

VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2025:12

MARINARKEOLOGISK KUNSKAPSÖVERSIKT TILL ARKEOLOGISKT HANDLINGS- PROGRAM FÖR GOTLANDS LÄN

GOTLANDS KOMMUN
GOTLANDS LÄN



VRAK
MUSEUM OF
WRECKS

MARCO ALÍ,
MIKAEL FREDHOLM OCH JOHAN RUNER

en del av STATENS MARITIMA OCH TRANSPORTHISTORISKA MUSEER



VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2025:12

MARINARKEOLOGISK KUNSKAPSÖVERSIKT TILL ARKEOLOGISKT HANDLINGS- PROGRAM FÖR GOTLANDS LÄN

GOTLANDS KOMMUN
GOTLANDS LÄN

MARCO ALÍ, MIKAEL FREDHOLM OCH JOHAN RUNER

Vrak – Museum of Wrecks
en del av Statens maritima
och transporthistoriska museer

P.O. Box 27131
SE-102 52 Stockholm
Tel 08 519 549 00

www.vrak.se
www.smtm.se

Statens maritima och transporthistoriska museer
är miljöcertifierade enligt ISO 14001.

2025 Vrak - Museum of Wrecks
Arkeologisk rapport 2025:12

Layout: Typoform

Omslagsbild: Olaus Magnus Carta Marina är från 1539, men detta är den
färglagda från år 1572. Uppsala Universitetsbibliotek. Public Domain. (Beskuren).

Upphovsrätt, där inget annat anges, enligt Publik Licens 4.0 (CC BY),
<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>.
Lantmäteriets kartor omfattas inte av ovanstående licensiering.

INNEHÅLL

Sammanfattning	6
Bakgrund	7
Syfte, metod och genomförande	8
Gotlands maritima topografi och kulturmiljö	10
Tidigare undersökningar	11
Referenser	28
Tekniska och administrativa uppgifter	33

SAMMANFATTNING

Föreliggande kunskapsöversikt över Gotlands maritima lämningar visar att kunskapsläget är ojämnt och ofta bristfälligt. Endast ett fåtal av de cirka 90 registrerade fartyglämningar (fornlämningar och möjliga fornlämningar) som kan relateras till ön är arkeologiskt undersökta eller daterade. Merparten av de övriga registrerade fartyglämningarna utgörs av odokumenterade förlisningsuppgifter eller geofysiska indikationer utan verifiering.

Kunskapsläget gällande Gotlands maritima lämningar är bättre på landsidan än under ytan, till exempel utseendet för äldre hamn- och handelsmiljöer. Arkeologiska undersökningar vid Paviken, Västergarn och Fröjel visar på omfattande vikingatida och medeltida maritima miljöer.

Det finns kunskapsluckor för äldre hamnar, fiskelägen och andra kustnära anläggningar. Före skattläggningskartan vet vi mycket lite och många är otillräckligt kända, där endast ett mindre antal platser har undersökts arkeologiskt. Många platser har registrerats främst baserat på topografiskt läge/utseende eller äldre uppgifter. Ett antal föreslagna möjliga hamnplatser som identifierats genom landskapsanalyser och GIS-data saknar helt arkeologisk bekräftelse. För fiskelägen och utskeppningsplatser kopplade till kalkindustrin finns dokumenterade exempel, men helhetsbilden är fragmentarisk.

Trots Gotlands läge, som implicerar att ön alltid haft en central roll för Östersjöns handel och sjöfart, finns få tydliga maritima lämningar från tiden före medeltiden och nästan inga identifierade fartyg. Medeltida skepp är också ovanliga; den så kallade Kronholmskoggen från 1200-talet är det enda mer omfattande undersökta exemplet. Undersökningarna av platsen för förlisningen 1566 av den dansk-lybska flottan har främst resulterat i lösfynd och enstaka skeppstimmer, inte bevarade vrak. Däremot har senare marin-arkeologiska insatser, särskilt i samband med Nord Stream-projekten och vård- och skyddsplaner, förbättrat kunskapen om tidigmoderna och moderna skeppstyper i djupare vatten.

Översikten indikerar stora kunskapsbehov: bättre dokumentation av oregistrerade eller bristfälligt registrerade vrak, systematiska undersökningar av hamnlägen och fiskelägen, samt nya dateringar av nyckellämningar som Karlsövraket och kalklastade fartyg. Ett systematiskt samarbete med Sjöfartsverket i syfte att kunna använda befintlig sjömättningsdata har potential att påtagligt kunna förbättra registreringen av fartyglämningar i Kulturmiljöregistret. För detta kan Länsstyrelsen behöva se över förutsättningarna för ett samarbete, såsom eventuell finansiering av betaldata och spridningstillstånd (för att möjliggöra publicering i Riksantikvarieämbetets Kulturmiljöregister).

BAKGRUND

Länsstyrelsen har formulerat ett arkeologiskt handlingsprogram för perioden 2023–2026 (Länsstyrelsen 2022). Till handlingsprogrammet planeras flera kunskapsöversikter, som ska användas som stöddokument.

Det har tagits fram en övergripande kunskapsöversikt för arkeologi (Carlsson m.fl. 2020). Fokus där ligger på landbaserade arkeologiska lämningar. För att bättre täcka in även maritima lämningar har Länsstyrelsen gett Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) i uppdrag att ta fram en kompletterande kunskapsöversikt.

SYFTE, METOD OCH GENOMFÖRANDE

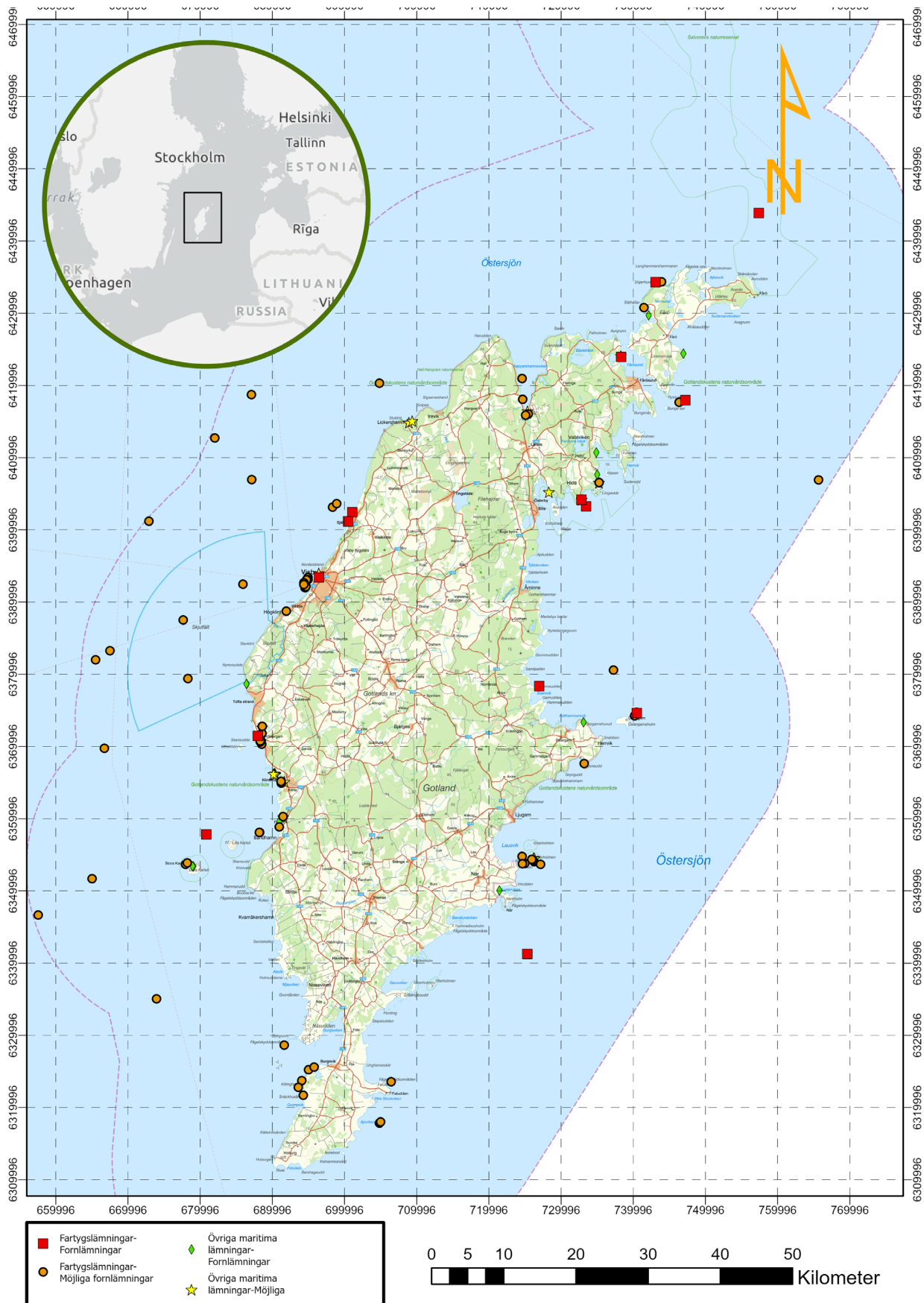
Arbetet med kunskapsöversikten avseende maritima lämningar har gjorts i två moment. SMTM påbörjade arbetet med att sammanställa fornlämningsinformation 2024 (Fredholm & Alí 2024). Denna sammanställning har 2025 kompletterats med en analys av kunskapsläget i länet.

En del arbete avseende gotländska fartygs-lämningar var också sedan tidigare gjort i och med SMTM:s kvalitetshöjning av KMR/Fornsök, som resulterade i promemorian "Registrering och kvalitetshöjning i Kulturmiljöregistret Gotland" (Fredholm 2022).

Eftersom Gotland är en ö mitt i Östersjön är mycket av det arkeologiska materialet på ett eller annat sätt knutet till det maritima kulturarvet. För att – med begränsade resurser – undvika att arbetet blir för omfattande är det ofrånkomligt att prioriteringar har behövts göras. Här har arbetets inriktning och avgränsning styrts utifrån länsstyrelsens önskemål där syftet är en översikt.

Genomgången 2024 avsåg maritima lämningar som är klassificerade som fornlämningar samt möjliga fornlämningar. Under 2025 genomfördes studier av arkivmaterial samt litteratur som kopplas till skeppstyper, fiskelägen och utskeppningshamnar kopplade till kalkindustrin samt utvärderat vilket kunskapsbehov som föreligger. Delar av det relevanta arkivmaterialet har tillhandahållits SMTM av länsstyrelsen.

Efter att ha gått igenom och skapat en lista där olika parametrar är filtrerbara så har SMTM skapat en matris liknande den som gjorts för den kunskapsöversikt som avser landsdelen, dvs. en matris med bedömning av kunskapsnivån för respektive maritim lämningsskategorikronologiskt. Kunskapsnivån som anges är en skattning och ingen absolut sanning. Den anger ett riktvärde för hur vi uppfattar att kunskapsläget är inom ett specifikt område/tema.



FIGUR 1. Ingående lämningar i första momentet av uppdraget som påbörjades 2024. Utsnitt ur GSD Terrängkartan, Lantmäteriet, licensierad CC0, bearbetat av Ivan Šantić Ljubetić och Marco Ali, SMTM.

GOTLANDS MARITIMA TOPOGRAFI OCH KULTURMILJÖ

Gotland är Sveriges största ö och utgör både ett landskap och län, en kommun (Region Gotland) och ett stift. Administrativt och kulturellt räknas flera öar till Gotland, där de största är Fårö och Gotska Sandön.

Gotlands kust är varierad, med höga klippor och mäktiga klintstup längst delar av västkusten och övervägande flacka och långgrunda stränder åt öster. Kring hela ön finns naturligt goda hamnlägen, landnings- och anöringsplatser.

Öns centrala läge i Östersjön har gjort det till en strategisk knutpunkt och ett landmärke för sjöfart – och därmed sammanhängande handel, konflikter och migrationer – sedan stenåldern. Här finns en mötespunkt för befolkningen runt hela Östersjön.

För en ö som Gotland är maritima lämningar viktiga pusselbitar för att kunna förstå samhällets förhållande till sjöfarten och hur de maritima verksamheterna har påverkat öns människor och samhällets utveckling genom historien.

Gotlands maritima kulturmiljö utgörs av en komplex interaktion mellan öns historiska utveckling och dess kustgeografi. Denna miljö spänner över ett brett spektrum av lämningar, från vikingatida anöringsplatser till fiskelägen och industriella kalkbrott vid kusten.

Dessa kulturmiljöer är grundläggande för Gotlands regionala identitet och har varit avgörande för att forma öns bosättningsmönster genom historien.

TIDIGARE UNDERSÖKNINGAR

Nedan sammanfattas kort vad olika arkeologiska aktörer har utfört med koppling till marin- arkeologi under de senaste åren, i huvudsak från 1988 till 2025, vilken är den tidsperiod då en mer strukturerad marin- arkeologi, med tillgängliga rapporter, mer samlat har bedrivits.

Göran Svensson/Ankarlilja, AquaArkeologen

Göran Svensson, senare med efternamnet Ankarlilja var en aktiv marin- arkeolog under flera år på Gotland, sedermera under företaget Aqua- Arkeologen. Han har skrivit åtskilliga arkeologiska rapporter om hamnar, sjöfynd och skeppsvrak (Svensson 1988 till Ankarlilja 2013).

Inför bildandet av ett marint reservat i Slite skärgård utfördes utredningar, både arkeologiskt på land och i vatten (Ankarlilja 2011) och marin- biologi, där även skeppsdelar påträffades av biologerna (Fredriksson 2015).

Dansk-lybska flottan år 1566:

Rune Fordal, Statens Sjöhistoriska museum och Läns museet

Under åren 1984 till 2005 genomfördes undersökningar på Gotlands västsida efter rester av den Dansk-lybska flottan som förläste vid Visby år 1566 (Fordal 1984, 1985, 1987, 1988, 1989 och 2005). Detta sammanfattades av Läns museet i en skrivelse år 2005 (Lindqvist 2005).

Göran Ankarlilja var även projektledare för det stora "HUMA-projektet", som gjorde fortsatta undersökningar på Gotlands västsida efter rester av den Dansk-lybska flottan (Ankarlilja 2009). Det utkom ett flertal rapporter om fynden och dokumentationen man gjorde. Flera fynd har påträffats som bedöms härröra från förlisningen 1566, däribland en kanon, spridda skeppsdelar och mynt med mera (Jonsson 2009, 2011, 2012, Jonsson & Ankarlilja 2012, Hammarström 2009 m.fl.).

Södertörns Högskola

Södertörns Högskola har gjort flera undersökningar på Gotland. Först genom en doktors- avhandling om det tidigmedeltida Bulverket i Tingstäde träsk (Rönnby 1995).

Den medeltida så kallade Kronholmskoggen har blivit undersökt, först på 1990-talet och senast

år 2020 (Rönnby & Björdal 2023). Arkeologiska undersökningar på Gotska Sandön år 2019–2024 har nyligen publicerats (Rönnby 2025). Södertörns högskola har, inom ramen för ett samarbetsprojekt med Uppsala universitet (Campus Gotland), Västerviks och Gotlands museum under åren 2019–2024 bedrivit ett forskningsprojekt på Gotska Sandön. Man har gått igenom äldre arkeologiskt material, gjort fältinventeringar och nya undersökningar. Man har bland annat hittat spår av verksamhet från bronsålder, järnålder och medeltid. De nya resultaten pekar på en mer omfattande verksamhet än den säsongsbetonade säljakten (Rönnby 2025:7f).

CHAB

CHAB har bedrivit ett hamn- och fiskelägesprojekt, där undersökningar har bedrivits både på land och i vatten i syfte att undersöka medeltida hamnar (d'Agnan 2010, 2012 och 2023).

Lunds universitet

Lunds universitet har sedan i sitt forsknings- projekt återupptagit undersökningar av Bulverket i Tingstäde träsk (d'Agnan 2019, 2021 och 2025).

Arendus

Företaget Arendus har utfört flera arkeologiska undersökningar med kusten i fokus (exempelvis i Eke och Rone) samt även med delvis marin- arkeologisk inriktning. Bland annat en undersökning av Paviken, där man påträffat båtdelar och pålar från 1600–1900-tal (Carlsson 2021).

Stockholms universitet

I Lojsta träsk finns rester av en medeltida borg med pålar i vattnet, där nu flera har daterats till omkring år 1400. Kanske är det rester efter det medeltida fästet Gullborg, som anlades 1394–95 av Sten Sture och som sedan Tyska orden erövrade år 1404 (Eriksson 2023a och b).

Uppsala universitet (Campus Gotland)

Även om det kanske inte faller direkt under marin- arkeologi har Campus Gotland (tidigare högskolan på Gotland) genomfört flera kustbundna seminarie-/forskningsundersökningar. Bland

dessa kan 2021 års fältsäsong i Västergarn nämnas, där man gjorde ett försök att spåra hamnanknutna lämningar väster om fornlämningen (jmf. Kilger m.fl. 2023).

Stockholms universitet och SMTM

Mirja Arnshav har i sin avhandling undersökt baltiska flyktingbåtar från andra världskriget, där vrak efter många småbåtar finns kvar längs Gotlands stränder (Arnshav 2022).

Nordic Maritime Group

Nordic Maritime Group (NMG) utförde en fältbesiktning med antikvarisk bedömning av fartygslämningar på Gotland 2021. Man påträffade några tidigare dåligt undersökta vrak medan vissa registreringar i KMR/Fornsök kunde avfärdas eftersom inga objekt påträffades (Lindström 2021). Till detta kommer enstaka sonargranskningar och desktopstudier som gjorts inför planeringen av olika exploateringsföretag.

SMTM

Under åren 2009 till 2019 pågick arkeologiska analyser av sonardata och ROV-filmer från vrak som påträffades vid konstruktionen av gasledningarna Nord Stream 1 och 2. Flera tidigare okända skeppsvrak påträffades. Åldern på dessa är sannolikt mestadels 1600-tal till 1900-tal (Fredholm, 2009, 2010, 2013, 2016 och 2019).

År 2012 utförde SMTM en sonargranskning av likströmsförbindelse mellan Gotland och fastlandet. Inga säkra fartygslämningar påträffades utöver ett löst skeppstimmer (Fredholm 2012).

Inför byggandet av en kryssningskaj utfördes en utredning vid Kopparsvik. Det som påträffades var

olika ankare, varav ett kan dateras till 1500–1600-tal, kanske kopplat till den dansk-lybska flottans förlisning i området år 1566 (Lindström 2015).

Då den nya fornminneslagen trädde i kraft 2014 förlorade många fartygslämningar sitt fornlämningsskydd. Därför utfördes en skrivbordsmässig kulturhistorisk värdering av båt-/fartygslämningar i Gotlands län. Totalt var det 36 fartygslämningar som ingick i uppdraget, även fartygslämningar som förlist efter 1850 som med nya lagen saknade skydd (Ekberg 2017). Denna analys låg senare till grund för SMTM:s undersökningar av *Vulcan*, *Castlewood* och *Princess*. Under 2018 och 2019 utfördes dykbesiktningar och kulturhistoriska värderingar av de yngre vraken *Vulcan*, *Castlewood* och *Princess*, som sedan fornminnesförklarades av länsstyrelsen (Fredholm 2018 och 2019).

SMTM utförde en registrering och kvalitetshöjning i Kulturmiljöregistret för Gotlands län år 2022, där 270 poster kvalitetshöjdes byråmässigt. Det fanns även 432 poster med ingen antikvarisk bedömning, där en del visade sig vara strandade skepp som inte förliste, en del saknade registreringsunderlag hos länsstyrelsen, men ett 70-tal av dessa utan antikvarisk bedömning kunde kvalitetshöjas (Fredholm 2022).

SMTM utarbetade tillsammans med Kustbevakningen ett antal vård- och skyddsplaner på fartygslämningar under 2024–2025, bland annat det av AquaArkeologen tidigare undersökta ”Karlsövraket” men även flera vrak som inte hade tidigare blivit analyserade av marinarkeologer (Fredholm 2024, 2025, Fredholm & Altrock 2024a, 2024b och Fredholm & Alí 2025).

LÄMNINGAR AV GOTLÄNDSK SJÖFART OCH MARIN VERKSAMHET

I ett marint sammanhang nämns Gotland explicit i historiska källor första gången under sent 800-tal, då den möjligen anglosaxiska handelsmannen Wulfstan seglade förbi och nämner ön. Farlederna förbi Gotland och även Gotska Sandön finns beskrivna i seglingsbeskrivningar från Hanseatisk tid som bland annat nämner segelleden förbi södra Gotska Sandön och Gotlands nordspets. Detta visar att Sandön var känd som en plats att ankra eller söka skydd vid (Rönnby 2025:33f). Ön, med segelleder och viktiga hamnlägen angivna, finns äldst karterade på Olaus Magnus *Carta Marina* (se rapportens framsida) från 1539.

Från stenåldern finns inga idag kända lämningar inom kategorin *kommunikation/maritima lämningar* (Carlsson m.fl. 2020:18), även om havets betydelse tydligt framgår genom att boplatser/lokaler från stenåldern på ön har lokaliserats till strandnära lägen. Även under bronsåldern är kunskap om *kommunikation/maritima lämningar* mycket bristfällig. Här finns symboliska representationer så som skeppristningar och skepps-sättningar runt omkring kuststrandlinjen, vilket pekar på havets och sjöfartens stora betydelse (Wehlin 2013:134). Från yngre bronsålder så har det påträffats resterna av en stockbåt som daterats till 500 f.Kr. (Wehlin 2013: 136ff).

Många av de förromerska gravarna ligger längs med forntida sjösystem eller vattendrag i inlandet. De kan ha fungerat som färdleder med båt likväl som till fots på vinterns isar (Arnberg 2007:168ff). Vi har inga spår av den äldre järnålderns sjöfart och fartygslämningar, men arkeologiskt källmaterial visar på kontakter över Östersjön (Arnberg 2007:211ff).

Särskilt under romersk järnålder pekar inflödet av föremål så som romerska mynt på att kusten utnyttjats flitigt för sjöfart och handel, men vi vet inte mycket om hur den bedrevs (Carlsson m.fl. 2020:45). När vi kommer längre fram i tiden, från vendeltid-vikingatid och framåt, blir kunskapen om de maritima lämningarna successivt bättre och vi vet mer om hamnplatser och fiskelägen. Exempelvis finns här de många avbildningarna av skepp på öns bildstenar. Som exempel på en relativt väldokumenterad vikingatida hamnmiljö kan nämnas Kronholmssundet vid Västergarn där man påträffat stenistor, bryggor och pålspärrar (Carlsson m.fl. 2020:56f).

Fartygslämningar

Det finns förhållandevis få påträffade och undersökta äldre fartygslämningar längs Gotlands kuster. Detta förklaras sannolikt av att träfartyg på grundare vatten (ned till 30-40 meters djup) generellt bevaras sämre eller inte alls, på grund av naturliga processer som väder, vind och vågor (Fredholm & Altröck 2024a). Denna låga bevarandegrad på vågutsatta bottnar bekräftas även av en studie publicerad i marinarkeologisk tidskrift (Törnqvist 2009:15ff).

Ett av de grundast liggande delvis bevarade trävraken som SMTM känner till är L2024:9137, som ligger på 39 meters djup 20 kilometer sydost om Ronehamn. Åldern och typen av fartygslämning är oklar, men möjligen kan det vara en brigg eller galeas från 17-1800-tal (fig. 2 Fredholm & Alí 2025).



FIGUR 2. L2024:9137. Den utfallna babordssidans insida med kvadratisk hål sedd förifrån mot aktern.

Översta däcksnivån och reling till höger i bild. L2024:9137. Foto: Kustbevakningen, 2024-12-17. (Fredholm & Alí 2025).

Tack vare de undersökningar som gjordes inför gasledningarna Nord Stream 1 och 2, Sjöfartsverkets sjömätningar samt de senaste årens vård- och skyddsplaner, både av dykande arkeologer och med ROV, och SMTM:s efterföljande analyser finns en starkt förbättrad kunskap om olika skeppstyper som finns bevarade i gotländska djupa farvatten.

Merparten av de 18 fartygslämningar som finns utanför Gotland och som är registrerade som fornlämningar i KMR/Fornsök har fått någon slags av arkeologisk dokumentation. SMTM utförde bland annat kulturhistoriska värderingar av tre ångfartyg under 2018–2019 (Fredholm 2018 och 2019). Fragmenterade fartygslämningar har också nyligen dokumenterats och blivit klassificerade som fornlämningar (Lindström 2021:26).

Ett arbete med vård- och skyddsplaner inleddes under 2024, där SMTM tog fram rapporter baserade på Kustbevakningens ROV-filmer från trävrak på stora djup (40 till 140 meter). Flera rapporter publicerades i slutet av 2024 och ytterligare under 2025. I dessa bedömdes fyra av fem fartygslämningar vara fornlämningar (Fredholm 2024, Fredholm & Altröck 2024a, Fredholm & Altröck 2024b, Fredholm 2025 och Fredholm & Alí 2025).

De 74 lämningar kring Gotland som klassificeras som möjliga fornlämningar är redovisade som "odaterade" i KMR/Fornsök, då de oftast endast har positioner och sidescan sonar/multibeam-bilder.

De saknar datering och arkeologisk undersökning och har generellt fått bedömningen 1–2.5, dvs. mycket ringa kunskap. En lämning fick nyligen statusen möjlig fornlämning efter dokumentation (Lindström 2021:26).

De dokumenterade fynden är bara en liten del av helheten. Ett stort antal lämningar i gotländska vatten saknar helt arkeologisk dokumentation och antikvarisk bedömning. Dessa odokumenterade lämningar kommer främst från Sjöfartsverkets inventeringar och finns registrerade i sjökort eller i KMR/Fornsök utan antikvarisk bedömning. En dokumentation av dessa lämningar är nödvändig för att kunna genomföra en antikvarisk bedömning. Lämningarna syns ibland på sjökorten utmärkta som "Wk". Flera av dessa lämningar ligger också i ekonomisk- och angränsande zon.

Tillgången till data om maritima lämningar styrs av flera faktorer. Sjöfartsverket äger sjömättningsdata och undervattensfilmer som kan vara tillgängliga för påseende på deras kontor/fartyg, men användningen av positionsuppgifter är föremål för spridningstillstånd och fakturering. Länsstyrelsen har tidigare hyrt positionsdata för påseende. Vidare finns det många förlisningsuppgifter i KMR/Fornsök som kan, men inte nödvändigtvis, utgöra verkliga fartygslämningar som förlist.

Tidigmoderna fartyg

De senaste årens undersökningar har främst höjt kunskapen om tidigmoderna och moderna skeppstyper, från exempelvis 16-1700-talets handelsskepp till 1800-talets ångfartyg. Dessa är som regel inte några för Gotland unika skeppstyper. Galeaser, ångfartyg med mera finns också bevarade också i andra delar av svenska farvatten. Det intressanta är på vilket sätt skeppen går att knyta till Gotlands historia, antingen att de byggts på Gotland, att de haft en "gotländsk last", haft Gotland som destination eller landmärke. Men dessa frågor kräver vidare undersökningar för att kunna besvaras. Som framgår är de flesta fartyglämningarna på öppet hav så pass odokumenterade att vi inte kan knyta dom till Gotland på något sätt om inte mera än att de har navigerat kring Gotlands vattenområde.

En kategori lämningar som mer tydligt kan knytas till Gotland utgörs av sådana fartyg som varit lastade med kalk. I Klintehamn har man hittat en fartyglämning som var lastad med 4 kubikmeter kalksten. Detta så kallade "Klintehamnsskeppet"

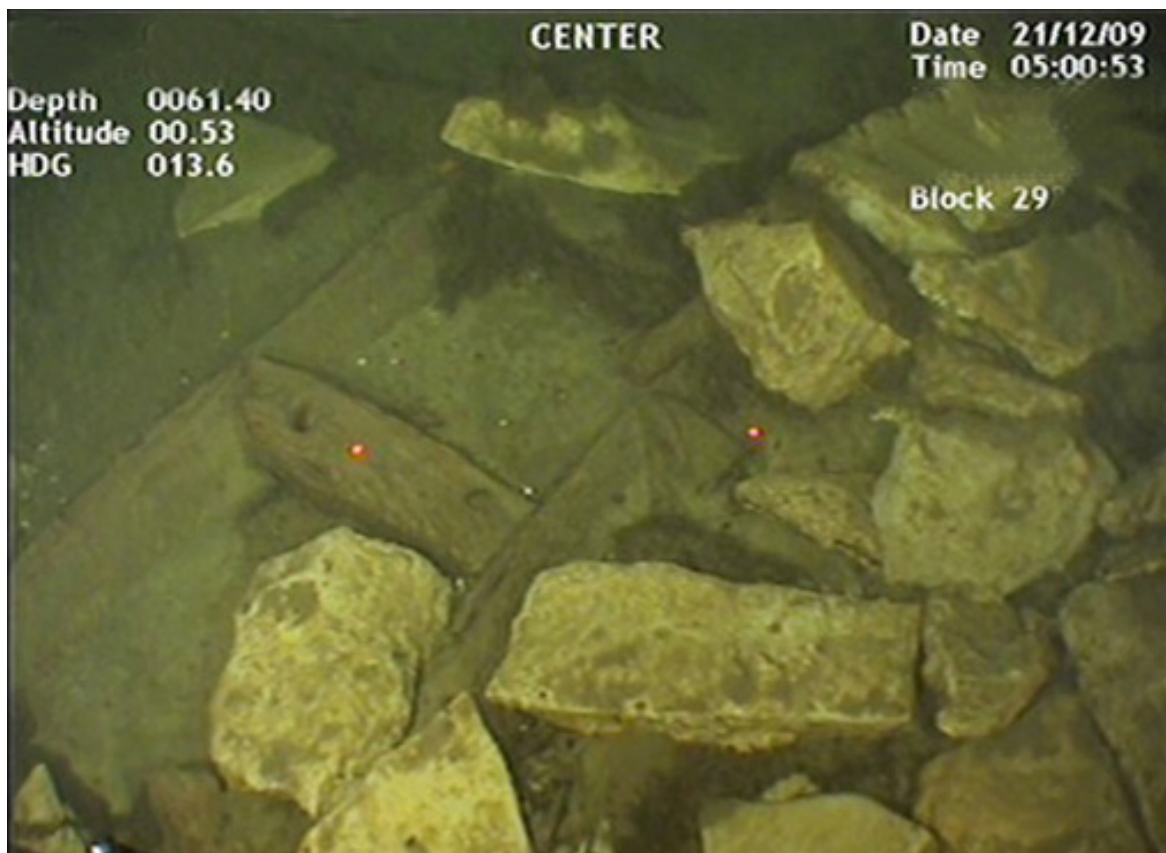
(L1975:7046) har ingen antikvarisk bedömning i KMR/Fornsök, men det bedöms som relativt säkert att det utgör en fornlämning även om dateringen inte är helt klarlagd. Keramik/rödgoods från 15-1600-tal hittades i vraket (Teir 1984).

Det finns även en undersökt och utgrävd fartyglämning som kallas "Kalkskutan" (L1975:6453) i vattnet utanför Hellvi socken. Det rör sig om ett kravellbyggt fartyg, som ursprungligen antas ha varit 18-24 meter långt. Fartyget antas att ha förlist då osläckt kalk kommit i kontakt med vatten, vilket gjort att kalken "brunnit" (Ankarlilja & Vuijsters 2006:4f). En senare dendrokronologisk datering visar att virke i fartyget är gotländskt och fällt efter 1802 (Ankarlilja & Vuijsters 2007). Fartyget har bestämts att ha förlist någon gång efter 1812 (Ankarlilja & Jonsson 2011:28).

Långt söder om Gotland hittades under undersökningarna för Nord Stream en klinkbyggd, odaterad fartyglämning (L1934:4235) lastad med kalksten som möjligen är gotländsk (Fredholm 2010:27).



FIGUR 3. Modell av vraket efter den kalkstenslastade fartyglämningen (L1975:7046) undersökt av SSHM vid Klintehamn 1976. Modellen är utförd med stöd av nedfotograferade fullskaleritningar. Fotonummer Fo 91.424 A. Sjöhistoriska museet. Digitalt Museum. CC BY.



FIGUR 4. ROV-bild från en kalkstensfylld fartygslämning (L1934:4235), som påträffades längs med gasledningen Nord Stream i Östersjön. (Fredholm 2010:27f).

Det finns väldigt få rester av örlogsskepp funna i gotländska farvatten, möjligen är ett vrak vid Digerhuvud (L1975:6531) det enda registrerade i KMR/Fornsök. På 50–60 meters djup ligger här L1975:6531, som kan vara ett mindre örlogsskepp, vilket fyndet av kanoner gör att det har tolkats som (se fig. 5 nedan). Vraket har fått namnet "Sjöhästen" efter en skulptur som ska ha påträffats i botten framför fören (se fig. 6). Dateringen är osäker, men baserat på okulära observationer har dykare bedömt att det kan vara från 1700-talet. Förstäven och det som är kvar av styrbordssidan har likheter med andra 1700-talsvrak som bl. a SMTM undersökt. Trots detta djup är det bara styrbordssidan som fortfarande står upp (fig. 5).

Förlisningen av den Dansk-Lybska flottan år 1566 utgjorde en av Östersjöns största sjö-

katastrofer. Bärgningsarbeten av föremål, såsom kanoner, pågick fram till år 1575. Intresset för att åter söka efter spår av förlisningen återuppväcktes på 1960-talet, initierat av Anders Franzén. Detta ledde till att sportdykare, som Rune Fordal, fann lösa föremål som kanonkulor, mynt, kanoner och en silversked (Wetterholm 1994:70–79).

Dock är de faktiska spåren av fartygslämningarna från flottans förlisning skrala. De flesta fynden utgörs av lösa föremål som tolkats tillhöra skeppen, till exempel en koppargryta, guldsked, och projektiler. Även om enstaka riggdetaljer, spant, bordläggning, blylister till fönster samt en hjärtstock (del av roder) har påträffats, bedöms det arkeologiska materialet inte vara tillräckligt för att ge en bättre förståelse av skeppens konstruktion (Jonsson & Ankarilja 2012:12f).



FIGUR 5. Kanon i lavett på L1975:6531 (ovan) och styrbordssidan och för (under). Foto: Micke Tilja.



FIGUR 6. Galjonsfigur i form av en häst, som enligt uppgift ska ligga på botten framför fören på L1975:6531.
(Från SMA 731:016, sannolikt fotat 2002)

Medeltida fartyg

På omkring 50 meters djup vid Karlsöarna ligger L2022:3459, som är ett ganska utfallet platt skeppsvrak, som kan vara senmedeltida. En möjlig datering är perioden 14–1600-talet, men det är oklart vad för skeppstyp det kan vara. Det verkar vara ett kravellbyggt skepp, med klink högre upp på sidorna (kanske en överbyggnad, fig. 7) samt en platt akterspegel (Fredholm & Altrock 2024a).

I Visby påträffades 1929 en fartygslämning, som Harald Åkerlund har tolkat som ett medeltida segelfartyg (KMR/Fornsök L1975:7051). När man under sommaren det året grävde vid den gamla maltfabriken påträffades vraket 5 meter under markytan. Lämningen var 12 meter lång (fig. 8), men bedöms ha kunnat vara uppemot 15 meter i ursprungligt skick. Det var enligt ritningarna en klinkbyggd skrovbotten, ingen mastfisk hittades så man tolkade det som ett roddfartyg. Man menar att

fyndplatsen var redan på 1600-talet uppgrundad (Gotländskt arkiv 1930:72f). Tolkningen att det kan vara ett medeltida skepp är sannolikt korrekt.

Kunskaper om den för medeltiden så ikoniska koggen har tillförts i och med undersökningar från 1995 och framåt av den på land påträffade så kallade "Kronholmskoggen" (L1975:6999), uppkallat efter platsen där det påträffades (Rönnby & Björdal 2023). Koggen är från 1250-talet och bör ha varit cirka 15 meter lång. Den tolkas ha hamnat på platsen – som då var en grund hamn- eller ankringsplats – då den varit uttjänt. Proveniensen på virket i fartyget är både Gotland och Småland (Rönnby & Björdal 2023:45f).

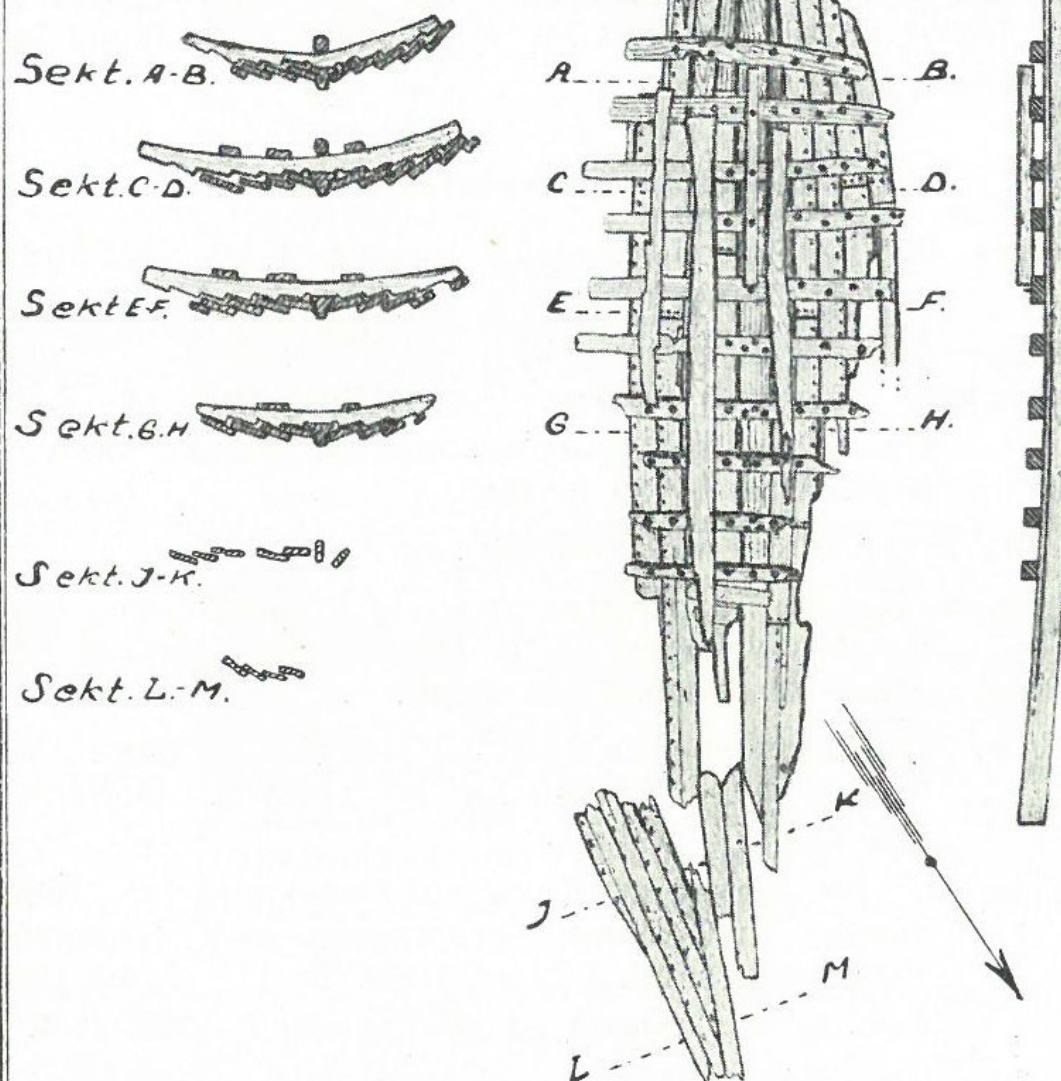
I Visby har en speciell sorts nitar påträffats, vilka också kan sättas i samband med medeltidens koggar (Carlsson m.fl. 2020:80). Dessa kallas för sintel/sintlar och är järn som fungerat som metallklamrar, som höll fast drevningslister i koggarna.



FIGUR 7. Karlsövrakets (L2022:3459) utfallna övre styrbordssida med kvadratisk håll sedd förifrån.

Foto: Kustbevakningen (Fredholm & Altrock 2024a).

RESTER AV ETT FARTVG PÅTRÄFFADE VID GRUNDGRÄVNING Å MALTFABRIKENS TOMT VISBY



FIGUR 8. L1975:7051 ur Gotländskt arkiv 1930:73.



FIGUR 9. Pincett och nedan en sintel, metallklammern, som höll fast drevningslister i de medeltida koggarna. Objekt-ID Stockholms medeltidsmuseum, SSM 64830:5853; SSM 70111:6297. CC-BY.

Koggarna drevades på insidan med mossor och en drevningslits/träribba fixerades med dessa sintels, eller som de kan kallas på svenska, kalfaterklampor. De äldsta ska vara från 1200-talet och de yngsta som förekommer är från 1500-talet. Man har beräknat att det ska ha gått åt 15–16,000 sintlar per fartyg. Sintlar har även påträffats vid utgrävningar i Stockholm (se fig. 9).¹

På Gotska Sandöns stränder hittar man regelbundet fartygslämningar i sanden och flera skeppsvrak har nyligen också påträffats i vattnet runt ön (Rönnby 2025:40f). Inom projektet på Gotska Sandön har spik och en sintel hittats, som sätts i samband med ett skepp av koggytyp. Föremålen har kopplats till andra artefakter, såsom

myntstaplar, en tångekniv samt andra medeltida fynd som hittats 100 år tidigare på platsen. Detta ligger till grund för hypotesen om ett förlöst fartyg på platsen. En teori är att en kogg möjligen har förlöst och slagits sönder på platsen (Rönnby 2025:74ff). Eftersom en kogg borde ha haft tusentals sintlar så borde man kunna hitta flera i framtida undersökningar.

Även på Karlsöarna har man hittat sju sintlar vid undersökningar av äldre schaktmassor som gjordes 2014. Föremålen hittades i grottan Stora förvar som är belägen 250 meter öster om Norderhamn. Norderhamn ska enligt uppgifter ha varit en utskeppningshamn under medeltiden (Gustafsson 2015:13).

1. Flera av dessa sintlar är oanvända, det vill säga raka och inte böjda, vilket kan tyda på att de är nytillverkade i en smedja för reparation eller skeppsbyggnad (Carlsson & Svensson 2019:82ff).

Järnålderns fartyg

Medan Gotlands bildstenar ger oss avbildningar av fartyg från mellersta och yngre järnålder så är det sämre ställt med verkliga fysiska fartyglämningar. En påträffad lämning är den så kallade Bulverksbåten användes som förlaga till den rekonstruerade segelfartyget Krampmacken (Carlsson m.fl. 2020: 57). Bulverksbåten är C14-daterad 1180 ± 80 år, kanske kan den vara samtida med Bulverket (Varenius 1979:11).

Bronsålderns fartyg

Från Gotlands bronsålder finns ett par hållristningslokaler med skeppsrisingar och ett stort antal lämningar efter skeppssättning. Ett fysiskt fynd utgörs av en nästan fem meter lång stockbåt av furu hittades hösten 2002 i ett morotsland på Lokrume utgård, beläget i den utdikade nordöstra delen av Martebomyr. Fyndet kallas för Lokrumbåten och utgör den undre delen av en stockbåt med en huggen sittbräda. Kol-14-analys daterade båten som är cirka 2 500 år gammal, vilket placerar den i yngre bronsålder/äldre järnålder. Tidigare hade dendrokronologisk analys visat att den är äldre än 900 e. Kr. (Wehlin 2013:138).

Stenålderns fartyg

Från stenåldern finns ännu inga kända fynd av fartyg eller fartygsdelar på Gotland.

Hamnar

Det har utförts en del forskning på hamnar, ankoringsplatser, handelsplatser m.m. längs Gotlands kuster. Under sin verksamhet utförde företaget Aquaarkeologen till exempel flera undersökningar av hamnområden och hamnanläggningar längs Gotlands kuster. På dessa platser saknas ofta information om objektens positioner, absoluta dateringar och arkeologiska undersökningar är ovanliga, men som många andra hamnanläggningar är det topografi/höjden över havet som fungerat som grund för preliminära dateringar (Svensson 1988).

Hos länsstyrelsen i Gotlands län förvaras GIS-data med 125 angivna möjliga hamnplatser. SMTM har tagit del av detta material. Flertalet hamnplatser är inte bekräftade i fält och inte heller arkeologiskt undersökta. Lägen har valts ut utifrån topografi eller platsnamn (såsom exempelvis Snäck-namn, vilka i ortnamnsforskningen ofta anses vara knutna till ledungsorganisationen och spegla en fornnordisk/fornsvensk namnform för [krigs-]skepp; för Gotlands del, se Olsson 1972). Av de 125 platserna är 107 bedömda som forn-

lämningar, ofta för att platserna ligger i direkt anslutning till undersökta fornlämningar på land. Endast en mindre del av de antagna hamnplatserna i sig är undersökta. Av dessa är vissa dokumenterade genom fosfatkarteringar och mindre eller större utgrävningar.

I KMR/Fornsök finns flera möjliga hamnanläggningar och hamnområden registrerade. Av de genomgångna hamnar som registrerats som fornlämningar visar det sig att vissa har klassats som fornlämningar på vaga grunder. Andra registreringar baseras på inventeringar och/eller undersökningar, bland annat fosfatkarteringar. Åter andra baseras på osäkra uppgifter om hamnområden och stenistor. Positionsuppgifterna varierar också, från säkra till mer eller mindre säkra.

Merparten av de hamnanläggningar och hamnområden som finns registrerade i KMR/Fornsök har inte fått någon kvalitetshöjning. Ett flertal av dem är inte registrerade enligt KMR:s praxis.

Så även om det finns kunskap om flera möjliga hamnområden och lämningar, saknas mer detaljerade undersökningar av flera platser, för att mer ingående utröna användningsområden och under vilka tidsperioder hamnarna var i bruk. Inte mycket är undersökt vad gäller de fysiska lämningarna, eller hur lämningarna efter hamnar, stenistor, påspärrar och bryggor sett ut. Vid Eke på sydöstra Gotland har man genomfört intressanta undersökningar som belyser kustlandskapet under folkvandringstid och vikingatid. Vid undersökningen har arkeologer identifierat enkla husgrunder/tomtningar längs den dåtida kustlinjen, samt möjliga ankoringsplatser (Carlsson m.fl. 2021). För en mer omfattande sammanfattning av kunskapsläget om hamnar se "Kunskaps-sammanställning, en översikt av kunskapsläget avseende Gotlands äldre historia" (se Carlsson m.fl. 2020: 56-57).

Medeltidens och den yngre järnålderns hamnar

Spridda runt om Gotland finns flera kända äldre hamnlägen/ankoringsplatser. Flera är konstaterat från yngre järnålder/vikingatid och vissa från medeltid. Kunskapen om den yngre järnålderns landskap med bebyggelse och hamnar bedöms – visavi andra perioder – vara relativt god. Men hur själva lämningarna efter hamnar, stenistor, påspärrar och bryggor ser ut vet vi mindre om (se Carlsson m.fl. 2020: 56-57).

Många av de mer kända vikingatida hamnarna ligger på Gotlands västkust. I Fröjel, Bandelunda och Västergarn med Paviken har mer betydande undersökningar skett.

Hamnområdena kan i vissa fall ha använts länge. Kronholmskoggen från 1200-talet har undersökts och den bedöms ha sjunkit i ett medeltida hamnområde, som ligger nära Paviken och Västergarn (Rönnby & Björdal 2023:42f, 45). Namnet ”garn” finns belagt redan under 1300-talet och namnets skifte till Västergarn under 1400-talet är troligtvis ett sätt att särskilja den från andra garn-hamnar längs gotlandskusten. Fram till mitten av 1600-talet hade Västergarn en hamnfogde (Zachrisson 1999:8ff och Kilger m.fl. 2022).

Den tidigare nämnda fartyglämningen funnen 1929 i Visby, Almedalen, låg i det som var den medeltida hamnen, som slutade användas i slutet av 1300-talet (Carlsson m.fl. 2020:80). Att hamnen tidigt haft en stor betydelse visas av att den äldsta delen av Visby Ringmur – kastalen Kruttornet – redan under 1100-talet har tillkommit här som en befästning för hamnen.

C.H.A.B. har drivit ett hamn- och fiskelägesprojekt, i syfte att undersöka medeltida hamnar. Undersökningar har bedrivits både på land och i vatten (d’Agnan 2010, 2012 och 2023). I Närshamn har en stenkista från 1500-talet undersökts (d’Agnan 2012:5). Undersökningarna har kunnat påvisa en medeltida hamn, stenkistor, ballastplatser och ett kapell i Kappelshamn och Sandviken, samt en tidigmodern hamn i Yttre (d’Agnan 2023a:4).

Äldre hamnar

Gotlands läge innebär att ön alltid haft en central roll för Östersjöns sjöfart. Olika typer av angringsplatser kan således förväntas att ha funnits under alla tider. Trots det saknas tydliga hamnlämningar från tiden innan yngre järnålder. Däremot impliceras förekomsten av hamnar och landnings-/angöringsplatser av den övriga lämningsbilden.

Från yngre stenålder finns till exempel ett antal kända havsrelaterade lokaler, och sjöfart samt regelbundna kontakter över havet kan förutsättas (t.ex. Österholm 1988:185ff).

För bronsåldern har bland annat förekomsten av skeppssättning och andra monument, samt dessas ofta havsnära lägen, antagits återspegla den stora vikt som havet – och kontakterna över det – fortsatt spelat (Wehlin 2013).

Ballastplats

Endast en ballastplats (L1975:6666) är registrerad i KMR/Fornsök. Enligt uppgifter i KMR/Fornsök skall den ha undersökts i början av 1990-talet av en student. Dock är ingen dokumentation registrerad. I ballasthögen påträffades delar till kritpipor, som lämnades in till länsstyrelsen på Gotland. Då det inte finns någon exakt datering av lämningen, så är den registrerad som möjlig fornlämning i KMR/Fornsök. I matrisen presenteras den i kategorin ”tidigmodern tid”, då kritpipor börjar förekomma i början av 1600-talet och sedan används fram till mitten av 1800-talet.

Maritima spärr- och försvarsanläggningar

Den enda kända spärranordning som är relaterad till havet på Gotland (L2021:8222) är registrerad som en möjlig fornlämning, baserat på att den ligger i anslutning till den vikingatida hamnen i Paviken. Spärren består av stenar, men inget timmer påträffades, och åldern är okänd (Carlsson 2021:10). I matrisen nedan presenteras den under ”vikingatid” på grund av dess läge.

Lojsta Slott (L1976:4483) utgör en fornlämning i form av vad som sannolikt är resterna av det skriftligt belagda slottet Gullborg med pålspärrar daterade till cirka 1400 (Eriksson 2023a). Förutom de medeltida kastalerna utmed kusterna, har fästen såsom Vivesholm (nära Klintehamn) sannolikt haft en viktig funktion för att kontrollera farlederna till havs.

Bulverket (L1975:432) i Tingstäde träsk är en unik fornlämning från äldsta medeltid, som inte har någon annan motsvarighet på Gotland eller i Sverige. Den nämndes redan 1868 av Montelius. Johan Rönnby har forskat om den och skriver om ”Bålverket” i sin doktorsavhandling och på senare tid har Peter d’Agnan återupptagit forskningen om denna fornlämning (d’Agnan 2023b:6; se även Zetterling 1927). Runt själva bygganden har man påträffat en ring av pålar, som har blivit tolkat som en sorts skydd/spärranordning (Rönnby 1995).

Fiskelägen

Det finns inte mycket gjort vad gäller lämningar efter fiskelägen. Enstaka inventeringar har genomförts, men inget systematiskt arbete eller större arkeologiska undersökningar har specifikt riktats mot lämningar efter fiskelägen. I Slite skedde till exempel en inventering av maritima lämningar inom ramen för en särskild arkeologisk utredning (Ankarlija & Jonsson 2011).

Det finns flera mindre rapporter om fynd vid fiskelägen. Exempelvis i Nabbans fiskeläge, där man bärgat ett ankarspel 1995 och senare letades den tillhörande fartygslämningen upp och dokumenterades (Svensson 1998).

Det hamn- & fiskelägesprojekt som drivits av C.H.A.B. har i en 2010 utförd pilotstudie visat att en del hamn- och fisklägen har ett medeltida ursprung (d'Agnan 2010:5).

Utskeppningshamnar kopplade till kalkindustrin

Gotländsk kalk har varit en exportvara minst sedan sen vikingatid, detta har bekräftats av ett arkeologiskt fynd gjort i Sigtuna. Där har man dokumenterat vad som tros vara en kalkugn med tillhörande gotländsk kalksten, vilket tydligt visar denna tidiga export (Runer 2022:18, 19 & 22).

De äldsta identifierade anläggningarna som tolkats som kalkugnar dateras dock tidigare, till 800-talet, och är belägna i Linde och eventuellt Buttle (Carlsson m.fl. 2020:54). Eftersom dessa tidiga ugnar inte ligger i hamnområden, kan de inte bekräftas om kalken redan då användes för export.

Gotländska stenarbeten av kalksten, som råvara, halvfabrikat och färdiga arbeten, har exporterats till Östersjöområdet under medeltid (Landen 1993: 40ff).

Skriftliga källor om kalkstenshandel dyker upp först under tidigt 1300-tal. Dessa källor visar att köpmän från södra Östersjön importerade kalksten från Gotland, trots att de hade tillgång till liknande material i sina närområden. Arkeologer har tolkat denna import som ett bevis på att den gotländska kalkstenen höll en bättre kvalitet än den lokala. Den mer lönsamma, förädlade produkten, bränd kalk, omnämns dock inte i källorna förrän på 1460-talet. Övergången till denna vara som ökade lönsamheten intensifierades sedan under slutet av 1600-talet då kalksten utgjorde 40 % av den totala gotländska exporten (Teir 1984:19).

Slite och området österut har haft flera kalkutskeppningshamnar från åtminstone 1600-talet och fram i moderna tid. Två av hamnarna ligger på öar, medan de andra på det gotländska "fastlandet". Här fanns förslag på att inrätta ett marint naturreservat, vilket föranledde en arkeologisk utredning (Ankarlija & Jonsson 2011:6ff). S:t Olofsholm i Hellvi anses vara den första kalkugnen där man 1621 började bränna kalk för export i större skala (Ankarlija & Jonsson 2011:9ff). Detta område är ett av de större på Gotland med fornlämningar från kalkindustrin, även om kalkbränning varit vanligt i olika grad på stora delar av Gotland, i de områden där förhållandena varit gynnsamma för brytning. Många av de historiska hamnarna för utskeppning kan spåras i det historiska kartmaterialet, såsom skattdäggningen. Relativt ofta återfinns även kalkugnar i närheten av utskeppningshamnarna.

I Klintehamn har en fartygslämning – "Klintehamnskeppet" – upptäckts, lastad med 4 kubikmeter kalksten. Även om analysen inte har kunnat fastställa stenens exakta ursprung, är det troligt att den kommer från det närliggande kalkbrottet Klinte Klint. Detta fynd indikerar att Klintehamn troligen har fungerat som en central utskeppningshamn för kalkindustrin under en lång tidsperiod (Teir 1984). Detta stöds av att det, endast 5,5 kilometer sydost om dagens Klintehamn, finns flera täckta kalkbrott (i anslutning till två moderna) samt rester av kalkugnar. Sedan åtminstone 1600-talets andra hälft fanns på Varvsholm i Klintehamn en kalkugn med tillhörande kaj för utskeppning, även medtagen i skattdäggningskartan från runt 1700. Hamnen här utvecklas ytterligare med varvsverksamhet under handelshuset Donners storhetstid, men då är vi framme i 1700-talets andra hälft.

Arkeologer har i grottan Stora Förvar på Stora Karlsö påträffat ett tiotal sintlar tillsammans med klinknaglar. Man har tolkat dessa lämningar som resterna av ett medeltida fartyg som sjunkit i trakten, vars delar troligen fraktades in i grottan för att användas som antingen bränsle eller byggvirke.

Dessa fynd måste sättas i sitt historiska och geografiska sammanhang i och med att på södra delen av ön finns flera kalkstensbrott, vilka idag är täckta och dessutom ligger Norderhamn i närheten. Hamnen har sannolikt fungerat som utskeppningshamn för kalksten redan under medeltiden och ligger endast 250 meter öster om Stora Förvar (Gustafsson 2015:274).

Tolkningar angående gotländsk sjöfart under äldre tid

Vad som är en hamn är intressant att fundera kring. Oscar Törnqvist menar att det är skillnad på vikingatida hamnar som är koncentrerade till ett ställe, med handel, hantverk och tillverkning (som t.ex. Fröjel) och medeltidens utspridda verksamheter. Strandzonen har använts på olika sätt genom tiderna och det kan vara stora skillnader mellan en skyddad hamn och ett fiskeläge (Törnqvist 2011:18).

Det har antagits att det kan ha funnits omkring 120 hamnplatser, men endast ett 20-tal är registrerade i KMR/Fornsök och vi vet ganska lite om de aktiviteter som skedde i dessa hamnar (se Carlsson m.fl. 2020:66f). Per Widerström på Gotlands museum förstår utvecklingen som att det under vikingatiden fanns mindre och större utspridda hamnar på Gotland, medan detta förändras under medeltiden, parallellt med att Visby växer fram som den hamn där den mer betydelsefulla handel och utskeppningen skedde. Så en del lanthamnar fortlevde, men där man kunde skeppa ut tyngre gods så som timmer och sten. En del forna hamnar kan ha levt vidare som fiskelägen (Widerström, e-post 2025-11-19).

Under loppet av vendeltid och framför allt vikingatid etablerades nya, kustnära begravningsplatser, så kallade kustgravfält, vid aktiva hamnlägen som Vikhagen (Slite), Eksta och Fröjel, och eventuellt även Kopparsvik (invid Visby). Dessa platser användes för begravingar så länge hamnarna var i drift (Widerström, e-post 2025-11-19).

Runt år 1000 i samband med att kristna begravningsätt tog över började man återigen använda de äldre, traditionella gravplatserna. Parallellt med denna ändring i gravläggningen, blir hamnarna färre men koncentrerade till större hamnanläggningar, så som Paviken/Västergarn, Visby, Bandlundeviken, Slite torg/Vikhagen, Gamle hamn/Fårö. Även om de tidigare handelshamnarna övergavs, levde de ofta kvar som lokala tilläggsplatser och fiskehamnar (Widerström, e-post 2025-11-19).

För att tolka hur Gotlands hamnplatser från vikingatid och medeltid kan ha ingått och fungerat i samhällsorganisationen blir det antagna fenomenet bondesegregation viktigt att förhålla sig till. Föreställningen om en gotländsk bondesegregation – att öns bönder in i medeltiden själva skulle ha bedrivit en omfattande och självständig sjöfart – har i modern forskning i hög grad omprövats.

Den traditionella bilden av Gotland som en rik, jämlik och självstyrande "bonderepublik" har av en del forskare ansetts vila på osäkra tolkningar och en stark idealisering av öns samhällsstruktur. Dessa har ansett att äldre forskning överbetonat Gotlands särställning och att ön i realiteten var mer integrerad i och påverkad av omgivande maktstrukturer än tidigare antagits (Hyenstrand 1989:13; Kyhlberg 1991).

Carl Johan Gardells studie av de gotländska tingsdomarna, som han beskriver som en lokal elit med oligarkiskt inflytande, har utmanat äldre förståelse av samhällsstrukturen (Gardell 1986:155). Även om hans slutsatser diskuterats (Siltberg 1991), visar debatten att forskningen om ett självstyrande bondesamhälle är tudelad. På senare tid har Siltberg ånyo lutat sig mot begreppet bonderepublik, men han påpekar samtidigt att det är ett skiktat samhälle vi ser och att källor om gotlänningarnas skattskyldighet ställer begreppet på sin spets (Siltberg & Östergren 2018; 117ff).

Mer direkt kritik har också riktats mot själva begreppet bondesegregation. Kattinger ifrågasätter uttryckligen om det någonsin funnits en sjöfart i händerna på bönderna i den mening äldre forskning framställt, och menar att modellen saknar stöd i det historiska materialet (Kattinger 1992:133). Frågan har även diskuterats i Fornvännen, där både Lerbom (2000) och Wase (2001) har problematiserat begreppet och dess förutsättningar. Det är mot denna bakgrund som bondesegregationen bör ses som ett forskningsmässigt osäkert fenomen snarare än ett etablerat historiskt faktum. Någon definitiv slutsats åt det ena eller andra hållet kan ännu inte dras.

KUNSKAPSBEHOV – EN SUMMERING

Fartyglämningar från tiden innan medeltiden lyser till stor del med sin frånvaro. Även gällande medeltida fartyg finns det få lämningar som är påträffade och undersökta.

Även om koggar bör ha varit en vanlig medeltida skeppstyp, har ytterst få vrak funnits och dokumenterats i Skandinavien. De dokumenterade fynden är oftast inte särskilt intakta, och består i huvudsak av endast skrovbottnar. På Gotland är Kronholmskoggen den enda hittills dokumenterade. Dock indikerar fynd av klampor och spikar på Gotska Sandön, i Visby och på Stora Karlsö att det kan finnas potential för att fler koggfynd kan påträffas.

Genomgången visar att det finns ett par sen-medeltida eller möjliga 1500-talsvrak, Klintehamnskeppet och Karlsövraket. Därför vore det angeläget att försöka datera "Karlsövraket" genom dendrokronologi eller nya C14-analyser, samt att ta fram en bättre 3D-modell, för att om möjligt kunna avgöra vrakets ålder och byggnadssätt mer säkert.

Djupvattnen runt Gotland döljer sannolikt en betydande kunskapspotential i form av välbevarade skeppslämningar. Dessa vrak utgör en fantastisk och outnyttjad källa som kan berika förståelsen av de skeppstyper och sjöfartsmönster som historiskt trafikerat Gotlandsregionen.

Sjöfartsverket har genom sina sjömätningar kontinuerligt registrerat fartyglämningar och andra geofysiska observationer i en befintlig databas. Avsakanden av tillgång till Sjöfartsverkets data är en stor brist då Sjöfartsverket innehar mycket information som inte finns i KMR/Fornsök. SMTM föreslår att Länsstyrelsen försöker inleda ett samarbete, där marinarkeloger kan gå igenom Sjöfartsverkets vraklistor, data och registrerar säkra fartyglämningar i KMR/Fornsök. För att ett sådant samarbete ska fungera bra behöver man hitta en lösning för att möjliggöra datadelning och spridningstillstånd.

Att låta marinarkelogisk expertis genomföra en systematisk granskning av material skulle möjliggöra identifiering av lämningar med hög vetenskaplig relevans. Dessa lämningar kan därefter

dokumenteras och undersökas. Detta skulle vara ett viktigt steg för att bygga upp en djupare och mer komplett kunskapsbas kring Gotlands sjöfartshistoria. Materialet har därmed en stor potential att utöka kunskapen om de olika skeppstyper som trafikerat Östersjön.

Flera vrak som är registrerade i KMR/Fornsök är endast geofysiskt inmätta eller har endast blivit filmade, men inte arkeologiskt undersökta och daterade. Därför kan ytterligare vård- och skyddsplaner för vrak i samarbete med KBV vara en viktig väg framåt. Dessutom framkom att det finns informationsbrister i KMR/Fornsök eftersom många fartyglämningar utan antikvarisk bedömning sannolikt utgör förlisningsuppgifter, där fartyget i vissa fall konstaterats ha bärgats och seglat vidare (Fredholm 2022).

En iakttagelse är att det överlag i KMR/Fornsök saknas referenser från senare års undersökningar och forskningsprojekt. Exempelvis saknas det för Bulverket (L1975:432) referenser till det som har gjorts där efter 1995, när Johan Rönnby skrev sin avhandling. Likaså saknas ny forskning i KMR/Fornsök-referenser på det under senare år undersökta Lojsta Slott (L1976:4483).

Det finns uppenbarligen en del dokumenterat vad gäller kalklastade vrak och kalkutskeppningshamnar. Det vore intressant med bättre dateringar för exempelvis Klintehamnskeppet och det inom Nord Stream-projektet påträffade vraket med last av kalksten.

Det är endast ett fåtal hamnar, fiskelägen och hamnområden som är ordentligt undersökta, så här finns ytterligare en tydlig potential att öka kunskapen om sjöfartens infrastruktur, hur hamnarna såg ut och vad de utnyttjades till. För övergången vikingatid till medeltid finns det fortfarande många frågor kvar att fördjupa sig i. Ett vanligt lyft exempel är relationen mellan Västergarn, Paviken, Kronholmen och Visby, men även andra lanthamnar på ön som bör ha haft betydelse för handel och sjöfart behöver utforskas mer (inte minst på öns östra sida).

Matris

Matrisen innehåller en uppskattning v kunskapsläget för ingående verksamhet kronologiskt. Till matrisen tas det fram ett medelvärde (1-5) av bedömningar (baserat på metod i Carlsson et al. 2020:9).

Tidsperioderna som redovisas är:

- Vendeltid 550-800 e.Kr.
- Vikingatid 800-1050 e.Kr.
- Medeltid 1050-1527 e.Kr.
- Tidigmodern 1527-1800 e.Kr.
- Modern tid 1800-

Antalet lämningar som presenteras i matrisen är få i jämförelse med dem som presenteras på land då färre arkeologiska undersökningar har gjorts inom det som kan kopplas till maritima miljöer.

Som nämnt ovan kommer 74 lämningar som innefaller i kategorin "fartyglämningar - möjliga fornlämningar" uteslutas från matrisen. Anledningen är att ingen av dem har en känd datering och kan därmed inte placeras i någon av matrisens tidsperioder. Lämningskategorin ges en bedömning som varerar mellan 1 (om det endast finns en position) till 2,5 (om lämningen har en sidescan sonar/multibem bild).

Period	Sjöfart	Hamnverksamhet	Spärranläggning
Odaterade	1,5	1,0	
Vendeltid		3,5	
Vikingatid		4,0	2,0
Medeltid	3,0	2,0	
Tidigmodern tid	3,5	3,5	
Modern tid	3,5		

1,0-2,5	Mycket ringa kunskap
2,6-3,5	Acceptabel kunskap
3,6-4,5	God kunskap
4,6-5,0	Mycket god kunskap

REFERENSER

Tryckta källor

- Ankarlilja Göran (1998a). *Rapport av sjöfynd, När Hamn, bärgat ankare, uppställt i Ljugarna*. AquaArkeologen: Visby.
- Ankarlilja Göran (1998b). *Fröjel eller "Nymans" hamn, forntida hamnanläggning*. AquaArkeologen: Visby.
- Ankarlilja Göran (1999). *Fröjel eller "Nymans" hamn, forntida hamnanläggning*. AquaArkeologen: Visby.
- Ankarlilja Göran (2000). *Arkeologisk särskild utredning, Visby hamn*. Lst Dnr. 220-530-00. AquaArkeologen: Visby.
- Ankarlilja Göran (2002). *Rapport av sjöfynd, Vrakdelar*. Lst Dnr. 431-727-02. AquaArkeologen: Visby.
- Ankarlilja Göran (2003). *Strandfynd/Vrakdel, Nyhamns fiskeläge*. AquaArkeologen: Visby.
- Ankarlilja, Göran (2004). *Svar på remiss angående sammanställning av värdefulla marina miljöer*. Lst Dnr. 431-5853-04. Gotlands havsgille: Visby.
- Ankarlilja Göran (2005). *Förundersökning, Havsvattenpump med rödragning på havsbotten vid Visby Lasarett*. Lst Dnr. 431-2382-05. AquaArkeologen: Visby.
- Ankarlilja Göran & Vuijsters Ilse (2006). *Kalkskutan 2005*. Lst Dnr. 431-1682-05. AquaArkeologen: Visby.
- Ankarlilja Göran & Vuijsters Ilse (2006). *Lokalisering av känt vrak och bottenundersökning för ankringsområde på Visby redd*. Lst Dnr. 431-1313-06. AquaArkeologen: Visby.
- Ankarlilja Göran & Vuijsters Ilse (2007). *Kalkskutan 2006*. Lst Dnr. 431-1682-05. AquaArkeologen: Visby.
- Ankarlilja, Göran (2009). *Förrapport från de marin-arkeologiska undersökningarna i HUMA-projektet*. Lst Dnr. 431-1480-08. AquaArkeologen: Visby.
- Ankarlilja Göran (2010). *Särskild utredning, forskningshistorisk studie, Visby Hamn*. Lst Dnr. 431-1634-10. AquaArkeologen: Visby.
- Ankarlilja, Göran och Jonsson, Marie (2010). *Fältrapport; Marin-arkeologisk undersökning på fyra platser, Kopparsvik, Visby, Almedalen, Visby, Krusmyntagården Väskinde sn, Brusvikne Väskinde sn Gotland*. Lst Dnr. 431-1480-08. AquaArkeologen: Visby.
- Ankarlilja, Göran och Jonsson, Marie (2011). *Särskild arkeologisk utredning, inventering av maritima lämningar*. Lst Dnr. 431-2560-10. AquaArkeologen: Visby.
- Ankarlilja, Göran (2011). *Marinarkeologisk utredning inför bildandet av ett marint reservat vid Slite*. Lst Dnr. 431-3114-07. AquaArkeologen: Visby.
- Ankarlilja, Göran (2013). *Karlsövraket, Marin-arkeologisk undersökning av ett äldre trävrak*. AquaArkeologen: Visby.
- Arnberg, Anna (2007). *Där människor, handling och tid möts: en studie av det förromerska landskapet på Gotland*. Diss. Stockholm : Stockholms universitet.
- Arnshav, Mirja (2022). *De små båtarna och den stora flykten: arkeologi i spåren av andra världskrigets baltiska flyktbåtar*. Lund: Nordic Academic Press.
- Brandt, Bengt (1986). *Bandelundaviken – en vikingatida handelsplats på Gotland*. Stockholm: Stockholms universitet. Uppsats i påbyggnadskurs.
- Carlsson, Michél & Svensson, Kenneth (2019). *In fundo dicto Suthraemalm iam de nouo constructum ...: arkeologisk dokumentation av bebyggelsen i den nya medeltida stadsdelen på Södermalm: lämningar från vikingatid till 1600-talets mitt: Stockholm 103:1, L2015:7789, Stockholms stad och kommun, Stockholms län*. Upplands Väsby: Arkeologikonsult.
- Carlsson, Dan (2021). *Arkeologisk utredning i samband med muddring i Paviken Västergarn*. Arendus: Visby.
- Carlsson, Dan., Norderäng, Johan., Thedéen, Susanne. & Widerström, Per (2020). *Kunskapssammanställning, en översikt av kunskapsläget avseende Gotlands äldre historia*. Arendus & Gotlands museum: Visby.
- Carlsson, Dan. Brusin, Alice Rosa., Larkin, Cherie., Sointula, Anna (2021). Arendus 2021:26. *Arkeologisk forskningsundersökning Gudings slott, Eke socken, Gotland, år 2021*. Visby.
- Cassel, Kerstin & Nilsson, Björn (2010). *Stora Karlsö-undersökningarna 2009 [Elektronisk resurs] Delundersökning av området söder om RAÄ 217 i Norderhamn och provgrävning i grottor RAÄ 206, 207, 208, 215 samt Jungfruhålet på Stora Karlsö, Eksta socken, Gotland*. Huddinge: Arkeologi, Södertörns högskola. Tillgänglig på Internet: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:sh:diva-2251>

- d'Agnan, Peter (2010). *Hamn- och fiskelägesprojektet*. C.h.a.b: Visby.
- d'Agnan, Peter (2012). Outforskade medeltida lanthamnar på Gotland. *Marinarkeologisk tidskrift*. 2012(35):2, s. 4-8.
- d'Agnan, Peter (2014). Bortglömt hamnkapell påträffat på Gotland. *Marinarkeologisk tidskrift*. 2014(36):4, s. 15-16.
- d'Agnan, Peter (2015). *Dokumentation och provtagning av en okstock samt svärd från Austerviken*. Arkeologisk undersökning 2015. C.h.a.b: Visby.
- d'Agnan, Peter (2019). *Bulverkets unika huslämningar*. *Marinarkeologisk tidskrift*. 2019(42):3, s. 23.
- d'Agnan, Peter (2021). *Bulverket ger nya perspektiv*. Gotländskt arkiv. 2021(93), sidorna [40] -58.
- d'Agnan, Peter (2023a). 3 *Hamnar inom hamn- och fiskelägesprojektet – Kappelshamn, Sandviken, Stuckvikshamn*. C.h.a.b: Visby.
- d'Agnan, Peter (2023b). *Rapport över friläggning och dokumentation av byggnadsdelar på Bulverket i Tingstäde träsk*. Arkeologisk forskningsundersökning 2024. CHAB: Visby.
- d'Agnan, Peter (2025). *Friläggning, dokumentation samt provtagning på Bulverket och i Tingstäde träsk: Arkeologisk forskningsundersökning 2024* [Elektronisk resurs]. Lund: Institutionen för arkeologi och antikens historia.
- Eriksson, Niklas (2023a). *Rapport över marinarkeologisk undersökning och provtagning av pålar i sjöarna vid fornlämning L1976:4483, Gotlands kommun, "Lojsta slott"* [Elektronisk resurs]. Stockholm: Institutionen för arkeologi och antikens kultur.
- Eriksson, Niklas (2023b). *Är Lojsta slott på Gotland fästet Gullborg som erövrades av Tyska orden 1404?: marinarkeologiska svar på gammal frågeställning*. Fornvännen (Print). 2023(118):3, sidorna [135] -150.
- Fordal, Rune (1984). *Rapport om undersökning och bärgning vid "Fyndplats II" 1566 Krusmyntagården*. Statens Sjöhistoriska Museum: Stockholm.
- Fordal, Rune (1985). *Rapport om undersökning och bärgning vid "Fyndplats II" 1566 Krusmyntagården*. Statens Sjöhistoriska Museum: Stockholm.
- Fordal, Rune (1987). *Rapport om undersökning och bärgning vid "Fyndplats II" 1566 Krusmyntagården*. Statens Sjöhistoriska Museum: Stockholm.
- Fordal, Rune (1988). *Rapport om undersökning och bärgning vid "Fyndplats II" 1566 Krusmyntagården*. Statens Sjöhistoriska Museum: Stockholm.
- Fordal, Rune (1989). *Rapport om undersökning och verksamhet inom "Fyndplats II" 1566 Krusmyntagården*. Statens Sjöhistoriska Museum: Stockholm.
- Fredholm, Mikael (2009). *Gasledning genom Östersjön: arkeologisk analys av ledningskorridoren, Östersjön, svensk ekonomisk zon*. Stockholm: Sjöhistoriska museet.
- Fredholm, Mikael (2010). *Gasledning genom Östersjön: arkeologisk analys av ankringskorridoren, Östersjön, svensk ekonomisk zon*. Stockholm: Sjöhistoriska museet.
- Fredholm, Mikael (2012). *Sonargranskning av likströmsförbindelse mellan Gotland och fastlandet*. Arkeologisk förstudie Stockholm: Sjöhistoriska museet.
- Fredholm, Mikael (2013). *Efterkontroll av vrak i ankringskorridoren: Arkeologisk analys av ROV-film från gasledningen Nord Stream, Östersjön, svensk ekonomisk zon*. Stockholm: Sjöhistoriska museet.
- Fredholm, Mikael (2016). *Nord Stream 2: archaeological analysis of geophysical data: Baltic Sea Swedish EEZ*. Stockholm: Sjöhistoriska museet.
- Fredholm, Mikael (2017). 2016:11 *Nord Stream 2*. Stockholm: Statens maritima museer
- Fredholm, Mikael (2017). *Nord Stream 2: Archaeological analysis of ROV-film from S-R19-0202 and S-R28-5301 Baltic Sea Swedish EEZ*. Stockholm: Sjöhistoriska museet.
- Fredholm, Mikael (2018). *Vulkan och Princess: Fältbesiktning och kulturhistorik värdering av två förlista ångfartyg. RAÄ Färö 392 och RAÄ 731:011*. Gotlands kommun, Gotlands län. Stockholm: Sjöhistoriska museet.
- Fredholm, Mikael (2019). *Nord Stream 2: archaeological analysis of ROV-films*. Sjöhistoriska museet, Stockholm.
- Fredholm, Mikael (2019). *Nord Stream 2: archaeological monitoring of five shipwrecks*. Stockholm: Vrak - museum of wrecks.
- Fredholm, Mikael (2019). *Castlewood: fältbesiktning och kulturhistorisk värdering: L1975:6503/RAÄ 73:013*. Gotlands kommun, Gotlands län. Stockholm: Vrak - Museum of Wrecks.

- Fredholm, Mikael (2024). *Skonerten Dina från Stockevik*. Stockholm: Vrak – Museum of Wrecks. Arkeologisk rapport 2024:7.
- Fredholm, Mikael & Altroch, Håkan (2024a). *Karlsövraket, Vård- och skyddsplan*. Stockholm: Vrak – Museum of Wrecks. Arkeologisk rapport 2024:8.
- Fredholm, Mikael & Altroch, Håkan (2024b). *Huvudgaleasen, Vård- och Skyddsplan*. Stockholm: Vrak – Museum of Wrecks. Arkeologisk rapport 2024:9.
- Fredholm, Mikael (2025). *Jakten "...na Sophia", vård och skyddsplan*. Stockholm: Vrak – Museum of Wrecks. Arkeologisk rapport 2025:1.
- Fredholm, Mikael och Marco Ali (2025). *Kjells vrak, vård och skyddsplan*. Stockholm: Vrak – Museum of Wrecks. Arkeologisk rapport 2025:1.
- Fredriksson, Susanna (2015). *Undersökning av undervattensmiljöer NE Slite, Gotlands län*. Kalmar: Linneuniversitetet.
- Gotländskt arkiv (1930) *meddelanden från Föreningen Gotlands fornvänner*. Visby: Gotlands fornsal
- Gardell, Carl Johan (1986). *Handelskompani och bondearistokrati. En studie i den sociala strukturen på Gotland omkring 1620*. Studia Historica Upsaliensia 144. Diss. Uppsala universitet. Uppsala
- Gustafsson, Ny Björn (2015). *Arkeologisk undersökning av schaktmassor från 1888-års undersökning av grottan Stora Förvar, Stora Karlsö [Elektronisk resurs]* Fornlämning RAÄ 138:1, Eksta sn, Gotland 2014. Stockholm. Tillgänglig på Internet: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:su:diva-122553>
- Gustafsson, Ny Björn (2016). *Från kogg till grotta: ett oväntat fynd från Stora Karlsö. Fornvännen (Print)*. 2016(111):4, s. 272–275. Tillgänglig på Internet: http://kulturarvsdata.se/raa/fornvannen/html/2016_272
- Hammarström, Ilse (2010). *Marinarkeologisk fältrapport 2009. Marinarkeologisk avgränsning av fyndområde vid Kopparsvik, Krusmyntagården och Brusviken*. HUMA projektet. AquaArkeologen: Visby.
- Hyenstrand, Åke (1989). *Socknar och stenstugor*. Stockholm Archaeological Reports 22. Stockholm.
- Jonsson, Marie (2008). *Ett nyupptäckt vrak i Laueters hamn på Fårö. Marinarkeologisk tidskrift*. 2009 (32):4, s. 11–14.
- Jonsson, Marie (2009). *Avgränsning av fyndområde vid Kopparsvik inom HUMA projektet*. AquaArkeologen: Visby.
- Jonsson, Marie (2011). *HUMA-project 2010. Kruttornet, Krusmyntagården*. Lst Dnr. 431-1094-10. AquaArkeologen: Visby.
- Jonsson, Marie (2012). *HUMA-project 2011. Kruttornet, Almedalen*. Lst Dnr. 431-166-11. AquaArkeologen: Visby.
- Jonsson, Marie & Ankarlilja Göran (2012). *Slutrapport HUMA, Krusmyntagården, Brusvikne, Kruttornet, Kopparsvik och Själsö*. Lst Dnr. 431-1757-12. AquaArkeologen: Visby.
- Kattinger, Detlef (1992). *Tyska och gotländska köpmäns handel på Novgorod och i England under 1100- och 1200-talet*. Gotländskt arkiv. 1992 (64), s. [131]-142.
- Kilger, Christoph., Wallin, P., Andreeff Högfeldt, Alexander., Krooks, Beatrice., Leidersdorff-Menzel, C. (2022). *Medeltida syllstensgrund, stolpbyggnad och brya*. Arkeologisk undersökning 2022. Uppsala universitet, Campus Gotland. Visby.
- Kilger, Christoph., Wallin, P., Andreeff Högfeldt, Alexander., Krooks, Beatrice., Randér, Gustav. (2023). *Tidigmedeltida bebyggelse hamnområde och fiske i Västergarn*. Arkeologisk undersökning 2022. Uppsala universitet, Campus Gotland. Visby.
- Kyhlgberg, Ola (1991). *Gotland mellan arkeologi och historia*. Theses and papers in archaeology 4. Stockholm.
- Landen, Annette. (1993). *Dopfuntar så in i Norden*. Kulturmiljövård 5/1993. Elina Antell (red). Stockholm.
- Lerberg Jan-Erik & Svenson Göran (1998). *Strandningar och kustliv vid Fårö*. Visby: AquaArkeologen.
- Lerbom, Jens (2000). *Hur länge for de gotländska farmännen? Fornvännen (Print)*. 2000 (95), s. 42–46.
- Lindström, Jens (2015). *Åtta ankaren i Kopparsvik: arkeologisk utredning, Kopparsvik, Visby socken, region Gotland, Gotlands län*. Stockholm: Sjöhistoriska museet.
- Lindström, Jens (2021). *Fältbesiktning och antikvarisk bedömning av fartygslämningar på Gotland 2021*. Nordic Maritime Group: Vejbystrand.

- Lindqvist, Malin (2005). *Redovisning av marin- arkeologiska undersökningar vid Krusmyntagården, Brissund Väskinde sn Gotland*. Läns museet Gotland: Visby.
- Länsstyrelsen (2022). *Arkeologiskt handlingsprogram, Strategisk plan för perioden 2023–2026*. Länsstyrelsen: Visby.
- Nyström, Sophie (2010). *Konserveringsrapport. Marinarkeologiska fynd från Dansk-Lybska flottan*. Acta Konserveringscentrum: Stockholm.
- Olsson, Ingmar (1972). Snäck-namn på Gotland. *Fornvännen* 1972, s. 180–208.
- Runer, Johan (2022). *Norr om Mariakyrkan*. Uppdrag Arkeologi Rapport 23.
- Rönnby, Johan (1995). *Bålverket: om samhällsförändring och motstånd med utgångspunkt från det tidigmedeltida Bålverket i Tingstäde träsk på Gotland*. Diss. Stockholm: Univ.
- Rönnby, Johan & Björdal, Charlotte Gjelstrup (2023). *Kronholmskoggen: marinarkeologiska undersökningar: L1975:6999 Västergarn, Kronholmen 1:3, Gotland (Västergarn RAÄ-nr 116), Södertörns högskola, Huddinge*.
- Rönnby, Johan (red.), (2025). *Gotska Sandön: arkeologiska studier 2019–2024; Gotska Sandön 1:1, Gotlands kommun, Rapport och bilagor, L1977:1089, L1977:1332, L1977:2337, L1977:2338, L1977:2339, Södertörns högskola, (Södertörn University), Biblioteket, Huddinge*.
- Siltberg, Tryggve (1991). *Gotlands tingsindelning genom tiderna och domstolsreformen 1618* *Gotländskt arkiv*.
- Siltberg, Tryggve & Östergren, Majvor (2018). *Tingsplatser på Gotland – organisation och styrning före 1700*. Visby.
- Svensson, Göran (1988). *Rapport arkeologisk utgrävning. Fröjel sn, Fröjel eller ” Nymans ” hamn. Forntida hamnanläggning. Av Gotlands Havsgille Göran Ankarlilja. Diariernr, 220-1485-99*.
- Svensson, Göran (1997). *Marin fornlämningsinventering vid Gotland 1996, Västergarn, Östergarn, Visby, Karlsöarna*. AquaArkeologen: Visby.
- Svensson, Göran (1997). *Marinarkeologisk utredning Grunnsudden Anga sn, Gotland*. Go-Dive dykcenter: Visby.
- Svensson, Göran (1998). *Kompletterande uppgifter till Marinarkeologisk utredning, Nabbans Fiskeläge, bärgat sjöfynd*. AquaArkeologen: Visby.
- Svensson, Göran (1999). *Rapport av sjöfynd, Kappelhamnsviken*. AquaArkeologen: Visby.
- Teir, Lise-Lott (1984). *Klintehamnsskeppet, en marinarkeologisk studie i Gotlands senmedeltida allmogeseglation*. Stockholm: Stockholms universitet. Uppsats i påbyggnadskurs.
- Törnqvist, Oscar (2009). Odygdiga, obarmhärtiga, vilda, galna av förstörelselust: något om vågornas och isens verkningar på maritimarkeologiska lämningar. *Marinarkeologisk tidskrift*. 2009(32):2, s. 15–18.
- Törnqvist, Oscar (2011). Några anteckningar om Fröjels försvunna hamn: historiska kartor och en medeltida gåta. *Marinarkeologisk tidskrift*. 2011(34):3, s. 12–18.
- Varenius, Björn (1979). *Bulverketbåten: ett gammalt fynd i ny belysning*. SSM Rapport 11. Stockholm: Statens sjöhistoriska museum.
- Wase, Dick (2001). Ryktet om de gotländska farmännens död är högaktuellt: [replik till Jens Lerbom]. *Fornvännen (Print)*. 2001(96):4, s. 272–277.
- Westerdahl, Christer (1988). *Bulverket – ett slavfort?* *Populär arkeologi* 1988, nr. 2.
- Wetterholm, Claes-Göran (1994). *Vrak i svenska vatten*. Stockholm: Rabén Prisma.
- Wehlin, Joakim (2013). *Östersjöns skeppssättningar [Elektronisk resurs] monument och mötesplatser under yngre bronsålder*. Diss. Göteborg: Göteborgs universitet, 2013. Tillgänglig på Internet: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:hgo:diva-1815>
- Zachrisson, T. 1999. *Värden i Västergarn*. Cassel, K et al (red). *Västergarnsstudier. Rapport 1999: 1*. Stockholm.
- Zetterling, Arvid (1927). *Bulverket – en svensk påbyggnad i Tingstäde träsk på Gotland. Fornvännen. Årg 22 (1927), 161–178*. Stockholm.

Otryckta källor

Ekberg, Göran (2017). *Kulturhistorisk värdering av båt-/fartygslämningar i Gotlands län*. Stockholm: Statens maritima museer.

Fredholm, Mikael (2022). *Registrering och kvalitets-höjning i Kulturmiljöregistret*. Promemoria SMTM 2022-12-20. Dnr. 5.3.1-2022-1377. Lst dnr 431-4167-2022.

Fredholm, Mikael & Alí, Marco (2024). PM. *Marinarkeologisk kunskapsöversikt till arkeologiskt handlingsprogram Gotland [del 1]*. Statens maritima och transporthistoriska museer.

Widerström, Per (2025). *Konversation om hamnar på Gotland*. [per.widerstrom@gotlandsmuseum.se]. (e-post konversation 19 november 2025).

SMA, svenskt marinarkeologiskt arkiv (SMTM)
SMA 731:016, L1975:6531

Muntliga källor

Tack också till Micke Tilja på dykarna.nu, som gett oss tillstånd att publicera bilderna från L1975:6531 tagna 2008-07-10. (Diariefört på 5.3.1-2024-775 tillstånd att använda bilder 2025-01-30),

Kartor

Lantmäteriet, GSD Terrängkartan

TEKNISKA OCH ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Statens maritima och transporthistoriska museers (SMTM) dnr: 5.3.1-2025-1501

Länsstyrelsens dnr, beslutsdatum: 192-2025, 2025-06-30

SMTM projektnr: 2081227

SMTM projektledare: Marco Ali

Orsak till utredningen: Kunskapsöversikt

Uppdragsgivare: Länsstyrelsen Gotland

Undersökningstyp: Kunskapsöversikt

Undersökningstid: 2025-09-01 till 2025-11-30

Kommun: Gotland

Län: Gotland

Landskap: Gotland

Koordinatsystem: SWEREF99 TM

Digitalt dokumentationsmaterial: Video, stillbildsfotografier och digitala ritningar förvaras digitalt på Statens maritima och transporthistoriska museers servrar. Vid den digitala hanteringen av dokumentationsmaterialet och rapportframställningen har följande programvaror använts: Esri ArcMap, Microsoft Word.

Deltagarförteckning SMTM

Marco Ali, Johan Runer, Mikael Fredholm, Ivan Šantić Ljubetić

MARINARKEOLOGISK KUNSKAPSÖVERSIKT TILL ARKEOLOGISKT HANDLINGS- PROGRAM FÖR GOLANDS LÄN

Länsstyrelsen har formulerat ett arkeologiskt handlingsprogram för perioden 2023–2026 (Länsstyrelsen 2022). Till handlingsprogrammet planeras flera kunskapsöversikter, som ska användas som stöddokument.

Det har tagits fram en övergripande kunskapsöversikt för arkeologi (Carlsson m fl. 2020). Fokus där ligger på landbaserade arkeologiska lämningar. För att bättre täcka in även maritima lämningar har Länsstyrelsen gett Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) i uppdrag att ta fram en kompletterande kunskapsöversikt.