

Hamnar

-förenar människor på land och vatten

Tullholmarna med Gäddtarmen, Hangö, Finland.

AV CHRISTER WESTERDAHL

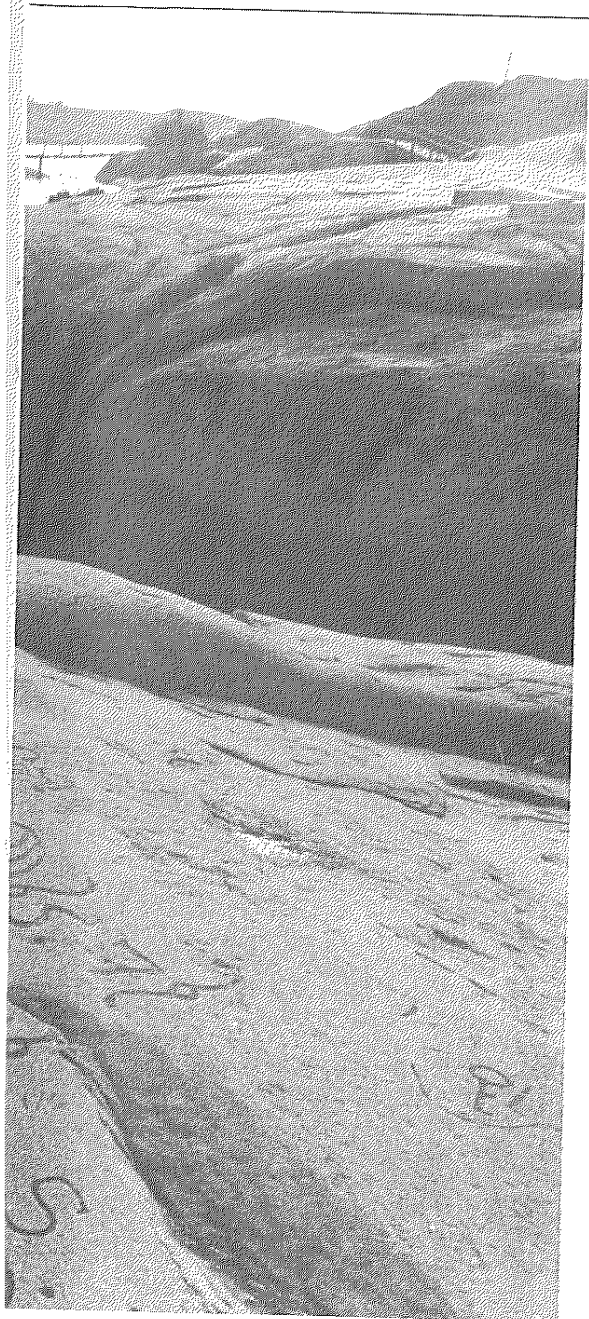
Hamnarna utgör det kanske viktigaste inslaget i det maritima kulturlandskapet. För detta gör jag en allmän hänvisning till mina artiklar i MAT 2/96 (eller Norrlandsleden I). Men hamnarna är viktigare än så. De förenar nämligen människor på land och vatten. De utgör så att säga "hålén" i det agrara och industriella landskapet ut mot det maritima, mot transportlandskapet till sjöss eller längs andra vattenleder. Där landvägen slutar ligger hamnen (jfr Carlsson 1991).

Hamnarna är dock ingalunda okomplicerade inslag, vare sig i det maritima eller i det landbaserade kulturlandskapet. Dels finns många olika typer/funktioner: lastageplatser, stadshamnar, uthamnar (nöd- och rasthamnar), lotshamnar (jfr

Westerdahl 1982). Dels finns hamnarnas utgångspunkter i mycket olika topografiska lägen. I min tidigare behandling av kulturlandskapet vid havet (t.ex. i Norrlandsleden I 1989) hade jag klara luckor när det gäller just hamnar. Den största luckan gäll-

de stadshamnarna, vilket var naturligt med tanke på min utgångspunkt i medeltiden och i Norrland där det bara finns en medeltida stad, nämligen Gävle. Men städerna utanför området hade naturligtvis även här stor betydelse. Norrland fungerade ofta som ett viktigt bakland till Stockholm. Idag läggs en första början till en generell uppfattning av den maritima topografin vid medeltida stadshamnar vid forskningscentret i Roskilde (Bill, J/Clausen, B/red/ under utg 1999). Lika viktigt blir att nå fram i nyare tid.

Marinarkeologisk Tidskrift 3 • 98



Här görs först ett kort försök till översikt. I nästa artikel skildrar jag några av de försök till hamnarkeologi som gjorts i Norden. De har ofta varit samarbetsprojekt mellan sportdykare och museer. Det finns två typer av hamnar som varit föremål för undersökningar av sportdykare med arkeologisk ledning och med arkeologiska mål. Dels gäller det egentliga hamnbassänger/handelshamnar (vid städer). Undersökningarna här har varit få och mest engagerat yrkesdykare. Det rör sig ofta om förorenade vatten och bottnar med en hel del farliga föremål.

Men genomgående har det påträffats gott om vrak och andra fynd, ibland formliga kulturlager i bottenyttnan. Lastageplatser har också givit rika fynd.

Den andra typen är uthamnarna, som legat som ett pärlband längs de yttre farlederna. Uthamnarna har utgjort natthamnar, nödhamnar och stormhamnar (t ex Westerdahl 1997). Båda typerna av hamnar är intressanta ur marinarkeologisk synpunkt.

Tyvärr har det varit så att alltför många individuella dykare länge känt till och utnyttjat dessa platsers potential för att samla flaskor, kritpipor och keramik, utan att någon ansvarig arkeolog fått vetskap därom. På så sätt går vi miste om dateringar och ovärderliga uppgifter om t ex vilka laster, fartyg och besättningar som vistats där. Detta borde kunna leda till organiserat samarbete mellan museer och sportdykarklubbar för att spåra. Hamnar har kunnat undersökas (bottenplockning) med en förenklad typ av metod, eftersom det oftast rör sig om en relativt plan bottenyta. Det räcker då med ett rutsystem, som systematiskt plockas av ruta för ruta. Bottenförhållandena kan dock göra det nödvändigt med reguljär utgrävning, för att inte skada föremål. Det är ibland klart olämpligt att använda mammutpump, men det vet man först efter undersökning av bottenförhållanden och provgrävning.

Grovt talat kan man konstatera att erfarenheter från både Sverige, Finland och Norge tyder på att man påträffar koncentrationer av föremål på vissa bestämda platser. I många fall ligger dessa vid en krog, ett kapell eller liknande i den inre delen av hamnen och så finns det ytterligare en eller två platser där man väntat på vind, gärna i den allra yttersta delen av hamnen. Lägg också märke till att påfallande många av de mest frekventerade uthamnarna hyser ristningar i hållarna (d.v.s. om hållar finns i närheten). Staffan von Arbin, känd i MATs spalter och även andras, har gjort en preliminär översikt över ristningar vid uthamnar. Särskilt intressant är det om man kan visa om ristningarnas dateringar stämmer med materialet på botten. Det finns utrymme för åtskilliga överraskningar i den jämförelsen. Det är i

princip som att sammanställa historiska källor med arkeologiska. Men stora problem möter också vid dateringen av materialet.

Det finns vidare aspekter på hamnar. I stort sett kan man säga att hamnfunktionen är grunden för vad jag själv har kallat maritima kulturcentra som har en vidare innebörd inom maritim kultur (t ex Westerdahl 1982, 1989). Vi har länge saknat en "hamnteori." Men i det material vi redan har finns vissa förutsättningar för en sådan. Viktigt är att knyta dem till den ekonomiska bakgrunden för sjöfarten. De har följt allmänna processer i samhället. Industrialismen var först starkt decentraliserad (järnbruk, sågar etc) och krävde många små lastageplatser. Fartygen var också små och gick ännu oftast under segel.

Tiden betydde föga och dåligt väder tilläts betyda förseningar. Det betydde att nöd- och rasthamnarna i hög grad var levande maritima miljöer. Under en senare tid koncentrerades enheterna, hamnarna blev få, men ganska stora och byggdes ut för större ångdrivna eller motoriserade fartyg. Fartygen gick för fasta tidtabeller för att eliminera lagerkostnader. Uthamnarna och de små lastageplatserna blev spökligt tomma för den som varit med om deras stora tid. Det är bara förfallna pirar/kajer och materialet på bottarna som skvallrar om deras historia. Den förändringen har Cederlund skildrat för norra Roslagen (Cederlund 1971).

Hamnlägen

När man söker efter hamnar kan man gå efter följande topografiska principer för naturhamnar. De har baserats på erfarenheter både från Medelhavet (bl. a. efter britterna Nic. Flemming och Lucy Blue) och från Norden. Man skall då märka, att hamnen, som nämnts, bör ha ett fördelaktigt läge i förhållande till farleden, så att fartygen snabbt kan komma ut och fylla seglen på morgonen. Det betyder olika startlägen (t.ex. nord och syd) beroende på i vilken riktning man är på väg (jfr Westerdahl 1997). En annan helt annan (makrotopografisk) viktig aspekt är att det finns ett särskilt behov av hamnar inför långa passager över öppet vatten eller

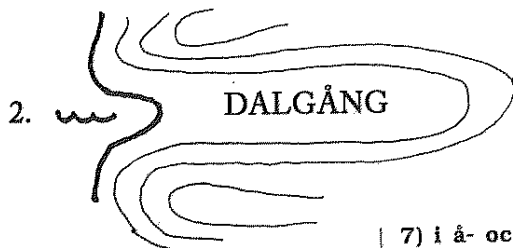
där övergångar ligger mellan innanhav eller transportzoner (vilket ibland innebär omlastning, också till land).

Ytterligare en synpunkt ligger i det, att sjöfarare behöver lots vid övergång till en kust med besvärlig (och kanske okänd) kontur, t ex en svårbemästrad och grund skärgård, en innerfarled el. dyl. Vad beträffar placeringen av lastageplatserna utgår den självfallet från förekomsten av någon resurs som skall skeppas ut från området.

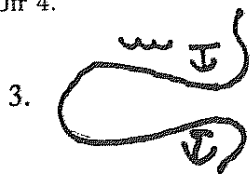
1) i en vik, bukt etc (elementärt skyddsläge).



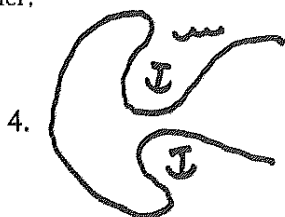
2) i en skyddad förlängning av en dalgång. Ytterligare fördel. Dalgången som ofta är fruktbar, blir ofta tätt befolkad, vilket skapar behov av handel och utbyte.



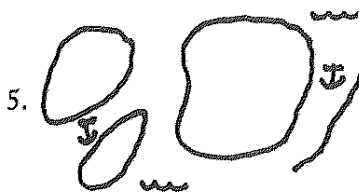
3) i lä av ett näs (elementärt läge). Jfr 4.



4) i vikar på båda sidor av ett städformat näs; i Norden t. ex. Falsterbonäset, Skåne, Sweden, kanske Lindesnes/15-1600-talets "De Neze", Vest-Agder, Norge. (Variant av 3).

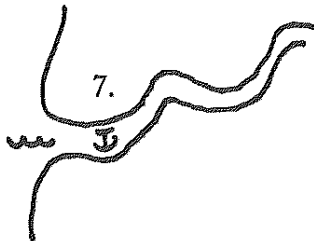


5) med lä bakom en ö utanför kusten. Ett klassiskt sundläge.



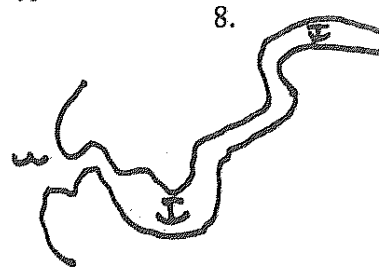
6) I Norden finns många skärgårdar som skapar typiska sund hamnar mellan öar. Många av platserna som nämns i valdemarsitinerariet c 1300 ligger i sund mellan öar (Westerdahl 1990). Egentligen kan man därför tala om ö-läget som elementärt. Det kan gälla yttre lägen i skären lika väl som i innerskärgården. I Medelhavet finner man skärgård särskilt i Egeiska havet. Många svårtolkade säsongsbosättningar (redan från bronsålder) på småöar där kan kanske tolkas som pirat hamnar där man lurat på handelssjöfarten (ref t. ex. Fagerström 1984).

7) i å- och flodmynningar. Jfr 11 nedan (elementärt läge). Detta är kärnan i de flesta maritima kulturcentra, inte minst de som utvecklades till städer.

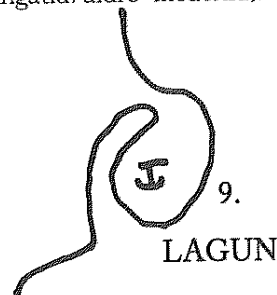


8) uppströms ett segelbart vattendrag (jfr landhöjning/sedimentation och meanderbildning). Ofta kommer den första brytpunkten i flodens lokala transportzon vid den första forsens. Detta blir då en omlastningsplats, där man byter farkosttyp (till i floden ovanför

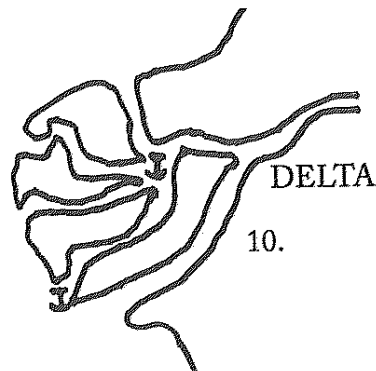
stockbåtar, prämar, lokala bruksbåtar). Detta läge är också typiskt för hamnstäder.



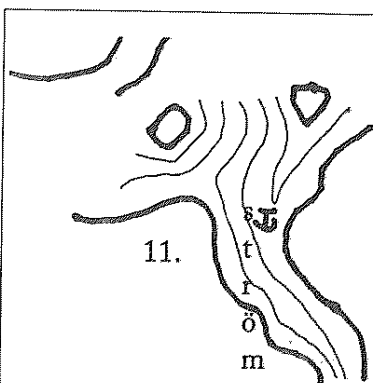
9) lagunhamnar, med vindskydd/lä bakom sandbankar eller sporrar (med sediment upplagda av floder/åar) skapade av strömmar längs stranden. I Norden präglades termen av Per Lundström 1971 på mönster av Paviken på Gotland (och t ex Galtabäck i Halland från vikingatid/äldre medeltid).



10) deltabundna hamnar. De är mycket karakteristiska för Medelhavet: Nilen, Po, Tibern, Meander (turk. Menderes), men även i norra Europa Rhen/Schelde. Det finns få egentliga deltan i det nordiska området.



11) I Tyskland/Holland har vi typen Sielhafen vid den bredaste och lugnaste delen av strömfåran i en flodmynning, gärna vid högsta tidvattennivån. Dessa hamnar är typiska för tidvattenskusten, vadehavet, Wattenmeer/Waddenmeer. (Jfr 7-8 ovan).



Så går man ned på lokalplanet. Hur ser det ut på platsen?

Några viktiga kriterier på en hamn/ankarplats är följande:

- 1) Kulturlager på botten (kritpipor, djurben, keramik etc).
- 2) Fynd av ankare.
- 3) Vrakfynd eller delar av skeppskonstruktioner. Kan ingå som standard både i hamnar och på varvsplatser.
- 4) Ballastplatser (sten, sand, exotiska inslag: flora, fauna). Obs! Både under och över vattnet.
- 5) Kås, båthus/naust. De flesta nausten finns i Norge, men kås/båtuppdrag är vanliga även på andra håll.
- 6) Lämningar av brygga/kaj. Ex: Högholmen i Hitis, Finland (Ericsson 1989).
- 7) Lämningar av pir (el. ring i håll, pålning, dykdalb för förtöjning). Se t. ex. Åkerlunds kartutsnitt över hamnen i Kalmar och vrakfynden, varav flera ligger vid sådana (Åkerlund 1951).
- 8) Vägsnut (äldre kartmaterial, faktiska spår). Jämför Dan Carlssons spårande av vikingatida hamnar på Gotland (Carlsson 1991).
- 9) Landfynd som kan tyda på en hamn i närheten; a) direkt maritimt anknutna (t. ex. med varvsindicerande verksamhet: tjära/beck i jorden, huggspån, spår av smide, fynd av klinknaglar och andra järnbeslag, b) indirekt: t. ex. importfynd o.dyl (i ovanlig proportion till normalbyggelsens). Hällristningar: den såvitt känt äldsta kända ristningen i Sverige vid en hamn

finns vid Furusund i Stockholms norra skärgård på Finlandsleden och daterar sig från senare hälften av 1400-talet (troligen 1463: Hallström; Hangö och Purunpää nämnda i nästa artikeldel; lista av von Arbin, referens till Johan Wikander i Agder för Norges del, t. ex. Wikander 1991, Boström 1968). Andra märken vid inloppet (Erik Enströms exempel från S:t Olofs hamn på Drakön, Hälsingland, Enström 1984).

10) Tidig romansk kyrka i kustnära läge. Detta har påpekats också för mitt inventeringsområde i Norrland. Kyrkvallen har tjänstgjort som marknadsplats och ibland även tingsplats. Det blir då naturligt att se dem tillsammans med alla typer av vägar, sjö- eller vattenförbindelser. Det är ett komplicerat förlopp, långtifrån utforskat i sin helhet (jämför t. ex. Qvist 1909, Staf 1935, Brink t. ex. 1990, 1991, 1994, Ulriksen 1998).

11) Eventuell befästning eller annat uttryck för intresse från överheten (Ovan: Skansholmen vid Jungfrusund, Finland som nämns i nästa artikel). Detta är maktlandskapets tydligaste manifestation.

12) Ortnamn (se bl. a. Westerdahl 1989: hamnnamn/- typer, antydande lastning, olika laster /Smör- Korn etc/, namn på skeppstyper Knarr-, Skut-), andra hamnindicerande utmärkningar, plats för sjökrog etc.

13) Historiska källor och äldre sjökort/kartor (ankartecken o. dyl) som utpekar platsen som hamnläge.

14) Den maritima miljön är genomgående "viril". Man skulle kunna tänka sig, att ett fyndmaterial på landsidan vid en uthamn därför uteslutande avspeglar manlig verksamhet. En markerad frånvaro av "kvinnliga" föremål (smycken, vävtyngder etc) skulle tyda på detta (t ex efter Ulriksen 1998).

Nästa artikel som kommer i *Marinarkeologisk Tidskrift* nr 4:1998 behandlar alltså ett urval genomförda projekt vid hamnar.

Referenser

- VON ARBIN, STAFFAN: (1996?). Lista över hällristningar vid kusten i Norden (opublicerad; med omfattande lit.ref).
- BILL, J/ CLAUSEN, B (EDS): under utg.1999. Maritime Topography and the Medieval Town. Konferensen Waterfront Archaeology i København 1998. Nationalmuseet, Copenhagen.
- BOSTRÖM, BIRGER: 1968. Hangöudd forntida hamnar och hällristningar, Hangö.
- BRINK, STEFAN: 1990. Sockenbildning och sockennamn. Studier i äldre territoriell indelning i Norden. Uppsala.
- BRINK, STEFAN: 1991. Sockenbildningen i Sverige. I: Fern, O (red): Kyrka och socken i medeltidens Sverige: 113-142. Stockholm.
- BRINK, STEFAN: 1994. Socknens genes i Ångermanland. I: Grundberg, L/Nykvist, P (red): En norrlandsbygd möter yttervärlden: 77-83. Härnösand.
- CARLSSON, DAN: 1991. Harbour and trading places on Gotland AD 600-1000. I: Crumlin-Pedersen, O (ed): Aspects of Maritime Scandinavia AD 200-1200. Roskilde.
- CEDERLUND, CARL-OLOF: 1971. Hamnar i bruksbygd. I: Unda maris 1969-70. Göteborg.
- ENSTRÖM, ERIK: 1984. Säsongsfiskeplatser i Hudisvalls skärgård, resultat efter nyinventeringen 1982. I: Karlson, M (red): Bottnisk Kontakt II. Mariehamn.
- ERICSSON, CHRISTOFFER: 1989. Timrade bryggkonstruktioner vid Högholmen i Hitis. I: Medeltida farledsstudier. Jungfrusund 2. Åbo.
- FAGERSTRÖM, KÅRE: 1984. Donousa- ett piratfäste från järnåldern. I: Medusa nr 4/1984: 9-15.
- HALLSTRÖM, GUSTAF: 1954. Ett medeltida hällristningsdokument på Furusund. I: Svenska kryssarklubbens årskrift 1954.
- LUNDSTRÖM, PER: 1971. Lagunhamnarnas tid. I: Sjöfartshistorisk Årbok. Bergen.
- QVIST, JOHANNES: 1909. Finlands marknader och finska landsbygds handelsplatser 1614-1772. Helsingfors.
- STAF, NILS: 1935. Marknad och möte. Stockholm.
- ULRIKSEN, JENS: 1998. Anlöbspladser. Besejling og bebyggelse i Danmark mellem 200 og 1100 e.Kr. Roskilde.
- WESTERDAHL, CHRISTER: 1982. Om maritima kulturcentra med utgångspunkt från Norrlandskusten. I: Westerdahl, C (red): Bottnisk Kontakt I: 87-90. Örnsköldsvik.
- WESTERDAHL, CHRISTER: 1989. Norrlandsleden I: Källor till det maritima kulturlandskapet. Arkiv för norrl hembygdsforskning XXIV. Härnösand.
- WESTERDAHL, CHRISTER: 1997. En bortglömd värld i utskären - natthamnar i Bottniska vilken. Om Nyströms seglingsbeskrivning längs norrlandskusten år 1788. I: Wännström, B (red): Bottnisk Kontakt IX. Piteå: 115-121.
- WIKANDER, JOHAN: 1991. Kompassrosor ved uthavnene. Agder Historielag Årsskrift nr 67.
- ÅKERLUND, HARALD: 1951. Fartygsfynden i den forna hamnen i Kalmar. Uppsala.