Arkeologi vid en strandkant

– en presentation av de medeltida fartygsfynden i Varberg.

Elisabet Schager, Anders Gutehall & Staffan von Arbin

Archaeology on the shoreline – A presentation of two medieval shipwrecks found in Varberg. Between October 2019 and June 2022, an urban archaeological excavation was conducted as part of a large infrastructure project called Varbergstunneln in Varberg, county Halland on the Swedish west coast. The construction site affects an area that used to be Varberg's coastal zone before the railway and the harbor expansion.

This is the first time such a large scale urban archaeological project is done in this town. Although only a few patches of the long excavation area contained archaeological remains, some of the finds are quite amazing.

In 2021 and 2022 the remains of six shipwrecks in total were excavated. The two oldest ships are of the type cog, a medieval merchant vessel closely connected to the Hanseatic League but was common in northern Europe 1150–1450. About thirty cogs in total have been found in Europe and seven out of those are in Sweden. Until now. We have added two more during the excavation. The wrecks were situated 200 meters west from the medieval town Getakärr. The cogs are an important piece of the puzzle in understanding the towns trading connections with Europe during the 14th century.

Hösten 2019 startade Arkeologerna, Statens Historiska Museer, i samarbete med Kulturmiljö Halland, de arkeologiska undersökningarna i Varberg. Trafikverket arbetar med ett stort infrastrukturprojekt med dubbelspårig järnväg, nytt stationsområde och en tågtunnel som går under Varberg stad. Stationen och det norra tunnelpåslaget går till stor del längs Varbergs ursprungliga strandlinje. Det arkeologiska undersökningsområdet var cirka 700 meter långt och ligger både längs den strandlinjen och även ute i den forna havsbotten (figur 1).

Varbergskusten utgörs av vikar som delvis är relativt grunda och sandiga. Sedan slutet på 1800-talet är området längs kusten utfyllt i samband med

Downloaded by 216.73.217.143 2026-11-04 09:34:29

att järnvägen först byggdes i Varberg (figur 2). Mycket av marken var vattenmättad och dyig eller bestod av strandängar och liknande. Hur mycket som togs bort för att fylla på och jämna ut marken inför anläggandet av järnvägsspåren är svårt att säga men framför allt gällde det att fylla upp och höja marknivån i strandkanten och den långgrunda havsbottnen. Idag ligger havet 250–300 meter längre västerut jämfört med 1800-talets mitt.



Figur 1. Karta med undersökningsområdet i Varberg. Varbergs nuvarande station ligger till vänster i bild längst i söder bredvid undersökningsområdet. Skala 1: 3000. Foto: förf.

Frågeställningarna inför undersökningen rörde strandnära aktiviteter under medeltid och framåt, till exempel i form av bryggor, hamn-lägen, fiskeriverksamhet och event-uella skeppsvrak med mera. Sjöbodar och magasin nämns i bouppteckningar efter Varbergsborgare och under andra halvan av 1700-talet låg stadens kritpipsbruk direkt öster om undersökningsområdet.



Figur 2. Karta över den planerade järnvägssträckan Varberg-Borås 1880. Varbergs kustlinje är långt ifrån rak utan består av många vikar som måste fyllas ut. Dagens terräng ligger under kartan. Källa: Lantmäteriet. Bearbetning förf.

Delar av undersökningsområdet passerar mindre än 200 meter väster om den medeltida staden Getakärr (senare kallad Gamla Varberg) och dess kyrkoruin, som ligger strax norr om dagens stadskärna.

Getakärr fick sina stadsprivilegier i mitten på 1300-talet men kyrkan byggdes under sent 1200-tal. I stolphål under husgrunder och stenläggningar har keramik från tidigt 1200-tal, troligen äldre, hittats. Att Getakärr hade omfattande handelskontakter med såväl skandinaviska som nordeuropeiska länder syns i fyndmaterialet. I samband

Downloaded by 216.73.217.143 2026-11-04 09:34:29

med att kyrkoruinen undersöktes 1937 påträffades bland annat ett stort antal mynt i gravarna under golvet från bland annat Norge och Tyskland (Sandklef 1963, s. 61). Den medeltida staden levde kvar ända in på 1500-talet och någon gång under första halvan på 1400-talet grundades ytterligare en stad, Ny Varberg. Den låg belägen ett par kilometer norr om Getakärr som då kom att gå under namnet Gamla Varberg (Broberg 1982, s. 31). Getakärr miste sina stadsprivilegier 1578 och invånarna uppmanades då att flytta till Ny Varberg. Den gamla staden övergavs så småningom och kom att bli åker- och betesmark (Sandklef 1963, s.48).

År 1983 gjorde Riksantikvarieämbetet UV Väst en undersökning med schakt placerade i det gamla stadsområdet och där hittade man stenlagda ytor och byggnadslämningar (Carlsson, 1983, s. 11–26). Åren 2018–2019 genomförde Arkeologerna en större slutundersökning av delar av Getakärrs bebyggelse strax intill kyrkan (Schager, i man-us). Tack vare de undersökningarna börjar en bild av hur bebyggelsen och stadsplanen sett ut växa fram. Däremot hur stadens hamnområde och strandnära miljöer nyttjades har i princip varit okänt då ingen arkeologi har bedrivits i den gamla strandzonen förrän nu.

I tunnelprojektets delområde beläget i höjd med Getakärr och strax norr därom, har resterna av inte mindre än sex fartyg undersökts under 2021 och 2022. När fartygslämningarna påträffades blev det aktuellt att ta in personal med marinarkeologisk kompetens och marinarkeologer från Bohusläns museum och Visuell Arkeologi anslöt till projektet. Fartygen är av olika ålder och typ och de två äldsta är av den typ som kallas kogg.

Koggar

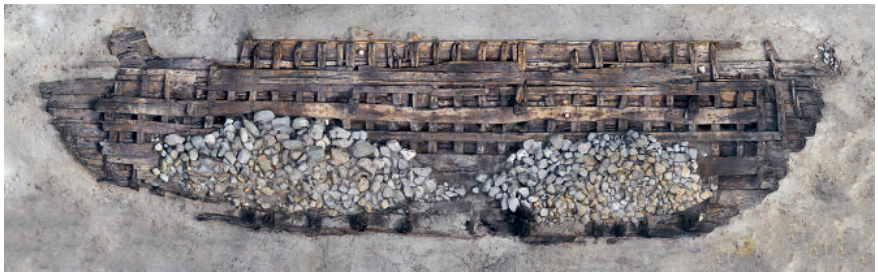
Trots att koggar var en vanligt förekommande fartygstyp i Europa under perioden 1150–1450 och finns i både skriftliga källor och på avbildningar så har bara ett trettiotal påträffats i Europa och endast sju i Sverige (Daly 2009, s. 237–249; Crumlin-Pedersen 2000, s. 230–246; Vlierman 2021). Men med Varbergskoggarna är det numera nio till antalet.

Den medeltida koggen utmärkte sig genom sitt karakteristiska lastdryga och grundgående skrov med plankköl och var väl lämpad för frakt av bulkvaror som till exempel timmer, järn, tjära och öl. Skrovet var kravellbyggt i bottnen men hade klinklagda sidor, och skarvarna i bordläggningen var vanligen tät-ade med mossa som hölls på plats med tunna trälattor och klammerliknande krampor av järn. Koggen hade också kraftiga tvärbalkar vars ändar stack ut genom skrovsidorna, för- och akterstäven var rak och det fanns ett akterstävsroder. En mast var placerad något för om midskepps vilken var riggad med ett enkelt råsegel (Hocker 2004, s. 65–93).

Downloaded by 216.73.217.143 2026-11-04 09:34:29

Varbergskoggarna

Den först påträffade koggen, Varbergskoggen 1, består av en nästan komplett babordssida, cirka 20,5 meter lång och 5 meter hög, vilket gör den till den bäst bevarade lämningen efter en kogg som hittills undersökts i Sverige (figur 3). Preliminärt uppskattas fartyget ha haft en längd av cirka 24 meter och en bredd av 7–8 meter. En första dendrokronologisk analys av utvalda timmer visar att den byggts av ekvirke fällt efter år 1346 i området kring Nederländerna, Belgien och nordöstra Frankrike. På fartygets utsida påträffades fyra intakta jungfrur (en enkel form av block) in situ med delar av vanten som stagade masten i sidled bevarade. Detta visar att koggen med stor sannolikhet varit fullt riggad när den lade sig ned på sidan och sjönk.



Figur 3. Varbergskoggen 1, som är cirka 20,5 meter lång och 5 meter hög, består av fartygets babordssida (fören är till höger). Notera den bevarade relingen samt de två barlasthögarna. Ortofoto exporterat från 3D-modell: Anders Gutehall, Visuell Arkeologi.

I lämningen fanns två väl avgränsade högar med ballaststen. I den aktre av de två påträffades flera reservdelar till fartyget – troligen från ett raserat förrådsutrymme. Bland dessa kan nämnas två handspakar till gångspel, flera blockskivor och block (figur 4) samt ett föremål som tolkas som en pavis, en sköld i trä, vilken bör ha varit bemålad – kanske med något heraldiskt vapen. Troligen har den utgjort utsmyckning på något av kastellen och också fungerat som en form av "id-markör". Förutom föremål kopplade till fartygets konstruktion och framdrift påträffades även olika husgeråd av trä och keramik samt läderskor som tillhört besättningen. Ett lite speciellt fynd är en skulpterad figurin (förmodligen av horn) som föreställer en skäggprydd mansgestalt med vad som kan tolkas som en biskopsmitra på huvudet. Troligen rör det sig om en schackpjäs (figur 5).

Dryga tiotalet meter från Varbergskoggen 1 påträffades lämningen efter ännu en kogg, Varbergskoggen 2, som består av den förliga delen av ett bottenparti, cirka 8 meter långt och 4,5 meter brett (figur 6). Den första dendrokronologiska analysen visar att fartyget byggts av ekvirke avverkat omkring 1355–1357 i

Downloaded by 216.73.217.143 2026-11-04 09:34:29



Figur 4. En mycket välbevarad blockskiva av trä hittades bland andra reservdelar under ballaststenen i kogg 1. Foto: Arkeologerna.



Figur 5. En liten figurin, förmodligen tillverkad av horn, hittades i kogg 1. Det skulle kunna vara en spelpjäs. Foto: Arkeologerna.

norra Polen (analyserna av både kogg 1 och 2 har gjorts av dendrokronologen Aoife Daly, Dendro.dk i Köpenhamn). Det uppskattas ha varit cirka 20 meter långt och omkring 6 meter brett, det vill säga något mindre än Varbergskoggen 1. Här hittades färre fynd, och de föremål som påträffades bestod främst av besättningens tillhörigheter i form av olika husgeråd av trä och keramik samt rester av läderskor.

Fortsatta arbeten och analyser

Vid undersökningen dokumenterades koggarnas sammanhållna konstruktion genom fotogrammetri, digital inmätning samt beskrivning. Efter att fartygslämningarna demonterats del för del flyttades timren till bassänger utanför arbetsområdet. Under 2023 kommer samtliga delar att dokumenteras digitalt genom laserskanning, följt av noggrann beskrivning av detaljer. Jordprover för makrofossil-, pollen- och parasitologisk analys har samlats in från båda lämningarna. Analyserna väntas ge svar på vilken typ av last som transporterades i fartygens sista brukningsfas, men kan också hjälpa oss att rekonstruera miljön där fartygen strandade.

Prover på mossan som använts som tätning mellan borden kommer att artbestämmas, och ballastmaterial från de båda fartygslämningarna har genomgått en preliminär okulär bedömning. Analysvaren kan förhoppningsvis ge oss en hint om var koggarna byggdes och var de seglade. Ytterligare timmer som bedöms representera

Downloaded by 216.73.217.143 2026-11-04 09:34:29



Figur 6. Varbergskoggen 2, som är cirka 8 meter lång och 4,5 meter bred, består av en den förliga delen av fartygets bottenparti (fören är till höger). Ortofoto exporterat från 3D-modell: Anders Gutehall, Visuell Arkeologi.

olika byggnations- och reparationsskeden ska väljas ut för dendrokronologisk analys. Resultatet kommer att precisera fartygens byggtidpunkt och ge svar på om och när de reparerats, men även var.

Då dimensionerna på timren i skeppskonstruktionen, såväl som utförandet i vissa detaljer, skiljer sig åt mellan Varbergskoggen 1 och 2 kompletterar de varandra väl. Varbergskoggen 1 är förstås av särskilt pedagogiskt intresse då den representerar ett längdsnitt genom i stort sett hela fartygsskrovet, vilket på ett tydligt sätt åskådliggör hur det varit disponerat invändigt. Den höga bevarandegraden gör också att det bör finnas goda möjligheter att genomföra en trovärdig digital rekonstruktion av fartyget.

Elisabet Schager
Arkeolog vid Arkeologerna, Statens Historiska Museer
elisabet.schager@arkeologerna.com

Anders Gutehall
Marinarkeolog, Visuell Arkeologi
anders@visuellarkeologi.se

Downloaded by 216.73.217.143 2026-11-04 09:34:29

Referenser

• Broberg, B. 1982. *Varberg*. Medeltidsstaden 31. Rapport Riksantikvarieämbetet och Statens historiska museer. Stockholm

• Carlsson, K. 1983. *Getakärr – en arkeologisk provundersökning i Varbergs medeltida stadsområde*. Riksantikvarieämbetet och Statens historiska museer. Rapport UV 1983:25. Stockholm.

• Crumlin-Pedersen, O. 2000. To be or not to be a cog. The Bremen Cog in perspective. *International Journal of Nautical Archaeology* 29.2, s. 230–246.

• Daly, A. 2009. The chronology of cogs and their timber origin. Bockius, Ronald (red.), Between the Seas. Transfer and Exchange in Nautical Technology. *Proceedings of the Eleventh International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Mainz 2006 (ISBSA 11)*. Mainz, Romisch-Germanisches Zentralmuseum, s. 237–249.

• Hocker, F. M. 2004. Bottom-based shipbuilding in northwestern Europe. I: Hocker, Frederick Martin & Ward, Cheryl Anne (red.), *The philosophy of shipbuilding. Conceptual approaches to the study of wooden ships*. College Station: Texas A&M University Press, s. 65–93.

• Sandklef, A. 1963. *Varbergs historia*. Varberg.

• Schager, E. et al. I manus (preliminär titel). *Getakärr – ny kunskap om den medeltida staden. Arkeologisk undersökning i kvarteret Renen, Varberg*. Arkeologerna, Statens historiska museer. Rapport.

• Vlierman, K. 2021. *Cogs, small cogs, and boats. The thirteenth- until sixteenth-century Dutch and Flemish archaeological finds from the Hanseatic shipbuilding tradition seen in a broader perspective*. Zwolle, SPA uitgevers.

Downloaded by 216.73.217.143 2026-11-04 09:34:29

Downloaded by 216.73.217.143 2026-11-04 09:34:29