

SJÖVÄGARNAS VIDSVENSKA ÖSTERSJÖKUSTEN PÅ 1200-TALET

av Carl Olof Cederlund.

Fil. Dr., Docent i marinarkeologi Statens sjöhistoriska museum och Stockholms Universitet.

En inledning till analysen av de platser, som nämns i ett itinerarium från omkring år 1300.

Ett itinerarium, en vägbeskrivning, nedtecknad i Danmark ca 1300, beskriver en sjöväg från dåvarande gränsen mellan Danmark och Sverige, till Estland, har intresserat forskare i flera generationer.

Sedan 1970-talets senare del har en undersökning av denna beskrivning och av sjövägen ingått i Sjöhistoriska museets planer. De realiseras nu, sedan några år, genom ett projekt med benämningen "Medeltida handel och sjöfart i marinarkeologisk belysning". Projektet är kopplat till den marinarkeologiska undervisningen vid Stockholms universitet.

En ordentlig undersökning av den här sjövägen är en angelägen investering i marinarkeologisk forskning. När den utförts kommer vi att ha tillgång till en modell - en struktur för analys - i vilken fartygsfynd o a marinarkeologiska lämningar, t ex medeltida hamnplatser, kan inordnas och tolkas.

Den medeltida seglingsbeskrivningen utgår som nämnts från dåvarande dansk-svenska gränsen (nu gränsen mellan Blekinge och Kalmar län), passerar svenska kusten upp till Arholma, går därefter över till Åland och den finska väst- och sydkusten för att ända i Reval i Estland. Den är alltså i hög grad en gemensam angelägenhet för Finland och Sverige ur forskningens synvinkel. Den har också ägnats stort intresse av finländska forskare. Ett finsk-svenskt samarbete kring ämnet har diskuterats både på 1970- och 1980-talen.

Forskningsituationen

Jag skulle vilja beskriva forskningens förutsättningar i detta ämne på följande sätt. Vi har tillgång till:

1) Ringa, samtida, skriftliga källor om medeltida sjövägars användning och roll. Det finns åtskilligt material i tyska arkiv kring den hanseatiska handeln inom Östersjöområdet. Däremot finns det få samtida, eller äldre skriftliga beskrivningar av

sjöfart längs den svenska östkusten.

2) Ett stort historiskt material, av yngre datum, som belyser gamla segelleder, lotsning, fyrväsen mm längs den kust som beskrivningen täcker. Det är framför allt i sjökort från 1600- och 1700-talet och arkivmaterial från 1500-tal och framåt där struktur och utveckling av segelleder, lotsväsendet, fyrväsendet och sjöledsprickningen kan studeras.

3) Muntlig tradition i skärgården, som kan ge väsentlig, empirisk baserad information om äldre segelleder och andra förutsättningar för äldre sjöfart.

4) Ett rikt bestånd av ortnamn med nautisk anknytning längs sjövägen. Ortnamnen på vissa avsnitt av sjövägen har blivit behandlade av ortnamnsforskare. Analysen av de ortnamn som nämns i itinerariet på den svenska kusten är dock ännu långt ifrån fullföljd.

5) Ett omfattande utforskat arkeologiskt material i den skärgård som sjövägen passerar.

Utforskade lämningar

Riksantikvarieämbetets fornlämningsregister tar upp arkeologiska lämningar, belägna i anslutning till dagens sjöleder längs kusten. Dessa är fortfarande i stor utsträckning obehandlade ur vetenskaplig synvinkel. Deras belägenhet knyter dem inte till den medeltida sjövägen a priori. Dessa lämningar bör i första hand utforskas med utgångspunkt från de arkeologiska informationer de innehåller och den bygd de tillhör. Bland de många lämningarna finns med all säkerhet även lämningar efter anläggningar som har haft anknytning till den medeltida sjöfarten. Det gäller att kunna sälla fram dessa, för tolkningen av den gamla sjövägsbeskrivningen.

6) En viss kunskap, baserad på skriftliga källor och experimentell skeppsarkeologi, om hur sjöfart bedrevs i tidig medeltid och högmedeltid.

Man har idag utfört väsentliga, experimentella projekt med kopior av vikingatida och medeltida fartyg i Norden. Likaså har analysresultaten av litteratur och andra skriftliga, medeltida källor i avseende på seglationen under denna period presenterats. Bägge dessa slag av undersökningar har givit väsentliga informationer om hur seglating och navigation bedrevs.

7) En rätt omfattande samling be-

skrivningar och tolkningar av itinerariets text, av olika forskare.

Man har uppmärksammat itinerariet tidigt. Det finns alltifrån slutet av 1800-talet en serie beskrivningar liksom tolkningsförsök av både den svenska och finska delen av itinerariet och av dess innehåll. De flesta av de svenska - in i sen tid - är skrivbordsprodukter.

Sett från sjön

Ett utmärkt undantag utgör Härlins översikt av år 1942, som uppenbarligen är kopplad till en ingående, praktisk kännedom om den svenska kusten.

Mycket få analyser av sjövägen sedd "från sjösidan", dvs sedd från sjöfararens perspektiv och mot bakgrund av skärgårdens topografi och geografi och med tyngdpunkten lagd på seglingens och navigationens praktiska förutsättningar har utförts i Sverige.

De flesta beskrivningarna är överiktliga. Några få tar upp avsnitt av sjöleden till detaljerad analys.

För några år sedan gjordes på Åland en fyllig presentation av problematiken kring itinerariet genom de föredrag som hölls vid Bottnisk Kontakt i Mariehamn 1984 (Bottnisk Kontakt II, 3-5 februari 1984. Mariehamn 1984). Låt mig använda dessa presentationer för att ge en snabb definition av "Stand der Forschung" på det här området.

Omfattande arbete

Den utgör ur kunskapssynpunkt imponerande redovisningar av material och frågeställningar kring detta ämne.

Den första artikeln i ämnet, av Christer Westerdahl, redovisar en översikt över det skriftliga och en del av det bebyggelsehistoriska och arkeologiska materialet, och ackompanjerar detta med en serie illustrativa kartor. Förf. hänvisar avslutningsvis till det viktiga påpekande som Linnman gjorde 1951 (Svenska Turistföreningens Årsbok), nämligen att ett dominerande antal av de platser som nämns i itinerariet utgörs av sund. Ändå drar Westerdahl till sist slutsatsen att beskrivningen anger platser, som varit hamnar med olika funktioner för de medeltida seglarna.

Han säger samtidigt att "en hel del platser i itinerariet är naturliga siktmärken". Den som seglat de sjövägar som beskrivs i itinerariet

kan konstatera att det i verkligheten är ett ytterligt fåtal, åtminstone vid svenska kusten, som har den karaktären.

Peter Norman gör en annan typ av redovisning av material rörande itinerariets sjövägar genom att redovisa fornlämningar och ortnamn vid de platser som nämns i itinerariet vid Smålandskusten. Man hade önskat att han även tagit med bopättnings- och bebyggelsehistorien på de aktuella platserna, i den intressanta redogörelsen. Även Norman anser att döma av redogörelsens avslutning uppenbarligen att itinerariets platser avser hamnar, men han preciserar sig inte närmare därom.

Stig Dreijer gör samma antagande när han beskriver de tre platser på Åland som nämns i itinerariet: Lemböte, Föglö och Kökar. När han beskriver dessa platser nämner han också andra goda, samtida hamnar på samma sträcka på Åland.

Den tanke, som de nämnda författarna tycks omfatta, nämligen att beskrivningen avser att vara en uppräknings av goda hamnplatser på denna sjöväg, synes bli ohållbar. Det finns både på den svenska sidan och på Åland många goda hamnar som inte nämns alls.

Valet av platser nämnda i itinerariet åste med andra ord ha styrts av ett eller flera andra motiv än att räkna upp goda hamnar!

Christoffer Ericssons artikel om den finska delen av itinerariet bygger på och framhåller en viktig förutsättning för förståelsen av itinerariet som historisk källa samt av dess marinarkeologiska och arkeologiska ramverk i form av lämningar och spår. Han gör en beskrivning av den finska, vetenskapshistoriska utvecklingen kring itinerariet. Därvid betonar han vikten av att man ser och studerar sjövägen från sjösidan, och inte över skrivbordskanten (det har många gjort) - något som jag vill instämna i.

Artiklarna utgör tillsammans en viktig sammanställning kring detta tema och kan ses som ett avstamp in i en modern tolkning på bredare bas än tidigare av innebörden av itinerariet. En rekonstruktion och kartläggning av denna sjöväg kan som jag sagt tidigare ge oss en modell för tolkningen av medeltida marinarkeologiska lämningar och öka insikten i hur den medeltida handeln bedrevs.

Det är min uppfattning att man måste börja denna tolkning med att leta sig fram till och klarlägga motiven för nedtecknandet i Danmark av sjövägen mellan det danska moderlandet och besittningen Estland, nära det ryska handelsområdet.

Lika viktigt är det att söka finna och beskriva de praktiska förutsätt-

ningar, ur navigations- och seglationssynpunkt, som ligger utsagda i den kortfattade medeltida sjövägsbeskrivningen. Det är möjligt att det är i dessa man kan finna förklaringen till valet av de platser som räknas upp.

Fältundersökning och forskning under segel - en angelägen marin markeologisk metod och verksamhet.

Jag har seglat sträckan Hæricstic-Dalernsund-Diuraeholtsnub för att använda itinerariets ortnamnsformer (enligt nutida, geografiska begrepp motsvarar de sträckan Baggensstaket-Dalarö-Oskarshamn) ett antal gånger. I juli 1987 startade jag med segelbåt ett mer ingående studium av sträckan Hæricstic-Fimersund vid Brawic (Baggensstaket-Femöresund vid Bråviken) och de platser som nämns längs denna. Jag har därefter inlett motsvarande studier av sträckan från Brawic till Waldö (Bråviken till Vällö). Detta fältarbete är min utgångspunkt för den här presentationen.

Inför den nyss skissade forskningssituationen ställer man sig först frågan var man skall starta en analys av itinerariets vittnesbörd. Det man möter när man söker kontakt med sjövägarnas verklighet är ju ett mycket stort komplex av geografiska, historiska och marinarkeologiska informationer, som snabbt genererar serier av frågor och problem.

På den nyss ställda frågan har jag några bestämda svaromål. Det gäller förutsättningarna för analys av sjövägen och itinerariets innebörd om denna. De har bli vuxit fram vid rodret på de segelbåtar jag seglat längs den svenska östkusten.

Den handelshistoriska bakgrunden

Långväga handelssjöfart kräver organisation, inte minst organisation av seglationen och navigationen. Sjövägsbeskrivningen i itinerariet antas i detta sammanhang vara ett uttryck för detta.

Denna beskrivning antas här ha kommit till i samband med någon eller några slag av dansk seglation mellan moderlandet och Estland, och får förmodas ha varit anpassad ur praktisk seglations- och navigationssynpunkt till den övriga seglationen på den sträcka man beför, dvs följde de vägar sjöfarten av gammalt utvecklade längs den svenska och finska östersjökusten.

Det framstår som osannolikt att

danska sjöfarare skulle ha utvecklat en egen sjöväg längs den dåvarande svenska kusten, som var mycket komplicerad ur seglationssynpunkt. Det är betydligt mer troligt att man anpassat sin framfart till de förutsättningar som både svenska sjöfarare, och de från andra länder, anpassade sig till på den här internationellt utnyttjade sjövägen.

Sjö ägarna längs svenska östersjösten har enligt den historiska forskningen brukats i ett mycket större ekonomiskt sammanhang i Europa än det som den danska trafikanten utgjorde. Kusten trafikerades av fartyg med export- och importvaror från och till Mellansverige, Nordsvetige och Finland. På den här vägen förde hanseaterna dessutom en del av sitt mycket omfattande uttag av varor från det enorma ryska handelsområdet (se t ex Blomquist 1979 och Hellberg 1979).

Det är alltså fråga om en transportväg mellan väldiga handelsområden i det medeltida Europa, det ryska, finska och mellansvenska å ena sidan och kontinenten å den andra, med de dåvarande sydsvenska landskapen liggande längs denna väg. I den sydliga delen av den medeltida sjövägen anslöt även den sjöväg som förde till Gotland, ett centrum för handeln i Östersjön på 1200-talet. Seglationen till och från Gotland från svenska fastlandet anses ha gått över Olands norra udde, innanför vilken den kustbunda sjövägen passerade (Blomquist 1979)

Man kan förutsätta att segel varit ett vanligt framdrivningsmedel för fartyg på leden vid den tid det är fråga om.

En källkritisk fråga

Det förhållandet att itinerariets beskrivning är så summarisk förutsätter att den innehåller antingen "underförstådda" eller hemliga informationer. Det kan ha varit fråga om informationer som inte skrivits ut särskilt antingen därför att de varit kända och naturliga förutsättningar för seglationen, onödiga att skriva ut, eller tillhört sjömännens yrkeskunskap, vilken dessa undvek att sprida för att bevara dem inom yrkesgruppen.

Metod

Kustens funktion som allfartsväg för 700 år sedan ger en viktig utgångspunkt för analysen:

Jag gör som nämnts antagandet att vi har en seglingsbeskrivning framför oss. Det visar bli den medeltida textens utformning, som tydligt anger att man förutsätts följa en väg längs kusten som utstakas genom de serier av platser som nämns.

Ett viktigt argument för detta antagande är att ledens sträckning mycket nära följer de kustleder som brukats på svenska kusten idag - leder som kan följas tillbaka i tiden så långt som det finns sjökartor. Det är svårt att se de i itinerariet nämnda platsernas anknäpning till denna led som något annat än att beskrivningen i stora drag följer den skärgårdsled som fortfarande existerar.

(En intressant följdfråga är varför långväga sjöfarande gick så långt in i skärgården som de angivna lederna på en främmande kust. Säkert var man kapabel att gå utomskärs. En orsak att gå inomskärs kan ha varit att man då inte riskerade överfall från sjörövare och liknande. Å andra sidan var färden inomskärs ur navigationssynpunkt mycket vanskligare, om man inte hade tillgång till kompetent vägledning. Ett annat skäl att gå in i skärgården kan ha varit behovet av att komma i kontakt med ledsagare på denna främmande kust.)

Undersökningen av itinerariets platser bör utgå från de praktiska förutsättningarna för och det praktiska utförandet av segling och navigation vid denna tid och på de sträckningar som beskrivningen täcker.

De platser som nämns i itinerariet gör den naturliga utgångspunkten för studiet av sjövägen. En besiktning i fältet och beskrivning av topografiska/geografiska, nautiska och seglotionstekniska förutsättningar vid dessa måste vara det första steget i en kartläggning och rekonstruktion av lederna på sjövägen.

Här skall jag ur det perspektivet försöka utföra en preliminär beskrivning och tolkning av i itinerariet nämnda platser och deras karaktär på en vald sträcka, den mellan Bråviken och Stockholm, och dessutom kommentera en viss typ av förhållanden vid en annan sträcka, nämligen den mellan Kalmar och Bråviken.

Itinerariets beskrivning av sträckan mellan Bråviken och Stockholms mellersta skärgård

Låt oss på ett avsnitt se hur sjövägens sträckning markerats i det medeltida itinerariet - sett i förhållande till dagens skärgård, dvs en skärgård som förändrats avsevärt pga landhöjningen sedan 1200-talet.

Itinerariet räknar upp olika serier av ortnamn - på öar, uddar, näs och sund - som seglaren skall passera. Avståndet mellan platserna anges i itinerariet i måttet "vekosjö". Dessa avståndsangivelser, som bildar ett särskilt undersökningsområde och

tolkningsproblem skall inte beröras här. De bör tas upp till tolkning först när de medeltida ledernas ursprungliga sträckning har kunnat rekonstrueras.

I itinerariet återfinns beskrivningen av lederna på den här aktuella delen av kusten i två avsnitt:

Det första avsnittet lyder:

"Primo cum pertransitur trans brawic occurrit quedam insula winterlaseae nomine, et tunc alör. Deinde rugö. Deinde rinzö, deinde leckae. Deinde askö, deinde raeueskiaer. Deinde thorae. Deinde haerihammaer. De () usque maethelsten ii. Inde usque alaensnap ii. Inde usque gardö ii. Inde usque windö i. et cum windö ii. et a windö uersus austrum tacet rudmi. Inde uthöi. deinde meathelsten. deinde nutarn. Deinde olae. deinde ornae. Inde neffö. Inde rudmi."

Alla de namn som nämns i detta avsnitt

är möjliga att identifiera. Det är i nämnd ordning från söder: Bråviken, Vinterklasen, Alö, Rågö, Ringsö, Lacka, Askö, Revskär, Torö, Herrhamra, Mälsten, Älvsnabben Gälö, Vindö, Rådmansö.

Därefter räknas i samma avsnitt en ny följd av platser upp, från södra delen av Mysingen och norrut: Utö, Mälsten (igen), Nättarö, Alö, Ornö, Nämndö och Rådmansö (igen).

Det andra avsnittet lyder:

Et ulta brawic usque fimersund ii. Inde örshac, usque rugö i et per rugö i. Inde usque stendor sund. inde usque siuia sund i. Inde usque hafö i. Inde usque fifang i. inde usque swether sund i. Inde usque ekholm i. Inde usque oslaesund i et per oslaesund i. Inde usque ikernsund i. Inde usque gardö i. Inde usque dalernsund i. Inde usque harestic i. Inde usque litle Swethiuthae i. Inde usque stockholm i.

Här kan de flesta namnen identifieras:

Bråviken, Femöresund, Örshaken, Rågö, Stendorren, Sävsundet, Fifång, Svärdsund, Ekholmen, Yxlösund, Gälö, Baggensstaket, ön lilla Sverige och sedan Stockholm.

En plats - Hafö - har jag inte kunnat återfinna på de moderna kartorna. Platsen bör ha legat mellan Sävsundet och Fifång. Möjligen kan det var där Hänö passeras på denna sträcka. Ikernsund har antagits vara Vitgarnssund eller Märs-garnssund, vid ön Vitgarn, norr om Hårsfjärden. Dalernsund bör ha varit det sedan 1800-talet uppgrundade sundet innanför nuv. Dalarö, i sträck-

ningen Dalarö kanal - Vadviken idag. (Betr dessa frågor se vidare Appendix)

Som framgår av den ordning i vilken uppräknningen av platsnamn har gjorts är beskrivningen differenterad i flera led på den här beskrivna sträckan. Mellan Bråviken och Stockholms mellersta skärgård finner man, vilket inte är fallet längre söderut på sjövägen längs ostkusten, en inre och en yttre led. På den senare, yttre leden kan man på avsnittet från Torö upp mot Dalarö följa en led som tar stöd i platser på Mysingens västsida (Älvsnabben och Gälö), för att sedan gå vidare mot Vindö (man nämner här att Rådmansö ligger öst om Vindö), och en som tar stöd i de största öarna på Mysingens östsida fram till Rådmansö. Därefter fortsätter man i beskrivningen norrut i skärgården mot Arholma. (Se kartor i fig 1 och 2).

Sjövägsbeskrivningens uppbyggnad och innehåll

Längre än till beskrivningen av de i itinerariet nämnda platsernas karaktär idag och de arkeologiska lämningarna vid dem skall inte rekonstruktionen av de ursprungliga sjövägarna föras här.

Redovisningen av de topografiska och arkeologiska förhållandena vid de i itinerariet nämnda platserna bygger på en katalogsammanställning, vilken skall kompletteras med uppgifter ur äldre skattelängder och sjökartor innan den är färdig. Den redovisas här i sitt preliminära skick som ett appendix.

Fartygens framdrivning

Den inre leden kryper idag på långa sträckor nästan ända inne på land. Den har under medeltiden gått så nära land och haft en så slingrig sträckning att den bör ha krävt mycket rodd av den som ville komma fram utan omrimlig tidsspilla

Det är uppenbart att den yttre leden främst seglats. Den innehåller långa sträckor som det vore oekonomiskt att ro i ett tidevarv då seglet var ett viktigt och vanligt framdrivningsmedel.

De öppna sträckorna omväxlar på den yttre leden med trängre partier, som troligen krävt arbete vid åror, särskilt vid ofördelaktig vind.

De i itinerariet nämnda platsernas karaktär

Med ett undantag, Stockholm, nämns på den här beskrivna sträckan av den medeltida sjövägen inga städer eller samhällen av betydelse. Det gäller även de andra sträckorna

på denna sjöväg där bara någon enstaka sådan plats nämns, t ex Kalmar.

Det är uppenbart att itinerariet beskriver en transportled som går utanför de medeltida städerna och handelsplatserna och inte har dem som direkta mål. Två av de nämnda platserna är vikar eller fjärdar, Bråviken och Örsbaken. Bägge dessa för in mot medeltida städer, Norrköping resp Nyköping.

De flesta platserna på den yttre leden, liksom på den inre, har inte en karaktär som på något särskilt sätt utmärker deras position i landskapet. Av de platser som nämns kan bara ett litet fåtal betraktas som tydliga, topografiska siktnärken på leden genom sin karaktäristiska och på långt håll synliga kontur. Det är tre eller fyra stycken på den yttre leden, Vinterklasen, möjligen ön Busen vid Lacka, Mälsten och Älvsnaben på den yttre leden och möjligen, om man vill tänja på denna tolkningsmöjlighet, en plats, ön Lilla Sverige, på den inre.

Å andra sidan kan man säga att de många platserna på leden som egentligen är sund utgör karaktäristiska märken på en sjöväg, genom att sunden är geografiska portar i skärgården, som kan hjälpa sjöfararen att orientera sig. Han vet när han nått en sådan plats, att han då nått ett etappmål, och att en ny etapp kommer efter sundet.

Ankarplatser kontra sund

På den här undersökta sträckan av den medeltida sjövägen nämns 18 platser på den yttre leden och 17 på den inre. I några få fall, t ex Rågö och Gälö, är det samma platser. Av de 18 platserna på den yttre leden är det minst 13 som karaktäriseras av att det finns god och skyddad ankargrund vid dessa. Sådana platser var ju viktiga för en sjöfart, som inte kunde bedrivas på nätterna eftersom inga fyrar fanns, som hade ett stort behov av goda ankarlägen, för att invänta fördelaktig vind i den svårnavigerade skärgården, eller för att söka skydd för hårt väder.

Det just sagda var min utgångspunkt och hypotes inför den här studien i skärgårdslandskapet, just att finna ankarlägen vid de i itinerariet nämnda platserna. De fanns också, både på den yttre leden, och på den inre.

När jag följde den inre leden blev emellertid även ett annat slag av platser mycket tydligt urskiljbara. Åtta platser på den aktuella sträckan framträder som sund ur namnsynpunkt. Det visar sig emellertid när man ser de topografiska sammanhangen i fältet och på sjökortet, att en dominerande del av platserna på den inre leden egentligen är och var topografiskt utpräglade sund,

även om de namngivits som något annat.

Genom dessa går idag eller har gått en led i äldre tid. Av de 17 platserna är den inre leden var så mycket som 13 sund, geografiskt och funktionellt sett, även om de har namn med ändelsen -ö eller något annat.

Det här förhållandet fick mig att granska platserna på den yttre leden en gång till. Det visade sig då att av de totala antalet om 18 nämnda platser på denna, karaktäriserades så mycket som 14 av att vid dessa låg geografiskt tydligt urskiljbara sund genom vilka leden går idag. Dessa har eller kan ha varit naturliga ledpassager genom sund förbi platsen ifråga på den medeltida ledens sträckning.

De arkeologiska lämningarna vid de i itinerariet uppräknade platserna

Med utgångspunkt från riksantikvarieämbetets fornlämningsregister kan man beskriva och sammanfatta förekomsten av fornlämningar vid de ovan redovisade platserna. För att göra redovisningen av tidig bebyggelse mer fullständig skulle jag här även ha redovisat de arkivaliska belägen för fast eller säsongmässig bebyggelse under medeltid vid dessa platser. Det senare har dock inte utförts än och måste anstå tills vidare. Jag får nöja mig med att redovisa huruvida det existerar fast bebyggelse på platserna idag, som kan ha funnits där länge, eller om fornlämningar ger besked om sådan bebyggelse eller om säsongbosättning.

En preliminär genomgång av de arkeologiska lämningarna vid de i itinerariet nämnda platserna på sträckan ger följande bild. På den inre leden på vilken de flesta platserna ligger vid sund nära fasta land föreligger en ganska enseartad bild. Fornlämningarna vid platserna är få. De utgörs av några få enheter, eller inga alls. De enda platser där beståndet är rikare är på Gälö, vid Dalarösund och Baggenstaket, som ju ligger nära eller i bebyggelsen på fastlandet. De vanliga typerna av fornlämningar är stensättningar och begravningsplatser från historisk tid. Enstaka, smärre gravfält av förhistorisk typ förekommer, liksom några små fornborgar. Kapellgrunder saknas, de tillhör ju oftast bosättningar lokaliserade i kustbandet.

På några platser finns det idag en fastighet med odlad jord, i enstaka fall en liten by. På de yttre leden är förhållandena skiljaktiga i Sörmlands och i Stockholms skärgårdar. I den förra ligger platserna oftast på

eller vid mindre eller medelstora öar. Några är små öar eller ögrupper, ofta i öppet vatten och med besvärliga tilläggsförhållanden.

Öarna i Stockholms skärgård är större och rikare bebyggda än de i söder. Här utgörs flertalet av de angivna platserna av stora öar med bebyggelse sedan järnålder, som t ex Utö, Örnö eller Gälö. Dessa öar har flera goda hamnvikar. Fornlämningarna är obetydliga till antal och karaktär sett i förhållande till den fasta bygden, även vid platserna på de yttre leden. De har ungefär samma karaktär som på den inre - ett fåtal stensättningar, enstaka gravfält, begravningsplatser från historisk tid, enstaka husgrunder. Här i ytterskärgården tillkommer vårdka-seplatser, och sådana lämningar som brukar indikera gamla säsongfiskeplatser, t ex kapellgrunder och begravningsplatser från historisk tid. En labyrint är registrerad på en sådan lokal.

Även på dessa platser är dagens fasta bebyggelse med odlad jord obetydlig. På flera av platserna finns enstaka gårdar, på några större öar en eller flera byar

Platserna i itinerariet på den yttre leden låg uppenbarligen ofta vid små kustsamhällen, antingen permanent eller säsongvis bebodda. Vissa av platserna saknar dock förutsättningar för eller spår efter bebyggelse. Dessa platser är dock få i förhållande till det totala antalet.

Sammanfattning:

Itinerariets beskrivning av de bägge ledsträckningarna anger ofta platser där det idag är lämpligt att ankra. Stränderna i vikarna och lagunerna vid de här platserna är höga och branta och bör således i flertalet fall haft samma skyddande funktion på 1200-talet som som idag.

Särskilt på den inre leden nämns som sagt ofta sund i itinerariet. Även platserna på den yttre leden har ett stort antal fall visat sig var sund längs leden, geografiskt och funktionellt.

Det här förhållandet visar sig inte på något sätt vara begränsat till den här beskrivna delen av den medeltida sjövägen. Även på sträckan från Bråviken och söderut mot Oskarshamn, som också dokumenterats, utgörs de allra flesta passagera, som är nämnda, av sund, antingen fortfarande brukade som passager på kustleden, eller med en tidigare sådan funktion. Dessa sund ligger på denna sträckning, där inte en yttre och en inre, utan bara en led är angiven, en bra bit inamför den nu-

varande kustleden, ibland i uppgrundade eller idag ofarbara vatten.

Skälen till att sunden har en så central roll i den sjövägsbeskrivning vi behandlar kan vara flera. Ett kan vara att sund är platser som är karaktäristiska inslag på en sjöväg, lätta att identifiera geografiskt, men det kan också finnas andra skäl

Sundens roll i äldre navigationssammanhang kan följas bakåt i tiden. I den engelske kungen Alfred den stores uppteckning av den norske handelsmannen Ottars resor under senare delen av 800-talet, dvs ca 400 år före nedtecknandet av det danska itinerariet, finns bl a en beskrivning av seglatsen från handelsplatsen Kaupang i Vestfold vid Oslofjorden till handelsplatsen Hedeby i södra Danmark. Beskrivningen av sjöfarnas väg tar uppenbarligen även på denna sträcka sikte på de sund som man passerade (Se t ex Binns 1981 eller Schnell 1981).

Både sundens och hamnvikarnas topografi har en tydlig funktion ur sjöfarts- och navigationssynpunkt, vilket belysts ovan. Det är även tydligt, vilket är viktigt, att medeltida bebyggelse ofta varit belägen vid de nämnda platserna antingen skärgårds-hemman eller -byar eller säsongfiskeelägen.

Genomgången av de arkeologiska fornlämningarna vid de platser vi studerar här ger beskedet att bebyggelsen i sen järnålder och tidig medeltid med all sannolikhet varit tunn sådd i den här delen av det svenska landskapet. Det är endast på de större öarna och vid fasta land som man kan finna rester av en fast bebyggelse av någon omfattning. Fornlämningarna ger också beskedet att det förelegat säsongmässig bebyggelse, troligen fiskebebyggelse, vid en del av de i itinerariet nämnda platserna. Vissa platser saknar dock kända fornlämningar.

En alternativ hypotes

Den nu givna analysen bygger, som läsaren säkert förstått, på hypotesen att itinerariet avspeglar organisation av sjöfarten mellan Danmark och Estland vid mitten av medeltiden.

När man ser resultaten av samma analys av topografiska och andra förhållanden visar det sig möjligt att presentera en modifiering av denna - en alternativ modell för tolkning.

Framdrivning av fartyg på de ovan beskrivna inre ledsträckningarna har uppenbarligen krävt en avsevärd insats av roddare eftersom den går igenom slingriga och trånga vatten, medan de yttre passar mer för seglande fartyg. Man kan ställa frågan om tidens fartyg var konstruerade att genomföra bägge dessa slag av framdrivning över långa sträckor. Ett svar är att de förvisso seglade väl och passade väl för

framfart på de yttre lederna.

Däremot är det osäkert om de kunde framföras på praktiskt och effektivt sätt på de inre lederna. Medeltida handelsfartyg anses ha haft några få par åror som mest, placerade i för och akter, och avsedda för manövrering i trånga vatten, t ex i hamnar och sund. Därför var det sannolikt inte ekonomiskt att med handelsfartygens relativt små besättningar och tungt lastade skrov ro längre sträckor. Handelsfartyg med några få par åror och än mer sådana fartyg som var för stora för att drivas med åror måste ha varit svåra att driva fram på de inre lederna.

Alltså: på de beskrivna inre lederna torde fartyg som både kunde ros och seglas ha fungerat bäst. Dessa var i första hand manskapstransportfartyg som var utrustade med många åror och hade många roddare ombord, och som även var försedda med rigg och segel. Exempel på sådana kan ha varit ledungsskepp eller kurirskepp.

De yttre lederna som beskrivs går som visats ofta i havsbandet, men sällan över öppet hav. Även på dessa kan manskapstransportfartyg av nämnd typ ha framförts, då utnyttjande i första hand sina segel. Dessa fartyg var inte i första hand byggda för segling på öppna havet, men kunde vid gott väder väl seglas i den yttre skärgården.

Sammanfattning:

De topografiska och skeppstekniska förhållandena antyder att de sjövägar itinerariet beskriver bäst passade för manskapstransportfartyg som kunde både ros och seglas.

En alternativ hypotes för det fortsatta arbetet med problemet kan formuleras: Itinerariet avser inte organisationen av handelssjöfart i första hand, utan av sjöfart med manskapstransportfartyg, till exempel ledungsskepp eller kurirskepp som kan ha använts till att svara för "administrativt inriktad kommunikation" och ilknande med kolonin Estland under 1200-talet.

Itinerariet - en lotsplatsförteckning?

I flera tidigare sammanhang har jag fört fram hypotesen att itinerariet är en beskrivning innehållande information om tillgång till ledsagare eller lots på färden längs den aktuella kuststräckan (Cederlund 1989 och arbeten under tryckning).

Jag är helt medveten om att det krävs en mer allsidig analys av flera olika slag av material innan man kan ge ett tydligt besked beträffande itine-

riets betydelse. En sådan undersökning är också på gång vid Stockholms universitet, genom Henrik Breides forskning. Men jag vill ändå - kanske för att provocera till fortsatt intresse för det här ämnet - göra ett första försök att förvandla min hypotes till en teori.

Lotsning under medeltid

Endast ett fåtal källor ger oss information om lotsning i Skandinavien under medeltid. En god översikt över den kunskap som finns står att finna under ordet Lots i Kulturhistoriskt Lexikon för Nordisk Medeltid Kulturhistoriskt lexikon Bd 10.

Det är tydligt att den svenska kronan med Gustaf Vasa i spetsen startar en formalisering av lotsverksamheten under 1500-talet. Det sker genom att de "kända män" som verkar som lotsar på kusten belönas med skattelättnader för sin verksamhet, avseende de skärgårshemman de odlar. Detta anges i kronans skatteräkenskaper. Det innebär att det existerar en kedja av erfarna och kunniga personer längs kusten, vilka står till förfogande för ledsagning av fartyg genom besvärliga farvatten mot ersättning, alltså en form av fri företagsamhet. Det är denna som kronan således reglerar, för att på 1600-talet och senare utveckla och bredda den på olika sätt inom ramen för den växande, statliga lotsorganisationen, för den ekonomiskt viktiga sjöfartens fromma (se även Wirsen 1968, s 39 D).

Man kan alltså urskilja en kontinuerlig verksamhet, som löper från medeltid in i ny tid avseende led-sagningen. Kontinuiteten gäller med all sannolikhet inte bara verksamheten som sådan utan också dess geografiska förankring.

Det ligger i sakens natur att lotsar framförallt hämtats vid, eller varit bosatta på ur navigationssynpunkt strategiskt belägna platser. Däri kan vi se en förutsättning för geografiska kontinuiteten i verksamheten.

De kustbor, som under medeltid anlätades som ledsagare, bodde med all sannolikhet i relativt små skärgårdsbyar eller på enstaka hemman i skärgård och kustband, kanske ibland och periodvis på säsongfiskeelägen. De skärgårdshönder som erhöll skattefrihet av Kronan som kompensation för sin lotsning på 1500-talet och senare, bodde på små skärgårdshemman, enstaka eller i byar.

Mellan nedtecknandet av itinerariet och den begynnande formaliseringen av lotsningen på 1500-talet ligger 250-300 år. Det är fullt rimligt att tänka sig att en kontinuitet i stort, både verksamhetsmässigt och geografiskt, rått avseende den förr under en sådan tidsrymd i den traditionsbunda, maritima kulturmiljön.

Låt oss studera detta närmare genom att gå igenom en del av den kuststräcka som itinerariet täcker, vilken också råkar vara väl belagd avseende lotsningens historia. Det gäller Smålands och Östergötlands skärgård, sträckan från Kalmar i söder till ön Arkö på södra sidan av Bråviken, alltså på gränsen till Sörmlands skärgård (Se karta i fig 3). För att göra detta skall vi nyttja tre publicerade arbeten och ett historiskt arbete under varande. De förra är Kulturhistoriskt lexikon under Lots, Albert Landes artikel i Stranda Härads hembygdsförenings tidskrift 1930, "En tvist mellan kronolotsarna å Runnö och Vällö under 1600-talet", samt Ragnar Wirsens "Kring en Lotsgårds Historia", tryckt 1968. Det senare är historikern Ulf Bergmans doktorandarbete om lotsningen vid östgötakusten, ur vilket han mycket generöst givit i detta sammanhang väsentligt information.

Lotsplatser vid Smålandskusten

Genom att börja med Kulturhistoriskt lexikon och Landes artikel kan vi också följa upp det hela från söder mot norr. Ur det förras artikel om lots framgår bl a att det fanns ett lotskrå i Kalmar på 1400-talet. Med tanke på lotsningens välutvecklade organisation i staden då är det mer än troligt att denna haft en bas där även tidigare.

Landé behandlar en tvist under 1650-till 1670-talen mellan Runnö och Vällö om rätten att lotsa. I den framgår inte bara att man på dessa två öar sedan gammalt sysslat med lotsning, utan också vid vilka andra platser norr och söder om dem som man gjort detsamma.

Där konstateras att de flesta styresmanshemmanen på denna kust var frälsehemman. Förutom på Vällö och Runnö fanns det sådana på Skäggenäs i söder, på det Vällö närbelägna Svartö, vid Kråkelund på Långö, omedelbart norr om Ävrö (Kråkelund var lotsstation till för några år sedan), Öre och Strupö.

I artikeln finns inom parentes även intressanta upplysningar om lotslederna vid Smålandskusten på 1600-talet. Då gick den stora skeppsleden öster om Öland. I Kalmarsund gick också större skepp, om de inte var för tungt lastade, dock inte örlogsskepp. Innanför eller väster om Vällö och Runnö kunde inga större farkoster löpa enligt 1600-talets terminologi, möjligen små "skärebåtar".

Här säges också att "kringh om Runnöö är så långh grundt att man ingastädes kan komma i landh med någon essbingh (äsping) vthan allenast den som wäll weet leeden i en wijk Nattlewjk (Nättlevik) benämndh".

Mindre fartyg

Man kan räkna med att fartygen och även bedömningen av hur leder kunde utnyttjas under medeltiden i detta fall ca 300 år tidigare varit väsentligt annorlunda. Skeppen under medeltid var mindre än de stora fartygen under 1600-talet, om än inte så små som äspingar eller skärbåtar. De kunde att döma av itinerariets formuleringar kring just detta avsnitt av kusten gå i de trång-re passagera innanför Vällö och Runnö, nära fastlandet.

Just vid Nättlevik liksom vid den närbelägna Långgloviken ligger omfattande, arkeologiska lämningar av fiskeanläggningar, vilka av Peter Norman daterats till 1200-tal. 1600-tal-suppgifterna visar att just Nättlevik hade den bästa tillfarten på hela Runnökusten, vilket kan förklara varför den valts av de medeltida fiskarna.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att bland lotshemman under 1600-talet i Landes källor befinner sig platser som nämns i itinerariet på samma sträcka 300 år tidigare, nämligen Skäggenäs, Vällö och Runnö (se fig 3).

Går vi så vidare till Wirsens arbete kan vi först få en bekräftelse på Runnös och Vällös lotstraditioner, Där nämns (Wirsen 1968, s 42) att dessa två platser år 1606 var de två sydligaste styresmansorterna på leden till Kalmar.

Skäggenäs är inte med vid detta tillfälle. Det behöver dock inte förvåna. Styresmansorter eller -hemman var i denna tid som nämnts inte en institutionaliserad företeelse utan något som kom till där en verksam styresman var bosatt under en period och vilken erhållit skattelättnad för sin lotsning, s k sänjohemman. De regelbundenheter vi kan urskilja ifråga om lotshemman eller platser utbredning bör bero på att styresmän särskilt verkade från vissa orter, även om detta inte skedde kontinuerligt och samtidigt på samtliga av dessa.

Wirsens arbete behandlar i övrigt framför allt Tjust och Tunalän - dvs området norr om Stranda härad, där Runnö och Vällö ligger. Det ger nya informationer om lotshemmans lokalisering. På en karta på sidan 50 visas styresmansorter i Tjust och Tunalän omkring år 1600 (fig 4)

Utän att upprepa samtliga namn på kartan vill jag visa på att bland dessa platser finns itinerariets Ävrö, Vinö. Därtill Krokö och Idö (omgivande itinerariets Spårö), flera platser på itinerariets Hallmare-halvö, Torrö (omedelbart norr om itinerariets Askö) och Kvädö. Här finns med andra ord alla de platser som är nämnda i itinerarietexten på denna sträcka eller platser i dessas omedelbara närhet (jmf kartan i fig 3).

Låt mig ge några exempel ur Wirsens arbete på hur dessa förhållanden utvecklade sig (Wirsen 1968). På s 11

beskriver han hur Öro, från början en säsongfiskeplats, bryts ut ur fiskeallmanningen och bildar ett hemman, ett s k sänjohemman, dvs ett hemman löst med en engångavgift av den förste ägaren, under sen medeltid. Öre nämns inte i itinerariet. Det gör emellertid Vinö. Denna plats och Strupö var sänjohemman och ägdes enligt Wirsen av styresmän när de skriftliga källorna började beskriva dessa förhållanden.

På s 22 räknas de styresmän upp som har fri besittningsrätt på sina hemman. Det är i Misterhults socken Börje i Långö (2 stycken), Jakob i Marsö, Olof i Vinö, Henning i Strupö och Jon i Öro. Var och en som hade erfarenheten och verkade som en bra styresman kunde påräkna skattefrihet för sitt hemman för det aktuella året. Det är på g a det senare förhållanden som styresmansorterna och antalet styresmän skiftade från år till år.

Lotsplatser på Östgötakusten

Vi går nu vidare norrut längs kusten med hjälp av Ulf Bergmans forskningar. Han har för sin kommande doktorsavhandling gjort en karta över lotshemman i Östergötlands skärgård i början av ny tid (fig 5). Vi möter här samma mönster. Antingen är de platser som nämns i itinerariet (se fig 3) på samma kuststräcka nu nämnda som lotshemman eller också platser i omedelbar närhet av de senare.

På Kättfilö, helt nära itinerariets Barösund låg en lotsplats, på Häskö vid itinerariets Vaggön en aman, precis vid itinerariets Rotsund låg ett lotshemman på Kallsö, vid itinerariets Arkö låg ett lotshemman och ligger in i vår tid en lotsstation.

Samma mönster kan också följas på andra sidan Bråviken. Den första punkten i itinerariet där är ön Vinterklasen. Vid den ön väntade lotsar i gammal tid, enligt uppgifter i Fornlämningsregistret vid riksantikvarieämbetet, in fartyg som behövde assistans. Här nämns i Bergmans lista också Oxelösund (vid Femöresund och Älö i itinerariet), Nyköping (innanför Örsbaken i itinerariet), Hartsö, Lacka och Sävösund (alla lotsplatser men också nämnda i itinerariet).

Itinerarieplatsernas topografi och ett tolkningsförslag betr denna

Det finns ett betydligt större antal lotsplatser i början av ny tid än det finns itinerarieplatser inom de kustavsnitt som redovisats (se fig 5). Detta kan förklaras ganska lätt genom att lotsväsendet i samband med sjöfartens utveckling också erhållit ett större antal baser med tiden.

Låt oss titta litet närmare på några av

platsernas topografi Denna varierar nämligen kraftigt. Vinterklasen är en liten, toppig ö, en av de få platserna i itinerariet som har karaktären av naturligt sjömärke. Den ligger just där leden över Bråviken når Sörmlandskusten och är alltså ett idealiskt ställe för lotsar att invänta fartyg på.

Naturliga lägen

En majoritet av platserna söder om Bråviken är belägna vid sund, som naturligtvis är mycket bra platser för lotsar att vänta vid, eftersom det är smala vatten med rätt skyddat läge som fartygen passerar igenom.

Hit hör t ex itinerariets Rotsund, ett smalt sund vid en stor röd klippa, i ett rätt ogästvänligt läge. Här kan man inte bo, men det kan man göra på det närbelägna Kallsö, där senare lots-hemmanet låg.

Väggön, som ligger på östra sidan om det sund och den led som den medeltida seglaren nyttjat på leden söder- eller norrut (på denna sträcka i senare tid benämnd Skutleden), ligger alltså direkt i anslutning till ett naturligt ledstråk i äldre tid. Men det är också möjligt att segla på östra sidan av Väggön och där passerar man mycket lämpligt ett sund mellan denna ö och Häskön. Bägge platserna kan alltså sägas vara likvärdigt lämpliga att vistas vid för lotsar.

Liknande förhållanden gäller för itinerariets Barösund och den senare lotsplatsen på Kättilsö. Hallmare gård ligger i en vik på utsidan av Hallmarehalvön, just där man måste passera för att komma förbi ett öppet avsnitt på den led som därefter går innanför Hasselö ned mot Spårö. Det fanns som nämnts flera lots-hemman på samma halvö på 1600-talet (fig 4).

Vid itinerariets Spårö kan man segla genom två sund, antingen Idösund eller Spårösund. De utgör ett slags döröppningar för sjötrafiken i nord-sydlig riktning och bör ha varit helt naturliga platsval för den som ville befinna sig där sjöfarten passerade. Innanför Spårösund ligger Krokö (lots-hemman i början av ny tid), utanför Idösund ligger Idö (lots-hemman i början av ny tid). Mellan de två sunden ligger Spårö (nämnt i itinerariet).

Vid den yttre udden av Långö ligger än idag Kråkelunds lotsplats. Långö nämns som hemvist för lotsar på 1600-talet. Långö i sin tur är belägen omedelbart norr om Ävrö, lots-hemman på 1500-talet även den men också nämnt i itinerariet.

Slutord

Den här specificeringen och exempli firingen skulle kunna fortsätta ett stycke till, inte minst om man fördjupar den föreliggande studien och utvidgar den till att omfatta hela itinerariet. Som jag nämnt inledningsvis är det för den slutliga tolkningen

av det medeltida dokumentet viktigt, för att inte säga nödvändigt, att finna en förklaring till valet av ortnamn i uppräkningsen, som passar till de varierande, topografiska och andra förhållandena vid de i itinerariet nämnda platserna.

För lotsningsfunktionen som förklaring till itinerariets uppräkningsen av platsnamn med distanser i vecko-sjöar mellan dessa angivna skulle följande kunna tala:

För det första:

Äldre tiders lotsar fanns att nå vid de hemman de brukade, vilka ofta ingick i skärgårds-bebyggelsen, belägen inte minst vid vikar och sund. Lotsar kunde även nås vid de platser, ofta utanför skärgårds-bebyggelsen, ibland rätt långt ut i skärgården, inte minst vid sund, där de låg och väntade på ankommande fartyg. Bägge dessa typer av lokaler synes topografiskt och bebyggelsehistoriskt motsvaras av de platser som itinerariet räknar upp.

För det andra:

Ett stort antal av de i itinerariet nämnda platserna, de allra flesta på svenska kusten, är tydligt identifierbara i skrivna källor från ny tids början. På en här studerad kuststräcka, mellan Kalmar och Bråviken, är alla utom tre detta. Enligt den föreliggande studien kan f n styresmansorter, dvs lots-hemman eller lotsplatser, beläggas ha existerat vid alla utom en av de förra vid början av ny tid.

Det är mycket rimligt att tänka sig att det föreläggat en kontinuitet avseende lotsverksamhetens geografiska lokalisering under medeltid och in i ny tid, från 1200- och 1300-talen då itinerariet kom till och fram till 1500-talet då den svenska staten börjar upprätta skattelängder i vilka styresmäns hemman kan urskiljas. Det föreligger en tydlig sådan kontinuitet avseende lotsplatsers belägenhet under de därpå följande århundradena. På vissa av de i itinerariet nämnda platserna har lots-platser varit belägna från början av 1500-talet och in på 1900-talet.

För det tredje:

Styresmän eller ledsagare verkade i gammal tid på vissa kuststräckor, som de kände väl. De kunde under medeltid bl a erhålla sin ersättning efter den sträcka de lotsat ett fartyg (Kulturhistoriskt lexikon, Bd 10. Lots).

Om itinerariet utgör en uppräkningsen av platser där styresmän kunde nås, skulle det kunna förklara angivandet av distanser eller sträckor i vecko-sjöar mellan varje i det samman nämnd plats. Det skulle kunna vara en redovisning av de sträckor på vilka lotsar på olika platser lotsade, och för vilka de erhöll ersättning.

Sammanfattning:

Skall vi sammanfatta resonemanget så här långt och avseende denna del av itinerariet kan vi tydligt se en kongruens mellan itinerariets platsnamn från ca 1300 och lotsplatser under 1500-till 1600-talen. Av de 18 platser som nämns i itinerariet mellan Kalmar och Bråviken framträder 10 som lots-hemman eller -platser i början av ny tid, nämligen: Kalmar, Skäggenäs, Vällö, Rumnö, Ävrö, Vinö, Halmare, (platser på Halmarehalvön), Kvädö, och St Askö (platser på St. Askö) och Arkö.

Ytterligare 4 platsnamn i itinerariet är belägna omedelbart bredvid lots-hemman i början av ny tid (det är då fråga om öar bredvid varandra), nämligen: Spårö, Barösund, Väggön och Rotsund.

Kongruensen mellan itinerariets platser och lots-hemman/lotsplatser i senare tid är dock inte total, även om den ändå är ganska bestickande. Av de 18 platserna i itinerariet kan fyra för närvarande ännu inte kopplas till en lotsfunktion i börja av ny tid. Tre av dessa utgör platser vars namn uppenbarligen upphört att brukas tidigt. De förekommer inte i 1500-talets skattelängder. Det är Dührhultsnabb eller Klinesskär, Fittje-hammar och Uthammar, samtliga vid Smålandskusten. Deras belägenhet är inte heller absolut säkert fastställd p g att de inte är kamerala eller geografiska begrepp när skattelängderna ger information om gårdsenheter mm på 1500-talet.

Fittje-hammar anses t ex ha legat vid Fittjö vid Döderhultsvikens norra del. Där låg fram till 1500-talet en gård som då övergavs (ATA).

Om dessa tre i itinerariet nämnda platser inte längre brukades i början av ny tid, så är ju det en förklaring till varför de inte kan framträda i källorna som platser för lots-hemman.

Den fjärde och sista platsen i itinerariet som f n inte kan kopplas till en lotsfunktion i senare tid på denna sträcka är Olsösundet i Ostgötaskären.

Sammanfattningsvis: av 18 platser i itinerariet på den här sträckan kan jag i den här preliminära undersökningen koppla sammanlagt 14 till lotsfunktioner i början av ny tid (se ovan).

För det fjärde:

Vad skulle långväga sjöfarare ha bättre nytta av vid den främmande och svårnavigerade svenska kusten än ledsagning?

Dessa och andra faktorer bör fortsättningsvis studeras genom en brett utplagd, praktiskt/empiriskt och fältmässigt inriktad analys.

(C) Copyright C O Cederlund 1989

På grund av materialets omfattning publiceras appendix, resterande kartor och litteraturhänvisning i nästa nummer av *Marinarkeologisk Tidskrift*.
Red.anm.

