

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 resuser i land som tillgång till vatten och proviant, möjlighet till byggnation av förråd och bostäder mm styr verksamheten.

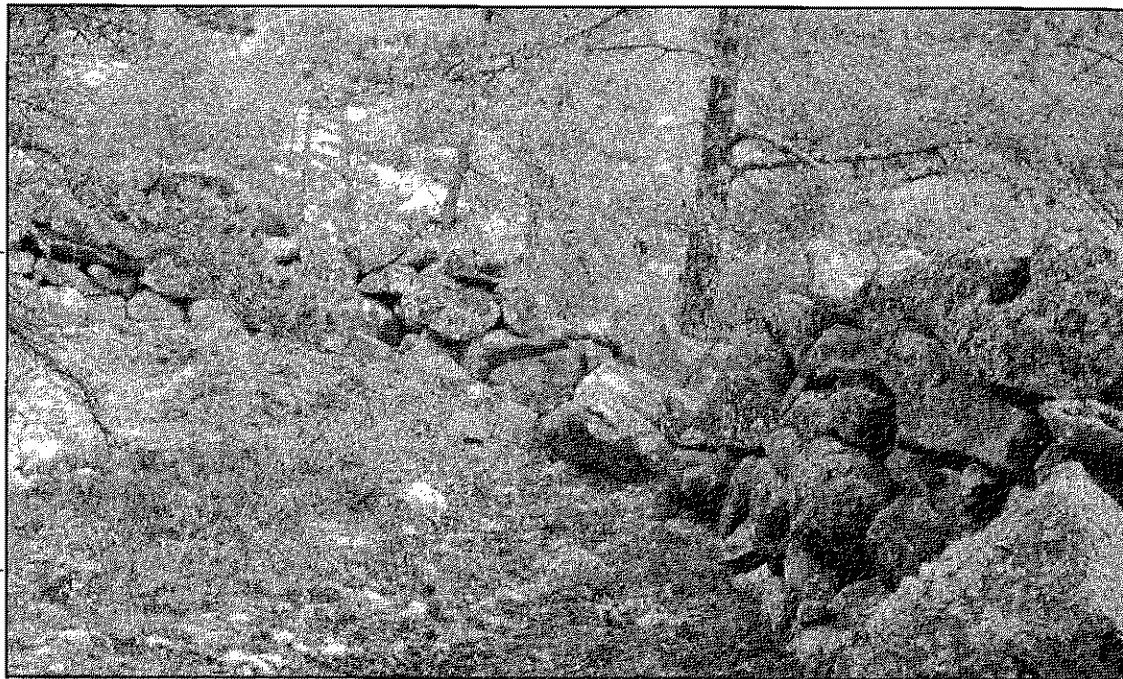
De tre olika huvudmomenten har många beröringspunkter och kan verifiera eller falsifiera varandra. Om t ex de på många platser påträffas lämningar som tyder på kapell uppförda under

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 höjdsträckningar 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 skymtar 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 mm. 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 höjdsträckningar 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 bärkraftig?

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, svärdotterns 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.