

ARTIKLAR

NÅGOT OM JÄRNET OCH MARINARKEOLOGIN.

Inom forskningen kring det förhistoriska och medeltida järnets, spec. "råjärnet," transportvägar har även marin arkeologi en given plats. Järnet är ju just en sådan vara, som genom sin avsevärda tyngd i största möjliga utsträckning transporterats på älvar, åar, sjöar och hav. Många av dessa laster 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 slädar eller öppet vatten med båtar som har utnyttjats. Dit hör t ex ett sådant fynd som den berömda kistan med en fullständig smidesutrustning från Mästermyr på Gotland, att beskåda på Historiska museet i Stockholm, eller för den delen fyndet från sjön Furen i Småland (se Inger Zetterberg: Furenfyndet - ett senvikingatida 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 forsåra av Österdalälven. Där påträffades två knippor ämnesjärn och en halv svärdalinga. N G Sefström som publicerade fyndet 1828 ansåg det "mycket sannolikt, att järnet hamnat 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 berättar om, när älven ändrade sitt lopp och sänkte sjön Siljan med flera fot." (Se bil.2 av H. Hagfeldt s 136 i Inga Serning: Förhistorisk järnhantering i Dalarna Jernkontoret H:9 Stockholm 1973)

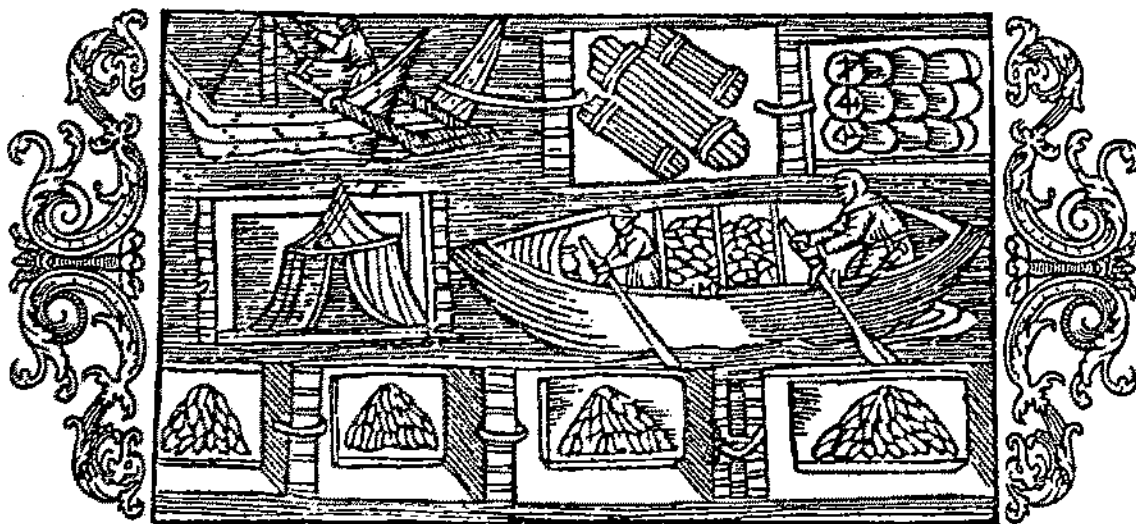
Här skulle alltså föreligga en svensk motsvarighet till de forsfynd från förolyckade handelsmänna- och trapperkanoter som gjorts i Nordamerika (se R. Wheeler s 281ff i G Bass (red): Sjöfartens historia baserad på undervattensarkeologi Malmö 1974). Det är mycket troligt att även yngre sådana fynd har gjorts i de norrländska älvarna, t ex Luleälven, utan att det kommit till allmän kännedom.

Just Dalälven bör ha varit en av de tidigaste transportlederna för råjärnet (jfr Å Hyenstrand t ex Centralbygd -randbygd Stockholm 1974 s 144f). Jag har själv omnämnt i min uppsats om marin arkeologisk inventering (1978, se utdraget i detta nummer om ballastplatser) ett fynd av sydsandinavisk flinta på Limön utanför Dalälvsmynnningen som verkar ligga på den vikingatida strandlinjen och då skulle kunna vara avlagd ballast från denna tid. Det kan knappast, i så fall, ha varit någon annan attraktiv vara än järnet som lockat sydskanadinaver just hit.

Som bekant kan f ö stångjärn 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.

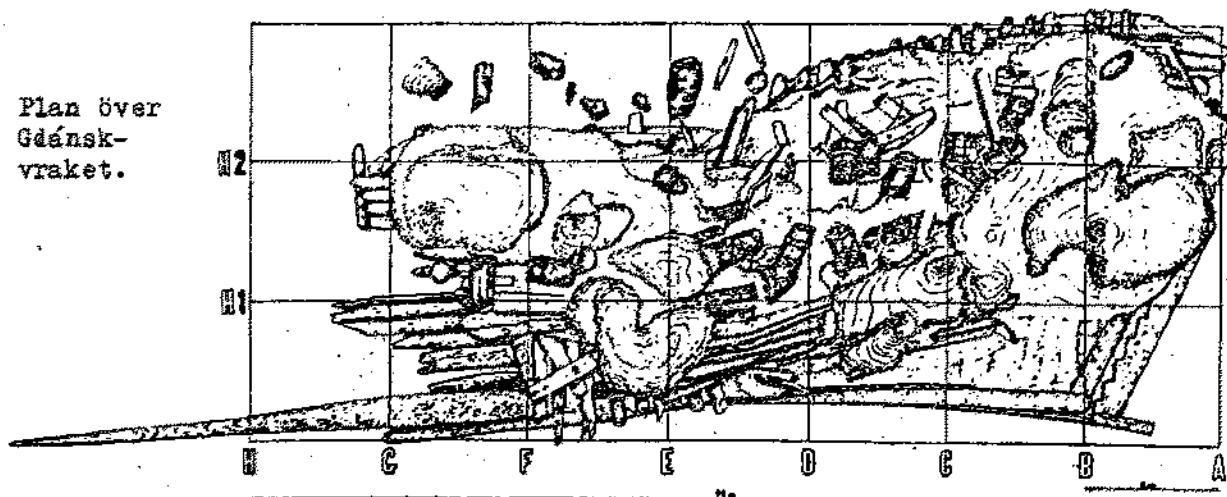
Det finns all anledning att se upp för fynd av äldre järnlastar i åar även i södra Sverige. Speciellt södra Smålands myrmalmsförekomster utnyttjades tidigt ("Kalmarjärn, Blekingsjärn") - se här John Nihlén's intressanta Studier rörande äldre svensk järntillverkning... Jernkontoret Stockholm 1932 och Äldre järntillverkning i Sydsvenska Jernkontoret Stockholm 1939. I min översikt över troliga äldre maritima kulturcentra längs denna kust i årskriften Tjustbygden 1978 inkluderas t ex Torsåsåns, Ljungbyåns, Emåns och Alsteråns mynningsland. Just i dessa områden möter vi nämligen ansamlingar av ålderdomliga ortnamn på skeppstyper som Knarr- Snäck- Buss- Kugg m fl. Även av andra skäl kan Ljungbyåns nedre lopp vara särskilt arkeologiskt-intressant: se M. Hofrén Vikingabygden vid Ljungbyån Kalmar län 1961. En annan diskussion förs i ämnet av E Almquist i Några Kalmar läns färdleder och förbindelser i äldre tider. Ymer 1929. Här tangerar vi strax marin arkeologin ute i öppna havet.

En fråga som diskuterats mycket inom medeltida järnforskning är vad den osmunden egentligen vägde. Osmund var tydligen ett standardmått eller -viktsenhet, och som osmundar exporterades det svenska järnet till snart sagt hela Europa. Man har trott sig veta att osmundens vikt ligger mellan 2,25 och 3 hg att döma av fynd i Sverige. Vad som fattades var en last som sjunkit med osmundar på handelsstråken. Här tycks undervattensarkeologin redan ha givit ett handfast bidrag.

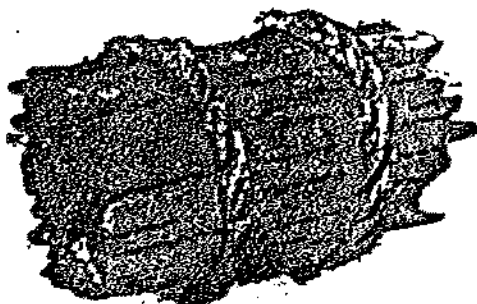


Vignett ur Olaus Magnus, Historia de gentibus, 13 boken 10 kap. Den främsta pråmen är möjligen lastad med virke, den borte med järntackor. På en del av tackorna synes hyttmärken. Olaus Magnus har avsett med dessa varor antyda svensk export på Danzig. (Ur Granlunds kommentar.)

Plan över
Gdånsk-
vraket.



I hamnen vid Gdånsk(Danzig)i Polen påträffades ganska nyligen vraket av ett 1400- eller 1500-talsfartyg med last av bl a ett större antal runda råkopparskivor, omkring 25 buntar järnbarrar till en vikt av c 10 ton och ett tiotal ekfat med järnklimpar av exakt samma storlek som de i Sverige funna, antagna osmundarna. Gdånskfyndet omnämns bl a av Anders Wallander i en rapport om forskningsprojektet kring det medeltida järnet(Jernkontoret: Höstmötet i Östersund 1977)där han hänvisar till P Smolareks utställningskatalog 1976 till sjöfartsmuseet(Göteborg)s utställning" Skeppsbyggeriets historia i Polen."



Järnbunt



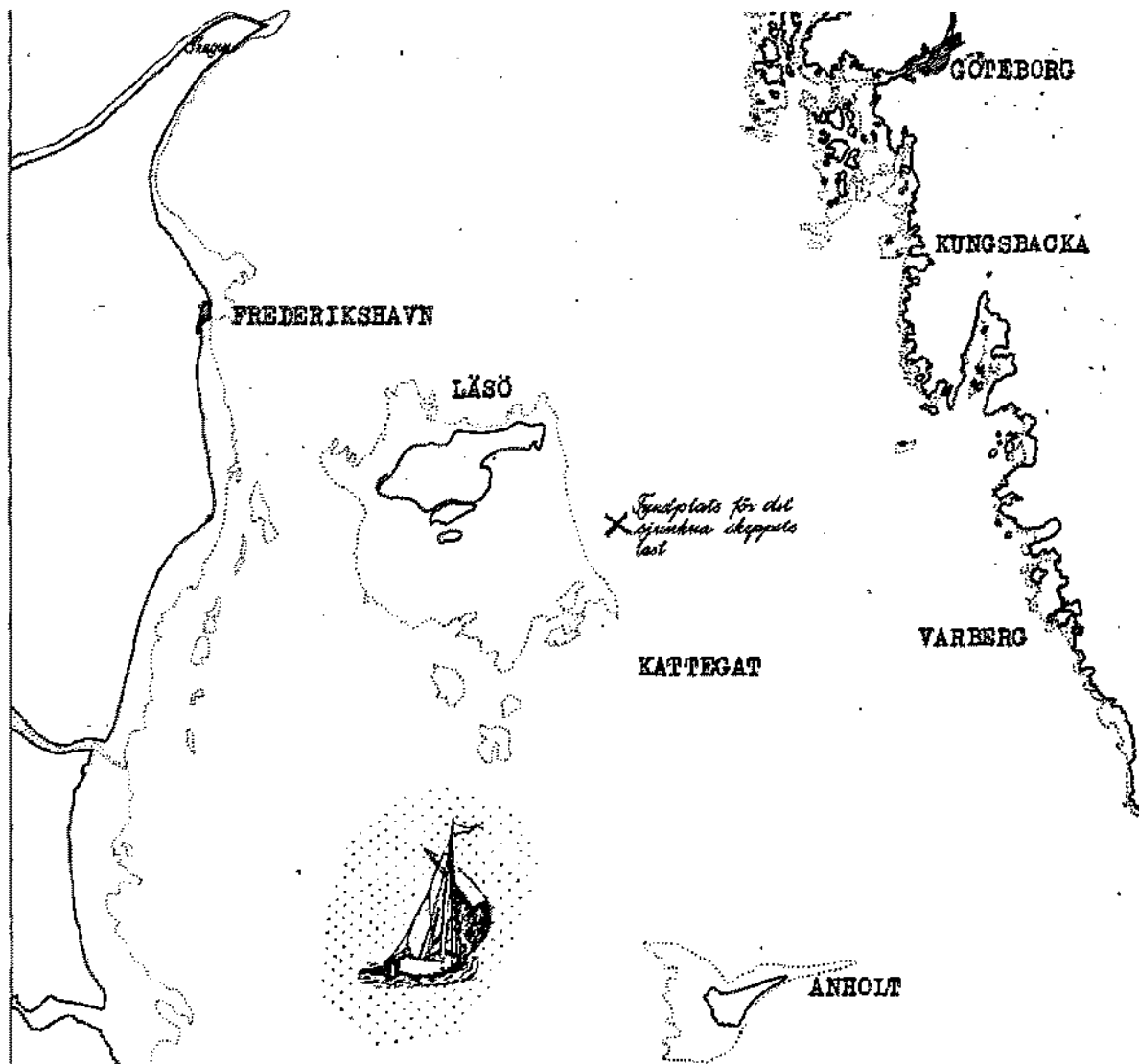
Ekfät

Järnforskningen har annan nytta av skeppelaster än för de rent viktmässiga aspekterna. Av handelsjärnet kan man få en mera direkt inblick i framställningsmetoderna, som livligt diskuterats 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 Björkstam i Jernkontorets bergshistoriska utakotts skrift(H:11)"Läsöskeppets järnlast(Stockholm 1975)."

Planen ovan och järnbuntan med ekfatet t h efter Smolarek.

En norrköpingsbo fann så tidigt som 1955 i ett danskt fiskeläge en blyplomb som uppfångats på ett vrak i djupt vatten utanför Ön Läsö i Kattegatt. Han misstänkte genast att förkortningen avsåg Louis de Geer d Ä, på 1600-talet ägare till bl a Finspångs och Holmens bruk. Det nuvarande Holmens bruk finansierade så en bärgning av lasten från vraket med författaren till skriften som projektledare.



(efter Björkenstam)

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 mäsingstråd, garkoppar, beck, tjära, furubräder och björkved. Fragment fanns även i det bärgade godset av tenn, lerkärl, tegel, tågvirke och läder. Skriften behandlar i huvudsak den metallografiska undersökningen av järnlasten någonting som jag inte går närmare in på här.

I förbigående närmner författaren även det stora material med förlisningsuppgifter från 1570-1650 som biskopsarkiven i Viborg i Danmark innehåller. Läsö tillhörde nämligen stiftet och ingenting torde ha undgått det vakande ögat

hos biskopens fogde på Ön. Utom, märk noga, 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.

Norrköpings museum hade 1971 en särskild utställning om detta intressanta fynd, vartill även en liten katalog utgavs.

Det är nu märka att ett fartyg som sjunker med massiv, tung järnlast har goda möjligheter att bevaras, eftersom det kan förväntas sjunka djupt ned i botten-gyttjan. Både lasten och skeppets inventarier kan vara extremt välbevarade. Samtidigt finns det fara för att ett sådant fartyg relativt snart täckts av slam, som även dolt spanttopparna. Det kan vara nödvändigt med extra sökutrustning i form av minsökare/magnetometrar, något som väl skulle vara motiverat med tanke på det stora historiska värdet i ett sådant fartyg.

Christer Westerdahl(Stockholm)