



Den medeltida stadshamnen

– Om strandområdets topografi och funktion i
tre Öresundsstäder

Av Karl Wallgren VT-07
Lunds universitet
Institutionen för arkeologi och antikens
historia
ARK 404:4
Handledare Mats Roslund

Abstract

This essay focuses on the function and development of city harbors during the middle ages in the Scanian part of Öresund. The purpose of the survey is to take a closer look at topography, development and activities on the shores in three coastal cities along the west coast of Scania. The cities that has been part of the survey are: Skanör – Falsterbo, Malmoe and Landskrona, three cities that follows each other chronologically and that show both similarities and differences in appearance, function and urbanization.

The cities of Skanör – Falsterbo and Malmoe were important market places for the medieval Scania market with the herring fishery in focus. The cities' birth has to be looked upon in relation to these activities. Landskrona was built on royal initiative in the end of the middle ages when the Scania market can be said to have served it's purpose.

To get a better image of the archeological aspects of the activities in these areas, and of how the shores were used in urban environments an analogy to the city of Stralsund has been made. In this city the archeological material and written sources are better than the ones from the Scanian cities that the survey in this essay is based upon.

Förord

Jag skulle vilja tacka några personer som underlättat mitt uppsatsskrivande och som hjälpt mig under arbetets gång: Till en början Sofi Hjalmarsson som hjälpt mig med bildhanteringen och abstract. Mina kursare, främst Magnus Andersson, som har lyssnat till mitt gnällande de gånger som skrivandet gått segt. Folket på Malmö kulturmiljö som var väldigt hjälpsamma och tillmötesgående då jag hälsade på en dag i mars. Även min flickvän Jennifer Cronin som följde med och körde mig ut till Falsterbohalvön. Och till sist min handledare Mats Roslund som har varit väldigt positiv till mitt ämne från start till mål och även hjälpt mig med tyska översättningar, kommer faktiskt att sakna våra handledarmöten. Tack!

Innehållsförteckning

1. Inledning	2
1.1 Ämne och målsättning	2
1.2 Problemställning	3
1.3 Forskningshistorik	4
2. Materialbeskrivning/Källkritik	5
2.1 Metod och teori	6
2.2 Definition	7
3. Bearbetning	7
3.1 Bakgrund	7
3.1.1 Skeppsutveckling i Norden under medeltiden	8
3.2 Skanör och Falsterbo	9
3.2.1 Medeltida kusttopografi på Falsterbohalvön	9
3.2.2 Urbanisering i det äldsta Skanör	11
3.2.3 Om lerbottnar	12
3.2.4 Skånemarknaden	13
3.2.5 Det äldsta Falsterbo	14
3.2.6 Angöringsplatser i Skanör och Falsterbo	15
3.2.7 Sammanfattning	18
3.3 Malmö	18
3.3.1 Malmöområdets medeltida topografi	19
3.3.2 Urbanisering i det tidiga Malmö	20
3.3.3 Kungens makt och regale	20
3.3.4 Stranden och fisket	21
3.3.5 ”Byns plank” och strandmuren	22
3.3.6 Hamnen – ”Fergebron”	24
3.3.7 Malmös tidiga gatureglering	26
3.3.8 Sammanfattning	27
3.4 Landskrona	28
3.4.1 Topografi	28
3.4.2 Tidig urbanisering	29
3.4.3 Hamnen – Bryggan	30
3.4.4 Muren	31
3.4.5 Gatureglering	32
3.4.6 Sammanfattning	33
4. Analys	34
4.1 Skanör – Falsterbos utveckling	34
4.2 Malmös utveckling	35
4.3 Landskronas utveckling	37
4.4 Stralsund – en analogi	39
5. Slutsats	43
6. Referenser	45

1. Inledning

Mitt marinarkeologiska intresse tog fart i tidig ålder redan då jag för första gången besökte Vasavarvet på Djurgården i Stockholm. Sedan dess har jag varit frälst av båtar och skepp under arkeologisk och historisk tid.

När jag så bestämde mig för att ha någon sorts marinarkeologisk grund för min uppsats insåg jag att marinarkeologisk forskning tidigare till stor del inriktat sig på just fartygen men inte så mycket på hamnarna – gränslandet mellan den medeltida staden och vattnet. Under medeltiden då handeln till sjöss pågick febrilt i Öresund uppkommer flera Skånska, några idag fullt utvecklade städer. Några av dessa är städerna Skanör – Falsterbo, Malmö och Landskrona. Min uppsats kommer att beröra dessa städer men främst deras inlopp – hamnarna och anöringsplatserna.

Den grundläggande inriktningen kommer vara att djupare analysera hur dessa historiska miljöer såg ut, fungerade och utvecklades i dessa urbana miljöer. Min undersökning spänner över en längre historisk period men tar sin början i 1100 talets Skanör.

1.1 Ämne och målsättning

Målsättningen med min uppsats är främst att undersöka och lyfta fram hur hamnarna utvecklas i tre skånska Öresundsstäder. De tre städerna vars hamn/angöringsplatser jag valt att ta med i min undersökning är: Skanör – Falsterbo, Malmö och Landskrona. Dessa tre tycker jag lämpar sig bra då de kontrasterar mot varandra utvecklingsmässigt samt att de avlöser varandra väl i kronologin.

I Sverige har tidigare medeltida marinarkeologisk forskning främst varit inriktad på vrakfynd. De medeltida hamnanläggningarna som i min mening varit minst lika viktiga som fartygen vilka angjorde dessa har inte riktigt varit så exponerade för forskning. Riktlinjen i min uppsats är att försöka lyfta fram hur strandområden i de tre städerna har nyttjats genom seklerna. Under medeltiden präglas de tre orterna mycket av den marina handeln på Öresund, något som påverkar utvecklingen både i städerna samt dess hamnar/angöringsplatser (Ersgård 1988).

Faktorer jag djupare kommer att analysera och ta upp är städernas och dess hamnar/angöringsplatserns topografiska läge samt dess ursprung i relation till urbanisering i området. Jag kommer att försöka återspegla vilka verksamheter som pågick i dessa områden i

städerna samt vad man kan förväntas hitta vid framtida undersökningar i strandområden som tidigare inte exploaterats för arkeologisk verksamhet.

1.2 Problemställning

Huvudsyftet med min uppsats är att närmare granska hamnarnas utveckling i de tre städerna i förhållande till stadens urbanisering och utveckling. För att närmare kunna göra detta kommer jag att undersöka städernas topografi och gå tillbaka till hur dessa från början uppkom och urbaniserades, vilken sorts platskontinuitet som funnits på platsen. Då dessa urbana miljöer växer och omvandlas till mer stadslika omgivningar centraliseras även styret i städerna (Ersgård 1988, s. 200ff). Det är nu som stadsmiljöerna börjar organiseras och precis som med andra stadsdelar kan man skönja planering i de strandnära regionerna och hamnarna. Min målsättning är därför att vidare granska vem eller vilka som har makten i de strandnära områdena samt att undersöka hur denna makt förändras över tid. Genom att studera maktstrukturer kan vi söka svar på vad som står bakom förändringar i dessa områden. Detta är intressant att undersöka främst i de städer som haft stadsmur (Malmö och Landskrona) där strandområdet och hamnen ligger utanför denna och som således kan tolkas som en egen miljö utanför stadens.

Slutligen kommer jag att närmare undersöka vilka verksamheter man kan spåra i hamnmiljöerna. Här aktualiseras delfrågor såsom: Vilka människor bodde och disponerade de strandnära miljöerna? Vilka verksamheter kan man skönja här? Detta för att försöka göra dessa atmosfärer mer levande. Således måste jag här förlita mig mycket på arkeologiskt material vilket i sig är ett problem då mycket av detta saknas i de tre för undersökningen medtagna städerna. För att kunna genomföra detta kommer därför en analogi mot Stralsund göras. En stad där den medeltida topografin påminner mycket om Malmös och som grundas ungefär samtidigt (Kulesa 1999, s. 72f). Aspekter rörande fartygens utveckling under medeltiden samt hur dessa kan ha påverkat hamnarna/angöringsplatserna kommer även att tas med i min uppsats.

Rent konkret ser min problemställning ut på följande sätt:

1. *Hur ser den ursprungliga strandnära topografin och angöringsplatserna ut i de tre städerna, hur utvecklas dessa miljöer i förhållande till urbaniseringen i staden?*
2. *Hur ser de juridiska rättigheterna ut i dessa strandområden, hur förändras dessa rättigheter, är stranden ett friområde?*

3. Vilka aktiviteter kan vi spåra i strand/hamnorna, vilka residerar i dessa områden?

Den första frågan kommer att vara av mer deskriptiv art där jag söker ursprunget hos städerna. Den andra frågan är möjligen mer analytiskt ställd och är mer riktad mot jurisdiktion och dess förändring över tid. Slutligen kommer jämförelsen med Stralsund vilken antagligen kommer att bli relativt hypotetiskt lagd, jag kommer dock att sträva efter så hög kvalitet och realism som möjligt.

1.3 Forskningshistorik

I Sverige är den arkeologiska forskningen om hamnar och ankerplatser nästan obefintlig. Marinarkeologi i Sverige har hittills nästan uteslutande handlat om vrakforskning. Blickar man ut mot övriga Europa ser sig bilden lite annorlunda. I Danmark t ex pågår forskning om topografin hos de medeltida stadshamnarna vid forskningscentret i Roskilde (se Bill, J & Clausen, B. 1999). I Sverige har mycket av den medeltida stadsforskningen kretsat kring att exploatera de medeltida stadskärnorna och det enskilt största arkeologiska medeltidsprojektet inleddes 1976 då Riksantikvarieämbetet och Statens historiska museer drog igång projektet "Medeltidsstaden" (se Medeltidsstadens stadsrapporter 1976 – 1983). Tonvikten lades här på att ge en mer övergripande bild av de medeltida städernas kärnor och strandtomter i de medeltida städerna som jag valt att ta med i min undersökning berördes endast sporadiskt.

Det som har skrivits om ankerplatserna/hamnarna i de tre medeltidsstäderna jag valt att närmare undersöka är tämligen knappt.

Lars Ersgård som skrivit en hel del om städerna Skanör och Falsterbo skriver i Medeltidsrapporten om de två städerna att Skanör saknat naturlig hamn då den marina topografin varit väldigt långgrund. Han håller därför Höllviken i öster som trolig ankerplats för mer djupgående fartyg (Ersgård 1984, s. 15). Även Bakdjupet, en medeltida havsvik norr om bebyggelsen i Skanör föreslås som lämplig ankerplats (Ersgård 1988, s. 54). Detta har dock inte bekräftats av arkeologiska undersökningar. För Falsterbos del ges inga förslag till var en eventuell ankerplats kan ha legat.

För Malmös hamn, eller rättare sagt avsaknaden av hamn, är det skrivna materialet lite matnyttigare. I stadens Medeltidsrapport skriver Sven Rosborn om den brygga som löpte ut i vattnet under medeltiden vid nuvarande Frans Suellsgatan. Denna brygga som kallades "Färjebrom" omtalas första gången 1390 och senare 1487 då i ett privilegiebrev där det fastställs att ingen handel fick ske "på bryggan" (Rosborn 1984, s. 40). Olaf Olsen skriver i

sin artikel ”Malmö – en medeltidsstad utan hamn” att Färjebron kan förmodas tillkommit redan under 1200 – talet och bör vara samtida med staden. Att Malmö, som författaren skriver i sin artikel, inte har någon riktig hamn kan man utläsa redan 1656 i Arennt Berntsens topografiska Danmarksbeskrivning där han framhåller att staden saknar hamn eftersom den ligger utmed en öppen strand och på så grunt vatten att skepp inte kan lägga till närmare än på ”en fjerding uge sös”, vilket i våra mått motsvarar ca 1200 meter (Olsen 1995, s. 58f). Då Malmö under medeltiden och en bit in i den nyare tiden saknat en riktig hamn tros de större mer djupgående skeppen under sommarhalvåret ha ankrat upp vid en skyddad redd en bit ut i vattnet. I avsaknad av hamn spelade istället stranden en nyckelroll. Under medeltiden pågick här en febril marknadsverksamhet bland främst fiskare och köpmän (Reisnert 2006, s. 76ff). Rörande hamnen i Landskrona är upplysningarna få. Detta kan te sig konstigt då staden haft en naturlig djuphamn och grundats just som en handelsstad med gynnsamt marintopografiskt läge (Jönsson 1993, s. 11f). Staden skall ha haft en skeppsbygga vilken från stranden löpte 600 alnar ut i vattnet vilket motsvarade ca 356 m. Troligtvis härrör bryggan från 1460 – talet (Jacobsson 1983, s. 18).

2. Materialbeskrivning/Källkritik

Mitt material är först och främst de tre städerna och deras hamnar/angöringsplatser samt den litteratur och forskning som skrivits och presenterats om dessa. Som nämnts ovan varierar detta i storlek vilket gjort att jag kommer att ta med analogin mot Stralsund där fler grävningar och bredare forskning bedrivits kring de strandnära områdena i staden. För min undersöknings vidkommande är materialet som berör Landskrona tyvärr det svagaste.

De tre städerna jag valt att ta med i min undersökning har genom historien kommit att utvecklas i olika riktningar. Skanör och Falsterbo är idag i det närmaste två byar eller småstäder på Falsterbohalvön medan Malmö och Landskrona utvecklats till fullskaliga städer. Av de medeltida strandnära miljöerna framträder idag nästan ingenting. Detta beror till stor del på att den medeltida strandlinjen förskjutits under seklerna samt att stadsgränserna utvidgats i takt med att städerna vuxit och berett ut sig, mer om detta nedan.

Det material jag kommer att bruka för att få svar på mina frågor är främst det som skrivits om de medeltida städernas utveckling. Grovt sett kan man urskilja två sorter skrivet material. Stadsmonografier och grävrapporter. För Skanör – Falsterbos del har Lars Ersgård publicerat en del material samt avhandlingen ”Vår marknad i Skåne – Bebyggelse, handel och

urbanisering i Skanör och Falsterbo under medeltiden” vilken jag kommer bruka då jag skriver om dessa orter.

Vad gäller Malmö, där materialet är som störst, finns en stor stadsmonografi från 1971 benämnd ”Malmö stads historia – första delen” skriven av flera författare. Denna monografi är inte arkeologiskt inriktad utan kommer främst att utgöra ett historiskt komplement. I Malmö fornminnesförenings årsskrift ”Elbogen” har under årens lopp presenterats en rad artiklar som berör staden och dess hamns utveckling. Beträffande det arkeologiska materialet som rör Malmös medeltid är jag väldigt behjälpt av ”Liljan – om arkeologi i en del av Malmö”. Denna bok är främst en sammanställning efter en grävning i kvarteret Liljan i Malmö men innehåller flera artiklar om förhållandena i den medeltida staden som jag använt mig av.

Rörande Landskrona är det främst ett historiskt verk som dominerar. ”Historien om en stad – del 1, Landskrona 1413 – 1804” skrivet av Åke Jönsson. Bengt Jakobsson vid UV – Syd har skrivit artikeln ”Glimtar ur Landskronas medeltid” vilken bidragit med den arkeologiska delen. Slutligen vill jag naturligtvis nämna de stadsarkeologiska rapporter som publicerats inom projektet ”Medeltidsstaden” vilka bidragit stort till min undersökning.

För analogin mot Stralsund där stora delar av den medeltida stadens hamnområde (dvs området på stranden utanför stadsmuren) kommer jag att bruka Birgit Kulessas sammanställning av grävningarna som företogs i mitten på 90 – talet. Dessa återfinns dels i en artikel från 1999 vilken finns presenterad i *Maritime topography and the medieval town* samt en omfattande avhandling vilken utkom 2005 under namnet *Siedlungsgeschichte und Hafentwicklung in der Hansestadt Stralsund vom Mittelalter bis zur frühen Neuzeit*.

2.1 Metod och teori

Målet med min uppsats är att presentera och åskådliggöra hur de strandnära miljöerna och hamnarna sett ut, fungerat och verkat i relation till den omgivande staden under medeltiden. Metoden jag brukar är att utifrån litteraturstudier kring de tre städernas hamnar/angöringsplatser och deras urbana utveckling göra en komparativ studie av de tre orternas strandnära miljöer. Då materialet bitvis är bristande kommer en parallell göras till den tyska hansastaden Stralsund och utifrån denna kommer empiriska slutsatser dras till hur miljöerna i de undersökta städerna kan ha sett ut och fungerat.

2.2 Definition

Med hamn åsyftas här angringsplatser där skepp under medeltiden kunde kasta ankar och där gods kunde lastas och lossas. I medeltidens Danmark valde man ofta hamnar i städer där skeppen kunde ligga skyddade mot strömmar, väder och vind. Viktigt var även en kusttopografi som gjorde det möjligt att ta varorna i land. De flesta av hamnarna brukades bara under sommarhalvåret då isbildningen på vintern ofta gjorde det omöjligt för fartygen att gå in i hamn varför sjöfarten stod stilla. Undantag fanns dock under medeltiden och dessa kunde fungera som vinterhamn för skeppen (Stoklund 1982). I min undersökning kommer jag att ta upp två typer av hamnar. I Skanör – Falsterbo finns hittills inga tecken på fast hamnanläggning. Här har antagligen skeppen ankrat på redden varpå godset förts i land manuellt (mer om detta nedan).

För Malmö och Landskronans vidkommande har skeppsbroar eller färjebroar funnits. Dessa bestod i regel av ett pålverk i trä vilket löpte ett antal hundra meter ut i vattnet där mindre skepp kunde förtöja. För att få tillåtelse att angöra dessa skeppsbroar krävdes en sorts kajavgift. För att undvika dessa avgifter sökte sig köpmän till ofta till otillåtna hamnar utanför städerna. Under medeltiden förekommer förordningar som vänder sig emot sådana hamnar (Stoklund 1982).

3. Bearbetning

3.1 Bakgrund

Om man överblickar en karta över de medeltida städerna i det Danska riket (Skåne inkluderat) så ser man ganska snabbt att sjöfarande och urbanisering under medeltiden var relaterade. Nästan samtliga av de större orterna var placerade direkt vid kusten och de som inte i direkt anslutning till havet låg ofta utmed en flod eller i en havsvik. Beträffande Danmark var riket beroende av sin sjöfart till följd av landets geografi och ingen landsomfattande organisation fungerar utan en effektiv maritim industri. Danmark var (och är) också en jordbrukarnation där den mesta marken är brukbar och under medeltiden närde jordbruket riket. Dessa varor kopplade till jordbruket lämpar sig väl att transporteras sjövägen (Bill 1999, s. 251ff).

Det är i detta sammanhang man måste se uppkomsten av de tre städerna jag valt att återknyta till i min uppsats, främst Skanör – Falsterbo och Malmö, Landskrona tillkommer i

en tid då den danska centralmakten försvagats. Dessa tre städer verkar i ett rike som omfattar de södra delarna av Östersjön och Öresund.

Men städerna blir inte städer i en handvändning. Urbaniseringen på platserna är utdragen process men intresset för människan att slå sig ned i områdena som föregår dessa städer går tillbaka till sen vikingatid/tidig medeltid och utmed den Skånska Öresundskusten finns en verksamhet som är lukrativ och lockar människor till kusten – sillfisket (se bla Ersgård 1988).

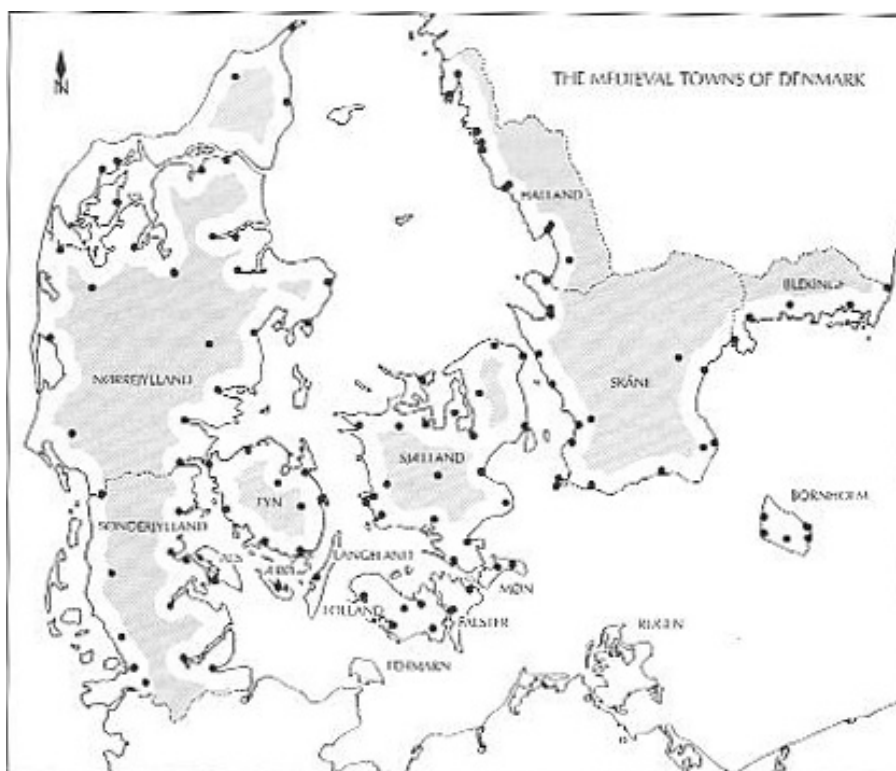


Fig. 1. Det danska riket under medeltiden. Från Bill 1999.

3.1.1 Skeppsutveckling i Norden under medeltiden

Precis som handeln utvecklas och expanderar i Nordeuropa under medeltiden gör också skeppskonstruktionerna det. Med förändringen av skeppen sker även förändring av de hamnar/angöringsplatser som tar emot dessa varutransporter. Ole Crumlin – Pedersen argumenterar utifrån ett antal skeppsfynd gjorda i Danmark att man kan skönja en förändring i lastfartygens storlek och kapacitet redan under 800 och 900 – talen. Under 1000 – talet varierar lastförmågan mellan 5 – 50 ton hos denna typ av skepp. Den tidigmedeltida sjöfarten i det Danska området skedde antagligen i mindre båtar med en lastkapacitet på mellan 5 – 15 ton med några undantag för större fartyg. Under 1100 och 1200 – talen präglas sjöfarten av främst fartyg med nordisk karaktär och mot slutet av 1100 – inträder koggen på de Danska farvattnen. Denna fartygstyp är mer djupgående vilket antagligen lett till ett ökat behov av

djupare hamnar. Det är dock inte helt otänkbart att dessa skepp lossade sin last på prämar som sedan transporterade varorna in till stranden innan de gick in i hamn eller genom flodpassager. Forskare har slagit fast att den mest övergripande förändringen av skeppsbyggeri i Norden sker mot slutet av 1100 – talet. Den tidigare vikingatida prägeln där symboliken såsom ornamentik och skulpturdetaljer tidigare framhävdes övergår nu till en ökad praktisk funktionalism hos fartygen med en ökad lastkapacitet (Crumlin – Pedersen 1999, s. 17ff).

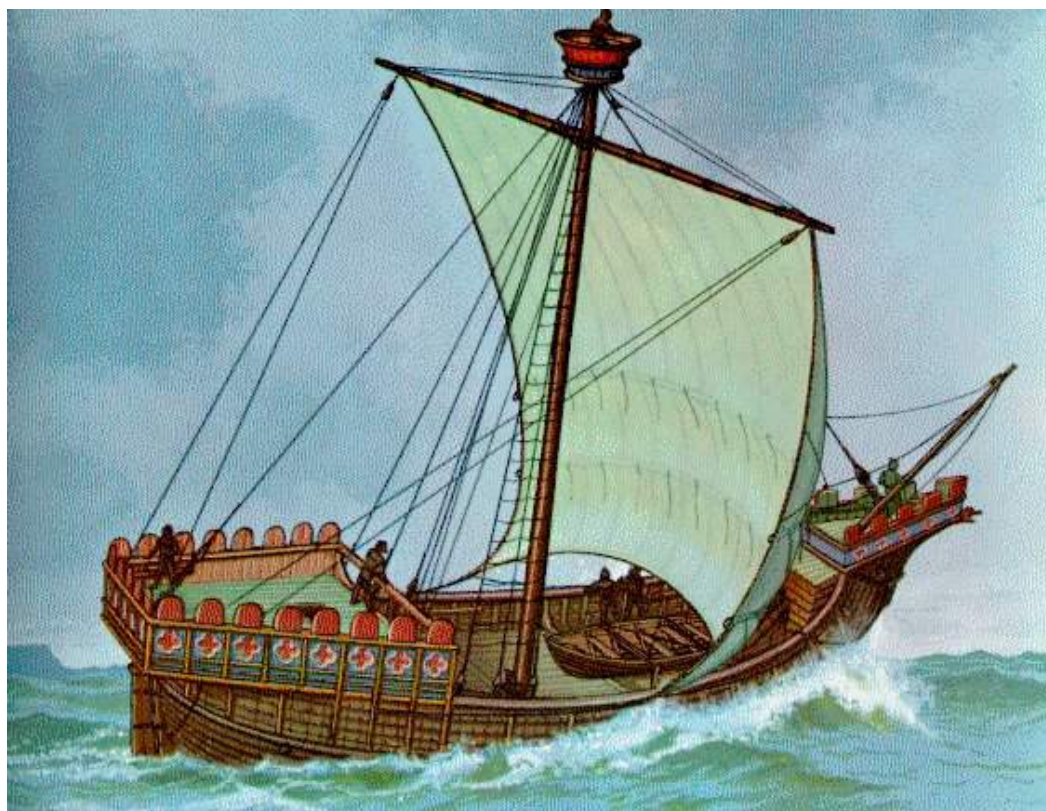


Fig. 2. Rekonstruktion av medeltida kogg. Från <http://hem2.passagen.se/anfreas/> 1998.

3.2 Skanör och Falsterbo

De första städerna vars hamnar/angöringsplatser jag valt att granska är de två medeltida orterna Skanör och Falsterbo på Falsterbohalvön i sydvästra Skåne. Det som skiljer dessa två städers uppkomst i jämförelse med andra städers urbanisering i det Östdanska riket är att Skanör och Falsterbo uppkommer kring den säsongsmässiga Skånemarknaden och inte i omedelbar relation till en agrar omgivning (Ersgård 1988, s. 106).

3.2.1 Medeltida kusttopografi på Falsterbohalvön

Skanör och Falsterbo ligger på den västra delen av Falsterbohalvön. I söder ligger Falsterbo och ca 3 km norrut ligger Skanör. Området är mot norr och väst omgivet av

Öresund som öster om Skanör går in i bukt benämnd Höllviken. I söder omges halvön av Östersjön (Ersgård 1988, s. 13). Halvöns geografi avgränsar ganska tydligt gentemot övriga Skåne vilket gör denna plats smått unik. Denna halvö är en relativt ung bildning som uppstod under postglacial tid. Dess kusttopografi har formats och påverkas fortfarande av havet och dess strömförhållanden. Det som utmärker den marina topografin speciellt är dess strandsjöar och revlar utmed den västra kuststräckan vilka har förändrats och nybildats in i vår tid. Gällande marktopografin på halvön består denna av magra sandjordar vilket även här gör området unikt i förhållande till övriga Sydvästskåne där jordmånen främst utgörs av bördig lera (Ersgård 1984, s. 6).

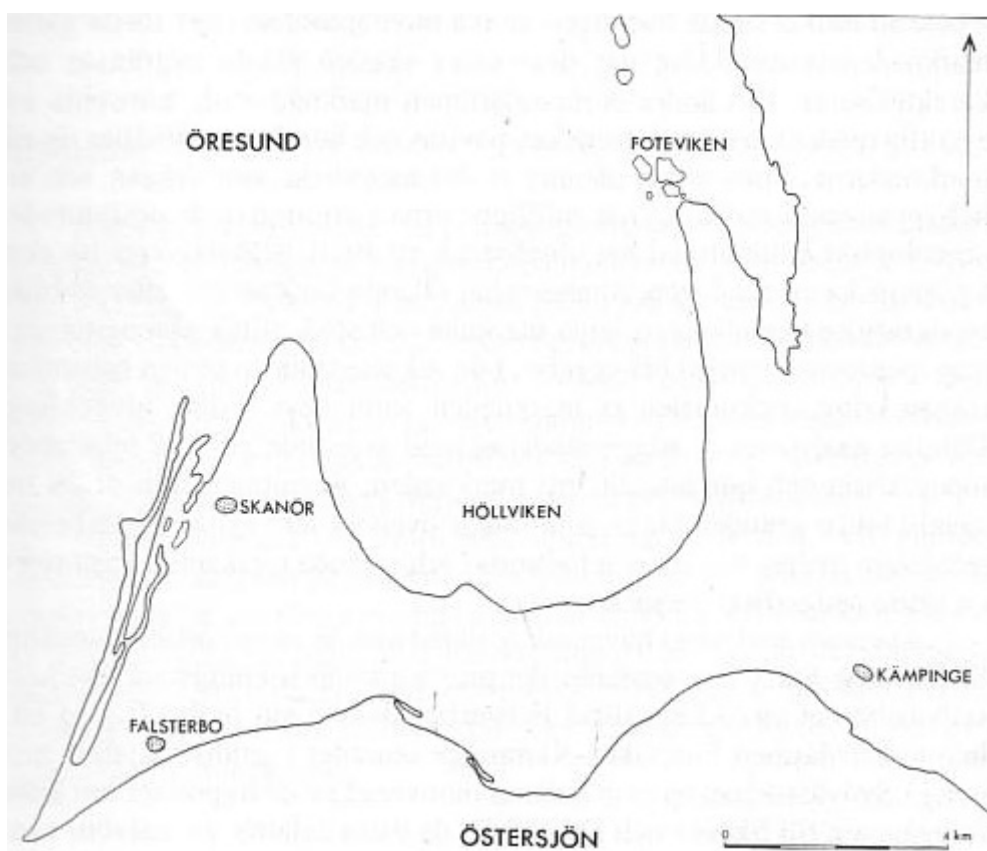


Fig. 3. Karta över Falsterbohalvön. Från Ersgård 1988.

Enligt Lars Ersgård som forskat kring det medeltida Skanör – Falsterbo är det komplicerat att helt rekonstruera Falsterbohalvöns medeltida topografi, främst gällande kustlinjens yttre. Den pågående landhöjningen bör inte ha påverkat detta men däremot bör förändringarna i världshavens yta ha haft en stor men svårtolkad påverkan på det ganska jämna landskapet. Som nämnts ovan har revbildningar skett utmed västsidan in i vår tid vilket har avskurit innanförliggande strandsjöar som senare vuxit igen och bildat sankade strandängar. En av de

större revelbildningarna benämnd Hovbacken ligger omedelbart nordväst om bebyggelsen i Skanör. Denna skall ha bildat ett sund mellan Hovbacken och Skanör vilket ännu i början av 1800 – talet skall ha varit segelbar. Havsviken in i sundet kallades ”Bakdjupet” och är idag igenväxt.

Även utmed den södra sidans kustlinje har förändringar i topografin skett, om än inte i lika stor omfattning som på den västra. I strandområdet har medeltida kulturlager påträffats vilket givit antagandet om att en äldre kustlinje löpt söder om den nuvarande vilken slukats av havet. Dateringarna av kulturlagren är dock osäkra då som ovan nämnts förändringarna i världshaven främst under perioden vikingatid till 1400 – 1500 – tal gjort att vattendjupet förändrats kraftigt (Ersgård 1988, s. 17). Topografin i de strandnära områdena som omgav det medeltida Falsterbo bör ha bestått av vattensjuk sankmark som tidvis dränerats (Ersgård 1988, s. 82f).

Då undervattenstopografin i området varit väldigt bedräglig för sjöfarare under alla sekler kan det tänkas att skeppare helst inte valde att gå nära land runt halvön. Området är idag även en välkänd skeppskyrkogård och många är de fartyg som under medeltiden mötte sitt öde vid Falsterbohalvöns rev (Rosborn 2005, s. 92).

3.2.2 Urbanisering i det äldsta Skanör

Som nämnts ovan uppkommer de två städerna Skanör och Falsterbo i relation till den medeltida Skånemarknaden som framträder omkring 1200. Man måste alltså skilja på marknadsverksamheten i området och på städerna i sig. Dessa är två skiljda företeelser.

Vad gäller de tidigaste spåren efter mänsklig aktivitet i Skanör har forskare (bla Otto Rydbeck) kunna spåra bebyggelse tillbaka till 1100 – talets slut. Dateringarna har skett främst genom keramikfynd. Diskussioner har förts kring att ett mindre fiskeläge kronologiskt skall ha föregått marknaderna detta har dock inte fastslagits (Ersgård 1988, s. 35f). I skriftliga källor från 1200 – talet nämns Skanör för första gången som en plats där danska och utländska köpmän har rätt att bedriva handel. Det är nu man kan skönja en fast och expanderande utveckling av Skånemarknaden (Ersgård 1988, s. 63f).



Fig. 4. Karta över skanör på 1650-talet med Hovbacken till vänster. Från Ersgård 1988.

3.2.3 Om lerbottnar

På flera av de platser utmed Öresundskusten där flera av de Skånska medeltidsstäderna grundas har man utmed stränderna funnit rester efter sk lerbottnar. Dessa fynd har förbryllat forskarna och har under årens lopp givit upphov till diskussion. Lars Ersgård kopplar lerbottnarna till Skanörs tidigaste skede. Lerbottnarna består av en grop klädd med ett tunt lager lera. Dess form och storlek varierar från ovalt långsmal till mer rektangulärt och ytan kan vara allt från knappt en till flera meter i diameter. Men dessa lerbottnar återfinns ofta i ett stort antal på fyndplatser, ofta som sagt på stranden i direkt anslutning till havet (Ersgård 2006, s. 51). Lerbottnar uppträder som sagt i Skanör men även i Falsterbo och Malmö. Förekomst av lerbottnar i Landskrona är än så länge inte känd vilket kan bero på bristen av arkeologiska undersökningar i området. Staden är även anlagd efter den perioden då lerbottnarna förekommer vilket också kan indikera avsaknaden av dessa i staden. Forskarna har fastslagit att lerbottnarna och dess funktion skall ses i relation till det tidiga sillfisket och de flesta dateras till perioden 1100 till 1300. Ofta återfinns fiskrens i leran varför forskare har velat se lerbottnarna som rensningsplatser för fisken då man dragit upp den på stranden. Att lerbottnarna brukats förvaringsplatser eller behållare där man framställt tran ur fiskrenset är

andra förslag som uppkommit. Dessa har dock inte fått stå oemotsagda och en rad motfrågor har ställts till dessa teorier. T ex har man riktat skepsis mot materialet lera och ställt sig undrande till varför detta material lämpat sig så väl för fiskhantering då denna inte återfinns naturligt i många av de områden där lerbottnarna uppträder. En annan viktig fråga är varför man plötsligt upphör att bruka dessa vid 1300 talets början (Ersgård 2006, s. 53).

I Skanör påträffas lerbottnar spritt över ett större område både inom stadsbebyggelsen och på strandvallarna. Lars Ersgård vill för Skanörs vidkommande knyta lerbottnarna till någon form av bebyggelse dock inte nödvändigtvis ur ett rent praktiskt perspektiv utan snarare ur ett symboliskt sådant. Att lerbottnarna skulle utgöra golv till bostäder finner han inte troligt snarare handlar det om en plats där man saluför sina varor (Ersgård 1988, s. 43ff). Ersgård menar på att det finns två tolkningar som står mot varandra i frågan om lerbottnarnas funktion: 1) en ekonomisk och praktisk funktionell 2) en symbolisk och mentalt antropologisk. Den tolkning som han ställer sig bakom är närmast den andra. Han menar att man skall se anläggningarna som ett uttryck för sociala funktioner och inte nödvändigtvis ekonomiska. Lerbottnarna vill han knyta till besittningstagande av mark samt rättighetstagande något som bör varit fundamentalt då man annekterade de nya obebodda platserna utmed stränderna för att så småningom praktisera marknadsverksamhet. Den symboliska överlåtelse teorin utvecklar Ersgård och menar att kungen som äger marken överlåter rättigheten att bedriva handel och annan verksamhet på platsen för den som besöker handelsmarknaden. En sedvänja som etableras och praktiseras främst under 1100 och 1200 talen (Ersgård 2006, s. 55ff). För Falsterbos vidkommande vill Ersgård koppla förekomsten av lerbottnar till marin handel som bedrevs på strandvallarna (Ersgård 1988, s. 87). Med utgångspunkt i Lars Ersgårds teorier kring lerbottnarnas symboliska funktion skulle man kunna tolka förekomsten av dessa som ett tecken på kunglig närvaro främst under 1100 och 1200 talen, dock främst i Skanör. Hur man väljer att tolka lerbottnarna är upp till var och en. Jag menar att dessa markerar hur viktig den medeltida strandzonen var för de människor som från början verkade där under tidig medeltid. Man söker sig aktivt till havet för att saluföra och hantera sina varor och det är här urbaniseringen börjar och utgår från.

3.2.4 Skånemarknaden

Att diskutera urbaniseringen i Skanör - Falsterbo utan att ta upp Skånemarknaden, verksamheten som möjliggjorde städernas uppkomst, finner jag svårt. Detta är även viktigt om man även vill studera ägoförhållandena i regionen då kungen styr denna marknad i Skanör

- Falsterbo under långa perioder. Att sillfisket var viktigt för rikets ekonomi märks i Adam av Bremens ord då han uppger att sillfisket ”har mer avgörande betydelse än landets jordbruksproduktion” (Eriksson 1980, s. 21ff). Med Skånemarknaden avses den omfattande handel med sill i Öresund som säsongsmässigt främst ägde rum i Skanör – Falsterbo men som under 1200 – talet spred sig och inbegrep flera platser i Öresundsregionen (Reisnert 2006, s. 71).

Från 1200 talet härrör flera skriftliga belägg på både fiske- och marknadsaktiviteter i Skåne och 1231 benämns Skanör som kungalev i kung Valdemars jordebok. Det är ingen omöjlighet att hela Falsterbohalvön från början ingått i kungalevet Skanör (Ersgård 1988, s. 34).

Det tidigaste marknadsområdet hade under 1200 - talet sin utbredning främst i de västra delarna av dagens Skanör (Ersgård 1988, s. 64). Skånemarknaden i Skanör och Falsterbo var uppbyggd kring så kallade fitområden. Dessa var geografiskt indelade områden på marknaden där olika utländska städer (främst Hanseatiska) genom kungen gavs rätt att bedriva handel och erhöll egna privilegier. Dessa utgjordes t ex av rättigheten att resa bodar och enklare byggnader inom fitområdet. Avgränsningarna förefaller dock varit mer detaljerade o tydliga i Falsterbo än i Skanör. Detta gör det svårt att för Skanörs del avgöra vilken stad som dominerat och haft störst fitområde. Troligtvis delade flera städer ibland på samma fit. I Falsterbo är källäget för fitindelningen tydligare och här dominerades antagligen marknaden under 1200 – 1300 – talen av Lübeck (Ersgård 1988, s. 68, 86). Att kungen gör sin närvaro och kontroll tydlig redan under Skånemarknadens tidiga skede märks i den borg som anläggs i Skanör redan vid 1200 – talets början (Ersgård 1988, s. 74). Detta märks även i Falsterbo då en liknande försvarsanläggning anläggs mot slutet av 1200 – talet eller början av 1300 - talet (Blomqvist 1950, s. 162, 180).

3.2.5 Det äldsta Falsterbo

Den urbanisering och senvikingatida/tidigmedeltida bebyggelse som breder ut sig i Skanör återfinns inte i Falsterbo. I de historiska källorna omtalas inte platsen förrän vid 1200 – talets mitt och då inte i form av någon bebyggelse utan som ett sjömärke (Ersgård 1988, s. 35f). Först vid 1300 – talets början omnämns Falsterbo mer frekvent i de skriftliga källorna som plats för Skånemarknaden bredvid Skanör. Arkeologiska och skriftliga källor kombinerat ger tillsammans att någon riktig bebyggelse inte förekommit i Falsterbo innan mitten av 1200 – talet (Ersgård 1988, s. 75). Mot slutet av 1300- och början av 1400 – talet märks en tillbakagång för Skanörs del gentemot det expanderande Falsterbo. Den senare orten tar nu över rollen på Falsterbohalvön som Skånemarknadens huvudort (Ersgård 1988, s. 92).

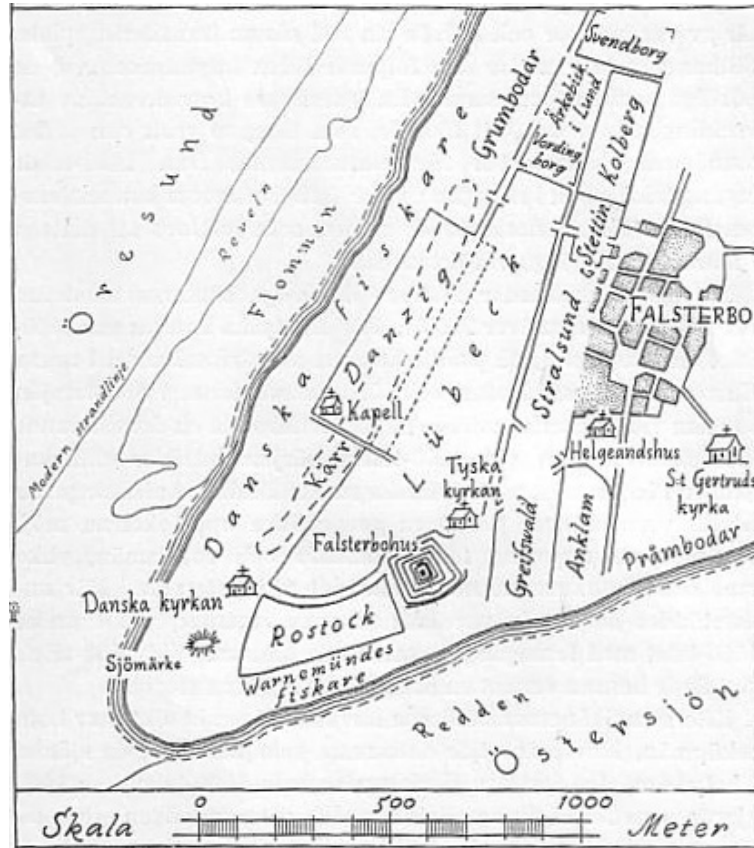


Fig. 5. Det medeltida Falsterbo med försök till rekonstruktion av fittindelning. Från Blomqvist 1950.

3.2.6 Angöringsplatser i Skanör och Falsterbo

Att fiskare upptog verksamhet utmed Skanörs stränder vittnar lerbottnarna om. Otto Rydbeck framhåller framförallt att fiskarna höll till och bodde på den västra och södra stranden, samt i Skanör särskilt på Hovbacken och landtungan belägen norr om denna (Rydbeck 1935, s. 47). Om verksamheten kopplad till fiskhanteringen vittnar de arkeologiska lämningarna efter vad som tolkats som bodar vilka har brukats in i sen medeltid och som undersökts på Hovbacken (Ersgård 1988, s. 96f). Man kan anta att fisket från början bedrevs i ganska små och grundgående båtar som efter arbetsdagens slut drogs upp på stranden. Lars Ersgård har föreslagit att då lerbottnarna vittnar om någon form av bodbebyggelse snarare än bostadslämningar skulle marknadsdeltagarna från början ha övernattat i sina båtar. Om han menar fiskarna med sina mindre farkoster eller köpmännen med sina tillresta större lastfartyg framgår inte. Men jag håller det inte otroligt att fiskarna från början antingen sov i sina båtar eller i de tält som restes i anslutning till de tidigaste marknaderna (Ersgård 1988, s. 47). Innan Skånemarknaden etableras och breder ut sig under 1200 – talet kantas således stränderna främst i Skanör av mindre fiskebåtar där besättningsantalet troligen legat på mellan 3 – 5 man

(Eriksson 1980, s. 32). Då verksamheten under tidig medeltid främst kretsar kring sillfisket vilket bedrivs i mindre båtar som ganska enkelt dras upp på stranden finns inget behov av någon djupare ankringsplats för större och mer djupgående fartyg i Skanör. Då marknaden och handelsverksamheten ökar i Skanör har enligt Lars Ersgård Bakdjupet nordväst om bebyggelsen och Höllviken i öst brukats som ankringsplatser för de större skeppen. Det är heller inte uteslutet att Ättebäcken här kan ha brukats som transportled mellan Skanör och Höllviken för mindre farkoster (Ersgård 1988, s. 54).



Fig. 6. Sillfiske i Öresund under medeltiden. Från Eriksson 1980.

I Falsterbo höll de Danska fiskarna till på revelbildningen utmed den västra stranden. På platsen har lämningar efter vad som tolkats vara fiskebodas påträffats. Dessa liknar de som hittats på Hovbacken i Skanör men inte närmare undersökts arkeologiskt (Ersgård 1988, s. 85f). Man får här anta att verksamheten bedrivits på samma sätt som i Skanör. I Falsterbo är förekomsten av lerbottnar mindre än i Skanör dock är spridningen på dessa större geografiskt och kan inte helt anses knutas till ett medeltida strandområde (Ersgård 1988, s. 79).

Det har genom åren förts diskussioner kring en eventuell hamn i Falsterbo. Indicierna för detta är dock svaga. Platsen för en potentiell hamn skulle vara lokaliserad utmed den södra stranden i närheten av den sk Falsterbobåtens fyndplats. Detta indikeras av förekomsten av stenhopningar ett par hundra meter ut i vattnet söder om kyrkan (Hommerberg 1952, s. 110). Då stranden här ännu är väldigt långgrund och den submarina topografin under seklerna tidvis förändrats finner jag det dock ännu mindre troligt att här skulle funnits en hamn. Ragnar Blomqvist nämner även att då bristande navigeringsteknik var utbrett bland sjöfarare främst

under medeltidens tidigare del var det ett vanskligt företag att över huvudtaget gå in i hamn, något som gärna undveks av framförallt Östersjöns skeppare (Blomqvist 1950, s. 143f).

Intressantare för diskussionen vad gäller förekomsten av en eventuell hamn i Falsterbo är de fynd av pråmar som bla Ragnar Blomqvist tar upp i sin presentation av grävningarna kring Falsterbohus. Det rör sig här om fynd av sammanlagt sex pråmar i trä, 15 – 20 meter långa. Dessa har utgjort fundament till den södra borgvallen och kan därför dateras innan borgens uppförande vilken omnämns i källor första gången 1311 då den skall ha ödelagts i strid mellan danskar och tyskar (Ersgård 1984, s. 65). Dessa pråmar har med största sannolikhet brukats som transportmedel för varor vilka lastats från de större fartygen ute på reddan och sedan transporterats på dessa in till grundare vatten där de en andra gång lastats på vagnar (Blomqvist 1950, s. 173ff). Arkeologiska spår efter dessa vagnar tycks saknas. Någon motsvarighet till Falsterbopråmarna har inte påträffats i Skanör. Detta är anmärkningsvärt då framförallt Otto Rydbeck gör antagandet att varorna här transporterades på liknande pråmar från de skepp som ankrat i Höllviken. Pråmarna skall även ha varit mindre i antalet jämfört med de vagnar som tog varorna den sista biten in till stranden, något som ökar dess betydelse och funktion (Rydbeck 1935, s. 49). I tullräkenskaper daterade till 1494 finns uppgifter kring borgare i de bägge städerna vilka brukat både vagnar och pråmar under marknadstiderna. För dessa tjänster har en sorts tullavgift tagits ut av kronan. Intressant här är att underlag för pråmavgift saknas för Falsterbos borgare och i Skanör nämns sk ”vogn tegn”, en avgift som antagligen avsåg de vagnstransporter som nämnts ovan (Ersgård 1988, s. 124, 142).

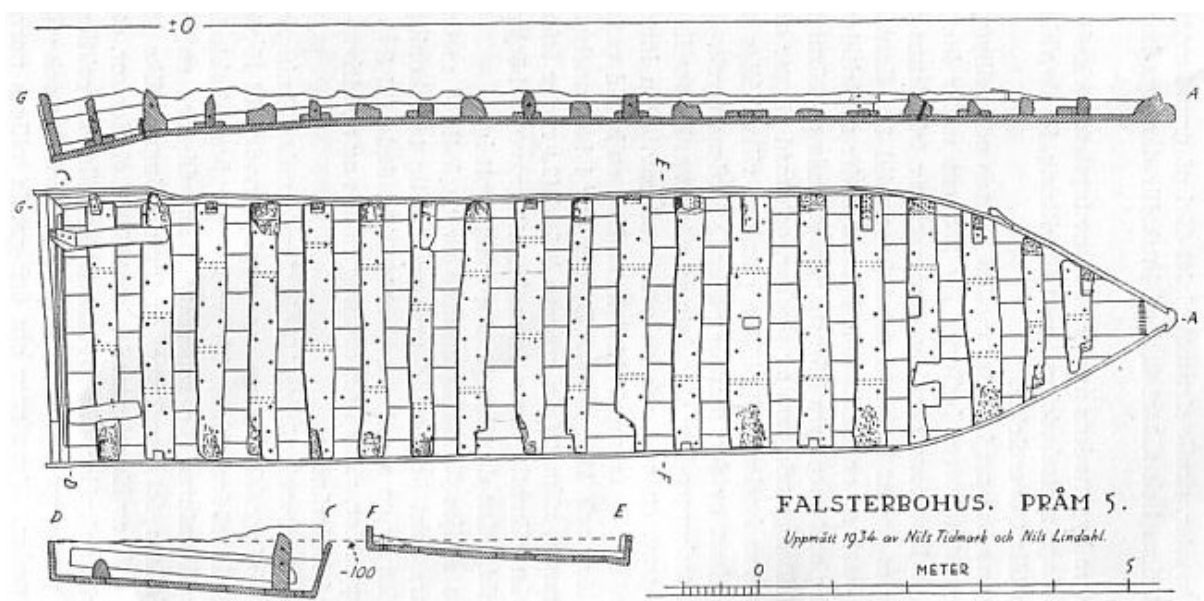


Fig. 7. En av pråmarna från Falsterbo rekonstruerad i plan och sektion. Från Blomqvist 1950.

3.2.7 Sammanfattning

Min första del har behandlat de två städerna Skanör och Falsterbos strandnära områden. Dessa städer utgör tidigt centrum för Skånemarknaden. Denna halvö har haft en tämligen föränderlig strandnära submarin topografi med revelbildningar som skett ända in i vår tid. Ständerna som omgivit halvön har varit och är fortfarande långgrunda. Strandängar har bildats och bitvis vuxit igen varför det är svårt att sja om områdets medeltida topografi. Dess tidigaste aktiviteter vittnar lerbottnarna om vilka påträffats både i Skanör och Falsterbo där den förra uppvisar något äldre aktivitet än den senare. I Skanör har antagligen fiskarna hållit till på den långsmala revelbildningen i väst benämnd Hovbacken. Fisket bör under denna period bedrivits i ganska små och grundgående båtar vilka drogs upp på stranden efter arbetsdagens slut. Några arkeologiska belägg för en hamn vid Skanör saknas men då marknadsaktiviteterna inleds på allvar under 1200 – talet och flera utländska fartyg trafikerat Falsterbohalvön skall dessa till ankrat upp i den bukt öst om Skanör benämnd Höllviken. Lars Ersgård avskriver inte heller teorin om att ett hamnläge kan ha funnits i viken Bakdjupet vilken in på 1800 – talet skall ha varit segelbar. Troligtvis har dock de flesta större fartygen ankrat ute på redde. För att kunna landa godset på stranden skall stora pråmar ha brukats vilka tagit varorna från skeppen in till grundare vatten för att där transportera dessa vidare in till stranden på vagnar. Om denna verksamhet vittnar de skriftliga källorna. Dessa pråmar kan i Skanör inte spåras arkeologiskt. Detta har dock kunnat göras i Falsterbo där rester efter sammanlagt sex sådana har påträffats som fundament till en av vallarna i borgen Falsterbohus. Kanske härrör dessa pråmar från sekelskiftet 1200 – 1300. Stenhopningar en bit ut i vattnet på den södra stranden i Falsterbo kan ha indikerat en eventuell hamn/brygga även om jag finner detta mindre troligt.

3.3 Malmö

Den andra staden som ingår i min undersökning är Malmö. Denna stad skiljer sig en del gentemot Skanör och Falsterbo då den har en mer sammansatt urban karaktär och även haft en stadsmur vilken skiljt det medeltida strand/hamnområdet från den övriga staden. Troligtvis är det ökade intresset kring den framväxande Skånemarknaden en av anledningarna till att staden grundas vid 1200 – talets mitt (Reisnert 2006, s. 66). Från att främst ha varit centraliserad till Skanör och Falsterbo sprids nu denna säsongsmässiga handel till flera skånska kuststäder.

3.3.1 Malmöområdets medeltida topografi

Området där Malmöregionen idag ligger och bereder ut sig i sydvästra Skåne kallas Söderslätt. Platsen är och har länge varit ett agrart område med en jordmån som tillhör de bördigaste i Sverige (Rosborn 1984, s. 7).

Den tidigaste mänskliga verksamheten som härrör från 1100 – talet är inte helt olik den i Skanör. Denna tar sin form på den strandrevel vilket antagligen namnet Malmö syftar till där Adelgatan och Västergatorna idag löper (Ersgård 2006, s. 50).

Utanför den medeltida strandreveln sträckte sig den långgrundna havsbotten vilken länge ställde till med problem då skeppen närmade sig staden och dess tidiga färjebro. Äldre källor vittnar även om tre revlar vilka låg på redde och ställde till det än mer för fartygen som närmade sig (Billberg 2006, s. 21f).

Den tidigmedeltida strandlinjen låg således några hundra meter upp på land jämfört med dagens läge. Öst och väster om den medeltida stadsutbredningen gick två mindre bäckar in från Öresund vilka bildade sankområden och sjöar kallade Västersjön och Rørsjön. Dessa gav det medeltida stadsområdet ett ö liknande utseende. Kanske är det just den geografiskt utmärkande reveln vilken avskärmar sig mot den övriga landsbygden som gjort att man valt att slå sig ned på denna plats (Reisnert 2006, s. 66). Reveln har sluttat något ned mot havet under medeltiden och har sedan bitvis utgjorts av strandängar vid sundet som periodvis bör ha varit väldigt sank. Dessa sankområden har under seklernas lopp fyllts ut då staden expanderat för nybebyggelse (Billberg 1993, s. 116f). Den medeltida strandtopografin i Malmö påminde således till ganska stor del om den i Skanör.



Fig. 8. Malmös ursprungliga topografi med dagens kvartersindelning pålagd. Utgrävningarna i kvarteret Liljan är markerade. Från Reisnert 2006.

3.3.2 Urbanisering i det tidiga Malmö

Allt börjar som sagt på strandreveln som sluttade något mot havet i väster, någon gång på 1100 – talet. Här samlas fiskare för att bedriva sin verksamhet och sälja sina varor. Än så länge utan en närvarande kungamakt som styr aktiviteterna (Ersgård 2006, s. 50). Om denna tidiga verksamhet vittnar, precis som i Skanör, fynden av lerbottnar. Dessa har återfunnits i hundratal utmed Malmös medeltida strandrevel, främst på platån i väster. Att lerbottnarna koncentreras till just området i väst kan bero på att detta lämpade sig bäst för verksamhet kopplat till fiske (Mårald 2006, s. 90).

Lerbottnarna har precis som i Skanör – Falsterbo daterats till perioden mellan 1100 – 1300. Att lerbottnarnas förekomst upphör just kring perioden kring 1300 kan te sig underligt då fisket i Malmö snarare kom att eskalera runt sekelskiftet 1200 – 1300. Kanske tyder dess upphörande på någon sorts förändring i produktion eller hanteringen av sillen (Reisnert 2006, s. 76).

Första gången staden Malmö omnämns i de skriftliga källorna är under 1200 – talets andra hälft. Dessa källor utgörs bla av ett privilegiebrev daterat 1275 som vittnar om borgare i Malmö och ett originalbrev från antingen 1284 eller 1285 som delvis vittnar om kung Valdemars relationer till Malmö, utfärdat av kungen själv (Tomner 1971, s. 180ff). Att kungen under den här perioden är närvarande märks således ganska tydligt. Det är även under denna period som kungamakten tydligare institutionaliseras och formaliseras i Danmark. Malmö ingår i den rad av orter som anläggs direkt vid kusten eller i dess närhet (Andrén 1985, s. 86f).

3.3.3 Kungens makt och regale

Då Malmö som stad börjar framträda i de medeltida källorna vid 1200 – talets mitt förefaller det alltså som att staden står under kungens styre (Anglert 2006, s. 44). Det är således han som kontrollerar det lönsamma sillfisket som under åren ökar nere på stranden. Att kungen äger rättigheten och förfogar över stranden som ekonomisk zon märks i det sk *regalet* eller *grundregalet*. Regalet, som i Danmark härrör från 1000 – talet, innefattar särskilda rättigheter för kungen till främst jord och mark. Denna grundas i kungamaktens rätt till den mark som inte står under privat egendomsrätt. Detta rör sig främst om allmänningar och obebyggda områden. Men regalet omfattade som sagt även rätten till förstranden. Därför tillföll allt gods som flöt i land kungen. Havet var dock en juridisk frizon där fiske kunde bedrivas av allmänheten. Dock kunde kungen ta upp avgift vid åmynningar. I allmänhet

räknades alla handelsavgifter till regale vilket gjorde att kungen senare kunde införa en sådan betydelsefull avgift som tullen (Jörgensen 1982).

Precis som i Skanör och Falsterbo märks kungens omedelbara närvaro på stranden i resterna av den borg som i källorna benämns Flynderborg. Detta försvarstorn skall ha varit placerat på stranden ungefär där Hamngatan idag ligger. Borgen omnämns i skrift första gången 1518, men troligtvis hade man redan då upphört att bruka denna som kontrollborg. Einar Bager finner det troligt att tornet ursprungligen i sitt utseende närmast påmint om Kärnan i Helsingborg (Bager 1971, s. 268). Klart är i alla fall att från denna strategiska plats kunde kungamakten ytterligare stärka sin kontroll över handeln på stranden.

3.3.4 Stranden och fisket

Fisket på stranden är en verksamhet som antagligen bedrivits sedan 1100 – talet, kanske tidigare än så. Här samlades precis som i Skanör – Falsterbo tusentals fiskare säsongsmässigt för att bedriva sitt leverne. Detta fiske kom antagligen under 1200 - talet som ovan nämnts att kontrolleras av kungamakten. Redan Valdemar Atterdags privilegium från 1360 fastslog att höstmärnad skulle ske mellan Jungfru Marie himmelfärdsdag (15/8) till Mikaelidagen (29/9). För att kunna kontrollera handeln och upprätthålla lag och ordning på stranden under marknaden upprättades den sk ”modbogen”. Detta var en sorts lagbok som reglerade hur fiske och handel skulle bedrivas. Precis som på Falsterbohalvön började fisket i gryningen då båtarna som legat på stranden drogs i sjön på en given signal sänd av kungens fogde, antagligen i form av en hissad korg. För att ytterligare stärka sin kontroll över marknaden förbjöd kungen allt byggande på stranden under marknadstid. Detta förbud gällde främst fiskare vilka inte tilläts uppföra bodar väster om Korrebäcken, dvs den bäck som i väst mynnade i Öresund ungefär vid dagens Malmöhus. Precis som på strandmarknaderna i Skanör och Falsterbo skall pråmar använts i begynnelsen för att transportera godset från de större fartygen som ankrat på redde in till stranden. Då dessa kommit in på grundare vatten skall de ha mötts av vagnar som inte fick möta dessa förrän pråmarna stod stilla (Tomner 1971, s. 217ff). Själva fisket och hanteringen av sillen på stranden företogs antagligen av stadens tidigaste invånare vilka troligtvis hade sin hemvist på reveln ovanför stranden. Fisket och marknaderna lockade även utländska fiskare och köpmän, om dessa varit inkvarterade under marknadsperioden är svårare att dra några slutsatser kring. För Malmös del omnämns aldrig några fitområden liknande de i Skanör och Falsterbo. Det är däremot inte otroligt att en liknande uppdelning funnits och att de tillresande marknadsdeltagarna har fått provisoriska och enkla bostäder vilka efter marknadens slut rivits (Lindgren – Herz 1986, s. 54). Dessa bör

dock ha varit placerade utanför själva marknadsområdet då det som ovan nämnts varit förbjudet att uppföra byggnader inom detta under marknadstid. Så tidigt som 1320 har Malmös status som handelsstad stärkts och domineras nu av tyska handelsmän (Tomner 1971, s. 221). En hypotes är att tyska köpmän under 1300 – talet vid marknadstid skulle haft sin logi i kvarter nära stranden. Anders Reinsnert föreslår att kv. Jörgen Kock med sin närhet till Strandporten skulle ha hyst tyska köpmän från staden Lübeck under seklet (Reinsnert 1994, s. 35).

3.3.5 ”Byns plank” och strandmuren

Först under 1400 – talet påbörjas arbeten med Malmös medeltida stadsmur. Denna försvarsmur förefaller dock ha föregåtts av ett äldre pallisadverk.

I källor från senmedeltid och 1500 – talet dyker flera gånger begreppet ”Byns Plank” upp. Detta tolkas tidigt utgöra någon form av enkelt försvarsverk vilket bestått av träpallisader. Pallisaden förefaller ha skiljt det medeltida strandområdet från övrig bebyggelse. Rester efter något som tolkas vara en del av ”Byns Plank” har under åren grävts fram vid arkeologiska undersökningar på det som varit strandnära tomter. 1983 blottades delar av denna i kvarteret ”Fisken”. Denna del bestod här av flera grova fyrkantigt tillhuggna stolpar vilka med glest mellanrum pressats ned i sanden där sedan ett plankverk spikats på utsidan (Reinsnert 1998, s. 27). Ett mynt som hittats i rester efter vad som tolkats vara en bod som legat på nordsidan om ”Byns plank” (dvs på strandsidan) från Kristoffer II:s regeringstid 1319 – 1332 tillsammans med en brand som omfattat både boden och plankverket gör att ”Byns Plank” troligtvis uppförts vid 1300 – talets början (Kling & Lindgren - Herz 1990, s. 24ff). Liknande konstruktioner som den i kvarteret ”Fisken” påträffades vid grävningar i kvarteret ”Neptun” 1976 och i kvarteret ”Skepparen” 1953. Pallisadverket har antagligen löpt från Malmöhus bort till Drottningtorget. Sammantaget är ca 200 m av ”Byns Plank” känt varav ca 100 m är arkeologiskt undersökta. De partier av ”Byns plank” som löper öster om det utgrävda delarna i kvarteret ”Fisken” förefaller ha varit annorlunda utformade. Kanske beror detta på att varje tomtägare vars mark avgränsade mot strandzonen hade som skyldighet att själv uppföra ett plankverk på tomten, detta är dock högst osäkert (Nyberg 1986, s. 71). De undersökta delarna av pallisaden ger inte intrycket av att ”Byns plank” skulle ha utgjort något egentligt försvarsverk. Höjden låg troligtvis på ca 4 m och kan knappast ha motstått fientligt angrepp i större skala. I stället bör man tolka ”Byns plank” som en sorts tullgräns, en gräns mellan två ekonomiska zoner (Reinsnert 1998, s. 27ff).

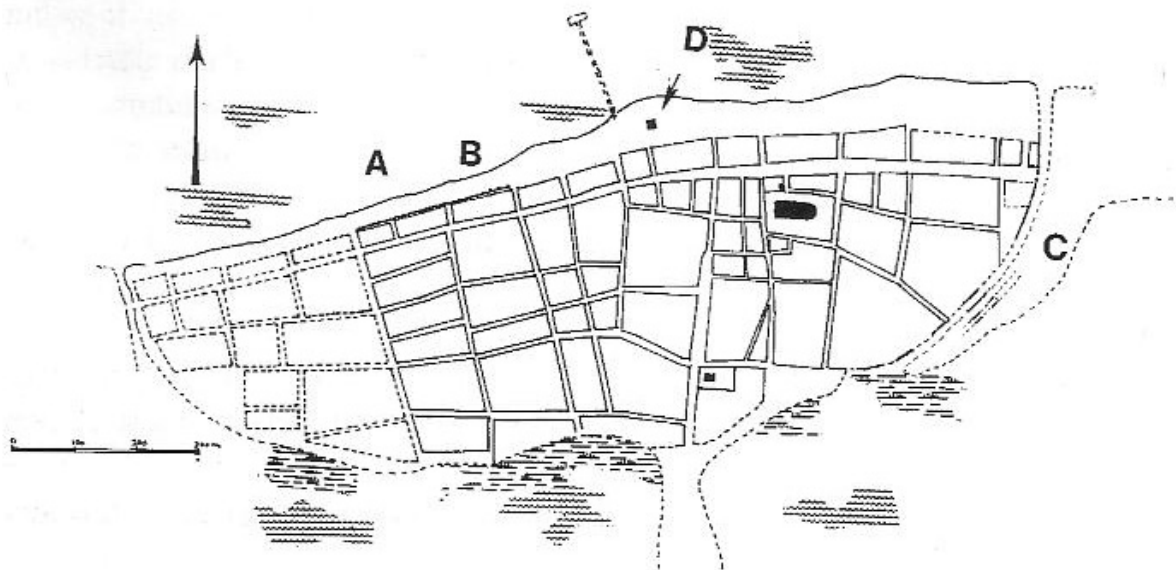


Fig. 9. Malmö vid 1300-talets första hälft. A – Undersökta delar av "Byns plank". B – Delar av murens sträckning. C – Rörsjön. D – Trolig plats för Flynderborg. Även "Fergebron" utsatt. Från Reinsnert 1998.

Någon gång under 1300 – talets senare hälft har "Byns plank" börjat förstärkas och förändras. År 1419 nämns för första gången byggnadsarbeten utförda på strandmuren. Muren har under årens lopp delvis grävts fram vid olika arkeologiska undersökningar och skall i ursprungligt skick ha löpt från "Västertorn" till "Östertorn" och sträckt sig ca 1415 m (Rosborn 1984, s. 37) . Strandmuren skall ha uppförts delvis på kungligt initiativ som ett led i Malmös befästning, ett arbete som grundades i försöket att frigöra Danmark från ett allt för starkt Hanseatiskt inflytande (Nyberg 1986, s. 68).

Muren bestod främst av tegel och till dess fundament har gråsten brukats. Vid medeltidens slut fanns tio torn tillbyggda i muren. Murverket var försett med fyra större öppningar varav en vette mot stranden, i källorna kallad "Strandporten" (Reinsnert 1998, s. 36f). I muren som löpte utmed stranden fanns även mindre öppningar men dessa användes troligen inte för varutransporter och tull (Reinsnert 2006, s. 80). Murens höjd skall ha varit nio alnar (5 ½ m) och dess bredd "tre stenar" vilket motsvarat knappt en meter. Värt att notera är att den juridiska linje vilken förbjöd byggande på stranden, under murens uppförandeperiod kan ha förskjutits. I samband med ett kapell- eller kyrkobygge kan platsen som valts legat utanför "plankorna". Det står även klart att delar av kv. "Fersen" legat utanför strandmuren före 1475. Samma år kom stadens borgmästare och råd överens med en borgare om att denne fick tillåtelse att arrendera en bit jord på "byns forstrand" i väst. Vidare sägs det att borgaren redan börjat bygga på tomten som tidigare skall ha varit obebyggd (Bager 1971, s. 269f). Att kungen upplåter mark för bebyggelse på stranden kanske är ett tecken på att strandens

Då arbetena med byggandet av Malmös strandmur påbörjades under 1400 - talet förlades Strandporten vid bryggan tillsammans med ett torn där man antagligen haft en tullbod (Olsen 1995, s. 58f). Det var som sagt ypperligt svårt att ta sig in till strand och så sent som på 1600 – talet kom de större skeppen inte närmre än 1200 m. Vart man än ankrade på redden utanför staden så låg man dock oskyddad från väder och vind vilket gjorde att Malmö inte passade som vinterhamn. Detta medförde att många av stadens borgare vilka ägde skepp var bosatta i Helsingör eller Köpenhamn där fartygen hade vinterläge (Olsen 1995, s. 64).

Som jag nämnt tidigare fraktades godset på pråmar från fartygen på redden in till grundare vatten. Denna verksamhet sköttes av speciella pråmmän i Malmö, men här omtalas även en till farkost vilken skulle ha transporterat både gods och människor till och från stranden. Det rör sig här om den sk ”myndriken”. Denna benämning dyker för Skånes del upp första gången i modboken för Skånemarknaden 1385 där det sägs att ingen ”myndrik” får föra gods till land från skeppen eller vice versa, förrän han fått klartecken från tullaren. För Köpenhamns del finns liknande beskrivningar och här uppkommer termerna pråm och ”myndrik” nästan som två rivaliserande synonymer i källorna (Olsen 1995, s. 65ff). Att avgift utgick för att transportera varor på pråmar mellan skepp o strand både i Skanör – Falsterbo och Malmö framgår tydligt i källorna (se Ersgård 1988 och Olsen 1995) och att detta varit en ganska lukrativ verksamhet kan nog fastslås.

Det förefaller som många av de fartyg som angjorde Malmö hamn under främst skiftet 1300 – 1400 var av ganska ringa storlek. Detta gäller främst handelsskeppen som gått mellan staden Lübeck och Malmö. Om skeppens last och storlek går att läsa om i de sk pundtullböckerna vilka ger oss upplysningar om Lübecks handel med Malmö. Här märks även att Malmö nu är den dominerande orten för Skånemarknadens handel, i alla fall vad gäller handeln med Lübeck (Weibull 1922, s. 24ff). I pundtullböckerna framgår bl a vilken sorts skepp som seglat mellan de olika städerna i Öresund. Här handlar det främst om två typer av fartyg vilka benämns ”navis” och ”schuta”. ”Navis” skall ha varit den större skeppstypen, främst avsedd för godstransport. För benämningen ”schuta” förekommer en större skeppstyp i samma storlek som ”navis” vilken antagligen varit avsedd för varutransport samt en mindre typ vilken främst bör varit avsedd för fiske. Det är Curt Weibull som sammanställt och tolkat uppgifterna från pundtullförteckningarna och har hållit det troligt att skeppstypen ”navis” är den som främst seglat på Skånemarknaden under åren 1399 – 1400 (Weibull 1922, s. 32f). För de ”schuta” som seglat på Malmö har tullaren värderat 9/10 till ett ganska lågt värde (1 – 18 lybska mark) och de flesta har ankommit staden med nästan tom last eller med tomtunnor

och salt. Detta är inte särskilt märkligt med tanke på att det var sillen i Öresund som lockade handelsmännen till Malmö och Skånemarknaden. För de "navis" som seglat mellan Lübeck och Skånemarknaden har tullavgiften varit något större men lastkapaciteten hos dessa fartyg bör inte skilt sig nämnvärt från "schuta" däremot kan dessa skepp skiljt sig vad gäller dess sjöduglighet då "navis" ska ha varit däckad. För handeln mellan Lübeck och Skånemarknaden förefaller det som att större fartyg inte brukats alls eller i väldigt liten skala (Tomner 1971, s. 223f). Om vi närmre relaterar detta till hamntillgängligheten och de pråmar som omnämns i källorna blir detta tämligen intressant. För Malmös del omnämns pråmar först i källor från 1500 och 1600 – talen (Olsen 1995, s. 66). Kanske är det först nu denna verksamhet blir storskalig, då även skeppens storlek ökar. Under medeltiden kan majoriteten av de skepp som anlöpte Malmö hamn varit av så liten skala att dessa kunnat lägga till vid "Fergebron" eller kunnat gå så nära att endast vagnar behövts för varutransport. Detta är dock bara en hypotes, men en intressant reflektion.

3.3.7 Malmös tidiga gatureglering

Om vi närmare granskar Malmös utveckling och stadsbildning blir dess tidigaste gatureglering intressant sett ur strandens ekonomiska betydelse. Eftersom verksamheterna nere på stranden hade så stor ekonomisk betydelse blev kommunikationen till och från denna viktig. Detta märks än idag i de med den medeltida stranden parallellt löpande Väster-, Öster- och Adelgatorna. Från denna huvudgata (under medeltiden kan den haft ett namn) löpte sedan flera smågränder ner mot stranden (Reisnert 2006, s. 85). Innan en riktig gatureglering skedde kan stadens naturliga topografi brukats som avgränsning för olika ekonomiska och juridiska zoner. Reveln som sluttade ner mot havet i väster bildade antagligen en synlig avgränsning mot stranden. Vid skiftet 1200 – 1300 börjar den första omstruktureringen i stadstopografien. Nu utförs antagligen dräneringsarbeten och igenfyllnader i de sankare delarna i öster, bla i form av tidiga diken och rännor (Mårald 2006, s. 94f). Det är även nu den första gatu- och kvartersindelningen kan skönjas och nu märks anläggandet i fler gator som löper i nord – sydlig riktning med stranden som mål och utgångspunkt. Denna tidiga planering av gatunätet, framförallt i väst, har således skett utifrån ett ekonomiskt perspektiv med fisket och dess verksamheter i fokus och inte efter institutionellt behov. I anslutning till dessa viktiga stråk och nära stranden uppfördes hus och gårdar. Dessa förefaller varit placerade så att tillträde skedde direkt från stranden genom öppningar i "Byns plank". Dessa gårdar kan ses som formade efter en rent ekonomisk aspekt (Mårald 2006, s. 99ff).



Fig. 11. Malmös tidiga gatu- och kvartersindelning under 1300-talet. Från Mårald 2006.

3.3.8 Sammanfattning

I kapitlet ovan har jag redogjort för hur Malmö uppkommer och urbaniseras samt hur dess strandnära utveckling skett. Utifrån ett topografiskt perspektiv har kanske inte Malmö haft de optimala förutsättningarna att utvecklas som hamn/handelsstad. Med sin långgrunda strand och bitvis vattensjuka landområden måste det ha varit svårt att ta sig hit sjövägen. Aktiviteterna börjar på stranden med sillfisket och de lerbottnar vilka precis som i Skanör – Falsterbo påträffas i Malmö. Sillfisket hamnar tämligen snabbt i kungamaktens blickfång varpå stranden blir ett intressant ekonomiskt område för denna. Under 1300 – talet förläggs större delen av Skånemarknaden till Malmö och staden tilltar allt mer i storlek. Tyska handelsmän lockas av sillfisket och stranden är nu ett fullt fungerande marknadsområde. Detta märks då man under samma sekel börjar avgränsa stranden med "Byns plank" vilket kanske har löpt utmed hela den dåvarande stranden och senare ersatts av en starkare strandmur. Av kungens makt över strandzonen har hans "regale" och förbud mot att uppföra byggnader på stranden märkts tydligt. De enda byggnadsspår som påträffats norr om byns plank är antagligen rester efter provisoriska fiskebodas. Möjligtvis gör kungen något avkall på makten över strandzonen under 1400 – talet då han upplåter mark åt borgare att bygga hus på tidigare obrukad mark.

Kanske så tidigt som på 1200 – talet anläggs en brygga vilken antagligen underlättat något för de skepp och båtar som framförallt under marknadstid legat på redan utanför staden. Precis som för Skanör och Falsterbo skall pråmar och vagnar brukats för att ta i land godset.

Några arkeologiska lämningar efter pråmar liknande de i Falsterbo har jag dock inte kunnat finna även om pråmmän i Malmö återfinns i källor från 1500 och 1600 – talen.

Att den tidigaste gaturegleringen skett utifrån strandens behov och betydelse märks i anläggandet av flera av de tidigaste gator som löpt till och från stranden. Då strandmuren byggs förläggs även ett torn med tullbod och en av stadens fyra portar precis vid bryggan.

3.4 Landskrona

Landskrona är den tredje och sista Danska staden vars strandtopografi jag valt att undersöka. Det är även den yngsta, grundad vid 1400 – talets början. Liksom Malmö har denna stad en mer enhetlig urban karaktär med en planerad gatureglering, rådhus och torg. Runt staden uppförs senare vallar och mur. En aspekt som skiljer Landskronas stadsbildning från de tidigare städerna är att staden grundas helt på kungligt initiativ som köpstad, även om platsen för stadens uppkomst tidigare hyst ett fiskeläge benämnt Södra Säby (Jönsson 1993, s. 12ff). Då staden härrör från senmedeltiden och genomgått en rad yttre förändringar med början under 1500 – 1600 – talen är lämningar från stadens tidigaste skede tämligen ringa i det arkeologiska materialet.

3.4.1 Topografi

Landskrona är den stad i min undersökning som är placerad längst norrut vid Öresundskusten. Staden ligger vid den yttersta udden i väster av landstycket vilken utgör den norra stranden för det som idag kallas Lundåkrabukten. I närheten av platsen där staden grundades gick en gammal landsväg som över Häljarp knöt samman Råå och Helsingborg i norr med Lund och Malmö i söder (Jacobsson 1983, s. 6). Men det som kanske främst lockade Erik av Pommern när han grundade staden 1413 är dess naturliga djuphamn bildad av Saxåns submarina flodfåra. Att hamnen är vital för staden märks i de första källorna vilka omtalar staden som ”Erikshamn”. Inom forskningen har man framlagt att staden inte uppkommit på det traditionella sättet genom att ett agrart omland frambringat behovet av en stad, utan att stadsbildningen skett utifrån dess naturliga hamn (Jönsson 1993, s. 10f). Man kan tycka att det är underligt att denna stad med sitt ypperliga geografiska läge är en av de yngre skånska storstäderna. Att den naturliga hamnen är betydelsefull märks då historieskrivaren Saxo benämner denna som ”Landora” i slutet av 1100 – talet. Även om en ort vid detta namn aldrig funnits så lär här åsyftas ett stort grund vilket senare benämnts Gråen (Nilsson 1963, s. 7).

Under medeltiden gick delar av stadens strandlinje ungefär där dagens Drottninggatan korsar Storgatan. Större delar av dagens Landskrona med bla hamnområdet låg således under vatten.

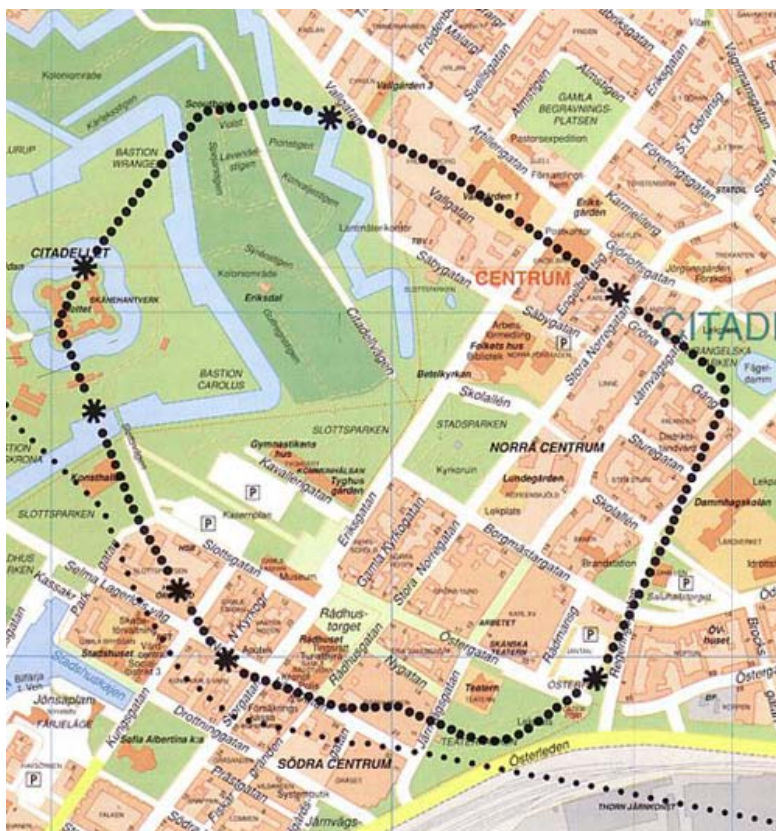


Fig. 12. Karta över dagens Landskrona med den medeltida strandlinjen (yttre punktmarkering) och stadsvallen (inre punktmarkering) utmärkta. Stjärnorna markerar stadsportharna. Från Jönsson 1993.

3.4.2 Tidig urbanisering

Då staden Landskrona grundas 1413 skall alltså en äldre bebyggelse redan ha funnits på platsen, benämnd Södra Säby. Redan så tidigt som på 1100 – talet omtalas dock en gård benämnd ”Sebu”, kanske redan då ägd av domkyrkan.

I Kung Valdemars jordebok från 1231 omtalas ”Saebu” som kronogods med tillhörande enheter. Namnet Södra Säby omtalas i källorna första gången 1330 då ärkebiskopen i Lund skänker sin gård i ”Saeby Syndre” till ett kapell vid domkyrkan (Jacobsson 1983, s. 6).

Men då Södra Säby dyker upp i källorna skall här ha legat någon form av fiskeläge. Det inbringande sillfisket vilket på flera andra platser utmed Öresundskusten givit upphov till stadsbildande, bör ha varit den grundläggande orsaken till att byn grundas. På platsen kan även viss handel ha bedrivits.

En kyrka eller ett kapell vigd åt S:t Nikolaus skall också funnits på platsen. Helt osannolikt är det heller inte att byn utgjort marknadsplats och varit en överfartsort till Själland (Jönsson 1993, s. 13f).

Men staden grundas alltså som en handelsstad. Och med speciella anledningar dessutom. För Erik av Pommern, unionskung och stadens grundare, vill ha en köpstad – ingen försvarsstad. Ett av kungens huvudsyften är att tillskaffa sitt rike handelsdominans i Östersjön vilken nu dominerades av Hansan. Genom att inspirera tyska och holländska handelsmän att bedriva handel med staden i Öresund ville kungen konkurrera och hämma Hansans handel (Jönsson 1993, s. 14).

Åke Jönsson framkastar även teorin att en djuphamn för städerna kring den framväxande Skånemarknaden inte behövts tidigare då storleken på fartygen varit ringa. När nu handeln på allvar tagit fart i Öresund med engelska och holländska fartyg som starka handelskrafter ökar behovet av en större och djupare hamn i Öresund. Landskrona (eller Landskrone som den först kallades) var tänkt att spela en viktig och avgörande roll i kampen om handeln på Öresund (Jönsson 1993, s. 15f).

3.4.3 Hamnen – Bryggan

Det submarina topografiska läget för stadens hamn är som ovan nämnts ypperligt. Någon gång under 1400 – talet har antagligen en brygga byggts liknande den i Malmö vilken utgått från S:ta Gertruds port vid sydsidan. Innan bryggan uppfördes har antagligen liknande varutransport den i de övriga medeltida städerna skett. Varor har tagits nära stranden med hjälp av pråmar. Bryggan skall ha haft en längd av 600 alnar (Jacobsson 1983, s. 18).

Vid undersökningar 1954 i bla Selma Lagerlöfs väg vilken idag löper parallellt med den medeltida strandlinjen bekräftades att den bryggan korsade denna gata. Här påträffades en stenkista vilken antagligen utgjort landfäste till bryggan. Antagligen har flera liknande kistor uppburet bryggan ända ut i havet. Rester efter en kvadratisk träram påträffades även söderut vilket gav antagandet att stenkistorna varit försedda med träramar. Kanske har stenkistan rivits då utfyllningsarbeten skett på 1700 – talet (Jacobsson 1980, s. 9f).

Tre trästockar vilka ska ha tillhört stenkistorna i bryggkonstruktionen har dendrodaterats till perioden efter 1545 (osäker), 1553 och 1561 (Jacobsson 1983, s. 18). Harald Nilsson håller det dock för troligt att bryggan skall ha anlagts innan 1460 – talet. Att sjöfarten nu kommit igång på allvar märks i det kapell helgat åt S:ta Gertrud (sjöfararnas beskyddare) vilket anläggs i vid en av gatorna som löper ned till stranden, troligtvis strax norr om S:ta Gertruds port och omtalas 1469 (Nilsson 1963, s. 14f).

Kanske har bryggan under sin livstid utsatts för reparationer och förstärkningar vilka de yngre dateringarna kan härröra från.

3.4.4 Muren

På en av de tidigaste avbildningarna av Landskrona syns att staden varit omgiven av vall och vallgrav. Avbildningen är från 1580 – talet och består av en tämligen diffus kartsnitt utförd av rikshistoriegrafén Anders Sörensen Vedel. Staden har även haft sju stadsportar varav fyra legat mot sjösidan: Västerport, Axels port, S:ta Gertruds port och Mölleporten (Jacobsson 1983, s. 68f).

Vid grävningarna 1954 påträffades rester efter både vallgrav och stadsmur (områden som vett mot vattnet). Vid Selma Lagerlöfs väg och österut längs med Norra Långgatan hittades murrester i form av stor löst liggande stenar. Mellan dessa hade pålar slagits ned vilka nu stack upp. Stenarna har legat direkt uppe på den dåvarande stranden vilket givit slutsatserna att muren inte varit grundgrävd. Spåren efter pålarna gav att dessa varit uppställda i två parallella rader längs med muren. Mellan dessa pålar har rester efter vidjeflätning konstaterats. Mellan påraderna har sedan stenarna lagts och utanför flätverket jordvallar lagts. Detta har givit att man mot stranden haft en tämligen stabil grundmur varpå man sedan byggt en dagmur. Rester efter tegelstenar och kalkbruk har givit att grundmuren delvis varit uppförd i tegel vilken troligtvis haft en bredd på ca 2 meter.

Granskar man vidare Vedels kartsnitt syns att denna del av stadsgränsen varit murförsedd medan de övriga delarna av staden inhägnats av en vall. I skissen syns vidare tre portar mot sjösidan vilka innanför haft nord – sydliga gator som löpt till och från dessa (Jacobsson 1980, s. 10ff).

När uppfördes då muren? I källorna nämns en stadsgrav första gången 1476 men enligt Harald Nilsson är det troligt att Landskrona börjat befästas någon gång efter 1428 då hanseaterna detta år bränner stora delar av staden (Nilsson 1963, s. 14).

De rester efter de pålar (tre st) som utgjort en del av muren vilka har dendrodaterats har dock givit dateringarna: 1) trädet har fällts vinterhalvåret 1464 – 1465, 2) 1462 +/- 5 år samt 3) 1464 +/- 5 år. Detta ger oss alltså att om dessa trädpålar utgjort en del av stadsmuren kan denna inte börjat uppföras förrän tidigast vintern 1464 – 1465 (Jacobsson 1983, s. 69f). Dessa flätverk har dock haft alternativa tolkningar. Då dessa vid tidigare grävningar påträffats utmed den dåvarande stranden har flätverkskonstruktionerna tolkats ingå i ett sorts strandförstärkningar (vågbrytare). Dessa kan även ha utgjort ett erosionskydd då bebyggelsen allt mer förskjuts mot havet. Staketet förefaller även ha lagats under perioder.

Vad gäller bebyggelse på stranden i övrigt har inga medeltida lämningar kunnat fastställas. Detta trots att stranden antagligen har sträckt sig tämligen långt upp mot stadsbebyggelsen innan muren uppförts. Även efter murens uppförande har man varit försiktig med att uppföra byggnader på stranden i anslutning till muren. Först under 1600 – talet förefaller man ha inlett bebyggelse mot den södra stadsmuren (Jacobsson 1983, s. 65f).

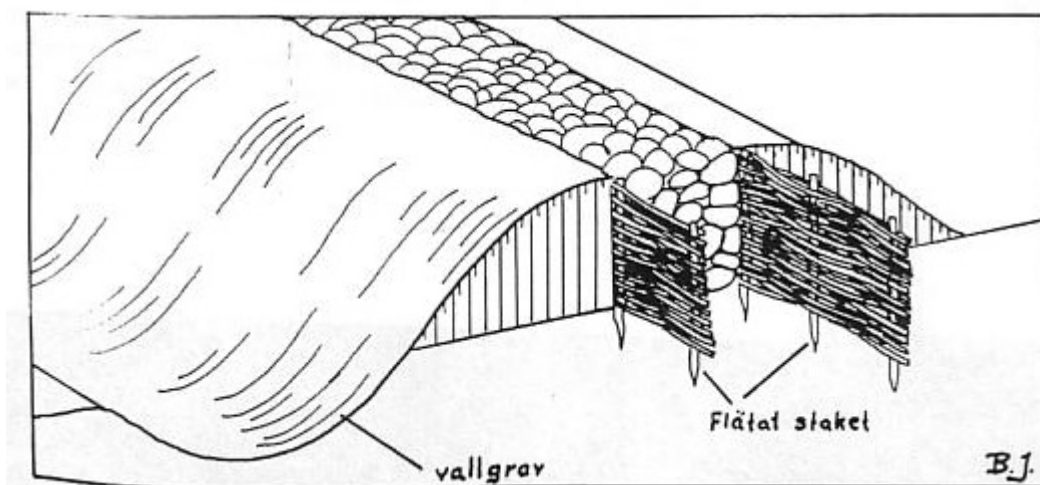


Fig. 13. Förslag till rekonstruktion av stadsmurens uppbyggnad mot sjösidan. Från Jakobsson 1980.

3.4.5 Gatureglering

Landskrona är som ovan nämnts en anlagd stad på kungligt initiativ. Eftersom kung Erik av Pommern hade tyskt ursprung bör han ha hämtat stadsplanerna från sitt hemland. Intentionerna har varit att stadsplanen skall ha haft en regelbundenhet med ett rakt gatunät, ett kvadratisk torg i centrum med en omgivande merkantil och borgerlig bebyggelse. Kyrkan har inte placerats centralt vid torget utan har haft ett avsides läge. Ursprungstanken är att man skilt sakral och profan bebyggelse åt (Nilsson 1963, s. 9).

Vid de arkeologiska undersökningar som genomförts under årens lopp i den medeltida stadskärnan förefaller det dock som planen med en helt regelbunden gatureglering inte helt kunnat genomföras. Gatorna verkar inte löpt parallellt utan uppvisar en viss oregelbundenhet. Inte heller torget har varit kvadratisk och dessutom inte förlagt i stadens centrum utan nära stranden. Kanske är det stadens ursprungstopografi som satt stopp för planerna att anlägga en regelbunden stad efter Nordtysk modell. Ex. förefaller de östra delarna av staden under medeltiden utgjorts av tämligen sankt område och norr om stadskyrkan skall en sänka funnits vilket försvårat en regelbunden gatläggning. Parallellt med den dåvarande strandlinjen bör en gata löpt i öst-västlig riktning över torget som förbundit Österport med Västerport, detta bör

ha varit ett huvudstråk. Från torget har även flera mindre gator utgått vilka löpt ned till någon av strandportarna (Jacobsson 1983, s. 63f).

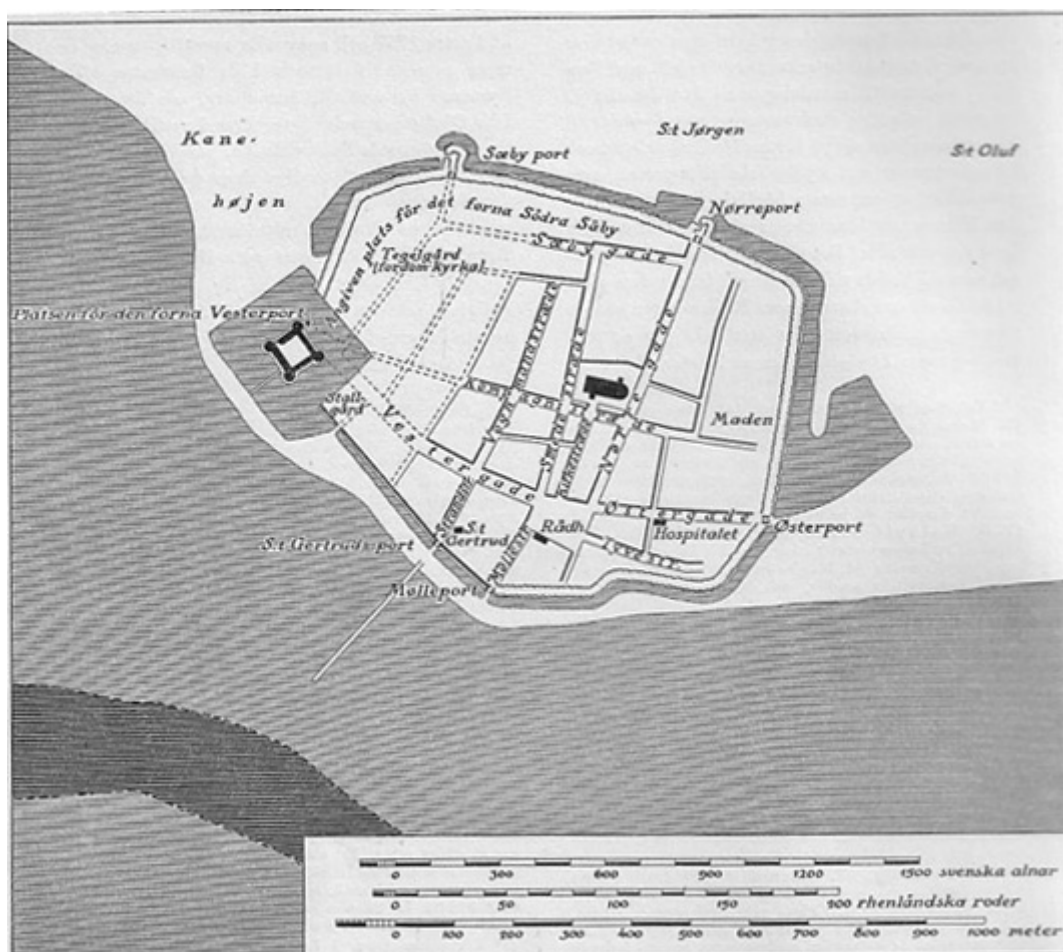


Fig. 14. Karta över 1580-talets Landskrona med bryggan som löper ut till hamnränan utsatt. Från Wåhlin 1939.

3.4.6 Sammanfattning

Jag har ovan redogjort för Landskronas utveckling under medeltiden i främst de strandnära områdena. Staden skiljer sig gentemot de ovan redovisade städerna i den omfattningen att Landskronas tillkomst är helt planerat utifrån ett kungligt ekonomiskt perspektiv. I möjligaste mån har man även försökt genomföra en medveten gatureglering antagligen utifrån Nordtysk modell där kungen härrör från. Precis som för de andra städernas utveckling har Landskronas stadsbildande antagligen föregåtts av en mindre ort eller fiskeläge, i källorna benämnt Södra Säby. En av huvudanledningarna till att staden senare grundas på platsen är dess gynnsamma marina topografi med en naturlig djuphamn vilken bildats i Saxåns mynning. Här har kungen insett platsens optimala läge för att kunna anlägga en hamn vilken skulle kunna konkurrera med Hansan om handelsmonopolet i Öresund.

Någon gång vid 1400 – talets mitt har staden försetts med en vall och en vallgrav vilken löpt runt hela den medeltida stadsutbredningen och försetts med sju portar varav fyra vett mot sjösidan. Senare har man valt att mura vallpartiet som legat mot havet vilket gjort att denna del av vallen utseendemässigt och kanske även funktionellt skiljt sig mot den övriga vallen. Under samma period har antagligen bryggan byggts vilken underlättat angöring och varutransport för de fartyg som anlöper staden. Bryggan har varit stenskodd och haft inramningar av trä.

Gaturegleringens utformning med ett regelbundet gatunät har bara delvis kunnat genomföras till följd av topografiska ojämnheter. Betraktar man detta utifrån ett ekonomiskt handelsperspektiv blir detta intressant. Tre av sjösidans portar i söder har haft gator vilka löpt till och från dessa och senare anslutit till torget vilket placerats nära stranden och inte i stadens centrum. Inga arkeologiska spår vittnar om någon aktivitet på stranden under medeltiden varför jag anser att man prioriterat direkt varuinförsel genom någon av strandportarna så snart varorna landats på stranden/bryggan. Att en vallgrav senare anlagts har givit att utrymmet på strandremsan avsevärt minskat.

4. Analys

4.1 Skanör – Falsterbos utveckling

Då den tidigaste urbaniseringen sker i Skanör yttras denna antagligen i form av säsongsmässiga fiskelägen (Rydbeck 1935, s. 3). Även förekomsten av lerbottnar ger en bild av tidig aktivitet som kan ha påbörjats redan under 1100 – talet. Förekomst av vendiskt svartgods i ett av dessa lager ger oss även en indikation på att aktiviteter kan ha pågått på platsen sedan sent 1000 – tal. Först under 1200 – talet finns dock skriftliga belägg på att verksamhet pågått i större skala i Skanör (Ersgård 1984, s. 75f). Under den tidigaste perioden innan marknadens uppkomst fanns inte något större behov för djuphamn i området. Fiskarna använder nu tämligen grundgående farkoster och någon större handel med tillresande köpmän är ännu inte etablerad. Dessutom bör fartygsmodellerna som brukades innan 1200 – talet då koggen introduceras på de danska farvattnen varit av en inhemsk modell med tämligen begränsad lastkapacitet (Crumlin – Pedersen 1999, s. 17ff).

Då marknaden växer och senare ger upphov till stadsbildning på halvön ökar kanske behovet av djuphamnar. Att senare planera och anlägga några stadshamnar i likhet med de i Malmö och Landskrona har dock inte varit möjligt i vare sig Skanör eller Falsterbo. Detta

anser jag först och främst bero på strandtopografins skiftande utseende med strandsjöar, revelbildningar och ett submarint utseende som skiftat in i våra dagar. I Skanör skall dock viken benämnd Bakdjupet varit segelbar ända in på 1800 – talet men, men några lämningar efter en ev. hamn inte kunnat påträffas i området (Ersgård 1988, s. 17).

Troligare är här att de större fartygen ankrat i Höllviken, den större bukt belägen öst om Skanör, samt ute på redden utanför strandreveln Hovbacken i väst.

Att kungen ständigt varit närvarande i området finns tydliga spår av, både vad gäller det arkeologiska som det skriftliga materialet. Applicerar vi Ersgårds tolkning kring lerbottnarna så märks den kungliga närvaron i dessa spår då kungamakten skall ha upplåtit dessa åt fiskare och marknadsbesökare att under marknaden bruka som en sorts förrådsbodas och/eller marknadsbodas (Ersgård 2006, s. 55ff). I källorna märks även uppdelningen av de skiftområdena som en tydlig kontrollindikator där kungen upplåter mark till de gästade köpmannastädernas marknadsdeltagare då de gästar marknaden. Genom anläggandet av Skanörborgen ca 1230 precis intill marknadsområdet på stranden förstärker kungamakten ytterligare kontrollen över den alltmer inbringande Skånemarknaden med dess fiske och handel. Hela Falsterbohalvön kan även som ovan nämnts ingått som kungalev i den lista som härrör från 1231 (Ersgård 1984, s. 92).

Beträffande den yngre orten Falsterbo finner jag det om möjligt ännu otroligare att någon hamn varit etablerad. Här vittnar istället de pråmfynd som gjorts i vallarna till Falsterbohus om att godset förts på pråmarna in till land eller grundare vatten där sedan vagnar mött upp för att transportera varorna den sista biten in till stranden. Att pråm- och vagnsavgift utgått finns även skriftliga belägg för (Ersgård 1988, s. 124, 142). För Falsterbos del vittnar lerbottnarna, om än i mindre utsträckning än i Skanör, även här om den handel som bedrevs främst på strandvallarna.

Den i källorna framträdande fitindelning som märks för Falsterbos del samt uppförandet av ytterligare en kunglig borg, Falsterbohus, gör att kungens närvaro även här märks tydligt.

4.2 Malmös utveckling

Precis som för den tidigaste urbaniseringen på Falsterbohalvön föregås Malmös stadsbildande av ett fiskeläge. Etableringen sker på den revel vilken i väst sluttat något och bitvis varit tämligen sank (Billberg 1993, s. 116f).

Stranden utanför reveln var liksom de som omgav Falsterbohalvön tämligen långgrund vilket naturligtvis försvårade anläggandet av en hamn och omöjliggjorde etablerande av någon djuphamn.

Liksom de tidigaste aktiviteterna i Skanör – Falsterbo ger Ierbottnarna som återfunnits främst i väster en indikation på den tidigmedeltida verksamheten som pågick i Malmö. Dessa kopplas även här till hantering av sillen och den framväxande Skånemarknaden (Ersgård 2006, s. 57ff). Själva fisket bör precis som på Falsterbohalvön ursprungligen bedrivits i mindre båtar vilka efter dagens slut drogs upp på stranden.

Någon gång i början på 1300 – talet då Malmö mer börjat få ett stadsliknande utseende och marknadsverksamheten tar fart på allvar isoleras strandremsan från övrig bebyggelse med hjälp av ett pallisadverk benämnt ”Byns plank”. Att ”Byns plank” kan ha uppförts på initiativ av stadens borgare märks i att plankorna inte löper helt regelbundet samt att reparationer bitvis verkar ha utförts (Nyberg 1986, s. 71). Klart är plankorna utgör någon form av gräns, antagligen en ekonomisk sådan, ett marknadsområde har kanske nu börjat urskiljas på stranden. Under 1300 – talets andra hälft har ombyggnader och förstärkningar börjat utföras på plankorna och uppförandet av en starkare och tydligare stadsmur påbörjas nu i syfte att stärka stadens försvar (Nyberg 1986, s. 68). Kungen har säkerligen redan nu tagit stranden i anspråk vilket märks i anläggandet av en kontrollborg liknande de i Skanör och Falsterbo som i källorna dyker upp under namnet Flynderborg. Denna skall ha legat på förstranden ungefär där Strandporten, dvs murens stora öppning mot vattnet, var belägen (Reisnert 1998, s. 26). Dessutom nämns kungens regale i källorna. Detta regale ger kungen förfoganderätt över stranden och genom detta förbjuds all byggnation på stranden framförallt under marknadstid. Dessa faktorer är tydliga tecken på kungens ekonomiska intresse i den allt mer utvecklade Skånemarknaden.

Under denna expansiva period anläggs även en stadsbrygga. Denna nämns första gången i skrift 1390 under namnet ”Fergebron” och har kanske sträckt sig drygt 100 meter ut i vattnet. Bryggan lär troligtvis underlättat en del för de mindre farkoster vilka anlöpte staden men skall inte tolkas som en kaj för de större fartygen vilka tvingades ankra oskyddat ute på redan. Uppgifter i Lübecks pundtullböcker från 1300 – talets slut gör gällande att de skepp som seglat på Malmö från hansastaden skall ha varit tämligen små, några koggar nämns inte över huvud taget. Precis som för Skanör – Falsterbos del finns uppgifter för Malmö från 1500 och 1600 - talen vilka gör gällande att gods från främmande handelsskepp fraktats till grundare vatten på pråmar.

Att någon regelrätt stadshamn eller hamnförstad liknande den i Stralsund inte växer fram i Malmö i ett så tidigt skede kan bero på att hanteringen av sillen med allt vad det innebär krävt mycket öppen yta. Marknadsperioden varade endast några månader per år men var en mycket inkomstbringande källa för kungamakten vilket gjorde att man ville behålla strandområdet

rent. Skulle byggnader och kajanläggningar ha byggts på stranden skulle dessa ha utgjort ett hinder för detta vinstbringande företag (Reisnert 2006, s. 81ff). Vidare anser jag att kungamaktens kontroll över marknadsaktiviteten i ett bebyggt område avsevärt försvårats.

I Stralsund anläggs hamnförstaden i stort sett samtidigt med området *Neuer Markt* i sydväst. Någon marknadsaktivitet har aldrig förekommit på stranden i Stralsund utan denna har tillkommit innanför murarna i stadens centrala delar parallellt med hamnförstadens utveckling (Kulesa 1999, s. 77).

Det är dock möjligt att kungen under 1400 – talet släpper något på sitt regale och kontrollen över förstranden då stadsmuren genomgår mer omfattande ombyggnationer. I källorna omtalas byggnation och upplåtelse av tomter som tidigare varit obebyggda (Bager 1971, s. 269f). Vid det här laget bör all handel ha flyttat in till stadens torg och handelshus. Då jag tog del av uppgifter rörande de grävningar som företagits på strandremsan utanför stadsmuren under årens lopp (bla i Norra Vallgatan) framkom att fynd och tecken på mänsklig varaktig aktivitet är väldigt sparsmakat. Den enda fyndgrupp från medeltiden som återkommer är i stort sett bara keramiken som sträcker sig tillbaka till 1300 – talet. Några byggnadsrester i större skala utanför stadsmuren har inte påträffats (Olsson, Thörn muntlig uppgift mars 2007 opubl).

Då den första omfattande gaturegleringen sker i staden vid sekelskiftet 1200 - 1300 sker detta utifrån ett ekonomiskt perspektiv med strandens betydelse i fokus. Gator förläggs så att de löper till och från stranden. När sedan "Byns plank" ersätts med en kraftigare stadsmur förläggs även en tullbod vid strandporten och bryggan (Olsen 1995, s. 58f). Möjligen är detta ytterligare ett tecken på att marknadsaktivitet nu sker helt och hållet innanför murarna.

4.3 Landskronas utveckling

Landskrona är den staden vars medeltida marina topografi skiljer sig mest från de övriga orterna jag medtagit i studien. Till skillnad från de tidigare har staden gynnats av en naturlig djuphamn. Detta är även en av huvudorsakerna till att staden grundas och förläggs på platsen. En annan aspekt som skiljer Landskrona från de övriga orterna är att det här handlar om ett planerat stadsgrundande på direkt kungligt initiativ (Jacobsson 1983, s. 6).

Staden skall precis som för de övriga orterna föregåtts av ett fiskeläge eller en mindre by benämnd "Södra Säby".

Vad gäller bebyggelse på stranden förefaller det som man varit väldigt försiktig. Strandremsan kan under stadens tidigaste skede sträckt sig ganska långt upp mot stadsbebyggelsen men underlaget samt att området bitvis varit sankt lär hindrat planerna på

ev. bebyggelse. Att stranden inte utgjort något särskilt gynnsamt underlag märks i den teknik i vilken man uppför den medeltida strandmuren, antagligen vid 1400 – talets mitt. Denna har sin grund i större stenar vilka placerats direkt på stranden och således inte grundgrävts (Jacobsson 1980, s. 10).

I samband med att stadens befästs med vallar anläggs antagligen även vallgravar runt staden. En stadsgrav nämns i källorna första gången 1476 (Jacobsson 1983, s. 18). Anläggandet av vallgrav lär avsevärt minskat strandens utsträckning. Intressant är att nu förstärks även vallen mot vattnet med en teglad mur vilket inte förefaller ha skett någon annan stans på vallen som omgivit staden (Jacobsson 1980, s. 11f). Kanske muras den del av vallen som låg mot sjösidan i fortifikatoriskt syfte då ex. Hansan brände staden 1428. Den skulle även kunnat muras i ett vidare praktiskt syfte då en tegelmur ger ett bättre skydd mot vattnets kraft och kanske även mot viss erosion. Vallen förses även med flera portar varav fyra vetter mot sjösidan. I en beskrivning från 1580 – talet redogör superintendent Mogens Madsen något om livet i staden samt hur varor förs in genom strandportarna: ”Men genom portarna vid hafssidan komma också varor som sjöledes föras till hamnen från olika trakter af Europa: Livland, Preussen, Pommern och de tyska hansestäderna, Holland, England och Skottland, det aflägsnaste Norge och annorstädes ifrån” (Nilsson 1963, s. 26). Detta är visserligen inget citat hämtat ur medeltidens stadshistoria men det ger en indikation om att staden var en blomstrande handelsstad in i renässansen.

Nästan samtidigt som vallarna och muren anläggs tillkommer även den brygga vilken förefaller löpt ett antal hundra meter ut i vattnet till den djuphavsgrav som gick en bit ut i vattnet utanför staden. Innan bryggans tillkomst bör man ha behandlat landningen av gods på samma sätt som i Skanör – Falsterbo och Malmö, med pråmar fört varorna in till stranden. Någon verksamhet på stranden liknande den i det tidiga Malmö eller Skanör – Falsterbo förefaller aldrig ägt rum i Landskrona. I stället kan jag här skönja likheter i Stralsunds stadsplan. Någon hamnförstad i likhet med den i Stralsund är det inte tal om för Landskronas del. Här har man istället utnyttjat delar av den utbredande stranden till anläggandet av vallgravar. Men precis som för denna har flera öppningar i muren mot vattnet lett vidare in mot stadens torg (nuvarande Rådhusorget) vilket placerats tämligen nära vattnet. Det förefaller som om man prioriterat direkt varuinförsel till stadens centrum utan onödig behandling på stranden vilket verkar vara det sätt man behandlat varor i Stralsund också. Detta blir ännu intressantare om vi betraktar med vilka händer Landskrona anläggs. Staden grundas ju av Erik av Pommern som vill ha en stad med reglerad gatusträckning efter Nordtysk modell (Nilsson 1963, s. 9). Stralsund betraktas som en typisk hansastad efter Lübsk

modell (Kulesa 1999, s. 77). Att Erik av Pommern i anläggandet av Landskrona hämtat inspiration från många gamla hansastäder finner jag inte otroligt och i Stralsund ser jag viss likhet, i alla fall vad gäller de delar som planeras i relation till vattnet. Det är intressant att beakta detta då hansan är ett företag kungen avser bekämpa. Att helt hävda Landskrona vara en hansastad är kanske att gå för långt men att inspiration finns från dessa städer i stadens planerande tycker jag mig skönja ganska tydligt.

4.4 Stralsund – en analogi

En av de utförligast utgrävda och undersökta medeltida stadshamnarna i norra Europa är Stralsunds. Nedan kommer jag att göra en kortare analogi mot denna stads medeltida hamn. Syftet är inte att likställa denna med mina för undersökningen medtagna städer utan snarare ge en inblick i hur verksamheten i hamnområdet hos en medeltida hansastad, inte långt från de ovan nämnda, kan ha fungerat och utvecklats under medeltiden. Staden uppvisar både likheter och skillnader gentemot de Skånska städerna jag medtagit i min undersökning, men en av anledningarna till att jag valde den är att staden är placerad direkt vid kusten precis som de ovan nämnda.

Hansastaden Stralsund ligger vid den tyska östersjökusten i skuggan av ön Rügen. Dess medeltida stadsutbredning är placerad på en höjd och täcker ca 48 hektar. Mot land bildade träskmarker under medeltiden tre sjöar. Precis som för de danska städer jag valt att ta med i min studie var det rika sillfisket under medeltiden en grund till den tidigaste urbaniseringen på platsen. Antagligen utgjorde platsen från början ett färjeläge där transporter utgick till och från Rügen som under den här perioden var ett Slaviskt centrum. Den exakta platsen för färjeläget är inte känd, men man vet att staden som i källorna uppträder under det slaviska namnet Stralow får Lübska stadsrättigheter år 1234 (Kulesa 1999, s. 71f). Staden är således ungefär lika gammal som Malmö.

Utgrävningar har pågått i stadens forna hamncentra sedan 1996 och täckt över 3500 m² i stadens sydöstra delar. Dessa har avslöjat att hamnen nästan utgjort en stad i staden där man valt att förlägga en rad verksamheter utanför den medeltida stadsmuren, på stranden. Bland de resterna efter de sk *Heilgeist hospital* (helgeandshus) påträffats utanför stadsmuren där det förlades vid 1300 – talets början.

Att staden breddat ut sig utanför stadsmuren har antagligen berott på platsbrist i staden. Detta är känt från tidigt 1300 – tal men redan från slutet av 1200 – talet vet vi att marken utanför muren utnyttjats (Kulesa 2005, s. 340).

Vid 1200 – talets andra hälft byggs stadsmuren vilken har markerat gräns mot väst för den medeltida ”hamnförstaden”. Strandtopografin bestod från början av ett sandigt område täckt med större stenar och vass. Området har senare utsatts för igenfyllnader och de äldsta byggnadsresterna är dendrodaterade till ca 1250. Lämningarna utgörs av trärester efter rektangulära byggnader och spår efter teglade härdar har också påträffats vilket givit antagandet att det rör sig om bostadshus. Träbyggnaderna har under 1300 – talet ersatts av tegelhus. Öster om detta område har rester efter ytterligare en mur påträffats vilken löpt parallellt med stadsmuren. Denna har bestått av större stenar vilka hållits samman av murbruk och nämns första gången 1372 i Stralsunds krönika. Murens tjocklek har uppgått till ca 1,5 meter. Kanske har muren brukats som en sorts förstärkning eller vågbrytare. Denna yttre mur bör i alla fall ha fungerat som ett skydd, både mot väder och vind och kanske också mot yttre väpnade attacker. Hammurens dateringar tyder på att denna uppförts samtidigt som stadsmuren.

Från 1260 sker en gatureglering och nu anläggs också flera bryggor i hamnen vilka förlängt dessa gator ut i vattnet.

Precis som för Malmös del var stranden utanför Stralsunds inlopp tämligen grund, uppgifter talar om att vattendjupet knappast överskred 80 cm, varför större skepp fick ankra längre ut.

Byggnadsspår och fyndmaterial i övrigt ger oss bilden att hamnområdet i Stralsund bitvis varit välutnyttjat, främst vad gäller olika tillverkningsområden och industrier. I närheten av byggnadsresterna har järnslag påträffats vilka tolkats som rester efter olika metallhantverk.

Även de skriftliga källorna vittnar om olika hantverk såsom smeder, ankarsmeder, båtbyggare, grytgjutare, knivsmeder, lädermakare och skeppsreparatörer (Kulesa 2005, s. 280ff).

Även rester efter stenkol bekräftar bilden om att olika smedjor legat på platsen. Att förlägga sådana här brandfarliga verksamheter till städens periferi var inget ovanligt under medeltiden då lågorna i händelse av en brand inte kunde nå stadens övriga bebyggelse. Man placerade förorenande industrier utanför staden av samma anledning då dålig lukt och nedsmutsning var något man ville undvika i närheten av större bostadsytor. I Stralsund förefaller det även naturligt att man förlagt det tidiga skeppsbyggeriet i närheten av vattnet och de första varven omtalas i källorna från 1300 - talet. Att området utanför stadsmuren var betydelsefullt märks även i att man ett par hundra meter norr om det stora utgrävningsområdet valt att förlägga stadens stora varuvåg där godset vägdes för att senare förtullas (Kulesa 2005, s. 340).

I stadsmuren som vette mot sjösidan fanns sammanlagt sex portar och gator sammanband dessa med de två större torgen *Alter Markt* i nordväst och *Neuer Markt* i sydväst. Samtliga portar förefaller haft en vägförlängning som slutat i de bryggor som löpt ut i vattnet. De sex strandportarna underlättade godstransporten in till staden och köpmannakvarteren.

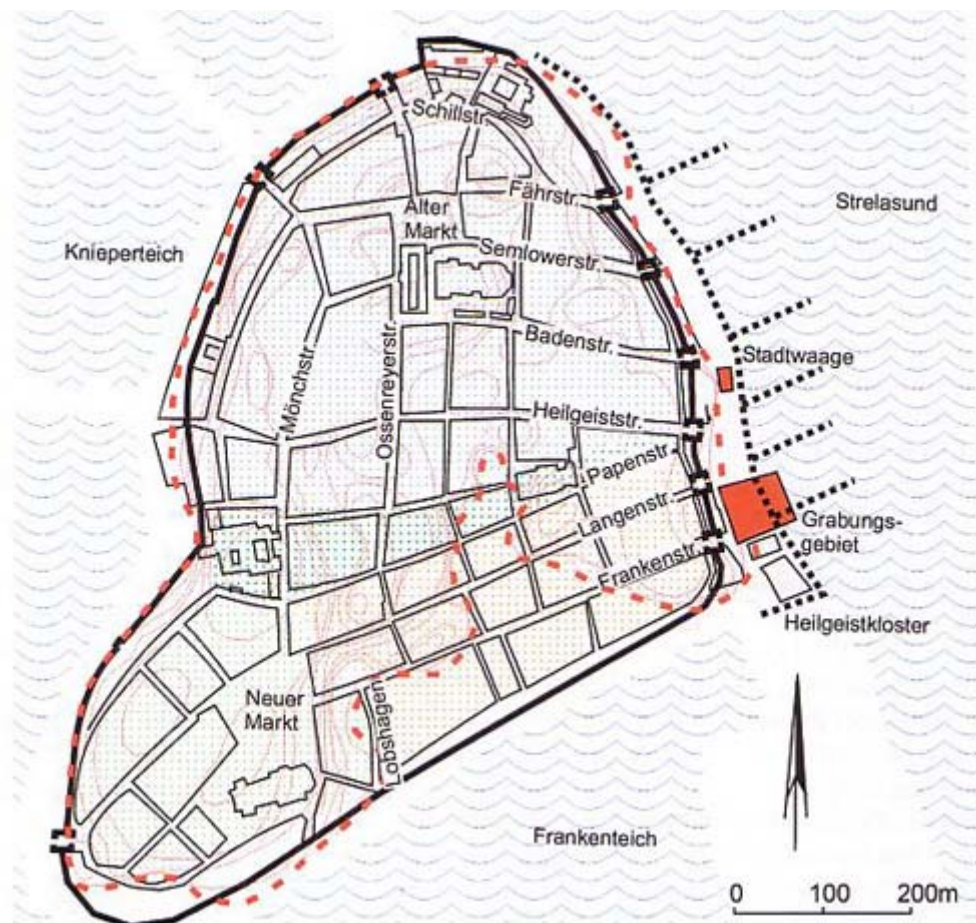


Fig 15. Karta över det medeltida Stralsund. Utgrävningsområdet rödmarkerat till höger. Från Kulesa 2005.

Stralsunds infrastruktur och stadsplanering förefaller tämligen välplanerat. Området i sydväst kring *Neuer Markt* i skuggan av den kulle vilken staden från början grundades på förefaller under medeltiden varit tämligen sankt. I detta område har omfattande och välplanerade fyllnadsarbeten pågått, kanske så tidigt som vid 1200 – talets mitt. Området, i källorna benämnt *Neustadt* nämns första gången år 1256. Då den södra delen av hamnen (utgrävningsområdet) anläggs verkar det som bebyggelse redan existerar kring *Neuer Markt*. Man verkar redan nu ha prioriterat en direkt och välplanerad gatusträckning mellan hamnen och den här delen av staden. Att hamnförstaden redan nu är en integrerad del i stadskonceptet märks tydligt. Detta märks ännu tydligare om vi studerar stadsmurens placering. Denna är

uppförd precis på den kant vilken bildades av kullens höjdförskjutning. Stranden utanför måste genomgå fyllnadsarbeten innan någon bebyggelse kunde genomföras där. Samtidigt med stadsmuren uppförs antagligen även den yttre strandmuren vilket tyder på att området prioriterats och lämnats utanför stadsmuren medvetet (Kulesa 1999, s. 71ff).

Går vi så vidare och gör en likhetsgranskning med framförallt Malmö (men även Landskrona) som är jämgammal med Stralsund, kan vi skönja en hel del samhörigheter städerna emellan. Betraktar vi städernas topografi till att börja med är denna till stor del av samma utseende. Beträffande Malmö har de båda sjöarna söder om bebyggelsen tillsammans med bäckarna vilka runnit upp i Öresund öst och väst om bebyggelsen skapat det olika utseende vilket präglat den medeltida staden. Den ursprungliga urbaniseringen har även tagit sin början på den revel som sluttat något mot havet. Hela området mot havet bör dessutom bitvis ha varit väldigt sankt vilket lett till dräneringsarbeten under hela medeltiden.

Betraktar vi vidare Stralsunds urbanisering och topografi märker vi en rad likheter i liknelsen med Malmö. Vad gäller Stralsunds medeltida topografi har urbaniseringen även här tagit sin början på en höjd som mot landsidan gränsat mot sankta träskområden vilka bildat tre sjöar. Detta bör i begynnelsen ha givit även denna plats ett ölikt yttre. De sankta områdena i sydväst har tämligen tidigt utsatts för dräneringsarbeten då staden expanderat. Detta har antagligen skett parallellt med att fyllnadsarbeten företagits på det strandområde där sedan hamnförstaden sedan skulle förläggas.

Uppgifter talar om att liknande dräneringsarbeten skett i Malmös östra delar mot havet/stranden vilka utgjort sankområde. De dräneringar och fyllnadsarbeten som pågått i Stralsund verkar dock ha varit både mer omfattande och välplanerade i sitt utförande än de i Malmö. Detta antagligen då stadens utbredning tidigt varit mer expansiv än i Malmö. Utfyllnaderna i strandområdet har för Stralsunds del givit ett nytt och större område att placera bebyggelse på.

De verksamheter man väljer att förlägga till strandförstaden verkar vara placerade här utifrån praktiska, ekonomiska samt i viss mån sociala perspektiv. Man väljer ex. tidigt att flytta stadens helgeandshus till området, antagligen för att man vill skilja de sjuka från resten av befolkningen. I Malmö låg anstalten för vård av spetälska kv. S:t Jörgen vilket idag ligger strax söder om Stortorget (Rosborn 1984, s. 14ff). En annan kyrklig inrättning vilken föreföll vara placerad tämligen nära stranden och delvis kan ha legat utanför befästningarna är S:t Gertruds kapell. Denna omhändertog särskilt sjömän och här förlades även ett sjukhus (Bager 1971, s. 272). Kapellet bör ha legat i nuvarande kv. Fersen dvs i stadens östra del.

I hamnförstaden i Stralsund märks vidare smeder och flera brandfarliga hantverk vara förlagda. Här ligger även de verksamheter vilka är kopplade till skepp och sjöfart. Kanske skulle liknande verksamheter för Malmös del återfinnas i de nordöstra delarna av staden där en mer sakral "sfär" växer fram. Lösfynd som tillvaratagits indikerar även att området i öster delvis brukats till hantverk (Mårald 2006, s. 96).

Även Landskrona anser jag ha vissa likheter med Stralsund. Någon verksamhet på stranden i likhet med Stralsunds har jag, som ovan nämnts, inte kunnat finna för Landskronas del. Däremot uppvisar topografin likheter då delar av staden bitvis verkar vara tämligen sank. Detta tillsammans med ojämnheter i topografin förefaller ha försvårat en reglerad gatläggning och stadsplanering.

Strandområdet som under medeltiden skall ha brett ut sig mot bebyggelsen har istället schaktats ut och en vallgrav grävts utanför strandmuren.

5. Slutsats

Jag har ovan gjort en topografisk studie över strandzonen i tre Skånska medeltidsstäder utmed Öresundskusten. Syftet har varit att jämföra dessa miljöer med varandra samt göra en analogi med Stralsund för att om möjligt mer tydliggöra hur dessa miljöer fungerat, utvecklats och verkat i relation till stadens utveckling.

Det har varit ett intressant arbete som uppvisat en hel del olikheter städerna emellan men även flera likheter. En av dessa är att samtliga städer föregås och uppkommer kring tidiga fiskelägen. En annan är att städernas submarina topografi bitvis varit lik i de långgrundna strandbottnarna vilka förekommer utmed nästan hela den Skånska kusten. Dessutom har strandtopografin i samtliga städer vilka ingått i studien påmint om varandra. Strandområdet har utgjorts av ganska sank mark vilken bitvis dränerats då städerna vuxit fram och brett ut sig. Tydligt är också att strandområdet haft stor ekonomisk betydelse då gatureglering i städerna ofta skett utifrån strandens läge med ibland flera öppningar i stadsmuren mot stranden och gator som löpt till och från den vilka ofta förbundits med torget. Analogin med Stralsund anser jag varit av stor vikt och bidragande för att få uppfattning om hur ett strandområde kan ha fungerat. Detta då stadens hamnområde varit så exploaterat för utgrävningar så att vi kunnat bilda oss en uppfattning om hur människor levde och verkade här. Något som inte riktigt återfinns i de danska städerna vilka ingått i min undersökning Skanör – Falsterbo vilka är de äldsta städerna skiljer sig även mest från de övriga utseendemässigt. Här har strandområdet legat avskilt från den urbana stadsmiljön vilka

dessutom saknat den täthet som de övriga städerna uppvisar med bla stadsmur och vallar vilka inhägnat städerna.

Stranden har här utgjort både handelszon och arbetsplats åt de fiskare vilka deltog i marknadsaktiviteterna. Det förefaller som att stranden haft samma funktion ända tills det att städernas betydelse minskat för större städer ex. Malmö. Kungen förefaller ganska tidigt insett de vinster som kontroll över marknaden och fisket innebär vilket gjort att han hela tiden närvarat på ett eller annat sätt.

För Malmös del har strandtopografin ganska tidigt avskiljts med pallisadverket benämnt ”Byns plank” detta till en början kanske för att avskilja strandområdet som ekonomisk zon. Stranden har även försätts med en brygga vilken löpt en bit ut i vattnet men knappast utgjort någon ankringsplats för större fartyg. Precis som för Skanör – Falsterbos del har stranden brukats som fiskeläge och marknadsområde. Även här under överseende av kungamakten. Den ringa arkeologi som bedrivits utmed den medeltida strandzonen (framförallt i väst) verkar inte avslöja särskilt mycket om vilka verksamheter som förekommit utmed stranden. Med hjälp av analogin mot Stralsund har jag dock uppkommit med ett försök till att återge några av de aktiviteter vilka skulle kunnat förekomma på strandzonen utanför murarna. Jag anser även Stralsund utgöra en god referens till hur en stads topografi kan ha sett ut och nyttjats i ett område som geografiskt ligger på ett behörigt avstånd från de skånska städer vilka legat till grund för min undersökning. Dessa städer har även samverkat i ett större handelsmönster under stora delar av medeltiden.

Vad gäller Landskrona är läget något annorlunda. Här verkar inte stranden utgjort någon plats för verksamheter liknande de i Skanör – Falsterbo och Malmö. Även här har staden försetts med vall som mot stranden även fått en tillbyggd mur. I samband med detta har stora delar av stranden grävts upp för att ge plats åt en vallgrav. Stranden har också haft en brygga vilken åtminstone under 1600 – talet löpt en bra bit ut i vattnet till den djuphavsränna som gått utanför staden.

6. Referenser

- Andrén, A. 1985. *Den urbana scenen – städer och samhälle i det medeltida Danmark*. Malmö.
- Anglert, M. 2006. Landskapets Malmö. Larsson, S (red). *Liljan – om arkeologi i en del av Malmö*. Malmö.
- Bager, E. 1971. Malmö byggnadshistoria till 1820. Bjurling, O (red). *Malmö stads historia – första delen*. Malmö.
- Bill, J. 1999. Port topography in medieval Denmark. Bill, J & Clausen, B.L (red). *Maritime topography and the medieval town*. Publications from the national museum studies in archaeology & history vol. 4. Copenhagen.
- Billberg, I. 1993. Det reglerade marknadsområdet. Bager, E (red). *Elbogen 1993 – Malmö fornminnesförenings årsskrift*. Lund.
- Crumlin – Pedersen, O. 1999. Ships as indicators of trade in Northern Europe 600 – 1200. Bill, J & Clausen, B.L (red). *Maritime topography and the medieval town*. Publications from the national museum studies in archaeology & history vol. 4. Copenhagen.
- Billberg, I. 2006. Malmö hamn – Bakgrund och Utveckling. Reisnert, A, Rohlin, R & Svensson, L. (red) *Elbogen 2005 – Malmö kulturhistoriska förenings årsskrift*. Malmö.
- Blomqvist, R. 1950. Falsterbohus. *Kulturen – en årsbok*. Lund.
- Eriksson, H-S. 1980. *Skånemarkedet*. Höjbjerg.
- Ersgård, L. 1988. *Vår marknad i Skåne. Bebyggelse, handel och urbanisering i Skanör och Falsterbo under medeltiden*. Lund.
- Ersgård, L. 1984. *Skanör – Falsterbo*. Rapport Medeltidsstaden 53. Riksantikvarieämbetet och Statens historiska museer. Stockholm.
- Ersgård, L. 2006. Lerbottnar och det tidigmedeltida samhället. Larsson, S (red). *Liljan – om arkeologi i en del av Malmö*. Malmö.
- Hommerberg, C. 1952. Falsterbobåtens miljö. *Sjöhistorisk årsbok*. Stockholm.
- Jacobsson, B. 1983. *Landskrona*. Rapport Medeltidsstaden 48. Riksantikvarieämbetet och Statens historiska museer. Stockholm.
- Jacobsson, B. 1980. Glimtar ur Landskronas medeltid. *Ale : Historisk tidskrift för Skåne, Halland och Blekinge*. Lund.
- Jönsson, Å. 1993. *Historien om en stad del 1. Landskrona 1413 – 1804*. Landskrona.

- Jørgensen, J-U. 1982. ”Regale”. Kulturhistoriskt lexikon för nordisk medeltid. Bd. 13. 2:a uppl. Spalt 705 – 706. Rosenkilde og Bagger. Köpenhamn.
- Kling, J & Lindgren – Herz, L. 1990. *Ett medeltida strandområde – Kvarteret fisken*. Rapport nr. 3. Malmö museer stadsantikvariska avdelningen. Malmö.
- Lindgren – Herz, L. 1986. Kvarteret Fisken. Utgrävning av ett medeltida strandområde.
- Berggren, B, Modéer, K-Å & Salomonsson, B (red). *Elbogen 1985 – Malmö fornminnesförenings tidskrift*. Malmö.
- Kulesa, B. 1999. The harbour suburb and its significance for the urban development of Stralsund. Bill, J & Clausen, B.L (red). *Maritime topography and the medieval town*. Publications from the national museum studies in archaeology & history vol. 4. Copenhagen.
- Kulesa, B. 2005. *Siedlungsgeschichte und Hafentwicklung in der Hansestadt Stralsund vom Mittelalter bis zur frühen Neuzeit*. Marbach am Neckar.
- Mårald, I. 2006. Hållplatser på vägen till köpstad. Larsson, S (red). *Liljan – om arkeologi i en del av Malmö*. Malmö.
- Nilsson, H. 1963. *Landskrona 1413 – 1963. Historisk - topografisk beskrivning*. Landskrona.
- Nyberg, T. 1986. Byns Plankor. Berggren, B, Modéer, K-Å & Salomonsson, B (red). *Elbogen 1985 – Malmö fornminnesförenings årsskrift*. Malmö.
- Olsen, O. 1995. Malmö – en middelalderlig havneby uden havn. Bager, E (red). *Elbogen 1995 – Malmö fornminnesförenings årsskrift*. Lund.
- Reisnert, A. 1994. Gårdar och hus i 1300 – talets Malmö. Bager, E (red). *Elbogen 1994 – Malmö fornminnesförenings årsskrift*. Lund.
- Reisnert, A. 1998. Malmös medeltida befästningar. Bager, E (red). *Elbogen 1997 – Malmö fornminnesförenings årsskrift*. Lund.
- Reisnert, A. 2006. Från sillmarknad till garnisonsstad. Larsson, S (red). *Liljan – om arkeologi i en del av Malmö*. Malmö.
- Rosborn, S. 1984. *Malmö*. Rapport Medeltidsstaden 67. Riksantikvarieämbetet och Statens historiska museer. Stockholm.
- Rosborn, S. 2005. Två koggar på Malmö redd. Billberg, I, Svensson, L, Reisnert, A & Rohlin-Abrahamsson, R (red). *Elbogen 2004 – Malmö kulturhistoriska förening*. Malmö.
- Rydbeck, O. 1935. *Den medeltida borgen i Skanör – Historik, undersökningar och fynd*. Lund.
- Stoklund, B. 1981. ”Havn”. Kulturhistoriskt lexikon för nordisk medeltid. 2:a uppl. Bd. 6. Spalt 86 – 87. Rosenkilde og Bagger. Köpenhamn.

Tomner, L. 1971. Malmö stads historia före 1500. Bjurling, O (red). *Malmö stads historia – första delen*. Malmö.

Weibull, C. 1922. *Lübeck och Skånemarknaden – Studier i Lübecks pundtullsböcker och pundtullskvitton 1368 – 1369 och 1398 – 1400*. Lund.

Muntliga uppgifter

Olsson, M. Antikvarie. Malmö kulturmiljö 2007-03-28

Thörn, R. Antikvarie. Malmö kulturmiljö 2007-03-28

Figurförteckning

Fig. 1. Bill, J. 1999. Port topography in medieval Denmark. Bill, J & Clausen, B.L (red). *Maritime topography and the medieval town*. Publications from the national museum studies in archaeology & history vol. 4. Copenhagen.

Fig. 2. Internet. Medeltida kogg. [Http://hem2.passagen.se/anfreas/](http://hem2.passagen.se/anfreas/) 1998.

Fig. 3. Ersgård, L. 1988. *Vår marknad i Skåne. Bebyggelse, handel och urbanisering i Skanör och Falsterbo under medeltiden*. Lund.

Fig. 4. Ersgård, L. 1988. *Vår marknad i Skåne. Bebyggelse, handel och urbanisering i Skanör och Falsterbo under medeltiden*. Lund.

Fig. 5. Blomqvist, R. 1950. Falsterbohus. *Kulturen – en årsbok*. Lund.

Fig. 6. Eriksson, H-S. 1980. *Skånemarkedet*. Höjbjerg.

Fig. 7. Blomqvist, R. 1950. Falsterbohus. *Kulturen – en årsbok*. Lund.

Fig. 8. Rejnert, A. 2006. Från sillmarknad till garnisonsstad. Larsson, S (red). *Liljan – om arkeologi i en del av Malmö*. Malmö.

Fig. 9. Rejnert, A. 1998. Malmös medeltida befästningar. Bager, E (red). *Elbogen 1997 – Malmö fornminnesförenings årsskrift*. Lund.

Fig. 10. Rosborn, S. 1984. *Malmö*. Rapport Medeltidsstaden 67. Riksantikvarieämbetet och Statens historiska museer. Stockholm.

Fig. 11. Mårald, I. 2006. Hållplatser på vägen till köpstad. Larsson, S (red). *Liljan – om arkeologi i en del av Malmö*. Malmö.

Fig. 12. Jönsson, Å. 1993. *Historien om en stad del 1. Landskrona 1413 – 1804*. Landskrona.

Fig. 13. Jacobsson, B. 1980. Glimtar ur Landskronas medeltid. *Ale : Historisk tidsskrift för Skåne, Halland och Blekinge*. Lund.

Fig. 14. Wåhlin, H. 1939. *Landskrona forna kyrka och dess minnesmärken*. Malmö

Fig. 15. Kulesa, B. 2005. *Siedlungsgeschichte und Hafenentwicklung in der Hansestadt Stralsund vom Mittelalter bis zur frühen Neuzeit*. Marbach am Neckar.