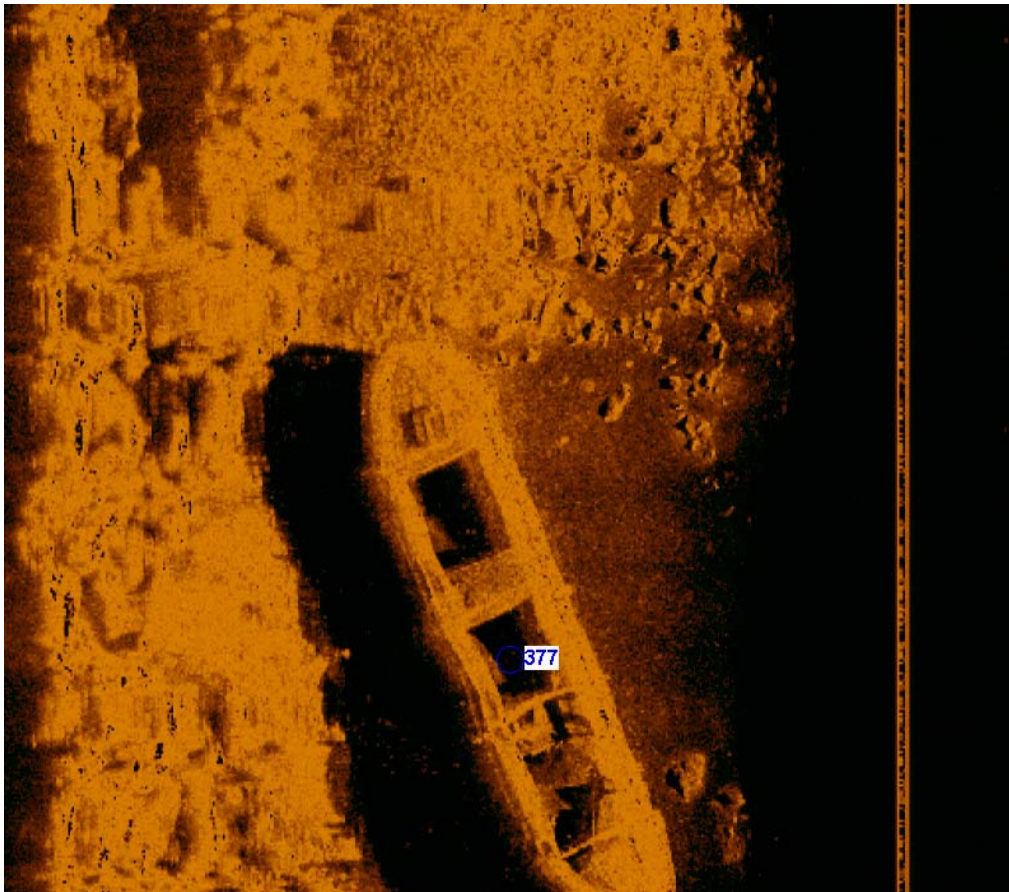




Oskarshamns hamn

Kulturhistorisk utredning av den marina miljön
samt kommentarer till utförd batymetrisk
undersökning av Oskarshamns hamnområde,
Oskarshamns kommun, Småland



Lars Einarsson

KALMAR LÄNS MUSEUM

Marinarkeologisk rapport 2011

Omslagsbild:

Hydroakustisk bild av 31 m lång pråm, sänkt som komplement till vågbrytare i yttre hamnbassängen, Oskarshamns hamn.

Objekt 377. Bildkälla: Clinton Mätkonsult AB

Sammanfattning

Kalmar läns museum har med anledning av planerad muddring och sanering av Oskarshamns hamn fått i uppdrag av Hifab AB att yttra sig över den marina kulturmiljön i området, samt att i efterhand inkomma med synpunkter på den hydroakustiska undersökningen som utförts.

Inga kända fornlämningar finns registrerade inom det aktuella området. Vid den hydroakustiska karteringen som utförts av Clinton AB har fem observationer gjorts avseende objekt som tolkats som vrak eller vrakliknande. Läns museets bedömning är att inga kulturmiljövårdande åtgärder är nödvändiga, eftersom inget av de fem objekten är att betrakta som kulturhistoriskt signifikant.

Inte heller andra observationer har gjorts under den hydroakustiska karteringen som kan tolkas som föremål av fornlämningskaraktär, eller objekt av kulturhistoriskt värde.

Kulturhistorisk utredning av den marina miljön samt kommentarer till utförd batymetrisk undersökning av Oskarshamns hamnområde, Oskarshamns kommun, Småland

Bakgrund

Oskarshamns kommun planerar att sanera hamnbassängen i Oskarshamns hamn. Saneringen som omfattar borttagande av miljöfarligt sediment, kommer att utföras genom muddring. Muddringen innebär ett ingrepp i den marina kulturmiljön i området. En batymetrisk kartering av arbetsföretaget berörda områden har genomförts av Clinton Mätkonsult AB.

Uppdraget

Kalmar läns museum har av Hifab AB ombetts att inkomma med synpunkter på den marina kulturmiljön och arbetsföretagets eventuella påverkan på densamma. Föreliggande rapport bygger på sonar-, litteratur-, kart- och arkivstudier. Information har också inhämtats muntligen från Oskarshamns kommun och Clinton Mätkonsult AB. Ansvarig för sammanställande av rapport har varit 1. antikvarie Lars Einarsson, Kalmar läns museum.

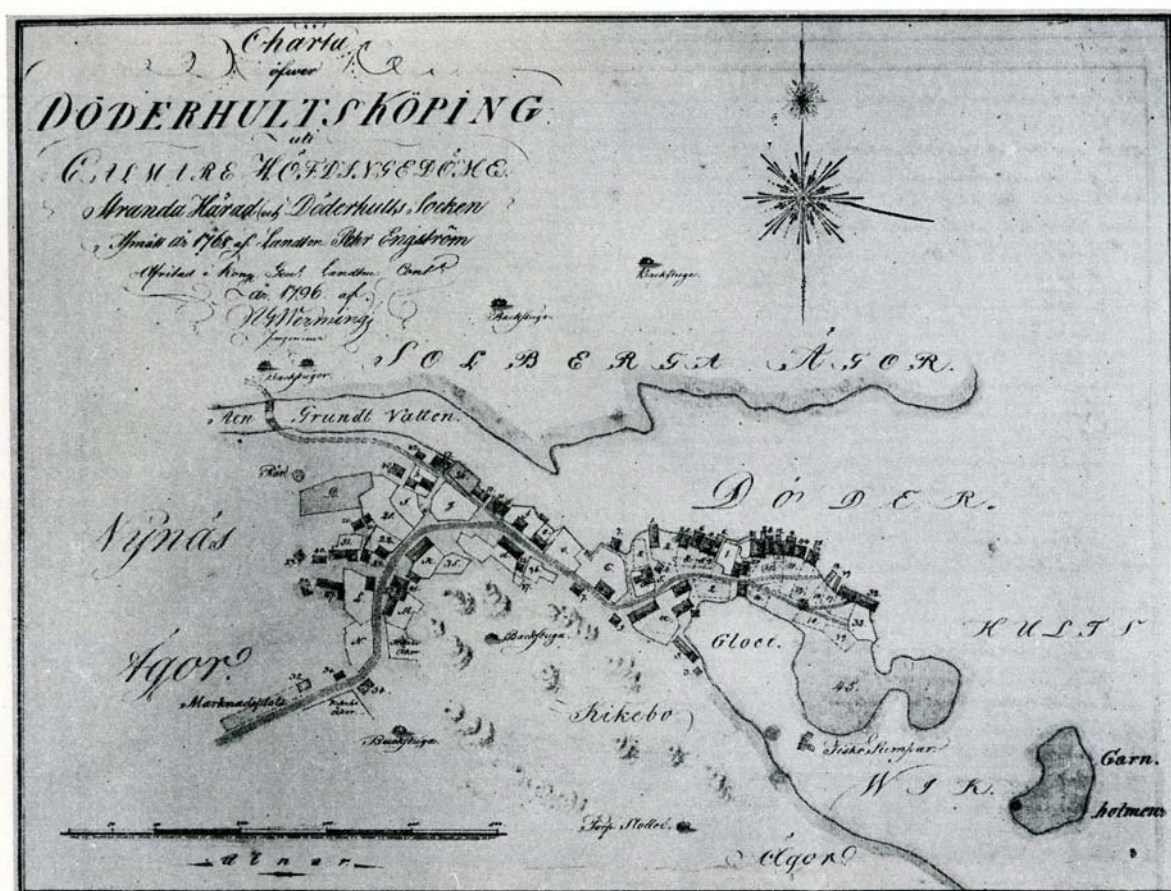


Fig. 1. Karta över Döderhultsviks köping med hamnområden upprättad 1768, kopierad 1796. Länsmateriet.

Diskussion - det maritima kulturlandskapets kunskapspotential

Systematiserad kunskap om det maritima kulturlandskapet under vatten i vårt land är generellt sett mycket begränsad. Några fullständiga inventeringar av de maritima lämningarna finns inte. Medan den systematiska fornminnesinventeringen på land har en lång historia med början i det sena 1800-talet, är motsvarande inventering av undervattenslämningar obefintlig. Det föreligger därför ett stort behov av ytterligare inventeringar och besiktningar. Det är i synnerhet den kustnära inventeringen som bör prioriteras, då det är denna topografiska zon som är utsatt för det största exploateringshotet. Det mest fruktbara sättet att försöka spåra fornlämningarna under vatten är ofta att utgå från land. Arbetet kan ta sin början i arkiven, men naturligtvis också i landskapet vid stranden. Boplatserna och gravarna, bryggorna och borgarna ger en indikation om var ett vidare sökande skall påbörjas.

Det faktum att kulturlandskapet under vatten, i motsats till det på land, i många fall undgått destruktiva förändringar orsakade av människan, gör att fyndmiljöerna under vatten ofta är anmärkningsvärt välbevarade och därför kulturhistoriskt värdefulla. Ytterligare en omständighet som sätter kulturlandskapet under vatten i en särställning, är de gynnsamma bevarandeförhållanden som råder i vissa sedimentationsområden. Vrak är utmärkta exempel på s k slutna fynd som kännetecknar en viktig del av undervattensarkeologin. Med ett slutet fynd menas ett arkeologiskt fynd som består av flera föremål som deponerats vid ett och samma tillfälle och på en och samma plats. Föremålen bildar på så vis tillsammans en funktionell helhet, ett sammanhang. Sammanhanget kan bestå av kända föremål som tidigare påträffats vart och ett för sig. När dessa föremål upptäcks tillsammans kan de plötsligt ge oss ny kunskap och ökad förståelse, eftersom de använts som redskap och symboler i samma miljö vid samma tidpunkt. Man skulle kunna säga att betydelsen av föremålen får en djupare mening, först då de sätts i relation till andra föremål och företeelser.

En skeppsförlisning är ofta en villkorlös deposition av historisk information. Ingen har tid att med omsorg och målmedvetenhet välja ut vad som skall sparas för eftervärlden, och på så vis påverka bilden av sin samtid. Det är ofta fallet med de samlingar som finns bevarade på land. Under vattnet är bilden annorlunda. Vraket med sitt innehåll blir en oredigerad bild av en del av samhället. Vad som återstår är ett stumt källmaterial bestående av föremål som befinner sig så nära sin ursprungliga miljö som det överhuvudtaget är möjligt. Undervattensarkeologiska lämningar från historisk tid erbjuder särskilda möjligheter till jämförande studier med skriftliga källor. Arkeologin kan i dessa fall således bidra till att pröva riktigheten i de skrivna dokumenten i våra arkiv.

Bevarandeförhållanden

Salthalten i Östersjön uppgår i genomsnitt till 0,6 %. Längs Sveriges kust varierar den från som lägst ca 0,2 % i norra delen av Bottenviken till ca 1 % i södra delen av Öresund. Den generellt sett låga salthalten innebär att artrikedomen är mycket begränsad. För marinarkeologin är detta en positiv omständighet, eftersom flera av de organismer som bryter ned organiskt material av den anledningen inte kan existera i Östersjön. Förutsättningarna för arkeologiska lämningar under vatten att bevaras i Östersjön är därför goda.

Havsbottnen längs den svenska östersjökusten består generellt sett av tre botten typer. Närmast land utgörs bottenmiljön generellt sett av s k *ackumulationsbotten*.

Dessa kännetecknas av svaga bottenrörelser där finkornigt sediment och lager av döda alger som samlas på grunda bottenar och skapa syrefria miljöer. Under senare år har ackumulationsbottenarna ökat i utbredning. Anledningen till den ökade ansamlingen av döda alger tros vara tillförseln av kväve och fosfor i havet, vilket lett till övergödning. *Erosionsbottenar* bildas i områden med kraftiga vattenrörelser, t ex exponerade stränder och strömsatta sund. Där sköljs det finkorniga materialet bort och kvar blir ett grovt bottenmaterial i form av sand, grus och skalgrus. *Transportbottenar* utgör en gränzson mellan de ovan nämnda bottenarterna och fungerar ibland som en ackumulationsbotten och ibland som erosionsbotten.

Maritima fornlämningstyper - en allmän genomgång

Av de maritima fornlämningstyperna under vatten dominerar vrak, men det är långt ifrån den enda typen marinarkeologiska objekt. Rester av ett flertal andra lämningar kan spåras i landskapet under och vid vattnet. Man kan dela in dessa efter olika verksamhetsområden, t ex boende, gravsättning, handel, industri, försvar, fiske, kult/religion. Exempel på fornlämningstyper som kännetecknar vårt lands maritima kulturlandskap utöver vraken är boplatser vid vattnet, hamnanläggningar, stensättningar, pålningar, stenspärrar och rester av fast fiske. Sällan har anläggningarna haft enbart ett syfte. De ligger ofta i anslutning till varandra och har nyttjats som helheter. Gravarna ligger vid boplatserna, som ligger vid kajen, som ligger vid pålsparren, som ligger vid fiskeredskapet, som ligger vid vraket, o s v. Just de kulturhistoriska sammanhangen med stor kontinuitet över tid och rum utgör generellt sett en betydligt större kunskapskälla än enstaka, isolerade fornlämningar.

Ytterligare typer av fornlämningar längs den svenska östersjökusten är stenspärrar, bomstängsel, labyrinter (invecklade stenformationer använda främst som sjömärken och/eller av rituella skäl), stenrosen, borganläggningar, drag (små grävda kanaler eller hålvägar som förbinder vattenområden, ämnade för forsla båtar över smala landtungor), kummel och båkar (enkla sjömärken av sten och trä). Spåren efter säl- och sjöfågeljakt återfinns i så kallade skjutskåren, uppbyggda värn av sten. Stenbrott, kajer och lastageplatser vittnar om industriell verksamhet och transithandel över vida områden. Husgrunder (s k tomtningar), kokgropar och båtlämningar (naust), d v s rännor eller upplagda stenmurar vid vattnet till skydd för båtplatser, utgör resterna efter hamnplatser och fiske i skärgårdslandskapet. Många av fornlämningstyperna har varit använda ända in i våra dagar. Deras allra äldsta ursprung kan därför vara svåra att lära känna. Även avfallslager från stadigvarande mänsklig verksamhet betecknas som fornlämningar. Som exempel kan nämnas lämningar under vatten i form av kritpipor, keramik och flaskor. Dessa påträffas ofta i vattnet i anslutning till naturhamnar längs våra kuster.

Platsen och hamnen – en kort historik

”Så skole the hafua een marknadzdag om sommaren S. Johannis tijdh uthi Döderhult wijk. Der måge Calmare borgare möte dem och handla huar medh annan, och ingen annan uthan allmogen måge sökia dijtt med deres warur men inge andra månge städer.....”

Så lyder en av punkterna i Karl IX:s år 1604 för Vimmerby stad utfärdade privilegier. Det är den första urkunden i vilken Döderhultsvik nämns i kommersiella och

administrativa sammanhang. Denna marknadsrätt är inte det första beviset för att handel bedrivits på platsen för Döderhultsbäckens utlopp i havet. Redan under tidig medeltid bedrevs sannolikt handel på den strategiskt belägna platsen. Den skyddade havsviken erbjöd goda hamnförhållanden med ett omland med produktion av varor som kunde handlas och forslas med platsen som utgångspunkt.

Döderhultsbäckens utlopp i havet, sannolikt belägen i området söder om Norra Fabriksgatan och väster om Skeppsbron, är sedan länge utfyllt område. 1600-talets marknadsplats, för vilken privilegier utfärdades 1604, var belägen på Brädholmen. Den naturliga, gamla stranden nedanför Fnyket och Tullberget med sina träbryggor, omformas till successivt till en skeppsbro. Åren 1878-80 byggdes kajpartiet mellan järnvägsstationen och Gloet, och 1883 stod det stora transitmagasinet färdigt. I ett kungligt brev daterat 1885, bestämdes hamnens yttre gränser. Tre år senare byggdes en ny fyr vid Grimskallen. De första ankoringsplatserna för fartyg var under 1600-talet belägna längs köpingsholmens (Brädholmens) inre sida, där köpmännen hade sina bodar och bryggor. På kartorna från 1700-talet finner man hur holmen blivit landfast och hur "Gloet" (namnet har sitt ursprung i betydelsen "liten, utgrundad vik") tillkommit som en vik.

Längs fastlandsstranden, där Skeppsbron idag löper, stupade klipporna rakt ned i vattnet, med undantag för den södra delen där de äldre skeppsvarven kom att anläggas. Kajer och bryggor var helt privata fram till 1845, då den första hamnordningen fastställdes. I den heter det bl a att:

".... så snart tillgängliga medel influtit i köpingens kassa skall så väl en kaj för barlasters lossande, som Skeppsbro och nödige duc d'alber på tjänliga ställen i hamnen uppföras till sjöfarandes bekvämlighet. Intill dess sådant skett äger skeppare att begagna den kaj som är anlagd vid södra landet i hamnen mellan Hasselvistska och Fredriksbergska packhusen".



Fig. 2. Karta över Döderhultsviks omkring 1820 som visar den tomtmark som då var Upptagen. Noterbart är strandlinjens förändring i samband med hamnområdets framväxt. Original i Vitterhetsakademiens arkiv.

Den äldsta skeppsbron var alltså sjökanten mitt för nuvarande rådhuset. Successivt kom sedan den ursprungliga skeppsbron att förstärkas och utökas, inte minst beroende på järnvägens ankomst med spåranläggningar som följd. Vid slutet av första världskriget skedde stora utvidgningar av hamnen med kajbyggen även på norra sidan. Vidare utvidgades inseglingssäcken till 100 meters bredd, varav 60 meter med 6,5 meters djup. De talrika småöarna på norra sidan – Beckholmen, Borgmästareholmen, Brännvinsholmen, Stora och Lilla tallholmen, Rävnaöholmen, Rundholmen, Norra och Södra Örgrundet m fl – utgjorde de högsta punkterna på utskjutande bergsryggar från land, vilket innebar att kajlinjerna på norra sidan måste förläggas utanför dessa öar. Kostnaderna för en kajlinje innanför holmarna skulle ha blivit alltför dyra. 1923 var den första etappen av norra kajen färdig, med undantag för smalspåret för Rudabanan. En vågbrytare hade också byggts vid Södra Örgrundet. Även södra kajen hade reparerats och lagts ut ytterligare 3 meter.

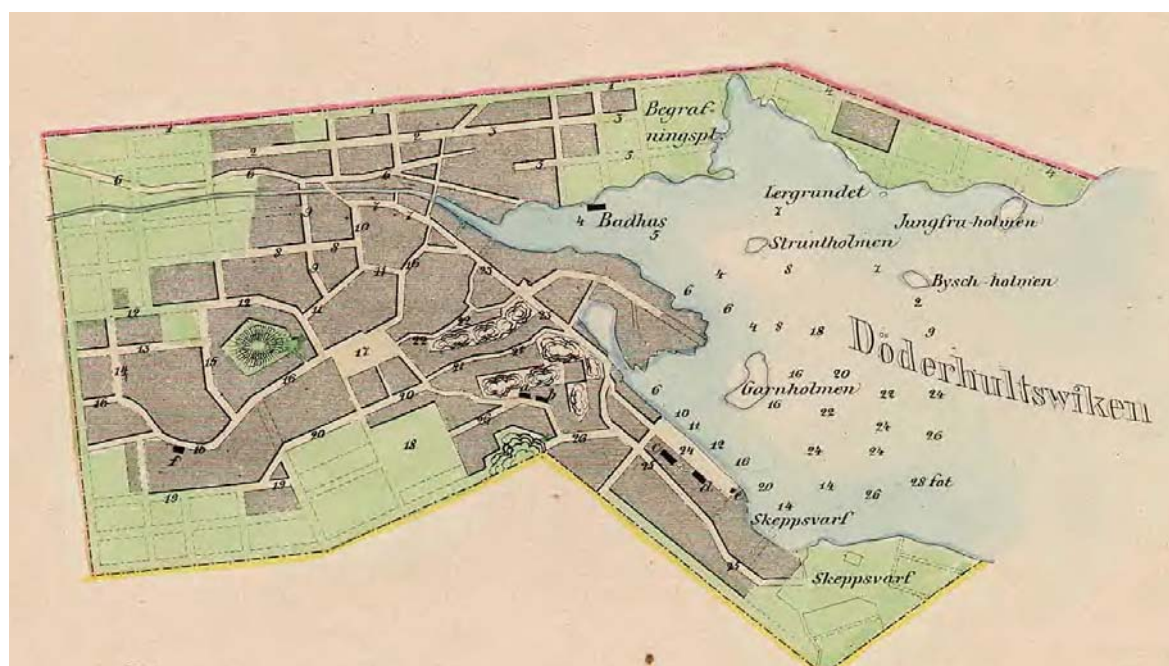


Fig. 3. Karta över Oskarshamn upprättad 1858. (Ur Hofrén, M. red. 1956.)

Den marina kulturmiljön i området

Inledningsvis kan konstateras att inga kända fornlämningar under vatten finns registrerade inom det aktuella undersökningsområdet. Strandlinjens successiva avancemang i kombination med vattenområdets intensiva resursutnyttjande sedan mitten av 1700-talet, gör att strandnära lämningar som deponerats i vattnet sedan länge är övertäckta, alternativt bortschaktade.

Botten i det aktuella undersökningsområdet utgörs huvudsakligen av en ackumulationsbotten kännetecknad av svaga bottenrörelser och syrefritt sediment, vilket generellt sett innebär gynnsamma förutsättningar för bevarande av lämningar av kulturhistorisk karaktär.

Marinarkeologisk tolkning av utförd batymetrisk kartering

Den batymetriska karteringen av området som utförts av Clinton Mätkonsult AB redovisar sammanlagt 492 objekt. I metodsynpunkt bör framhållas att det grundläggande problemet med att den marinarkeologiska tolkningen utförts i efterhand. Önskvärt är att denna sker i samband med att karteringen utförs i fält, i syfte att på plats göra preliminära bedömningar tillsammans med operatören.

Av de 492 objekt som registrerats tolkas 113 som stenblock, 109 bryggförankringar, 30 bojstenar eller oljefat, 72 timmer eller virke, 46 som däck samt några enstaka mer svårdefinierade benämningar. Inte mindre än 105 objekt har registrerats som "oidentifierade". Storleken på de oidentifierade objekten är i övervägande fall ringa. Utifrån den isolerade sonarbilden är det svårt att tolka objektets karaktär. Läns museets gör bedömningen att objektets avsaknad av en tolkningsbar kontext, pekar mot att de sannolikt saknar kulturhistoriskt värde.

Vid den marinarkeologiska tolkning som i enlighet med uppdraget i efterhand gjorts på basis av de hydroakustiska data som inhämtats vid den batymetriska karteringen, har fokus lagts på de fem vrakrelaterade objekt som kunnat detekteras (se tabell 1 samt bilaga 1 och 2). Två av objekten (377 och 398) karakteriseras som "vrak", övriga tre som "vrakliknande" (229, 390 och 414).

Obj.nr.	Vattendjup	Obj.höjd över botten	Obj.längd	Obj.bredd	Anm.
229	10 m	0 m	3 m	1 m	Vrakliknande objekt
377	10 m	3 m	31 m	7 m	Sänkt pråm
390	0 m	0 m	0 m	0 m	Vrakliknande objekt
398	10 m	2 m	30 m	7 m	Sänkt pråm
414	15 m	2 m	15 m	5 m	Vrakliknande objekt

Tabell 1. Lista över vrakrelaterade objekt påträffade vid den batymetriska karteringen av Oskarshamns hamnbassäng 2010. Källa: Clinton Mätkonsult AB.

Vraken (377 och 398) utgör två pråmar som sänktes innanför den norra vågbrytaren öster om Yttre hamnen under slutet av 1970-talet. Syftet med att sänka de uttjänta pråmarna var att förstärka vågbrytaren. De tre "vrakliknande" objekten (229, 390 och 414) är relativt svårtolkade. Av landkontexten att döma, finns det skäl att tro att objekt 390 är förknippad med småbåtshamnen. Även läget nära land för objekt 229 indikerar en mindre båt av fritidstyp. Objekt 414 kan tolkas som ett betydligt större vrak (15 m) och saknar relaterbar kontext.

Diskussion

Oskarshamns hamnbassäng utgör ett stort vattenområde som varit scenen för en aktiv seglation under hundratals år. Under de senaste 150 år kan aktiviteten i hamnen och dess vattenområden karakteriseras som industriell. Det intensiva nyttjandet av vattenområdet bör av naturliga skäl ha lämnat avtryck efter sig. Samtidigt har aktiviteten medfört ett successivt uttraderande av gångna skedens verksamhet. Strandlinjen har förändrats och uttjänta områden och konstruktioner har övergivits och demonterats. Resultatet av den hydroakustiska undersökningen visar ett flertal spår av den fortlöpande verksamheten i hamnen och längs strandlinjen. Få är dock, mot bakgrund av de data som den hydroakustiska karteringsmetoden registrerat, att beteckna som kulturhistorisk signifikanta.

Förslag till åtgärder

Kalmar läns museum anser att de av arbetsföretaget planerade fysiska ingreppen i havsbotten skall föregås av enstaka riktade, okulära dykarbesiktningar. Syftet är dels att fastställa bottenbeskaffenhetens generella karaktär i vissa typområden (strandnära, och objektrelaterade) med avseende på förutsättningarna för bevarande, dels att fastställa karaktären specifikt på objekt 414.

Referenser

- Clinton Mätkonsult AB 2010. *Side scan sonar rapport Oskarshamn. Enskededalen 2010-09-28.*
- Einarsson Lars 1996. *Vrakets som arkeologisk kunskapskälla. Regalskeppet Kronan.* I Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige. Nr. 4–96. Lund.
- Einarsson, Lars (red.) 1998. *Marinarkeologi och kulturmiljövård.* Rapport. Kalmar
- Gren, Thomas 2006. *Oskarshamn – vid Smålandskusten.* Oskarshamn.
- Hofrén, Manne (red.) 1956. *Oskarshamn 1856-1956.* Oskarshamn.
- Oskarshamns kommun 2010. *Sanering av Oskarshamns hamnbassäng. Underlag för samråd enligt miljöbalken. Rapport nr O-hamn 2010:2. Författad av Per Molander och Per Elander. November 2010.*

Arkiv

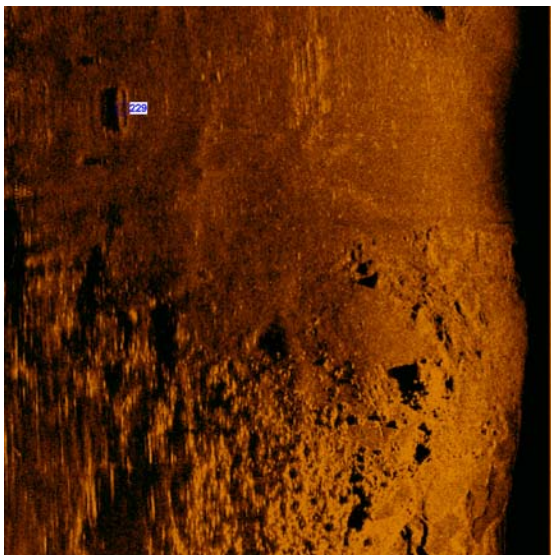
Kalmar läns museums topografiska arkiv.

Internet

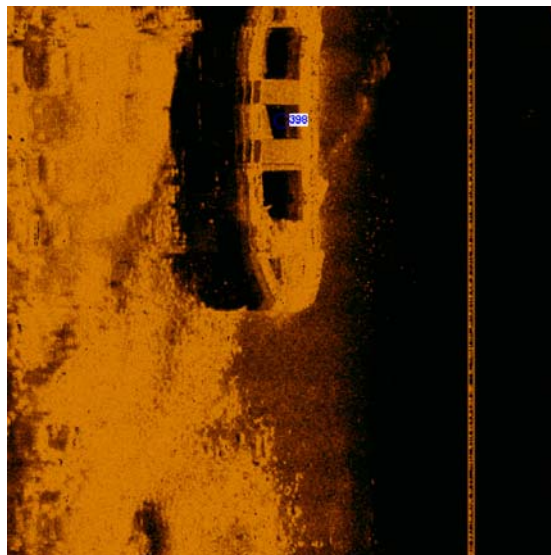
www.fmis.raa.se Fornminnesregistret

Muntlig kommunikation

- Ohlsson, Leif Hamnkapten, Oskarshamns hamn.
- Holgersson, Mikael Sonaroperatör, Clinton Mätkonsult AB. Malmö.



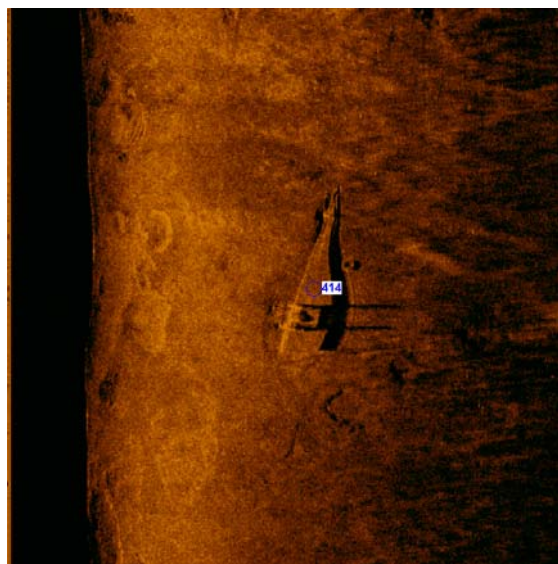
Objekt 229. Vrakliknande objekt. Beläget nära land N om Yttre hamnen.



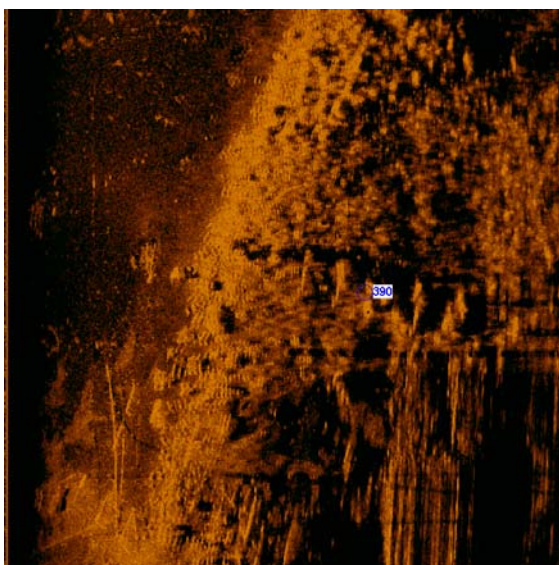
Objekt 398. Pråm sänkt under slutet av 1970-talet i syfte att förstärka den norra vågbrytaren öster om Yttre hamnen. Belägen omedelbart S om objekt 377.



Objekt 377. Pråm sänkt under slutet av 1970-talet i syfte att förstärka den norra vågbrytaren öster om Yttre hamnen. Belägen omedelbart väster om vågbrytaren.



Objekt 414. Vrakliknande objekt. Beläget i södra delen av Yttre hamnbassängen.



Objekt 390. Vrakliknande objekt. Beläget i södra delen av småbåtshamnen.