som producerades i det stora slättområde som finns uppströms Rönneå fram till Herrevads kloster. Den nya staden Ängelholm lades längre upp i Rönneå, fritt från besvärande flygsand och med ett bra fortifikativt läge. Dess livsnerv måste dock ha varit, liksom för Luntertun, handeln över havet. Luntertun fick därför även för den nya staden tjäna som hamn, alternativ lossningsplats.

Ängelholm har trots fördelaktiga kungliga handelspåbud inte blivit det som kungen troligen tänkt sig. Kort tid efter stadens grundande är man tvingad till omfattande och kostsamma åtgärder för att säkra hamnförhållandena. Vad för bakomliggande orsaker som här spelat in kan inte klargöras men med tanke på den veritabla virkesskövling som kom att ske på Bjärehalvön under 1600-talet, är det inte orimligt att tänka sig att flygsanden fått fotfäste. I slutet av 1540-talet beordras borgarna i Ängelholm av kungen att flytta till Landskrona. År 1549 klagar borgarna på att de inte fått alla de tomter i Landskrona som de var utlovade ”**saa ko.mt. kandt faa Engelholm frij oc quit**”.(26)



Ängelholm idag har inget som minner om staden på 1500-talet.

Om Grytan eller Grytehamn

Kungen har i sitt instiftarbrev för Ängelholm 1516 även reglerat handeln på Bjärehalvön:

**”Vilja Vi också, att från Bjäre härad ej några köpmannavaror utskeppas eller köpenskap be-
drivs i otillåtna hamnar, med undantag för
ved.”(27)**

Bestämmelsen är synnerligen intressant eftersom den anger att det under medeltiden faktiskt finns en bondeseglation från andra hamnar än de som kungen omhuldat, dvs Luntertun och Båstad. Att man avskiljer handeln med ved från stadsprivilegierna visar också att denna handel florerat och att den varit så betydelse-

full för kungen att han inte ville strypa den. Detta är faktiskt den äldsta bevarade källan som, även om det inte står i klartext, i varje fall starkt antyder, att hamnar som t.ex. Grytan kan ha en lång historia bakåt i tiden.

Som omtalats tidigare möter vi namnet Grytan för bondehamnen norr om Stora Hult först året 1562. Men redan ett decenium tidigare kan man misstänka att hamnen åsyftas i kungens order, även om namnet inte specificeras. År 1550 är nämligen kungen i gång med uppförandet av Landskrona slott. En mängd byggmaterial och ved går åt, bl.a. nämns:

”...breff till menige bønder wdj Kullen, att huer tager x les ved paa Kulleberig oc føre till Høge-



Utdrag ur den Skånska rekogniseringskartan från 1810-talet

næs. I lige moode till Biereherretth, at the føre till stranden huer x les ved.”

Intressant är att man för Bjäre härad inte anger Båstad som utskeppningshamn utan ”stranden”. Detta kan indirekt vara det äldsta belägget för allmogehamn Grytan. Kanske kan man tolka avsaknaden av hamn-namn år 1550 som att man efter det att Ängelholms privilegier upphört 1547 börjat, alternativt återupptagit, seglation på den stora allmogehamnen invid Hallandsås södra sluttning. Både åren 1551 och 1552 återkommer kungen med befallningar om strandlastningar:

1551 ”Breve til Bierre Herred, at hver Mand hugger 5 Læs Ved i Skoven og fører det til Stranden”. (28)

1552 ”Breve til Bierre Herred oc Kulden, at hver Bonde skal age 5 Læs Ved ned til Stranden”.(29)

Om bondeseglationen före 1600-talet endast antyds i några få bevarade skriftliga källor, är materialet desto rikligare från 1600-talet och framåt. I det bevarade källmaterial för det tidiga 1600-talet framträder Båstad som en stor hemmaort för många skeppare. Under perioden 1610-1640 är t.ex. 25 skepp med hemmahamn i Båstad kända. Förutom Båstad var det Grytan som var den helt dominerande hamnen i nordvästra Skåne. Grytan överflyglar t.o.m. stundtals Båstad. Under perioden 1640-60 fanns inte mindre än 21 skepp med hemmahamn i Grytan men däremot endast 10 skepp i Båstad.(30) Även Torekov, Kattvik och Skepparkroken omtalas som hamnar under t.ex. 1653-54. Dessa hamnar hade dock inte på långa vägar den kapacitet som de två ovan nämnda.

Margareta Swenson har i en forskningsuppsats 1969 redovisat en grundlig genomgång av de skriftliga källor vari vedtransporterna mellan nordvästra Skåne och Köpenhamn omtalas. Swenson finner det märkligt att man under senare tid (1969) inte varit observant på den omfattande bondeseglation som tidigare danska forskare kunnat belägga runt om i Danmark. De danska böndernas segelfärder började redan under tidig medeltid och bönderna uppsökte själva sina kunder. Swenson menar att dessa bondeseglationer varit av betydelse i hela Norden. (31)

I Hälsingborgs länsräkenskaper finns bevarat ett tämligen rikligt material som belyser sjöhandeln på Bjärehalvön under tidigare hälften av 1600-talet. Speciellt uppgifter om den indrivna tullens storlek i Bjärehamnarna är intressant. Dessa kan jämföras med vissa bevarade bilagor i länsräkenskaperna, vilka i register-

form anger skepparnas namn. Registren är upprättade av hamn- eller strandfogdar som hade att redovisa till länsmanen. Speciellt för Grytan eller Grytehamn finns utförliga register bevarade för s.k. rorstullsavgift. Denna inbetalades första gången året 1615 och sista gången 1641. Avgiftslistorna är dock inte bevarade för alla åren däremellan. Åter är det sluppen som bevarat ovärderliga fragment till vår tid.

För uppsynen av Grytan stationerades en hamnfogde på Strandgården invid hamnen. I ett bevarat brev från befälningssmannen i Bjäre Jonas Månsson 1664 omtalas Grytan:

”1. Här i häradet befinnes en lijten hamn kallas Grytan, huilcken åskillige bönder bruuka med sijne skutor seglatz oppå och innlaste dee weed och føre till Malmö at försällie, huarigenom skogerne i synnerheet på stadsägorne alldeles ut-hugges ... så att der som icke der på føres böter i tid och skogarnes förbiuden, så bliffuer de wth-huggne hehlt och hållit.”

Grytan, eller Grytehamn var således Bjärehalvöns största bondehamn i slutet av den danska perioden på 1600-talet. Det är inte omöjligt att den finns med bland de hamnar som åsyftas i Engelholms privilegiebrev 1516 som ”olagliga”. Det är heller inte omöjligt att hamnen har en mycket gammal historia. Det kortaste avståndet mellan Grevie och havet är nämligen till just Grytan. Grevie med sin officiella, troligtvis mycket gamla marknad måste rimligtvis ha haft kontakter med en bra landningsplats. En blick på ett sjökort ger dock vid handen att Grytans läge inte verkar ha varit ett bra val. Som framgår av sjökortet finns direkt norr om ankringsplatsen de s.k. Grytskären, ett stort parti av stengrund som når långt ut i Skälderviken. Att dessa skär varit ökända framgår av den s.k. Rekogniseringskartan från 1810-talet. Här har man långt ute i vattnet, till synes helt omotiverat - eftersom liknande uppgifter inte finns på andra strandpartier - på ett ställe angivit vattendjupet till fyra fot. Den som ritat kartan har uppenbart erhållit uppgifter om att man här skulle vara speciellt uppmärksam vid insegling.

Varför har man lagt hamnen Grytan på den enda punkten utmed Skäldervikens norra kust som har många och farliga stenrev? Är det Grevie som attraherat eller finns det andra förklaringar? Hur gammal är Grytan som hamn? Vad finns det för lämningar på havets botten på detta farliga kustavsnitt? Endast marin- arkeologin kan ge svaret på dessa frågor.

Beslutad forskningsinsats

Med anledning av ett ilandflutet lösfynd från Stora Hult, Skälderviken våren 1998, påbörjade Fotevikens Museum i mindre skala efterforskningar och sammanställningar om den s.k. bondeseglationen utmed Öresund och Västkusten i äldre tid. Detta arbete aktualiserades i hög grad ytterligare då en vrakdel spolades i land i början av januari 1999 nära den tidigare fyndplatsen. Under museets bearbetningsarbete har det framkommit att mycket lite är känt om bondeseglationen under äldre tid, och, inte minst, om de skeppstyper som använts. Eftersom de nu gjorda fynden rimligtvis kommer från ett skepp som gått på grund vid den stora bondehamnen "Grytan", är platsen väl lämpad för en fältstudie som i första hand bör inrikta sig på att få en överblick av undervattenssituationen på platsen. Styrelsen vid Fotevikens Museum har därför beslutat att under sommaren 1999 ställa medel till förfogande ur museets budget för att under två-tre

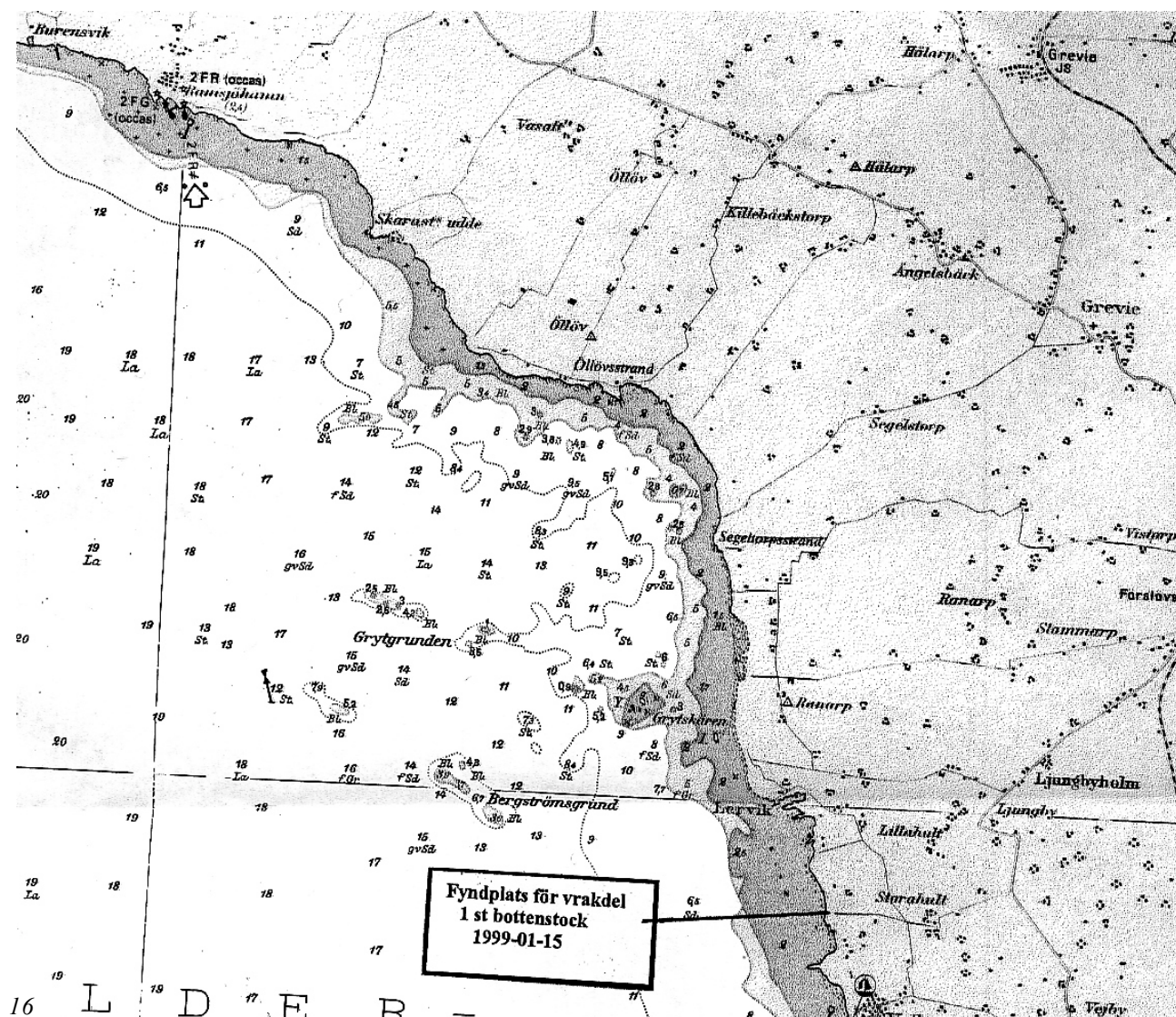
dagar genomföra en första undervattenskartering utanför stranden vid Stora Hult. De frågeställningar som man hoppas få bättre belysta är:

att försöka lokalisera det vrak som nu lämnat två kända spandelar som strandfynd och som rimligtvis bör ligga vid Grytskären. Om vraket har varit ett skepp som ingått i bondeseglationen bör denna lämning ha stort vetenskapligt värde.

att få en bättre bild av den troliga hamnanläggning i form av ett stenkar som ligger ett hundratal meter ut från stranden.

att undersöka bottenpografien mellan Grytskären och försöka spåra rester efter äldre pålkonstruktioner och eventuella vrak.

Undersökningresultaten kan ligga som bas för eventuella framtida större sökningar i området utmed Skäldervikens norra kustremsa mellan den s.k. Dags hög och Luntertun. Detta område måste ur marinarknologiskt sammanhang klassas som mycket intressant.



Bilaga:

Till Länsantikvarien i Skåne

Rapport över ilandflutet träspant i gamla Grytehamn, Stora Hult, Skälderviken

I slutet av april detta år kontaktades Fotevikens Museum och undertecknad per telefon av Ove Johansson, Långagårdsvägen 22 i Förslöv angående ett träfynd som gjorts på stranden vid Skälderviken vid Stora Hult. Av samtalet framgick att det rörde sig om ett lösfynd, en spantdel till ett skepp, som hittats uppe på stranden i direkt anslutning till vattnet. Efter beskrivning per telefon – då det framgick att virket hade torrsprickor och således inte var ”helt färskt” gjordes bedömningen att det i första skedet inte var nödvändigt för museet att besiktiga platsen. Ove Johansson fick detaljerad beskrivning hur man skulle gå till väga för att undvika uttorkning av träet. Vi kom också överens om att han skulle göra en uppmätning och genast sända in denna till museet för en vidare bedömning om hur att förfara med lösfyndet. Dessutom lovade han en videosekvens, vilket skulle underlätta bedömningen av fyndets vetenskapliga värde.

Den 15 maj erhöll undertecknad bifogad uppmätning och utlovad video. Fotevikens fast anställda marin- arkeolog Harry Alopaeus gick tillsammans med undertecknad igenom materialet och kunde genast meddela resultatet till Ove Johansson.

Fyndet utgör del av ett spant, i detta fall en bottenstock som haft sin placering direkt över kölen på ett klinkbyggt skepp. De tyvärr helt saknade borden har fogats till spantet genom kilade trädymlingar, vilka fortfarande finns bevarade. Spantets exakta placering i skeppet är svårt att utsäga genom tillgängligt dokumentationsmaterial, troligtvis strax för eller akter om midskepps.

Spantet har urtag för slagvatten (våghål) vilka är fyrkantiga. Minst två trädymlingar har också ersatts av nya hål vilket visar på reparation och kan antyda hög ålder vid förlisningen. Ytterligare tecken på reparation är de fyrkantiga spikhål som finns på spantets utsida. Dessa kan ha uppkommit när man tagit loss bordsplank och och under fästskedet provisoriskt satt det nya bordet på plats.

Fyndets uppvisar omfattande torrsprickor vilket antyder att spantet legat exponerat länge invid stranden. Detta stöds av det faktum att träet verkar uppvisa en pågående nedbrytningsprocess, delvis i form av ruttning.

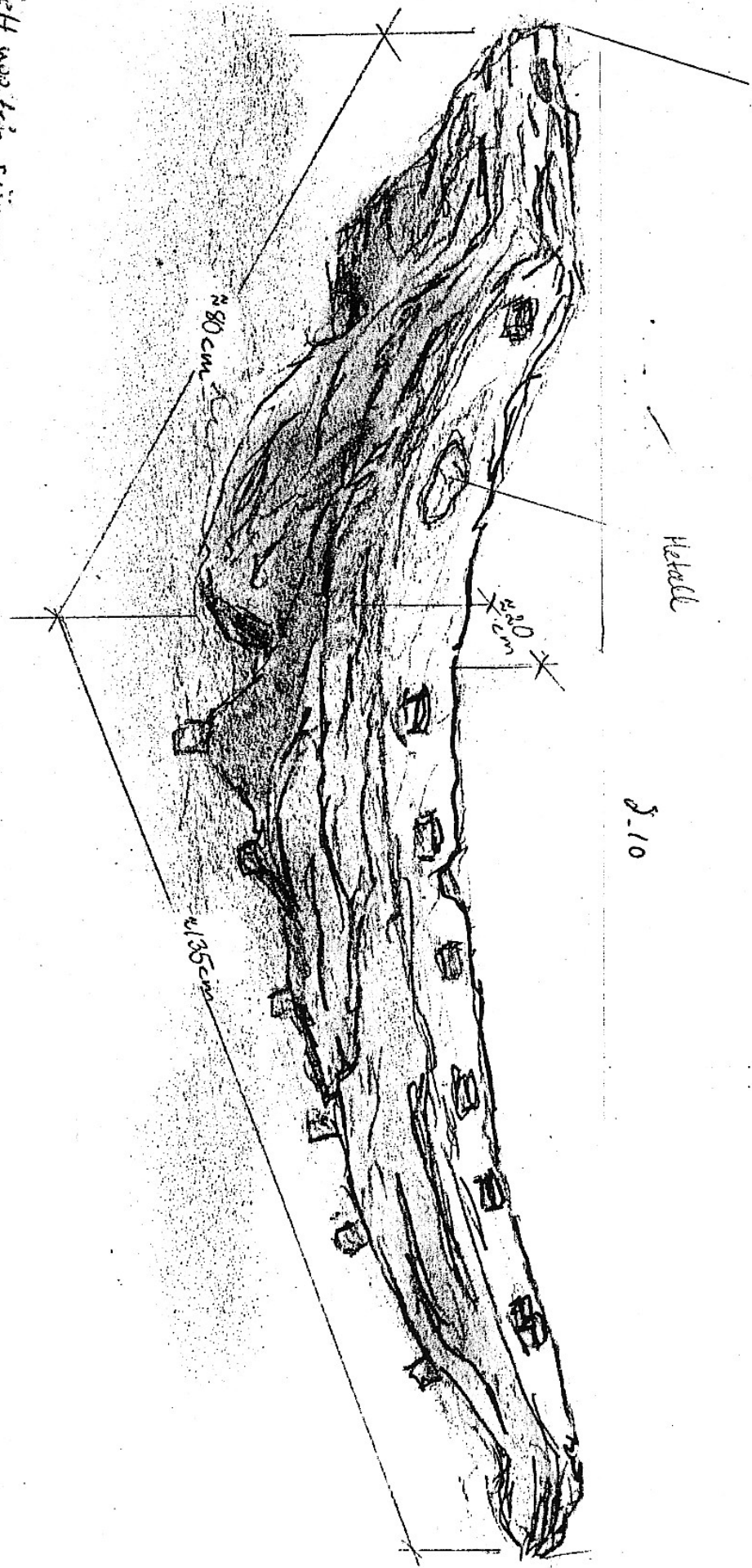
Fyndets ålder är givetvis svårt att bestämma. En märklig omständighet är den järnbult som gått igenom spantet till kölen. Skulle man döma rent typologiskt finns sådana järnbultar i skepp från 1000-1100-tal. Bulten verkar dock vara tämligen välbevarad vilket antyder en betydligt ringare ålder. Att döma av trädymlingarnas läge har skeppets bordplank dessutom haft en bredd av endast ca 22 cm. Detta, tillsammans med helhetsbilden av fyndet, ger indikation på en grovdatering – med betoning på grov - av skeppet till 17-1800-tal och då närmast av typen allmogefartyg.

Fyndet är att räkna som lösfynd och vår bedömning är att det som ensamfynd saknar större vetenskapligt värde. Årligen får Fotevikens Museum in flera rapporter över liknande fynd som oftast inte föranleder någon åtgärd. I vårt för Sverige helt unika undervattensmagasin för sjödränt trä på 600 kubikmeter har vi emellertid gott om plats om Länsstyrelsen trots detta finner fyndet viktigt att bevara. Någon omfattande konservering bedömer vi emellertid inte som ekonomiskt försvarbart.

Fotevikens Museum 1998-07-01

Sven Rosborn
Vetenskapligt ansvarig för marin- arkeologin
Fotevikens Museum

Ehospant fannet vid Stenhalt strand vid gamla Grytehamn.



Sett upp från svängen
det betydligt åt vänta.
Metall brut rakt igenom

M. Lindqvist

Noter:

1. Sandklef Albert: Allmogesjöfart på Sveriges västkust 1575-1850. Lund 1973.
2. Rosborn Sven: Färjemän, myndrickar och pråmkarlar. Limhamniana 1984. Sid 38 f.
3. Danske Magazin IV Række: 1 Bind: Sid 234.
4. C.F. Bricka: Kancelliets Brevbøger vedrørende Danmarks indre forhold 25/1 1562.
5. C.F. Bricka: Kancelliets Brevbøger vedrørende Danmarks indre forhold 5/6 1560
6. C.F. Bricka: Kancelliets Brevbøger vedrørende Danmarks indre forhold 7/5 1577
7. Anglert Mats: Båstad. Medeltidsstaden 41. Göteborg 1982.
8. Anglert Mats: Båstad. Medeltidsstaden 41. Göteborg 1982. Sid 13.
9. Anglert Mats: Lunterun/Ängelholm. Medeltidsstaden 49. Göteborg 1984.
10. Anglert Mats: Lunterun/Ängelholm. Medeltidsstaden 49. Göteborg 1984. Sid 11.
11. Moen Jan: Lunterun en försvunnen stads historia. Trelleborg 1985.
12. Erslev Kr & Mollerup W: Kong Frederik den Førstes danske Registranter 14/7 1530.
13. Erslev Kr & Mollerup W: Kong Frederik den Førstes danske Registranter 1532 Sid 454.
14. Erslev Kr & Mollerup W: Danske Kancelliregistranter 1535-1550: 10/7 1542.
15. Danske Magazin III Række: 6 Bind: Sid 344.
16. Svanberg Ingvar: Inom stadens hank och stör. Ängelholm. En hembygdsbok 1997. Sid 60.
17. Danske Magazin 4 Række: 2 Bind: Sid 147.
18. Erikskrönikan. Redigering, inledning och kommentar Sven-Bertil Jansson. Kristianstad 1986.
19. Andersson Ingvar: Skånes historia. Senmedeltiden. Stockholm 1974. Sid 317.
20. Kroman Erik: Malmö Rådstueprotokol 1503-1548. København 1965.
21. Andersson Ingvar: Skånes historia. Senmedeltiden. Stockholm 1974. Sid 317.
22. Danske Magazin II Række: 2 Bind: Sid 179.
23. Danske Magazin III Række: 6 Bind: Sid 356.
24. Danske Magazin III Række: 6 Bind: Sid 357.
25. Danske Magazin IV Række: 1 Bind: Sid 267.
26. Danske Magazin IV Række: 4 Bind: Sid 161.
27. Moen Jan: Lunterun en försvunnen stads historia. Trelleborg 1985. Sid 135.
28. C.F. Bricka: Kancelliets Brevbøger vedrørende Danmarks indre forhold 1551.
29. C.F. Bricka: Kancelliets Brevbøger vedrørende Danmarks indre forhold 1552
30. Sandklef Albert: Allmogesjöfart på Sveriges västkust 1575-1850. Lund 1973.
31. Swenson Margareta: Bondehamnar i Skåne och Blekinge. Historisk Tidsskrift 2 Række Bind IV. København 1969. Sid 45f.