

När Jönköping anlöptes med storbåtar – och färd över vatten var det snabbaste resättet

Av Hugo Larsson

Under medeltiden var färd över vatten många gånger det snabbaste sättet att ta sig från en punkt till en annan. Detta gällde även vintertid då transportleder över isen på vissa håll årligen kunde upprättas enligt en viss rutt (Weiler 1939:50, Montelius 1998:1). Fraktfart har funnits på Vättern åtminstone sedan klostren började anläggas på östgötasidan. Byggnadssten fraktades från Borghamn till Alvastra respektive Vadstena. Klostren skaffade sig snart egendomar även på den västra sidan om sjön och på Visingsö. Den viktigaste förbindelseleden mellan Västergötland och Östergötland gick sjövägen mellan Hjo och Hästholmen. En något mindre betydelsefull transportled gick även mellan Jönköping och trakterna kring Askersund. Kungamakten hade redan under 1100-talet ett av sina viktigare fästen på Visingsö. Jönköping har vid 1200-talets slut inom stadens gränser ett franciskanerkloster och eventuellt en kungaborg. Staden var en av huvudorterna för eriksgatan och räknades som Sydsveriges viktigaste vägmöte (Weiler 1939:47ff).

Medeltida hamn?

Det är känt att Visingsöbor äger tomter i staden under 1400-talet (Agertz, muntlig uppgift). Jönköpings borgare bedrev handel till sjöss under 1300-talet, bland annat över Söderköping och Lödöse med Lybeck som sannolik destinationsort (Weiler 1939:51). Man vet dock inte om Jönköpingsborna vid denna tidpunkt bedrev någon större handelssjöfart på Vättern. Det är dock sannolikt att man redan tidigt hade anledning att anlöpa staden med storbåtar och skutor av något slag. Läget för den eventuellt medeltida hamnen är inte känt. Inga konkreta belägg finns heller för dess existens. Om den ursprungliga kungaborgen legat vid staden är det rimligt att en hamn funnits i anslutning till denna. Rent geografiskt kan man också tycka att det vore dumt att inte ha utnyttjat det skyddade läge som Munksjön och dess utlopp i Vättern erbjuder.

Det äldsta belägget för en hamn i staden är från 1547 när Gustav Vasa uppmanar en av sina undersåtar att han "uthi Jenekepung förskaffe wille, att ther motte til-

pyntes och till redhe gjordt bliffue en goth Hampn för Båther och Skuther, så att the Åå ther löper in vthi Wäter motte blifwe oprymd, och på bägge sijder Påledt, att man ther in med Skuter och Båter lägge kunne" (F-topo). Det som avses är med all sannolikhet Munksjöns utflöde i Vättern (Agertz, muntlig uppgift – jfr dock Wilstadius 1937). Det är oklart om det här är frågan om en nyanläggning av hamn eller en upprustning av en förfallen eller kanske enklare anläggning.

Strandnära bebyggelse

Den medeltida staden låg på väster och det förefaller som om bebyggelsen växt fram utmed en huvudgata som sträckt sig parallellt med Vätterns strandlinje. Detta följer ett allmänt stadsplanemönster från medeltiden. I Hjos äldre delar ligger exempelvis bebyggelsen fortfarande enligt denna tomtuppdelningsprincip. Utmärkande för denna typ av stadsplan är att tomterna på sjösidan av huvudgatan går ända ner till vattnet (Amén 1972:13).

En bevarad beskrivning av en gårdsanordning i det medeltida Jönköping utgörs av en skifteshandling mellan en Hakon Siuittsson och hans barn. Tomten låg mellan Stora gatan och Vättern. I skiftet tillses att båda parter får fri vattenväg till Storsjön och fri väg till Storgatan (Björkman 1917:106 samt F-topo). Detta tyder på att Jönköping kan ha följt det allmänna stadsplanemönstret. Mot detta talar dock 1600-talets kartmaterial. Vid denna tid finns en väg utmed strandkanten (jfr Björklund 1998:11f samt karta i Jönköpings läns museums arkiv). Medeltidstomterna på dessa kartor är dock karterade decennier efter att tomterna bränts av permanent och vägen som är framfartsväg till 1600-talsbefästningarna kan ha tillkommit däremellan.

Det har i senare tid förekommit att vissa tomter på Öster enbart haft tillträde till egen tomt via grannens brygga (muntliga uppgifter från Nordman och Varenius). En transportled kan således även ha funnits tvärs över existerande tomter. Har detta sjötomtsystem existerat i Jönköping har varje sjötomt säkerligen haft sin egen

brygga och sina egna sjöbodan vid strandkanten. Övriga stadsborgare har sannolikt haft tillgång till vattnet via en eller flera gränder mellan strandtomterna (Amén 1972:13). Skifteshandlingen ovan antyder under alla omständigheter att någon form av strandrätt varit kopplad till tomten, annars skulle saken sannolikt ej ha reglerats.

Arkeologisk vittnesbörd

Det finns för närvarande inga fynd från den medeltida strandlinjen. Detta beror till stor del på att man inte har gjort några arkeologiska utgrävningar i området. På öster har flera strandnära anläggningar påträffats. Bland annat hittades sådana i kvarteret Aktern under grävningar 1997. I detta fall rör det sig dock om lämningar från 1600- eller 1700-talet. Det man hittade i detta fall var strandskoningar i form av stenkistor, bryggrester samt vad man tolkade som vågbrytare i form av triangelformade stenkistor och något som kanske kan ha varit fundamentet till en sjöbod (Haltiner Nordström 1998:14). Dessa anläggningar hade tillhört fastigheter som på motsvarande sätt sträckt sig från Östra Storgatan och ner till Vätterstranden.

Strandskoningar av liknande slag användes även under medeltiden. Hur man utför strandskoningar genom att bygga stenkistor beskrivs bland annat av Olaus Magnus 1555. Även om inga arkeologiska belägg ännu finns för motsvarande konstruktioner i det medeltida materialet för Jönköping är det rimligt att anta att de eventuellt medeltida strandtomterna i mån av behov var försedda med liknande konstruktioner. Markens beskaffenhet är annorlunda på väster, vilket gör att behovet av kraftiga skoningsanläggningar sannolikt har varit mindre. Järnförstärkta stenkistkonstruktioner av oklar ålder har även påträffats längre ut i Jönköpingsviken (Gutehall, muntlig uppgift – jfr Olaus Magnus 1976:24).

I nivå med den nuvarande Hamnparken låg den medeltida strandlinjen ungefär där Järnväggsgatan nu ligger medan den medeltida huvudgatan, benämnd "Stora gatuna" på motsvarande sätt gick fram vid södra delen av kvarteret Graniten. Den medeltida storgatan sammanfaller med nuvarande Västra Storgatan vid Djurläkartorget. Stadens torg låg som en utbuktning på Stora gatuna ungefär vid korsningen Skolgatan–Barnarpsgatan. År 1544 omnämns "Sjögatan" som löper från torget ner till stora sjön (Areslätt 1984:25). Denna gata förefaller ha gått genom nuvarande kvarteren Graniten och Gambrinus ner till Vätterstranden. Det är rimligt att tänka sig att Sjögatan vid Vätterstranden mynnade ut i någon form av brygga eller annan landningsplats för båtar. Den äldsta avbildningen av Helsingborg från 1589 visar hur en sådan

anläggning kan ha sett ut (se Andersson 1997:57). Avbildningen visar en rak träbrygga av stenkistkonstruktion. Bryggan löper som en förlängning av en gata som åt andra hållet mynnar vid torget.

Den landtunga som i dag utgör stadsdelen Öster var vad man vet endast sporadiskt bebyggd under medeltiden. Eftersom landområdet utgörs av en sandrevel bör sandstrand ha funnits mot Vättern vilket i sin tur borde ha givit bra möjligheter till landningsplatser för mindre fiskebåtar. Stranden mot Munksjön har däremot varit sank och vattensjuk och var därför på motsvarande sätt olämplig som landningsplats.

Fiske och fiskebåtar

År 1463 omtalas en Hokon Karlsson som inför ed bedyrar att han "ey drogh sina noth öster appo sandin medh Jon Olafsson och Per Smidh" (F-topo). Detta belägg visar dels att Vätterstranden på öster användes av fiskare, dels att notdragningsfiske bedrevs i Jönköping vid denna tid. Under medeltiden bedrevs allmänt fiske med krok, mjärde, rev, nät och not (Hildebrand 1879:211). Ljusterfiske

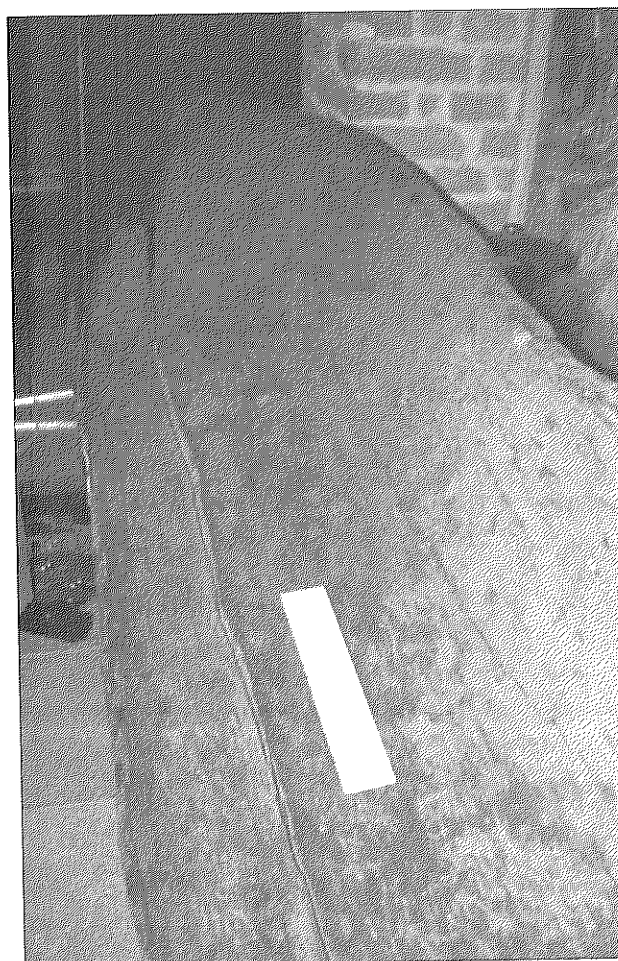


Foto: Staffan von Arbin

Figur 1. Stockbåt från medeltiden påträffad vid utgrävningarna av Rumlaborg.

förekom också (KLNIV:335f). Medeltida fynd av metkrokar samt nätsänken av sten och lera har påträffats i dåvarande kvarter som låg runt torget och vid Storgatan (Jönköpings läns museums samlingar). Medeltida nätsänken av lera samt flöten av bark har även påträffats vid Rumlaborg i Huskvarna (Bergenblad 1995:120).

Fisket i öppna vattendrag löd ofta på medeltiden under allemansrätten. Det förekom också att markägaren kunde göra anspråk på fisket utmed sin landremsa eller att byarna gemensamt ägde fisket på sina ägor (KLNIV:335f). Indikationer på att det senare förhållandet har rätt under senmedeltiden finns vad gäller Jönköpingsbornas rätt till fiske i Munksjön (Larsson 2001:33). Under 1500-talet försöker kronan i högre grad att få kontroll över naturtillgångarna. Gustav Vasa gör då bland annat anspråk på rödingfisket vid Visingsö (Wilstadius 1937:84, 859).

Ett båtfynd som gjordes vid utgrävningarna av Rumlaborg 1932, kan ge besked om hur en typ av fiskebåt som användes i trakten på 1300- och 1400-talen kunde se ut (figur 1). Fyndet gjordes på botten av den gamla vallgraven. Båten var gjord av en urholkad stock. Man påträffade bara den ena långsidan men kunde konstatera att båten har varit omkring fem meter lång och en meter bred. Längs hela relingen finns håltagningar med en diameter om tre centimeter. Motsvarande hål fanns på fragment av granplankor som också påträffades i vallgraven. Man har därför tolkat hålen som fästpunkter för ett extrabord, så kallade skvättbord, vilka gör båten något sjövärdigare (Bergenblad 1986:32ff). Skvättborden har sannolikt varit fästa i båten med hjälp av tränaglar. Båten har troligen endast varit avsedd för rodd eller paddling. Stockbåtar har förekommit in på 1900-talet i Sverige (Eskeröd 1970:76).

Vättersnipan – med anor från vikingatid?

Vättersnipans ålder är omtvistad. De flesta snipbyggda allmogebåtar brukar anses kunna härleda sina rötter direkt ner i vikingatid. En uppgift gör dock gällande att Vättersnipan skulle ha sina lokala rötter i det tidiga 1800-talet. Frågan är vilken klinkbyggd föregångare denna båttyp i så fall kan ha haft. Från Visingsö känner vi den så kallade Öbolankan som var en storbåt och kunde ta upp till 20 personer. Den kan sägas vara företrädare i funktion till de tre fortfarande bevarade byabåtarna. Öbolankan fanns under medeltiden och försvann under 1800-talet. Den förde ett råsegel och hade under medeltiden styråra (Malmquist 1984). Öbolankan avbildas på ett sigill för Visingsö från 1500-talet (figur 2).

På en förlaga till en plansch ur Erik Dahlbergs plansch-



Figur 2. Visingsös sigill från 1500-talet visar troligen en båt av typen *öbolanka*. Ur: Malmquist 1986:9.

verk från 1600-talet över de samtida byggnadsmonumenten och större städerna i riket, kan man se att tecknaren i en vy över Munksjön mycket enkelt har skissat ett stort antal mindre båtar för rodd. Två av dessa illustrerar notdragning vid det glest bebyggda kålgårdsområdet (se Dahlberg 1970). Gemensamt för alla båtarna är en kraftigt uppsvängd för- respektive akterstäv. På den färdiga planschen har många av dessa båtar fått segel och vissa båtar har även i övrigt ändrat karaktär. Detta planschverk brukar anses som mycket opålitligt som kunskapskälla. Eftersom båtarna finns med redan på förlagan kan det dock möjligen vara frågan om en faktisk iakttagelse. Det rör sig då om en klinkbyggd båt av ungefär Vättersnipans storlek som hade en för och akterstäv som påminde något om vikingaskeppens eller stävorna hos en del fortfarande existerande allmogebåtstyper i Norrland och Nordnorge.

Även sentida Vättersnipor kan dock ha en förhållandevis kraftigt uppsvängd förstäv medan akterstävvanligtvis är något mer tillbakahållen. Möjligen kan tecknaren ha noterat ett drag hos båtarna som han sedan överdrivit. På det färdiga sticket är båtarna renritade med kraftiga stävar och försedda med riggar bestående av spri eller asymmetriska rår (se Dahlberg 1910:260). Ingen av de mindre båtarna är försedda med rigg på förlagan. I det fallet sprirrigg har använts i det färdiga sticket påminner båten mycket om en sentida Vättersnipa. Att så skulle vara fallet har också föreslagits (Bergenblad 1986:55). Även den andra riggtypen förefaller ha förekommit på Vättern under åtminstone 1800-talet (jfr Larsson 2001:43).



Figur 3. Hästholmens stadssigill från 1300-talet visar ett klinkbyggt segelfartyg med uppsvängd förstäv och roderförsedd akter.

Renritningarna av dessa stick utfördes i allmänhet av personer som sannolikt aldrig sett de avbildade miljöerna i verkligheten. Valet av riggning på kopparstickets båtar får nog därför anses slumpmässig utifrån den tidens vanliga riggtyper.

Har en klinkbygd båt av Vättersnipans storlek funnits i Vättern under det sena 1600-talet är det dock inte osannolikt att den har lokala rötter ner i medeltid eller förhistorisk tid.



Foto: Anders Franzén, Jönköpings läns museum

Figur 4. Avbildning av fartyg på kalkmålning från 1400-talet i Kumlaby kyrka på Visingsö.

Klinkbyggda skutor

När det gäller hur de skutor som till äventyrs anlöpt Jönköping under medeltiden är osäkerheten om möjligt ännu större. Från Hästholmens stadssigill från 1300-talet (figur 3) och från kalkmålningar i Kumlaby kyrka på Visingsö från 1400-talet (figur 4) känner vi en båttyp som är klinkbyggd med en uppsvängd förstäv som ett vikingaskepp men med en rakt avslutad och roderförsedd akter. Det rör sig här om en allmän båttyp under dessa århundraden (Halldin 1963:53). Då vare sig skriftliga källor eller arkeologiska belägg för förekomst i Vättern ännu framkommit är det oklart om båtar av detta slag även seglat Vätterns vågor.

Råbockarna som under senare århundraden seglade kalksten till Jönköping har ibland ansetts ha medeltida anor (Malmquist, muntlig uppgift). Det som talar för denna teori är segelföringen med ett enda storsegel samt skrovets bukighet. Före 1400-talet var sannolikt alla skutor i norden försedda med en mast och ett stort råsegel. Högmedeltidens skutor var dessutom relativt bukiga. Ett båtfynd i Kalmar gav förhållandet mellan längd och bredd som 1:2,5 (Halldin 1963:53). Råbockarna var omkring 18 meter långa och sex meter breda (Gustavsson 1985:29). Detta ger ett förhållande på 1:3.

Olaus Magnus talar vidare om pråmar som lastar byggnadssten vid Omberg. Råbockarna kallades under 1800-talet för *Hargepesar*, vilket betyder pråmar från Harge. Båttypen uppvisar likheter med andra lokala skuttyper, exempelvis de seglande kalkpråmarna från Gotland. Skrovdetaljer visar samtidigt på former som kan härledas till 1600-tal (Malmquist 1986:34). Ett båtfynd krävs sannolikt för att säkert kunna datera båttypen till medeltiden. Mycket återstår av grundforskning innan den medeltida Vättersjöfarten kan klarläggas.

Hugo Larsson arbetar som byggnadsantikvarie vid Sörmlands museum, men var tidigare anställd vid Jönköpings läns museum. Texten utgör en omarbetad och utökad version av en tidigare publicerad artikel i Jönköpings-Posten

Referenser

Arkiv och samlingar

- F-Topo. Historisk-topografisk ortnamns databas för Jönköpings län (Jan Agertz). 1989 –.
- Jönköpings läns museums arkiv: karta av Thorné, ca 1624 (renritning).
- Jönköpings läns museums samlingar: arkeologiska fynd från Jönköpings stad (Kv. Gambrinus; fynd nr 298, Kv. Gruvan; fynd nr 1481, 1742 och 1774, Kv. Hemmet; fynd nr 3385 samt Lundströms plats; fynd nr 298).

Muntliga uppgifter

Jan Agertz, ortnamnsforskare, Jönköpings läns museum
Anders Gutehall, marinarkeolog, Jönköpings läns museum
Yngve Malmquist, sjöhistoriker och författare
Ann-Marie Nordman, arkeolog, Jönköpings läns museum
Linnea Varenius, arkeolog, Jönköpings läns museum

Tryckta källor

- Amén, L. 1972. *Stadens gator och kvarter – Stadsmiljöns geografiska grunddrag*. Lund.
- Andersson, H. 1997. Den medeltida staden – struktur och bebyggelse. *Den svenska staden, Planering och gestaltning – från medeltid till industrialism*. Stockholm.
- Areslätt, T. 1984. *Jönköping. Medeltidsstaden* 58. Riksantikvarieämbetet.
- Bergenblad, H. 1986. Rumlaborg – sjunde kapitlet. *Vår hembygd 1986*. Huskvarna.
- Bergenblad, H. 1986. Santa Helena och Vättern. *Vår hembygd 1986*. Huskvarna.
- Bergenblad, H. 1995. Rumlaborg – länscentrum under medeltiden i norra Småland. *Vår hembygd 1995*. Huskvarna.
- Björklund, S. 1998. *Arkeologiskt GIS över det medeltida Jönköping*. Examensarbete vid Kart- och mätningenjörsprogrammet, åk.3, VT 1998. Högskolan i Karlstad.
- Björkman 1917. *Det forna Jönköping. Jönköpings historia I*. Jönköping.
- Dahlberg, E. 1910. *Svecia Antiqua et Hodierna – Sverige i forntid och nutid*. Stockholm.
- Dahlberg, E. 1970. *Teckningarna till Svecia Antiqua et Hodierna IV, Götaland och Finland*, Stockholm.
- Eskeröd, A. 1970. *Båtar – från ekstock till trålore*. Lund.
- Gustavsson, L. 1985. Hargeböndernas råböcker. *Tabergs bergslag XIV*.
- Hälldin, G. (red.) 1963. *Svenskt skeppsbyggeri – en översikt av utvecklingen genom tiderna*. Malmö.
- Haltiner Nordström, S. 1998. *Strandskoningar, bryggare och vågbrytare vid kv. Aktern – Fornlämning 50 – Jönköpings stad*. Arkeologisk rapport 1998:03. Jönköpings läns museum.
- Hildebrand, H. 1879. *Sveriges medeltid I*. Stockholm.
- Kulturhistoriskt lexikon för nordisk medeltid IV*, 1959.
- Larsson, H. 2001. *Munksjöns betydelse för stadens näringar och för sjöfarten. Norra Munksjöområdet – en historisk dokumentation*. Byggnadsvårdsrapport nr 2001:2. Jönköpings läns museum.
- Malmquist, Y. 1984. *Jönköping som sjöfartsstad under sju sekel*. Jönköpings-Posten den 18/1 1984.
- Malmquist, Y. 1986. *De seglade på Vättern*. Jönköping.
- Montelius, J.-O. 1989. *Vinterväghållningen genom tiderna – en kortfattad översikt*. Vägverkets historiska samlingar. Borlänge.
- Olaus Magnus 1976 (1555). *Historia om de nordiska folken. Band III*. Stockholm.
- Weiler, G. 1939. Om Vätterbygden och Vättersjöfarten i äldre tider. *Gudmundsgilletts årsbok 1939*. Jönköping.
- Wilstadius, P. 1937. *Archivum smolandicum ups*. Lund.