ARTIKLAR

MÅNGT OM JÄRNET OCH MARINARKEOLOGIN.

Inom forskningen kring det förhistoriska och medeltida järnets, spec."rål-
järnet," transportvägar har även marin arkeologi en given plats. Järnet är ju just en sådan vara, som genom sin sveavärda tyngd i största möjliga ut-
sträckning transporterats på älvar, åar, sjöar och hav. Många av dessa last-
er har förlorats vid lastning/lossning eller vid förlisningar. Emellertid kan det vid sådana fynd ofta vara svårt eller omöjligt att avgöra om det är vintervägar med släder eller uppst vatten med båtar som har utnyttjats. Det
här t ex ett sådant fynd som den berömda kistan med en fullständig smidesut-
rustning från Mästersmyr på Gotland, att beskåda på Historiska museet i Stock-
holm, eller för den delen fyndet från sjön Furen i Småland(se Inger Zetter-
berg: Furenfyndet- ett servikingatida småländskt handelsfynd Tor 1958 s 151
ff. Uppsala) Många andra exempel på sådana mer allmänna laster kan anföras.

Viktigare för ämnet i denna lilla artikel är ett fynd som gjordes så tidigt
som 1825 i en gammal foresfåra av Österdalälven. Där påträffades två knippor
ämnesjärn och en halv svårdslinga. N G Sefström som publicerade fyndet 1826
ansåg det"mycket sannolikt,att järnet hambat i den dåvarande forsen genom
att en båt förolyckats." Han ansåg också"att det måste vara av hög ålder, då
varken skrivna källor eller tradition berätta om, när älven ändrade sitt
lopp och sänkte sjön Siljan med flera fot."(Se bil.2 av H. Hagforså s 136 i
Inga Serning: Förhistorisk järnhantering i Dalarna Jernkontoret H:9 Stockholm
1973)

Här skulle alltså föreligga en svensk motsvarighet till de forsynd från för-
olyckade handelsmanner- och trapperkanoter som gjorts i Nordamerika(se R.Whe-
ller s 261ff G Bass(red): Sjöfartens historia baserad på undervattensarkeo-
logi Malmö 1974). Det är mycket troligt att även yngre sådana fynd har gjorts
i de norrländska älvarna, t ex Luleälven, utan att det kommit till allmän
kändedom.

Just Dalälven bör ha varit en av de tidigaste transportlederna för råljärnet
(jfr Å Hyenstrand t ex Centralbygd -randbygd Stockholm 1974 s 144f). Jag har
själv omnämnt i min uppsats om marinarkologisk inventering(1978, se utdrag-
et i detta nummer om ballastplatser)ett fynd av sydkandinavisk flinta på
Limön utanför Dalälvensnynningen som verkar ligga på den vikingatida strand-
linjen och då skulle kunna vara avlagd ballast från denna tid. Det kan knapp-
past, i så fall, ha varit någon annan attraktiv vara än järnet som lockat
sydkandinaver just hit.

Som bekant kan f eller stängjärn och t o m järnmalm tjänstgöra som ballast i sig
själva. Någon gång kan det till och med i ett vrak vara svårt att veta vad
som är last och vad som är ballast.


Vignett ur Olaus Magnus, Historia de gentibus, 13 boken 10 kap. Den främsta prämen är möjligens lastad med virke, den bortre med järnstockor. På en del av tuckorna synes hyttmärken. Olaus Magnus har avsett med dessa varor antyda svensk export på Danzig. (Ur Granlundes kommentar.)
I hamnen vid Gdańsk(Danzig) i Polen påträffades ganska nyligen vretket av ett 1400- eller 1500-talsfartyg med last av bl a ett större antal runda råkopparskivor, omkring 25 bunter järnbärer till en vikt av ca 10 ton och ett tiotal ekfat med järnklimpar av exakt samma storlek som de i Sverige funna, antagna osmundarna. Gdańskfyndet omnämns bl a av Anders Wallander i en rapport om forskningsprojektet kring det medeltida järnet(Jernkontoret: Höstätet i Östersund 1977) där han hänvisar till P Smolareks utställningskatalog 1976 till sjöfartsmuseet(Göteborg)’s utställning”Skeppsbryggeriets historia i Polen.”

Järnforskningen har annan nyttja av skeppelaster än för de rent viktnegliga aspekterna. Av handelsjärnet kan man få en mera direkt inblick i framställningsmetoderna, som livligt diskuteras just för svensk medeltid inom Jernkontorets olika bergshistoriska projektgrupper. Bl a gäller detta masugnsprocessens uppkomst. Detta är i själva verket en högst vital fråga för Sveriges ekonomiska historia, där järnet ju spelat en extremt viktig roll.

Om en metallografisk undersökning av en senare skeppslast berättar Nils Björkensten i Jernkontorets bergshistoriska utskottsskrift(B11) ”Länsö skeppets järnlast(Stockholm 1975).”

Planen ovan och järnbunten med ekfattet t h efter Smolarek.

Från 43 m djup togs upp sammanlagt 30 ton stång- och fyrkantjärn, tunnplåt (s k svartplåt), bandjärn, spik, kanoner (märkta F för Finspång?), 1 ton mässingstråd, garkoppar, beck, tjärn, furubrüder och björkved. Fragment fanns även i det började godset av tenn, lerklärl, tegel, tågvirke och linder. Skriften behandlar i huvudsak den metallografiska undersökningen av järnlasten något som jag inte går närmare in på här.

I förbigående nämnar författaren även det stora material med förloringsuppgifter från 1570-1850 som biskopsarkiven i Viborg i Danmark innehåller. Läso tillhörde nämligen stiftet och ingenting torde ha undgått det vakande ögat.
hos biskopens fogde på ön. Utom, märk nog, just denna förlisning som inte alla tycks passa in i rapporterna. Det antas därför att fartyget sjunkit utan vittnen med man och allt i rum sjö. Åtminstone stormasten tycks vara kapad innan skeppet sjönk.

Hovrörings museet hade 1971 en särskild utställning om detta intressanta fynd, varvid även en liten katalog utgavs.


Thrister Westerdahl (Stockholm)