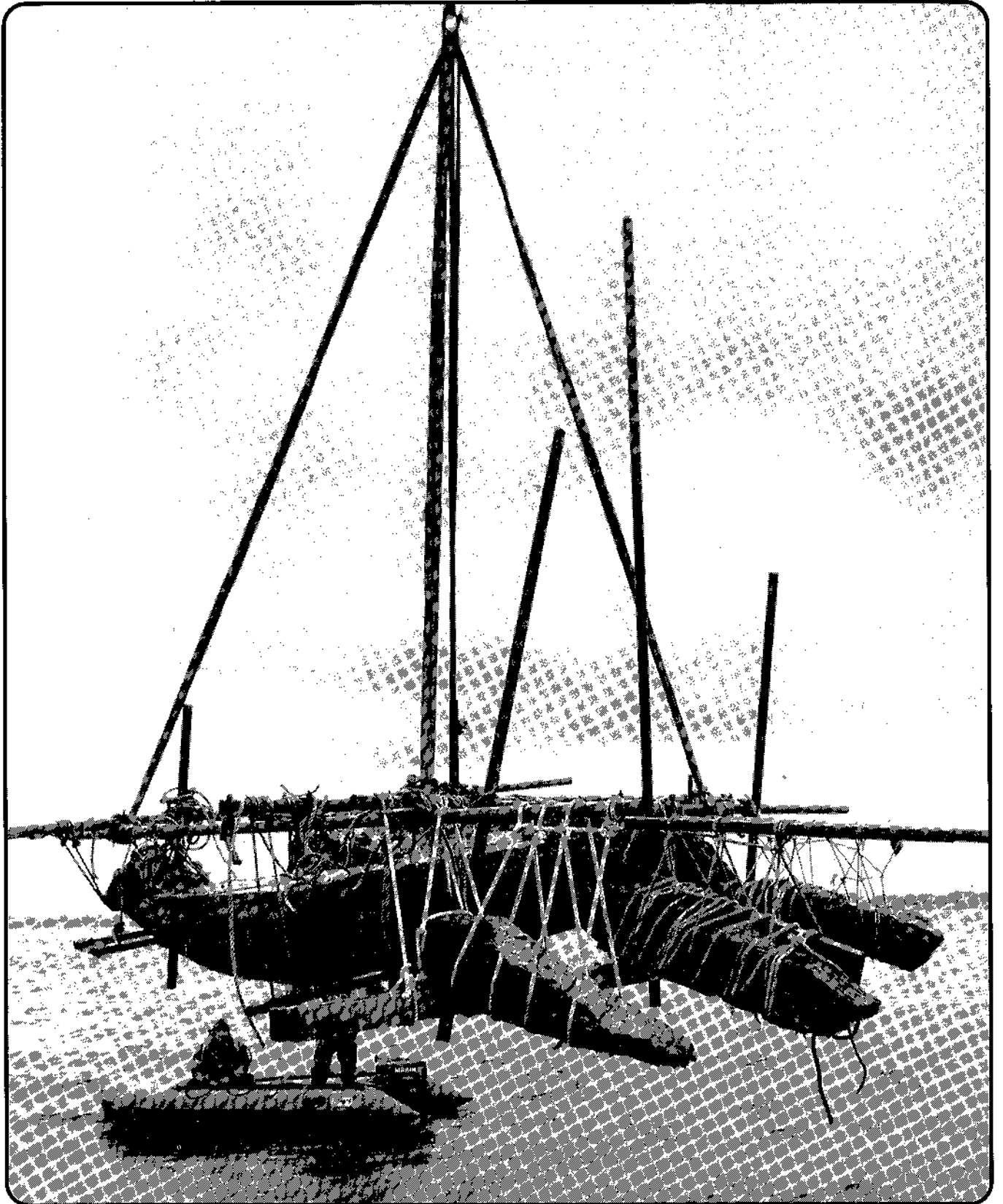


# *Marinarkeologisk Tidskrift 2 1992*



# Marinarkeologisk tidskrift

## Meddelanden från Marinarkeologiska sällskapet Nr 2 1992 årgång 15

ISSN 1100-9632

Marinarkeologisk tidskrift från Marinarkeologiska sällskapet avses vara ett forum för såväl arkeologer som sportdykare, forskare och andra sjöfarts- och hembygdsintresserade. Sällskapet verkar särskilt för ett samarbete mellan dessa kategorier och för utbildning och information i ämnet marin eller maritim arkeologi i sitt vidaste begrepp. Manus insändes till redaktionen på nedanstående adress. Vi förbehåller oss rätten till redigeringar om så är nödvändigt. Bilder/teckningar och svartvita fotografier önskas till artiklarna. Glöm inte att ange fotografens/tecknarens namn. Omärkta bilder tillskrives alltid författaren. Sänd alltid ditt bidrag som rekommenderat brev och ta alltid egna kopior.

### SÄLLSKAPETS ORDFÖRANDE

Susanne Rönnby,  
Hertig Karls väg 42B,  
151 38 SÖDERTÄLJE,  
tel 0755/890 69.

### SEKRETERARE

Per-Arne Pettersson  
Maratonvägen 70  
122 40 Enskede  
Tel 08/659 93 40, 58 71 66

### KASSÖR, MEDLEMS- och TIDNINGSÄRENDE, ADRES- SÄNDRINGAR

Per Helsing, Nölgårdsvägen 36  
663 02 HAMMARÖ  
Tel 054/52 23 44

### REDAKTÖR FÖR MARINARKEO- LOGISK TIDSKRIFT

Vakant

### KONTAKTPERSONER

#### NORRLAND

Norra Norrland:  
Seth Jansson, Länsmuseum i Västernorrlands län, Box 2007, 871 02 Härnösand, tel 0611/232 40.

#### Södra Norrland:

Christer Westerdahl, Örnköldsviks museum, 891 00 ÖRNKÖLD SVIK, tel 0660/886 06.

#### STOCKHOLMS OCH SÖDER- MANLANDS SKÄRGÅRDAR

Erik Enström, Anders Reimers väg 17,  
117 40 STOCKHOLM, tel 08/41 81 15  
(dagtid) 41 22 02 (arbetet).

#### KALMAR LÄN

Lars Einarsson, Kalmar läns museum, Box 87, 391 21 KALMAR, tel 0480/563 00.

Peter Norman, Riksantikvarieämb.  
Box 5405, 114 84 STOCKHOLM,  
tel 08/783 90 00.

#### SKÅNELAND

Per Söderhielm,  
Malmö sjöfartsmuseum,  
211 20 MALMÖ, tel 040/733 30.

#### VÄSTKUSTEN

Per Skantse, Storgatan 72, 440 60  
SKÄRHAMN, tel 0340/717 11.

#### VÄNERN

Peter Skantse, (se västkusten)  
Styrbjörn Ugglå, Pl 3081, 662 00  
ÅMÅL, tel 0532/200 43.

#### VÄTTERN

Carl-Johan Axelsson, Vättervägen 10,  
546 00 KARLSBORG,  
tel 0505/105 54.

#### MÄLAREN

Kjell-Ove Matsson, Ramnäs Herrgård,  
730 60 RAMNÄS, tel 0220/358 35.

#### NORGE

Nils Aukan, Nergatan 13, N6500  
KRISTIANSUND, TEL 00947  
73/780 84.

#### DANMARK

Henrik Christiansen, Horsensgade 3  
st.tv. DK 8000 ÅRHUS,  
tel 00945 6/19 69 25.

#### FINLAND

##### N:a Finland:

Pekka Toivanen, Jakobstads museum,  
Storgatan 2, SF 686 00 JAKOBSTAD

##### S:a Finland:

Harry Alopaeus, Båtsmansgatan  
17B19, SF 00150 HELSINGFORS 15,  
tel 009358 90/65 53 85.

Henry Forsell, Stenhagsstigen 1ASF,  
00310 HELSINGFORS 31, tel 009358,  
90/57 21 31.

### Utgivningsplan

Nr 1 manusstopp  
Nr 2 manusstopp  
Nr 3 manusstopp  
Nr 4 manusstopp

15 januari utges i februari  
15 april utges i maj  
15 september utges i oktober  
15 november utges i december

### Omslagsbild:

Delar av Ostindiefararen Götheborgs akterspegel lyftes under sommaren 1989 och nu pågår konservering för att bevara den för framtiden.  
Foto: Claes Jansson.

### Medlemskap i MAS...

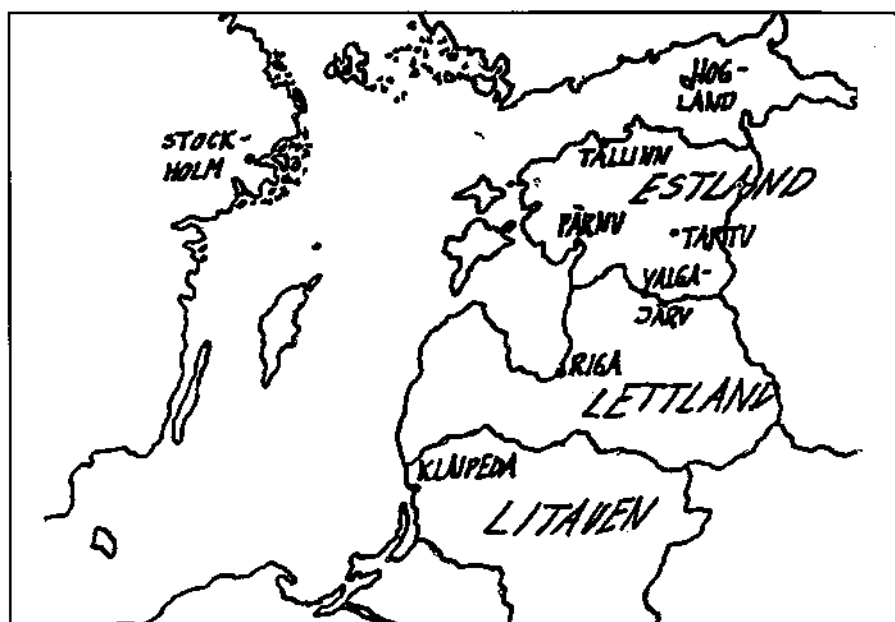
...löser man enklast genom att sätta in 150:- SKr (1991) på postgiro 26 99 80-9.

Marinarkeologisk tidskrift utkommer fyra gånger årligen och ingår i medlemsavgiften. Äldre nummer kan beställas från kassören. Se även information i nr 1/1992, sid 15.

# Marinarkeologi i Estland och övriga Baltikum

Av Liis Miller

Den här uppsatsen ska ge en kort överblick över vad som sker inom baltisk men till största del estnisk marinarkeologi. När och var den började, utvecklingsmöjligheter, utrustning, inriktning, forskningsprojekt osv. Uppsatsen fördjupar sig något i två projekt: den första, ett vrakfynd från 1985 på Saaremaa (Ösel) vid ordensfästningen Maasilinna (Soneburg) och den andra, en undersökning vid Koorkula-Valgjärve (sjön) där det påträffats byggnadsrester på ett 700 kvadratmeter stort område ca 150 m ut från strandkanten.



Karta över Baltikum, med fyndplatsen Valgjärve utplacerad.

Undervattensundersökningar har gjorts i Estland långt tillbaka i tiden. Bland det första kan man väl säga var under ledning av godsherren von Anrep vid Koorkula-Valgjärve 1640. Han anställde folk för att dyka i sjön. Dessa skall dock efter att ha gjort ett värdefullt fynd ha försvunnit från platsen och tagit skatten med sig.

1869 fortsatte Hugo Treffnert för att sen efterföljas av C. Grewingk 1880. 1889 blir Koorkula-Valgjärve omskriven i J. Jungs bok "Muinasaja teadus Eestlaste maalt 2" 1889. Dessa undersökningar gav knapphändiga resultat, till stor del p.g.a att dagens tekniska hjälpmedel saknades.

Senare ska jag berätta mer om Koorkula-Valgjärve eftersom undersökningarna fortfarande håller på där än i dag. När man 1880 skulle fördjupa Tallinns gamla lasthamn fann man ett flertal vrakrester vid grävningarna. 1934 fann man där en lämning av ett stort träfartyg. Det var skrovet till ett fartyg som brunnit. Historikerna tror att det är lämningarna efter det svenska krigsskeppet "Prinz Carl" som fattade eld i sjöslaget 1790.

Ett flertal gånger har man sökt efter rikedomar i estniskt vatten: 1907 i Möldrilahe(viken) på Ösel (Saaremaa). Man fann ett skeppsvrak året därpå men inga rikedomar. 1927 söktes det i floderna Käsma och Eru's mynningar efter ett skepp med guldlast som förlöst där under 1:a världskriget.

1935 fortsatte sökandet efter skeppet med guldlasten nu dock av en

grupp svenskar men även de återvände tomhänta efter två månader.

Den första undersökningen med dagens dykarteknik anordnades vid Koorkula-Valgjärve (se fig. 1) av J. Selirand mellan åren 1958-60. Man dokumenterade då den nedbrunna byggnadsanläggningens yta på närmare 700 kvadratmeter. Man fann även keramikkräslskärvor, träkol och skärvsten. Genom C-14 analys daterades lämningen till 1370+60 B.P. Liknande fynd som i Valgjärve har även undersökts i sjöar i norra Lettland. Samtidigt med Valgjärve undersökningarna bedrevs undersökningar i Lämmijärve (sjön), där det år 1242 hade skett ett slag på sjöisen. Genom mycket känsliga mätinstrument hade järnföremål registrerats på sjöbotten, men pga den tjocka bottengyttjan kom inte dykarna fram till fyndet. Fr.o.m tiden omkring 1960 verkar det som om undervattensarkeologin gått i en 20-årig dvala.

## Utvecklingen till dagens forskning

Först i april 1978 skedde något nytt, då en samling intresserade människor på Estlands Marinmuseum (Meremuseum), som ligger i huvudstaden Tallinn, började med marinarkeologisk verksamhet igen. Den första undersökningsplatsen skulle bli det för sjöfarten ökända Neckmansgrund (Hiiumadal), där många skepp förlöst. Tack vare ett bidrag i form av ett gammalt fiske-skepp från Kirov Kolhoosen blev möj-

ligheterna förbättrade för undervattensundersökningar. För anskaffandet av nödvändig utrustning fick man hjälp av företaget Almavu's ordförande A. Tauram.

Efter första sommaren ute till sjöss hade man lärt sig en del (av sina misstag) och insåg att man var tvungen att förbättra sin undervattenssteknik och fyndsökningsmetodik. 1979 hade marinmuseet fått fram ett bättre utrustat forskningsfartyg, "Mare" (en ombyggd fiskebåt), till marinarkeologernas undersökningar. I dess utrustning finns det bla radar, ekolod, mammutpump, kompressor för påfyllning av tuberna osv.

Med Mare och en stark motorbåt drog man fram en träl på 1,5-2 m höjd över botten, för allmän kartläggning av vrakfynd. 1980 grundades undervattensarkeologiska dykarklubben "Viikar" vid Tallinns Marinmuseum (Meremuseum) av E. Söerd som varit med på undersökningarna av Valgjärve 1958-60. Detta sommarhalvår gjordes bla undersökningar på Ösel (Saaremaa) närmare bestämt i närheten av Harilaiu halvön, där resterna av ett träfartyg (vars namn hittills är okänt) påträffades och dateras till minst 250+50 år genom C-14 analys.

Det gjordes även undersökningar i Valgjärve. Målet var att säga av en bit trä från en väl bevarad stock för dendrokronologiska undersökningar. Vid frigörandet av stocken från det tunna gytteskiktet frilades även några skärvor ornerad keramik, som antagligen finns i mängder på botten.

Först 1988 inrättades en Marinarkeologisk institution vid marinmuseet i Tallinn, och denna institution är den enda i sitt like över hela Sovjetunionen, enligt Vello Mäss, som är chef för institutionen.

Fram till dagens läge har det alltså gjorts undervattens undersökningar vid Ösels västkust, Väinameres, Dagös (Hiiumaa) västra och norra kust, nordvästra Estland, runt omkring Tallinn och i östra delen av Finska viken i närheten av Hogland (Suur-Tuttarsaar och Suur-saar). Hittills har man funnit 35 stycken vrak som blivit undersökta i varierande utsträckning. Även i Estlands fastlandsvatten har det bedrivits marinarkeologiska undersökningar. Det gäller tex Koorukula-Valgjärve och dess byggnadslämningar från mellersta järnåldern i södra Estland.

Därutöver har estländska marinarkeologer haft möjligheten att dyka i finska vatten blå vid Svensksund där ett slag mellan den svenska och den ryska flottan ägt rum 1790 och i Sverige vid Daläro på tex flöjtskeppet Anna-Maria och Riksäpplet. Det mest värdefulla av alla vrakfynden är det som påträffades 1985 på Saaremaa (Ösel) vid ordensfästningen Maasilinna (Sone



Lokaliseringskarta över vrakfyndet vid Maasilinna och dess omgivning.

burg), vraket togs upp 1987 och förbereds nu för konservering och för utställning i framtiden av marinmuseet i Tallinn. Vraket har blivit daterad, både genom C-14 analys och på dendrokronologisk väg, till mitten av 1500-t närmare bestämt till 1550. Det är det äldsta funna skepp i estländskt vatten och dessutom med en mycket speciell byggteknik. (Bottnisk Kontakt 3, s. 46-50 och Medd/Mas 1986/2 s.11-20).

Redan på 1800-talet hade ortsborna på båda sidorna om det s.k. Väike Väin (Lill-Sundet) mellan Ösel och den mindre ön Moon (Muhu), lagt märke till något som de trodde var en träställning under vatten. Den låg på 3m djup nära den forna fästningen Maasilinna (Soneburg), som tillhört Tyska Orden och den tros ha tillhört slottets gamla hamn. Ortsbornas traditionsuppgifter togs dock aldrig på allvar. En närmare undersökning gjordes sommaren 1985

av "Viikar" och man fann ett tämligen välbevarat fartygsvrak på platsen. Skrovet var ännu delvis intakt, och på dess botten låg fortfarande kalkrester. Fartyget hade tydligen använts till bl.a. kalktransporter. Dessutom påträffades i vraket tygfragment som visade sig vara vadmal, dvs hemvävt Öselestniskt ylletyg. Eventuellt är de rester av skeppets segel.

Själva skrovet uppskattas vara ca 14 m långt och 5-6m brett, bevarat upp till 2,6 m höjd och varit försett med en överbyggnad, som senare visade sig ha förstörts av brand. Borden är ursprungligen lagda på klink, men senare försetts med en förbyggnad på kravell. Aktern liksom förstaven är rak. Fartyget är ovanligt tätt spantat för att vara byggt på klink. Själva hantverket ger ett arkaiskt och grovt intryck, det ojämna, kvistiga virket hade man med nöd och näppe anpassat till spant-och bordkonstruktionen.

Befälhavaren på museets forskningsfartyg "Mare", Vello Mäss, en av de mest kända marinarkeologerna i Estland, kontaktade estniska forskare och sjöfolk utomlands för att få material till en bedömning av fartygsfyndet vid Maasilinna. Den bedömningen som bäst överensstämmer med de nu kända byggnadsdetaljer är den av sjökaptener Harald Aksberg. Han ansåg att konstruktionen i fartyget i vissa avseenden påminde om senmedeltida koggars, men hade blivit om- eller tillbyggt, kanske för tyngre laster och längre transporter än den ursprungligen varit avsedd för. I första hand avsågs den säkert för handelstrafik men kanske även för transporter av tex ordensfogdens post.

Huvudvaran var, som antyddes av lämningarna, kalk men troligen fraktades även tjära, träkol mm. Den främsta importvaran till området torde ha varit salt. I samband med att resultatet från den dendrokronologiska analysen förelåg sammankallades ett symposium på marinmuseet i Tallinn. Symposiets deltagare antog bla att fartyget var byggt på Ösel av lokala båtbyggare. Det märkliga skiftet klink/kravell förklarades som att man på Ösel ännu på 1540-50-talet inte helt litade på den nya kravellteknologin.

Varför hade då inte ek använts i bygget? Det fanns och finns fortfarande ek i riklig mängd på holmen Kõinastu, som ligger rakt norrut från fyndplatsen. Frågan om skeppsvirket är intressant, men svaret kan knappast bli tillräckligt avgörande för att man skall kunna avvisa ett lokalt ursprung för fartyget. Furu var under alla omständigheter lättare att finna i skogen och dessutom mycket lättare att bearbeta med yxa (Arens 1986, Westerdahl 1986).

Redan den kända Öselforskaren, pastor Martin Körber, förmedlade på 1800-talet uppgiften från en numera inte längre bevarad urkund, att inte bara vanliga småbåtar utan även större

handelsfartyg kunde ligga för ankar alldeles intill borgen Maasilinna, förtöjda till järnringar i själva borgmuren.

## Baltikum

Av de Baltiska länderna är det bara Estland som har en marinarkeologisk institution och en marinarkeologisk dykarklubb vid marinmuseet i Tallinn. Estland har även bättre förutsättningar att hitta välbevarade vrak än Lettland och Litauen. Detta till stor del p.g.a. de anorlunda bottenförhållandena.

Lettland och Litauens kust har en långsamt sluttande sandbotten där havet snabbt både krossar och täcker vraken under sanden. Därav kan vraken endast hittas välbevarade på stora djup. Estlands kust däremot är mer lik Stockholms skärgård, med dess skyddande öar som minskar havets nedbrytningskraft.

Däremot har lettiska arkeologer funnit intressanta skeppsfynd på stranden. Vid utgrävningar i Rigas gamla hamnområde fann man på 6,5 m djup skeppslämningar av ek, byggt på klink med järnspikar och nitar. Just sådana var skeppen som byggts under forna tider på Gotland och liknande spikar och nitar har man funnit från Ösels brandgravfält från yngre järnåldern. I Lettland finns marinarkeologiskt intresserade, som arbetar med uppbyggnad av gamla skeppstyper i förgångna/ålderdomliga tekniker, men de har ej utvecklat någon marinarkeologisk institution eller marinarkeologisk dykarklubb. Dock finns det vanliga dykarsällskap som undersöker arkeologiska förhållanden och hjälper andra länders marinarkeologer.

Man har även funnit rester av pålbyggnader på sjöbottnar i norra Lettland, sjöar av samma typ som Koorukula-Valgjärve i södra Estland, t.ex. i sjön Araizi i norra Lettland. I norra Lettland finns även järnföremål bland fynden. Araizisjön blev arkeologiskt undersökt av Janis Apals mellan åren 1965-69.

Det gällde ett 790 kvadratmeter stort område 50 m ut från strandkanten. Boplatserna som var uppförda på en låg ö hade genomgått flera stadier av tillbyggnad. Ursprungligen bestod den av en plattform, 25m x 30m stor, på vilken inte mindre än 23 små hus var uppförda. Husen som bestod av vardera ett rum på ca 15 kvadratmeter var placerade i längor runt plattformens kanter samt en länga i mitten. Varje hus hade en egen härd. In till land ledde en lång pålad spång. Araizi är daterad till 8-900-talet e.kr. Som på så många andra håll där bosättningen bevarats i vatten var fyndmaterialet från Araizi mycket intressant när det gällde organiskt material. Det som på land skulle vara försvunnet fanns kvar nere i botten. Välbevarade träartefakter, husgeråd och vackra snideriarbeten kunde tillvaratas (Rönby, Kenas 1988).

I Litauen har läget varit ungefär detsamma som i Lettland hittills men nu i sommar, dvs 1990, vill Klaipeda marin museum för första gången genomföra undervattensarkeologiska undersökningar i hamnområdet runt omkring Sventoj (Mäss 1990).

Ett stort problem för de estländare eller balter som vill studera till marinarkeloger vid universitet är att sådan undervisning inte finns. Utvägen är att förlita sig till självstudier och hoppas på gott samarbete med länder som har marinarkelogisk utbildning (Mäss 1990).

## **Den estniska marinarkelogins huvudmål/inriktningar**

1. Att finna estniska gamla skepp och då framförallt 1700-1800-tals skepp.
2. Att systematiskt undersöka forntida skeppsbyggnadsteknik.
3. Att studera uppkomsten av alla sorters maritima kulturlandskap. Men främst forna hamnplatser, sjömärken, ankarplatser osv. Men även ortnamnsundersökningar och bevarande av dem som är i speciell anknytning till hav- och sjöverksamhet.

### **Pågående**

#### **undersökningar i Estland**

1. Undersökningen av en rysk fregatt "Wachtmeister" som sjönk runt år 1757, i närheten av Tallinn.
2. Undersökningen av en förlist kraier (kreijare) "Sancte Marcus" från övergången 1700-1800-talet i närheten av ön Prangli.
3. Undersökningen av ett vrak i närheten av ön Aegna som man ännu ej daterat. I dess last fann man delvis bearbetade kalkstensplattor för export.
4. Undersökningen vid Koorkula-Valgjärve, som ligger i södra Estland, inte långt från gränsen till Lettland. Om man i sjön Valgjärve tar sig ut 150m från land längs en undervattensås finner man på 2m djup resterna av en gammal mänsklig bosättning.  
Boplatsytan är ca 700 kvadratmeter stor och närmast rektangulär till formen. Över hela området ligger stora timmerstockar kringspidda. Rapporten från undersökningen 1958-60 (som jag mycket kort nämnt tidigare i texten) säger att det finns 74 stora stockar. Men dykningarna från 1988, utförda av en grupp svenska marinarkeloger, indikerar att det är betydligt fler stockar. I ändarna av timret har rektangulära urtag huggits ut med yxa. De långa stockarna har hållits på plats horisontellt med i

botten nedslagna pålar genom dessa urtag. Även vid sidan av de liggande stockarna har vertikala pålar varit nedslagna i botten. Tekniken med långa stockar med urtag i ändarna för vertikala pålar brukar kallas för okkonstruktion och är känd från medeltida träkonstruktioner. En stor fördel med denna teknik är att man erhåller en elasticitet genom att stockarna har en möjlighet att röra på sig vid tex islossning. Liknande okkonstruktioner har man funnit i Bulverket på Gotland.

Ideer och influenser kan ha vandrat mellan dessa anläggningar men anledningen till uppförandet bör i detta fall ha varit något helt annat. I nord-östra delen av anläggningen finns en 1m i diameter stor hög av skärvig sten. Mellan dessa stenar finns små bitar av lerslagg. Detta bör vara resterna av en härd. Mycket av trämaterialet förefaller bränt. Även de upprättstående pålarna är till stor del brända. Det är därför mycket troligt att boplatiskonstruktionen förstördes genom en eldsvåda och att vattnet då det hände var lägre än idag.

Vid dykningarna 1988 påträffades ca 75m nordost om huvudanläggningen en hittills okänd rad av pålar. Pålningen består av i par nedslagna pålar, med ett mellanrum mellan paren på 6 m. Anmärkningsvärt få fynd har gjorts i Valgjärve. Det har inneburit att åldersbestämningen varit omdiskuterad. Dykare har dock hittat en del keramik, bla ett tummat 14,5 cm högt kärl med ett band av små hål nedanför mynningen. Liknande keramik har påträffats i södra Estlands fornborgar och vid andra boplatser som generellt brukar dateras till andra hälften av 1:a årtusendet.

En C-14 analys som visade på 1370 ±60 B.P. bekräftar i så fall en datering av boplatsen i Valgjärve till 600-700-t ekr (Rönby, Kenas 1988). Under 1989 års undersökningar frilades även stenålderskeramik från 3000-talet fkr och hittills okända byggnadsrester tillsammans med påbyggnadsresterna (V.Mäss 1990).

Det kvarstår många frågor om fynden i Valgjärve som är värda en forskningsinsats.

## **Sammanfattning**

Jag har försökt att ge en överblick över den Baltiska marinarkelogin, men p.g.a. att den är mest utvecklad i Estland, där det från 1988 finns en marinarkelogisk institution vid Marinmuseet i Tallinn, handlar den mest om Estland.

Det har bedrivits undervattensarkeologisk verksamhet i Estland sedan länge men den har varit knapphändig, till stor del p.g.a. att dagens tekniska hjälpmedel saknats. De första undersökningarna med dagens dykarteknik anordnades mellan 1958-60, men efter

dessa verkar det som om marinarkelogin gått i en 20-årig dvala. 1978 kom verksamheten igång igen och man fick genom olika gåvor och bidrag ihop utrustning, bla forskningsfartyget "Mare" med radar, ekolod osv. 1980 grundades den marinarkelogiska dykarklubben "Viikar", och 1988 infördes en marinarkelogisk institution, båda vid Marinmuseet i Tallinn.

Enligt den estländska marinarkelogin Vello Mäss är denna institution den enda i sitt slag i hela Sovjetunionen. (Dåvarande).

I Lettland och Litauen har marinarkelogisk verksamhet hittills endast bedrivits på sportdykningsnivå. Men nu i sommar, dvs 1990, vill Litauens Marinmuseum i Klaipeda för första gången starta marinarkelogiska undersökningar runt omkring Sventojstadens hamn.

## **Den Estniska marinarkelogins huvudmål/inriktningar är:**

1. Att finna gamla skepp och då framförallt 1700-1800-tals skepp.
2. Att systematiskt undersöka forntida skeppsbyggnadsteknik.
3. Att studera uppkomsten av alla sorters maritima kulturlandskap, främst forna hamnplatser, sjömärken, ankarplatser osv, men även ortnamnsundersökningar och bevarande av dem som är i speciell anknytning till hav- och sjöverksamhet.  
Det värdefullaste och äldsta vrakfynd i Estland är vraket vid Maasilinna(Soneburg) på Ösel(Saaremaa) och som daterats till mitten av 1500-talet. Ett annat projekt är det nu pågående i södra Estland, vid Koorkula-Valgjärve(sjön), där man funnit byggnadslämningar, på ett 700 kvadratmeter stort område i sjön, och som blivit daterat till 600-700-talet ekr.

Nu i sommar, dvs 1989, fann man även stenålderskeramik från 3000-talet fkr.

Ett stort problem som återstår för den Baltiska/Estniska marinarkelogin är att utbildningen av nya marinarkeloger är knapphändig. Orsaken är att man ej kan studera marinarkelogi vid Universitetet utan man får förlita sig till självstudier och hoppas på gott samarbete med länder som har marinarkelogisk utbildning.

## **Litteraturlista**

**Mäss V., Uppunud laevu otsimas, Tallinn 1984**

**Mäss V., Korrespondens 1990**

**Rönby J., Kenas J, Medd/Mas 1988/3**

**Arens I., Bottnisk kontakt 3**

**Westerdahl Ch., Medd/Mas 1986/2**

# En strukturell översyn av itinerariet.

Av Christer Westerdahl.

**Omkring året 1298 nämns en munk i Sorö kloster i Danmark, Johannes Jutae, som nedskrivare av Själlandslagen. Han och en okänd kollega har dessutom vid ungefär samma tidpunkt satt en annan samling på pränt som vi benämner kung Valdemars jordebok. Även andra drag, som t ex textstil och namnformer bekräftar en datering till omkring 1300. Det är så gott som allt som vi kan vara säkra på när det gäller bakgrunden till itinerariet.**

Man bör då också känna till att namnet "kung Valdemars jordebok" är ett senare uppfunnet namn för hela samlingen som utgör ett svåröverskådligt inventarium av kyrkligt material och kuriosas vid sidan av uppräknigen av kungens egendomar och skatteintäkter, alltså den egentliga jordeboken. När den utgavs 1792 av gamle Suhm, en tidig dansk historiker, kallades den Liber Census Daniae (Danmarks skattebok). Den är också summariskt indelad, utan nämnvärd ordning. Få övertitlar finns för varje avdelning. På det s k itinerariet står visserligen "nauigatio maris Baltici" (sjöresa i Östersjön), men det är tillskrivet av en senare hand, troligen svensken Sparfwenfeldt som köpte handskriften på ett torg i Köpenhamn år 1682 för "12 schilling Danska". Det märkliga är att kung Valdemar Sejv avled redan 1241 och uppräknigen av godsens avspeglar situationen på 1230-talet.

Varför skulle man skriva ned detta ånyo sjuttio år senare? Och varför är allt detta olikartade material sammanställt i en volym? Ytterligare en märklig omständighet är att det tydligen rör sig om ett band vars innehåll från början verkligen varit tänkt att sättas ihop. Eller åtminstone ursprungligen sattes ihop i ett band. Inga förklaringar till detta har hittills kunnat omfattas av forskningen. Övningar i skönskrift eller medeltidslatin? Uteslutet, eftersom båda skrivarna är fullbefarna i båda två. Samling för utbildning av den unge kronprinsen Erik (Klipping)? Saknar sannolikt relevans. Handskriften har obeaktad hela medeltiden igen legat i Sorö klostrets bibliotek. Den har aldrig kopierats (Kroman 1936). Dess betydelse

kan med andra ord ha varit begränsad, och till och med helt tillfällig.

## Källkritik

Grunden för all kulturhistorisk forskning är källkritik. En av den viktigaste principerna för denna är att för att uppnå säkra resultat fastställa bakgrunden till de skrivna källorna. De brukar utmärkas av olika typer av tendens, politisk, religiös eller annan ideologisk laddning. Känner man inte till dessa riskerar man att falla i många svårartade fallgropar. Men för att kunna förstå eller urskilja denna tendens måste man veta något om personen som skrev eller gav i uppdrag att skriva. När man inte ens vet detta om kung Valdemars jordebok så är läget s.a.s pyrt. Vi är i den unika situationen att t o m känna namnet på den ene av skrivarna, men vet ändå ingenting om honom. Men vad betyder förresten det när det är den andre, den okände, som präntat ned itinerariet?

## Två itinerarier

Så långt komma måste vi komma ihåg att itinerariet inte är ett enda utan i stället två. Det finns nämligen också en kortfattad resebeskrivning från Ribe på Jylland till Akkon i Palestina. Men den är mycket äldre. Första gången den dyker upp är -så vitt vi vet- i Adam av Bremens scholier (noter), och är då nedskrivna någonstans i slutet av 1000-talet.

Frågan är snarast om namnformen accaron röjer att korsfararna redan har erövrat denna hamnstad (strax efter det första korståget, år 1103, samtidigt som kung Erik Ejegod dog i korståg på Cypern). Troligen inte! I varje fall är den omkring 200 år äldre. Å andra sidan visar namnformerna i Östersjö-itinerariet att det måste vara från samma tid det skrevs ned, c:a 1300 eller t o m något därefter (Modéer 1937). Det är alltså inte frågan om två sedan gammalt nedskrivna reserutter utan de har sinsemellan olikartade bakgrunder.

Ung och grön i gamet föresatte jag mig en gång (kring 1975, Westerdahl 1978) att den gemensamma nämnaren mellan alla jordebokens delar låg i det politiskt/ religiösa budskapet "korståg". Korståg till Palestina och korståg till Estland, med vidhängande färdbeskrivningar. En stor del av jordeboken upp-tas av kungliga gods i just Estland. Å andra sidan ligger det mesta i det dåtida egentliga Danmark, inklusive Skåneland. Får att bekosta även militära upp-gifter var kungens inkomster

fortfarande vitala. Det religiösa materialet skulle då ha med missionsverksamheten att göra.

Efter hand har jag kommit att uppgi-va även denna förklaring till de disparata delarna i jordeboken. Mest beror detta på min bristande kunskap om den del av manuskriptet som behandlar kyrkliga förhållanden.

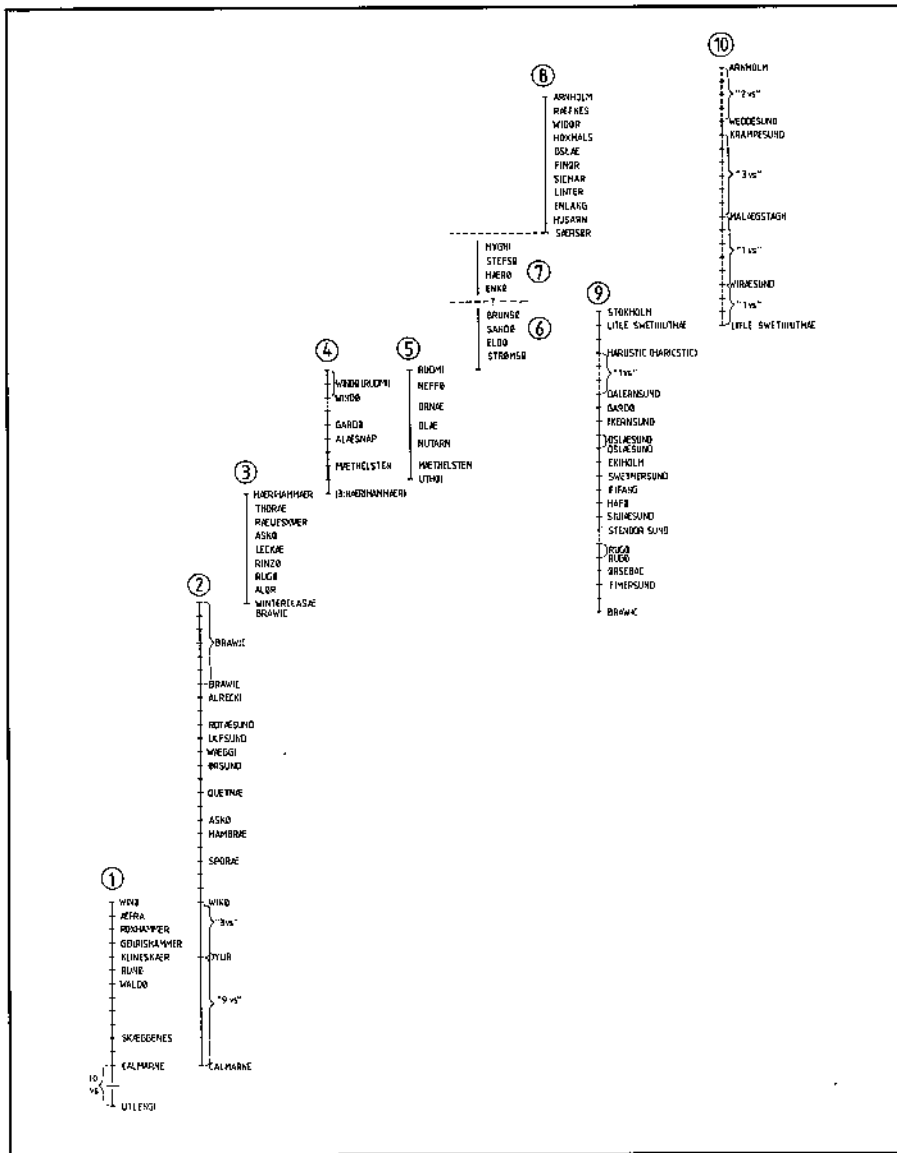
## Struktur och tolkning.

Om vi nu skall tolka ett källmaterial utan att veta något säkert om dess bakgrund: Hur gör vi då? Min uppfattning är nu den, att man i så fall bara kan utgå från texten själv. Och den är för Östersjö-itinerariets del relativt okomplicerad. Det mesta består av inhemska ortnamn i dansk form och latinsk text emellan. Ett enda ortnamn nämns i Blekinge, d v s Danmark (utlengi =Utlängan), hela 78 efter den svenska östkusten, 18 i Finland, inklusive Åland, och 4 i Estland (narigeth= Nargö, raeuelburgh= Reval, karlsö= Paljassaar, hot-hensholm= Odensholm/ Osmussaar).

Så gott som alla orterna kan identifieras och har till största delen redan identifierats för den svenska delen (av Härlin 1942) och för den finska (t ex Granlund 1962). Jag har själv bara haft några små bidrag (Westerdahl 1990 och tidigare). En bekräftelse av Härlins identifikation av Roxhammer som det nuvarande Uthammar har jag för övrigt fått i brev från den småländske lokal-forskaren Gustav Bech: Uthammar kal-las verkligen Roxhammer i flera äldre belägg, t ex i Smålands handlingar år 1543.

Men dessa platser avslöjar inget annat än en enkel förtlyttning längs kusten. I stället gäller det att skjuta in sig på strukturen i texten. Och här finner vi ett par synnerligen intressanta förhållanden. Redan Härlin delar in itinerariet i klart urskiljbara delar, som delvis över-lappar varandra. Han delar själv in dem i logiska avdelningar av bestående värde. Dock avstår han från att förklara varför de ser ut som de gör. Andra iakt-tagelser visar att dessa avdelningar verkligen uppstått separat. Vissa ledbitar har konsekvent distanser i veckusjö-ar angivna, vissa saknar dem helt. Och ytterligare: andra sträckor kan påvisas ha konsekvent felaktiga distanser.

Så visar vissa sträckor upp oidentifierbara ortnamn: vilket kan antas visa på viss förvirring i denna del, men bara där. Därtill är det latinska ordvalet i vissa ledbitar något annorlunda än i resten. Jag måste tillägga, att jag missat en detalj i min uppställning av de nio ledbitarna (fig ). Del 2 anger nämligen på



Min uppställning av ledbitarna. Axel Härlins observationer från 1942 ligger till grund. Förkortningen vs betyder veckusjö (drygt 8 km). Ibland har avstånden angivits (del 1, 2, 4, 9, 10), ibland inte (del 3, 5, 6, 7, 8). Det kan också finnas felaktiga avståndsangivelser (konsekvent på del 10) som kan kontrolleras antingen mot andra i texten eller mot mätning idag. En sträcka består av oidentifierbara ortnamn, utom det sista: myghl=Möja (del 6-7). Observera att jag på ledbit 2 missat markeringen vid hambrae (Hallmare skackel), Askö och Vaggö och att passagen vid dessa orter anses ta en veckusjö i anspråk. I någon mån motsvaras de olika ledbitarna av ett avvikande latinskt ordval: växlingen mellan: deinde= "därefter" och inde usque= "så /ända) till."

två ställen hur lång tid det tar att ta in vid Hallmare skackel (hambrae) och passera två öar, Askö och Vaggö. Detta är kanske betydelselöst och skall inte utvecklas ytterligare här.

Tillsammans måste detta uppfattas så, att itinerariets uppräknade av orter är sammansatt av olika separata ledbitar. Det är skrivaren eller en person före som har samlat detta, men utan större känsla för den löpande följden, så att vissa överlappningar och upprepningar blivit följden. Varifrån kan då dessa olika bitar härröra? Om man tänker sig detta återberättat av flera personer för skrivaren finns flera möjligheter till källor, med hänsyn till att danska namnformer överväger:

1) Danskt sjöfolk som känt till leden har haft ansvar för olika ledbitar un-

der en enda seglats till Estland. De har berättat var och en för sig, men i ett sammanhang. Den möjligheten faller nog på de separata ledbitarna. Ty varför skulle det då finnas överlappningar?

2) En dansk nedtecknare/skrivare har efter hand samlat upplysningar från olika håll och olika seglatser. I så fall kan man också undra över anledningen till att ledbitarna löper om lott. Men om vi antar att detta är fallet kanske det finns en ytterligare delförklaring: de separata bitarna rör sig om lotssträckor.

Om vi nu antar det sistnämnda finns tre alternativ: danska långlotsar, svenska stadslotsar eller svenska lotsar själva bosatta i skären. Det första bör nog avföras. Ty varför skulle danska långlotsar bara återberätta lösa delsträckor inne i själva Sverige? När det gäller stadslotsarna vet vi att sådana funnits

under medeltiden. Det framgår av stads-lagar, t ex bjärköarätten, tidigast nedskrivna på 1100-talet, Söderköpings och Visby.

Men itinerariet visar också tydligt att det inte finns brott mellan ledbitarna just vid de medeltida sjöstäderna, särskilt Västervik/Söderköping/ Norrköping/ Nyköping/ Trosa. De borde ju i så fall utan tvivel ha funnits. Men det finns undantag. De enda städer som nämns i ledbeskrivningen är f.ö. Kalmar, Stockholm och Reval. Alla tre kan ha levererat lotsar för separata ledbitar, eftersom det just här görs avbrott. Men den övervägande delen av ledbitarna upphör eller börjar mitt ute längs leden, förutom Utfängen vid Vällö/ Runnö och, Vinö i Småland, Arkösund i Östergötland, Herrhamra/Utö i Södermanland, vid Runmarö/ Vindö på båda sidor om gränsen mellan Södermanland och Uppland, Sårsö och Arholma i Uppland.

Samtliga utom Sårsö är kända som platser för lotsuppassning i långt senare tid. Men det finns också åtskilliga sådana platser som inte nämns i itinerariet. I Åland/ Finland, där avstånden mellan de nämnda orterna är större än i Sverige, kan man tänka sig följande platser för lotsbyten: Lemböte, Kökar, Aspö, Örösund/ Kyrksundet i Hitis, Hangö och Porkala. I Estland måste särskilt Odensholm (Osmussaar) utpekas.

Här saknas dock till skillnad mot i Sverige helt de alternativa sträckningarna eller separata ledbitarna. Så kan en tolkning av dessa platser som lotsbyten enbart baseras på slutsatser dragna av den svenska delen. Och varför skulle vi inte se ledbeskrivningen som en helhet? Man bör dock minnas om vi i så fall verkligen bedömer den finska delen som den svenska så utgör den förra faktiskt en enda lång ledbit eller "lotssträcka". Den utgår då från Arholma mot Reval genom skärgården eller går direkt över havet Arholma-Hangö-Odensholm (-Reval).

På vilken social grundval skulle i så fall det medeltida lotseriet ha baserats? Det visar sig under 1500-talet att vi har en rad fiskarbönder bosatta på öar längs östkusten som lotsar åt kronan och allhandla potentater. Bevarade kvitton visar att det oftast rört sig om långlotsning efter vissa för den lokale lotsen bestämda sträckor, om än dessa delvis är annorlunda än dem som kan utläsas av itinerariet (Wirsén 1968). Men går bebyggelsen i skärgården tillbaka så långt som 1200-talet eller åtminstone omkring sekelskiftet 1300?

## Fisket

Nästan all maritim kunskap för äldre tid ligger förborgad i vattnet eller på land. Skrivna källor existerar inte. Det betyder att arkeologin är det enda instrumentet för att komma vidare. Den situation gäller för övrigt långt in i s.k. historisk tid eller -om man så vill-

nyare tid. Hur ligger det till med utforskningen av vår äldre skärgårdskultur? Om vi antar att de för oss intressanta lotsarna behövt just den maritima ertarenhet som beror på att man dagligen är beroende av båten och av kunskapen till farlederna borde dessa fiskarbönder i första hand ha varit bosatta på öar.

Som synes nämns åtskilliga sådana bland övergångsområdena för ledbitarna ovan. Vi kan ännu inte säga att definitiva spår är daterade till den aktuella tiden. Men senare tiders forskning har nu upptäckt skärgården. Några generella drag kan nog utsägas. Under vikingatid och mycket tidig medeltid förefaller både fjärrfiske och viss möjlig bebyggelse ha förekommit. Men det är först något århundrade senare som vi tror oss se en faktiskt lokal bebyggelse.

I senmedeltid är bilden en annan. Under 1400-talets lopp är bebyggelseprocessen intensiv. Det är nya processer inom fisket och handeln som gör sig påmind. Även här har funnits en anpassning till en marknad. År 1215 inskräps fastereglerna i Europa av prästerna vid Laterankonsiliet detta år. Det skapar allt framgent god avsättning för konserverad fisk som fastemat i hela den katolska världen. Men kan man inte (som med lax och sill/strömming) torka fisken behövs stora mängder salt. Man är då i Östersjön helt beroende av saltet, som kontrolleras till en början av Hansan (Lubeck med saltet från Lunenburg). Storfisket blir alltså en del av en större handelsstruktur i norra Europa.

### Politik.

Om man skall lita till senare tiders förhållanden så är det troligt att politiska förhållanden direkt påverkat bosättningen vid kusten och på öarna. Dels pågick kolonisation, i Finland, övre Norrland och Estland under 12-1300-tal (högmedeltiden), dels maritimpolitiska företag i stor skala, ofta kallade korskåtar, mot hedniska folk i öster. Till detta behövdes maritim erfarenhet och kvalificerade lotsar. Dessutom pågick hela medeltiden igenom en kamp om strandrätten, d.v.s. rätten till vrakgods.

Kung och kyrka söker övervaka och mildra den äldre sedvanerätten, som gav strandgodset till upphittaren. De mäktiga hansestäderna trycker på. I

denna situation bör stat och kyrka ha samverkat för att uppmuntra fast bosättning längs farlederna. Kanske man införde tillfällig eller total skattefrielse eller undantog hushållen från krigstjänst, för att vaka över leden och lotsakungens och kyrkans skepp?

### Sammanfattning och slutord.

Det finns således god anledning att tro att de ledbitar som påvisats i itinerariet verkligen är lokala lotssträckor. Det finns likaledes goda skäl för att anta, att fiskare fanns tillstädes i de svenska och finska skärgården för att ledsaga fartyg även i dansk tjänst. Det är även troligt att de var svenskar. Detta gäller som bekant till och med i Estland.

Analysen ovan betyder å andra sidan att man, med den totala bristen på bakgrund för såväl manuskriptet och för det unika itinerariet, inte kan generalisera med utgångspunkt från itinerariet. Man kan ingalunda säga att detta var den enda möjliga rutten till Reval under 12-1300-tal.

Sådana försök har gjorts. Man har då gjort jämförelser med Das Seebuch, som visar på vägar tvärs över Östersjön c 1500 (Östersjö-delen av Das Seebuch är nämligen senare än resten, vilket sällan påpekas). Inte heller kan man förutsetta, att dessa lotsställen var de enda som fanns vid denna tid.

De teorier, som inte minst jag själv stått för, angående en stabil funktion för just de platser som nämns i beskrivningen vilar därmed på en svagare grund än jag tidigare antagit. Men det går alldeles utmärkt att söka efter t.ex. de hamnar, vrak och sjömärken som kantat de gamla farlederna utefter t.ex. den svenska östkusten. Detta har i stor utsträckning redan gjorts i Finland (Ericsson 1984).

Jag tror också här att det går att få fram en struktur, med förändringar över tid. Men skall jag vara riktigt ärlig så tror jag att man tills vidare som maritim arkeolog skall bortse från itinerariet i kung Valdemars jordebok. Det är bättre att arbeta med det maritima kulturlandskapets faktiska rester. Det är fullt möjligt att det omsider visar sig att itinerariet är ett värdefullt komplement.

Men som arkeologens grundare, dansken Thomsen, brukade säga: sakerna, d.v.s. fynden, först-skrifterna sen!

**Not:** För två ortnamn i Finland, hangethe (Hangö) och horinsarae (Orslan-det?), anges alternativa namnformer, på finska ("que finnice dicitur cuminpe") respektive "danska" ("que danice dicitur hestö"). När man under tidig medeltid talar om dansk tunga kan därmed inte bara specifikt avses danska språket utan snarare nordiska språk i allmänhet.

Skillnaden mellan de östnordiska dialekterna danska och svenska är under medeltiden följande. Även om det här är fråga om en dansk transkription får man därmed inte se en motsägelse, när det gäller att se en ursprungligen svenskspråkig meddelare bakom namnformen.

### LITTERATUR:

Ericsson, Christoffer H: 1984. Danska itinerariet i finländsk forskning. I: Karlsson, M (red): *Bottnisk Kontakt II*: 54-57. Mariehamn.

Granlund, Åke: 1962. Nylandsdelen av danska itinerariet. I: *Namn och Bygd*: 71-88. Uppsala.

Härilin, Axel: 1942. Vår äldsta seglingsbeskrivning. I: *Till Rors* nr 10. Stockholm.

Kroman, Erik: 1936. *Kong Valdemars Jordebog. Et Haandskrifts Historie*.

Modéer, Ivar: 1937. Något om namnformer i kung Valdemars jordebok. I: *Namn och Bygd*: 88-98. Uppsala.

Westerdahl, Christer: 1978. Medeltida sjöleder och ortnamn. I: *Tjust-bygdens kulturhistoriska förenings årsbok 1978*: 21-48. Västervik.

Westerdahl, Christer: 1979. Valdemarsleden och itinerariet. I *Medd/MAS 3/2*. Stockholm.

Westerdahl, Christer: 1990. The Maritime Itinerary of the Tax Register of King Valdemar Sejr of Denmark (1202-1241). I: *Deutsches Schifffahrtsarchiv 13*: 325-375. Bremernaven.

### Hej och tack för den här tiden!

Tre år av glädjeämnen blandat med en del hårt arbete och tidvis kraftig motvind har passerat tillsammans med *Marinarkeologisk Tidskrift*. Oftast har arbetet varit mycket intressant och givande, men på grund av det ojämna och ibland sinande materialflödet har det varit svårt att säkerställa en jämn utgivning. Jag har därför ofta tvingats nedprioritera *Marinarkeologisk Tidskrift* för andra viktiga sysselsättningar. Nu har dessa krokar blivit alltför vanliga och tiden räcker inte längre till för ideellt arbete. Det är därför dags att lämna över produktionen till någon inom MAS med mer tid, eller kanske är det till och med dags att fundera på alternativa lösningar.

Och alla ni som sysslar med undervattensarkeologi. Lycka till med era projekt - de är verkligen viktiga... men hjälp gärna styrelsen med lite mer material till tidningen!

Hälsningar Toomas Tamme



# Fornminnesinventering i anslutning till de sk initerariehamnarna

Av Henrik Breide

Under ett föredrag i anslutning till MAS-konferensen våren 1992 orienterade jag om fältstudier och fornminnesinventeringar genomförda under 1991-92, och som utgör en stor del av mitt avhandlingsarbete.

Arbetet avses bli ett försök att analysera och tolka den text som beskriver en sjöväg mellan Ut-längan och Reval och som finns nedtecknad i den sk Kung Valdemars Jordbok. Denna anses ha tillkommit någon gång under 1200-talet.

I det pågående avhandlingsarbetet bearbetar jag för närvarande tre moment. Det ena är att finna svar på övergripande frågeställningar såsom: vem hade resurser att beordra framtagandet av denna beskrivning, vad var det huvudsakliga syftet, vilken var målgruppen, vem/vilka var uppgiftslämnare och när kan originalet av handlingen ha tillkommit.

Det andra momentet är att kritiskt granska källmaterialet - och då främst göra en ingående analys av texten till itinerariet. Det tredje momentet är att försöka bestämma dels det nautiska utnyttjandet av den angivna platsen, dvs har den använts som passagepunkt, sjömärke eller för bilgning, ankring, förtöjning, uppdragning på land - och dels den verksamhet som kan ha bedrivits i land, dvs har platsen använts för handelsutbyte, lastning/lossning av varor eller passagerare, rastplats för besättningen, lotsplats, (säsong-) fiskeplats eller helgad plats av något slag.

De olika förslagen av nautiskt utnyttjande respektive verksamhet iland ställer olika krav på platserna. Topografi och markbeskaffenhet vid stranden styr det nautiska utnyttjandet och resurser i land som tillgång till vatten och proviant, möjlighet till byggnation av förråd och bostäder m.m. styr verksamheten.

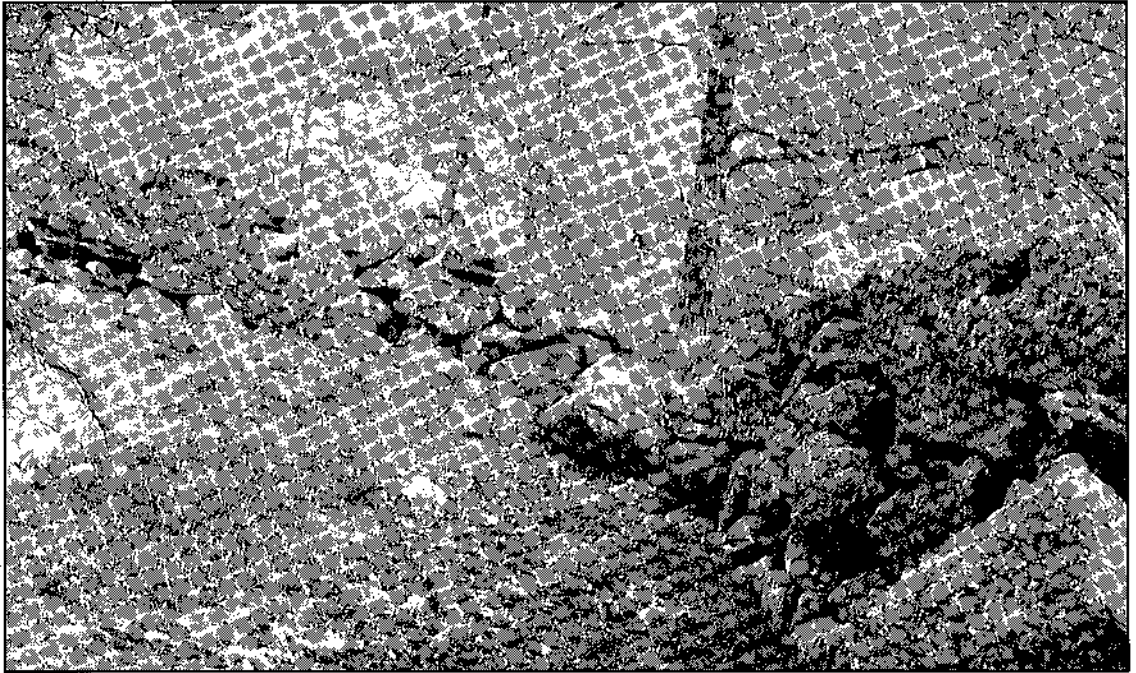
De tre olika huvudmomenten har många beröringspunkter och kan verifiera eller falsifiera varandra. Om t ex de på många platser påträffas lämningar som tyder på kapell uppförda under

1200-tal kan detta peka på att itinerariets målgrupp varit tiggarmunkar.

Fältstudierna har hittills omfattat området mellan Runmarö och Arholma. Seminarieövningar i grupp har bedrivits med c:a åtta deltagare i varje grupp dels en vecka i maj 1990 i Runmaröområdet och dels en vecka 1991 på Arholma. De flesta övriga platser inom det angivna området har rekogno-

underlag för bedömning av förmodad verksamhet ombord och iland.

Flera platser uppvisar en gemensam topografisk struktur. Den består i att mellan två höjdstreckningar befinner sig i dag en dalsänka, vilken under 1200-talet i stället utgjorde ett sund eller två djupa vikar med ett lågt strandparti (sadel) emellan. Både sundet och de två vikarna, växelvis utnyttjade, bör



**Den 22 m långa muren nordväst om Jösse Klint. Bilden är tagen från syd och visar insidan samt den nordliga armen. Norr om muren skimtar Stofföfladen mellan träden.**

serats av författaren, vissa platser dock endast längs stranden med båt utan att landstigning skett.

Varje rekognosering har förarbetats med studier av ekonomiska och topografiska kartor, äldre och nya sjökort, uppgifter från FLR och DMS, strandlinjeförskjutning m.m. Ett delmål har varit att på den angivna platsen försöka exakt lokalisera var de tidigare nämnda verksamheterna kan ha ägt rum.

Resultatet av fältstudierna kan anses magert så till vida att inventeringen inte direkt har pekat på någon lämning av mänsklig hand som kan hänföras till 1200-tal.

Men ett flertal andra lämningar har påträffats, vilka inte varit redovisade i fornlämningsregistret. De är inte daterade, men har dokumenterats i rapporter, vilka tillställts berörda kulturvårdsmyndigheter.

Observationerna på platserna beträffande topografi, markbeskaffenhet, resurser m.m. har gett ett mycket gott

underlag för bedömning av förmodad verksamhet ombord och iland. Flera platser uppvisar en gemensam topografisk struktur. Den består i att mellan två höjdstreckningar befinner sig i dag en dalsänka, vilken under 1200-talet i stället utgjorde ett sund eller två djupa vikar med ett lågt strandparti (sadel) emellan. Både sundet och de två vikarna, växelvis utnyttjade, bör ha kunnat ge gott skydd för alla vindar och sadeln kan ha använts för uppdragning eller förflyttning över till den andra viken. Så är fallet vid t ex Södra Berghamn, Tenösund, Husarö, Östra Lagnö och Arholma (södra delen vid Stofföfladen).

Intressanta formationer, som kommer att undersökas vidare, har påträffats enligt nedan:

## Södra Berghamn

halvcirkelformad stenpackning (brygga/kaj ?) på tre-metersnivån vid Berghamnshålet (sundet mellan södra och norra ön)

## Östra Lagnö

flera stora stenrösen c: a 400 meter norr om Ramsdal på en avgränsad höjd Arholma halvcirkelformad (c: a 7 m lång) stenpackning på Jösse klint (300 m norr Granövikens innersta del).

stenmur (c: a 22 m lång) c: a 300 m nordväst ovannämnda packning.

åtta stenar i sicksackmönster c:a 400 m norr Stofföfladen.

Den efterföljande diskussionen gav många nya infallsvinklar och uppslag. De har tacksamt noterats och är av stort värde för det fortsatta avhandlingsarbetet.

Det är viktigt att komma ihåg att vi har ganska få faktiska uppgifter om detta itinerarium. Det omfattar endast 1,5 sidor av hela jordeboken på 153 sidor och en riktig datering är väsentlig för det fortsatta forskningsarbetet.

I Kong Valdemars Jordebog ingår en handling, som kan dateras till c:a år 1075 eller något tidigare. Det är ett itinerarium som beskriver sjövägen mellan den danska staden Ribe och Acca på den östra medelhavsstranden. Jordeboken anses ha blivit nedpräntad omkring år 1300 - dvs de däri ingående handlingarna omspanner mer än 225 år.

Det är också viktigt att komma ihåg att hela skriften är en kopia och att tidsrymden mellan upprättandet av originalen till de separata ingående handlingarna och nedpräntandet av kopian inte har bestämts.

I itinerarietexten anges klart på tre ställen att fartyg framdrivs med segel. Samtliga dessa angivelser ligger öster om Arholma.

Detta bör inte tolkas så att man rott mellan Utlängan och Arholma och

därefter satt segel för den återstående färden till Reval. Men det genererar följdfrågor:

Har flera fartygstyper utnyttjats? Har omlastning skett på nytt fartyg? Har man bytt till nytt fartyg. Vilken storlek har fartygen haft? Vilken storlek kräver en ämbetsman av ett fartyg för att en strapatsrik tre-veckors förflyttning till sjöss skall kunna genomföras? Och vilken storlek kräver en 1200-tals -"redare" av ett fartyg för att sjöfart på Östersjön skall vara ekonomiskt bärkraftigt?

#### **Författarens huvudhypotes är alltså följande:**

Itinerariet har tillkommit efter det danska östersjöimperiets fall. Kung Valdemar erfor en mycket förödmjukande fredsuppgörelse efter fångenskapen hos greven av Schwerin och nederlaget vid Bornhoved. Förutom landavträdelser, stor lösensumma mm upplevde kungen flera personliga tragedier (makas bortgång, svärdotters bortgång, sons och medregents bortgång - allt inom loppet av tio år).

Först i början av 1230-talet erhöles en något så när varaktig fred i Estland och samtidigt blev det stor nöd i moderlandet. Det förefaller då rimligt att

kungen beordrar sitt kansli att göra en översyn av resterande tillgångar och att finna en tryggad väg till den enda återstående besittningen i östersjöområdet - delar av Estland.

Kunskap om denna färdväg kan ha inhämtats under början av 1220-talet då tyska östersjöprovinser behärskades och den tyska handeln till sjöss gynnades. Uppgifter kan också ha erhållits från det svenska kungahuset med vilket kung Valdemar var nära befreundad.

I fredsavtalen ingick även att kung Valdemar skulle företa en pilgrimsfärd till det heliga landet. Det är naturligt att uppgifter om en sådan färd, vilken skulle företas med ett stort antal fartyg, inhämtas från beskrivningar om denna sjöväg. Itinerariet Ribe - Acca får då en logisk närvaro i Kong Valdemars Jordebog och de båda itinerarierna kan verifiera varandra.

Sammanfattningsvis är det förfö uppfattning att under trycket av ovannämnda ekonomiska och utrikespolitiska svårigheter i Danmark (samt kung Valdemars personliga tragedier) har itinerariet Utlängan - Reval tillkommit någon gång under den danska konsolideringsperioden på 1230-talet.

## **Bara för MAS-medlemmar!**

**Från stiftelsen Ostindiefararen Götheborg kommer ett förmånligt erbjudande till alla "Götheborgs"-intresserade MAS-medlemmar.**

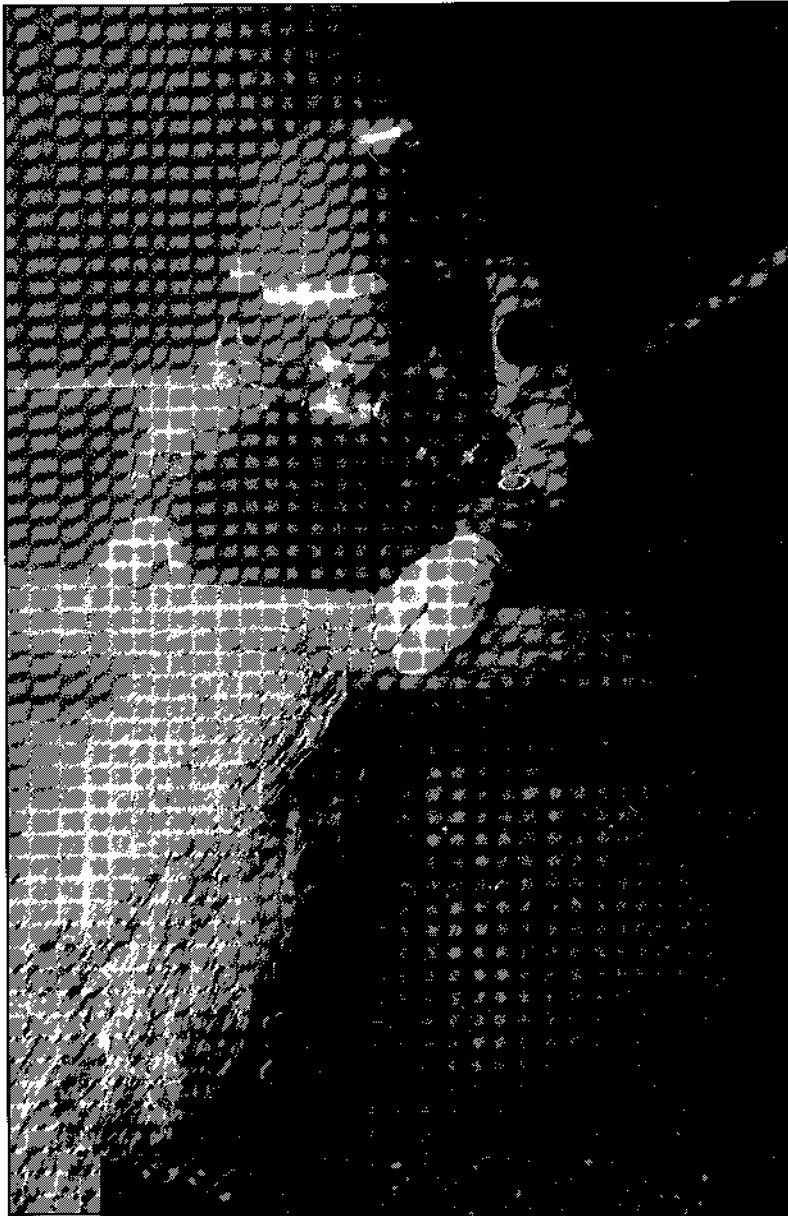
*Ostindiefararen Götheborg är en 60-sidig häftad bok i A5-format som berättar om den sista resan, silvret, porslinslasten och om utgrävningen. Boken är rikt illustrerad.*

**Ordinarie pris 40 kronor. MAS-pris 25 kronor inkl moms.  
Porto tillkommer.**

*The golden age of China trade är en samling föredrag och essäer samlade i en bok. Materialet är sammanställt från seminarier och föredrag som avhölls parallellt med en utställning om Götheborg i Hong Kong 1991. Boken behandlar bl.a. dagens forskning, handeln med Kina, kinesisk keramik, tehandeln och kinahandelns inflytande på europeisk kultur och samhälle.*

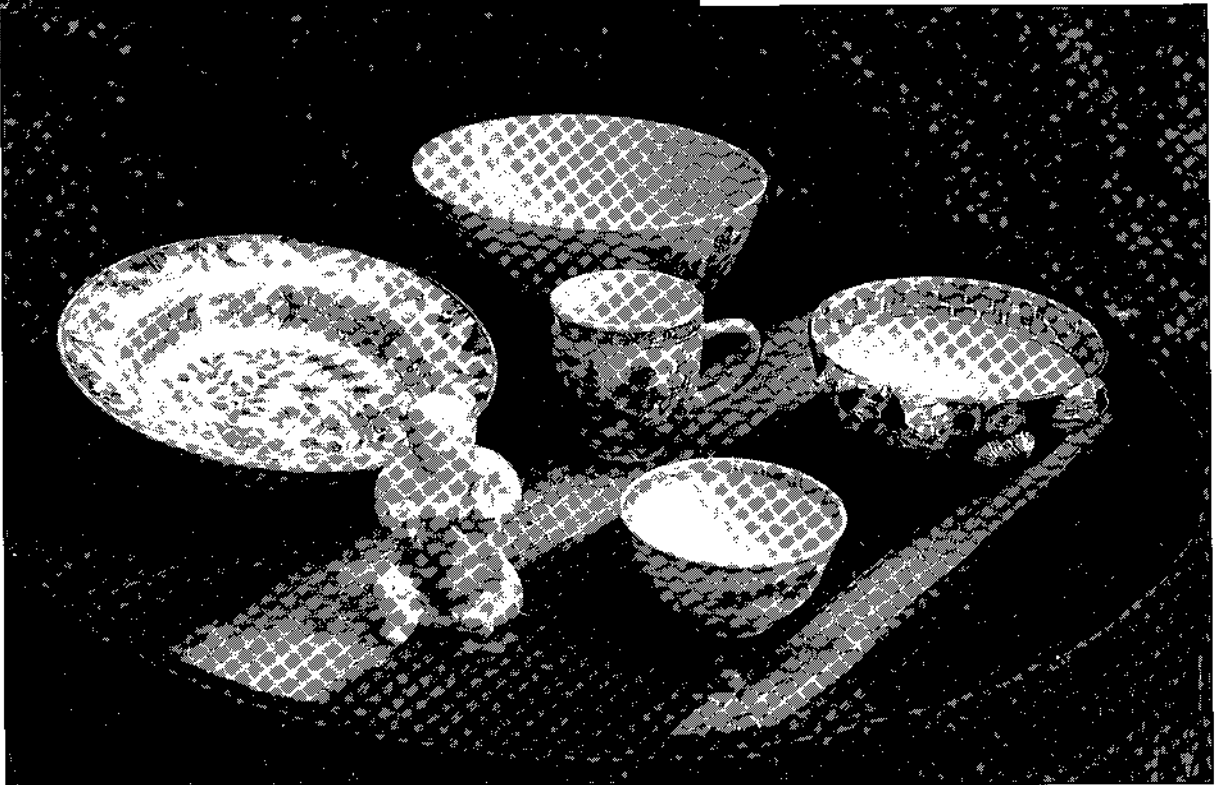
*Boken är inbunden, 166 sidor och tryckt på engelska. Bland författarna finns kända svenska och kinesiska kännare av Ostindiefararen Götheborg och handeln med Kina., t.ex. professor Jörgen Weibull och dr W E Cheong.*

**Ordinarie pris 200 kronor. MAS-pris 150 kronor inkl moms.  
Porto tillkommer. För beställning ring: Stiftelsen Ostindiefararen  
Götheborg, tel 031-26 26 30.**



Delar av Göttheborgs akterspegel.  
Över 200 sportdykare har under  
sju år hjälpt till med det marinar-  
keologiska arbetet på Göttheborg.  
Foto Magnus Lindgren.

Närmare 400 hela föremål av pors-  
lin har bärgats från Göttheborg un-  
der åren 1986 - 1992.  
Foto: A Wästfelt



***Gynna  
Marinarkeologisk tidskrifts  
sponsorer!***

***Textomsorgen, Södertälje  
sätter  
0755/808 96***

***Larssons Offset, Södertälje  
tryckeri  
0755/695 95***