

De stora sjöarna – ett maritimarkeologiskt perspektiv?

Av Christer Westerdahl

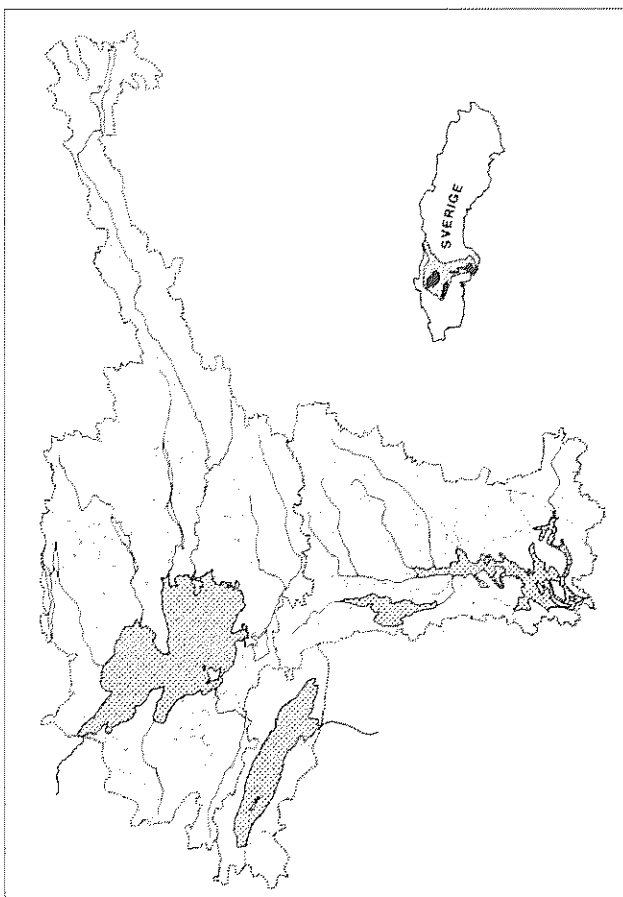
I denna översikt använder jag termen *maritim arkeologi* för att täcka de aspekter av arkeologin som har med maritim kultur att göra, oavsett var källmaterialet hittas. Marin arkeologi uppfattas som undervattensarkeologi. Och frågan om att anlägga ett maritimarkeologiskt perspektiv gäller med andra ord om det går att finna tecken till en maritim kultur vid de stora insjöarna (figur 1). Men då går det givetvis inte bara att hålla sig inom arkeologins landmärken.

Vårt första medlemsblad var tidigt ute med de stora sjöarna. Redan i nummer 2, årgång 3, 1980, redigerade jag ett temanummer där en stor del av tidningen ägnades

åt insjöarkeologi och innerfarleder. Även i det följande numret var insjöarna uppe till behandling. Eftersom jag själv hade publicerat en mindre skrift om äldre Vänersjöfart (1977) var Väneren den sjö som behandlades först. Det var för övrigt inte svårt att motivera, eftersom redan ett stort antal förlisningar (minst 300) var kända och många trävrak (minst 150) var kända genom dykningar. Sjöns unika skeppskonstruktioner var särskilt intressanta. Det nya i nummer 2/1980 var listorna över sjökrogar (9 stycken, numera 12), varvsplatser (65, nu 150) och ankarplatser/lastageplatser/hamnar (144 stycken, idag har jag 250).

Mönstret var förstas mitt arbete med *Norrlandsleden I-II* (omsider publicerade 1987–1988), fastän dess material var mycket bredare och dessutom byggde på ett primärt material. Vänerens var i allt väsentligt en produkt av andras arbete och Lesefrüchte. Bara på vraken som då inte alls redovisades hade ett grundarbete utförts, i någon mån också av mig själv. Först senare kom materialet att kompletteras på flera sätt med resultat av arkivstudier och givetvis den oerhört omfattande inventeringen och bottenavsökningen genom Vänermuseets Roland Petersson. I dagens läge är inventerat och besiktigat omkring 500 vrak av honom och antalet förlisningsuppgifter troligen uppe i det dubbla.

Samma beroende av andras uppgifter gällde i ännu högre grad Vättern och Mälaren. Men även för dem publicerades för första gången listor över krogar, varv och hamnar. I Vättern listades 35 varv, 7 krogar (men bara en längs farleden, de övriga låg i städer, som inte tagits upp överhuvudtaget i de andra sjöarna). I Mälaren redovisades 27 varv, 24 ankarplatser, 15 lastageplatser (dessa två kategorier är sammanräknade på de övriga sjöarna) och 37 krogar. I Mälarens fall var listan på krogar särskilt lång, eftersom Kjell-Ove Matsson i Västerås gjort ett osedvanligt grundligt förarbete. De flesta låg efter infarterna till Stockholm. Men även här skulle det visa sig att ämnet ingalunda var uttömt, ens på basnivån.



Figur 1. De stora sjöarna: Väneren, Vättern, Hjälmaren och Mälaren.

Också nästa nummer, nummer 3/1980, kom att till en del ägnas insjöarna och något litet åt innerfarleder. Kjell-Ove Matsson gav därtill ett exempel på sitt vraksökning- och arkivarbete, betitlat *Ur Kjell-Oves vrakregister*. Däremot var det mesta övriga utan relation till ett faktiskt arkeologiskt material. De olika kategorierna visades upp utan något försök till integration. I och för sig hade det varit meningen att bara ge en försmak av vad sjöarna kunde ge och att inspirera inte minst sportdykare att ge sitt bidrag. När man så skall försöka besvara frågan om man kan tala om en maritim kultur i insjöar så måste man gå till både andra ämnesområden och till andra källmaterial.

Vad är maritim kultur? Vad är kultur i allmänhet? Svaren är svåra – och i vissa stycken tvivelaktiga – att ge utan exempel. I förstone har ju alltid det maritima definitionsmässigt hängt ihop med salthavet och havskusters kultur. På så vis blir svaret en test på ens egen syn på kultur och på hur viktiga man anser att de kulturhistoriska aspekterna är, i jämförelse med topografisk placering. Anser man att det kulturella innehållet är det väsentliga så finns det i varje fall inget formellt hinder för att en insjö skall kunna hysa en maritim kultur. Anser man däremot att definitionen är topografisk, i enlighet med latinets mare, hav, så är loppet kört från början. I denna skiss kan jag av uppenbara orsaker mest sysselsätta mig med Vänern.

Vänern

I en framtida text har jag försökt att skissera de drag i kulturen runt Vänern som jag anser visa på en maritim kultur. Just det faktum är god ledning, att sjön inte har gjort ett hinder utan snarare är en brännpunkt för vad man kan uppfatta som gemensamma kulturella drag runt Vänern. Det kan man alltså påvisa i arkeologiska och historiska förhållanden, fastän med stora reservationer och förändringar genom seklerna. Södra Värmland utgör länge en gränzon med blandning mellan jaktkultur och jordbrukskultur. Östra Värmland drar åt öster, västra området åt Norge och kärnområdet för det agrara i Västergötland drar mot Danmark, särskilt Halland och Skåne. Men det är alltså de drag som är mera gemensamma för folkgrupper runt Vänern än för de övriga influensområdena som man skall framhäva.

Vänerområdet är ju en sluten zon ur sjöfartssynpunkt innan kanalerna byggdes. Trollhätte kanal blev klar först året 1800 (figur 2). Det utbildar alltså en egen profil innan dess. Men inte ens då var området på något sätt fritt från impulser inom exempelvis skeppsbygget. Man importerade en del kunskap, och därmed även personer

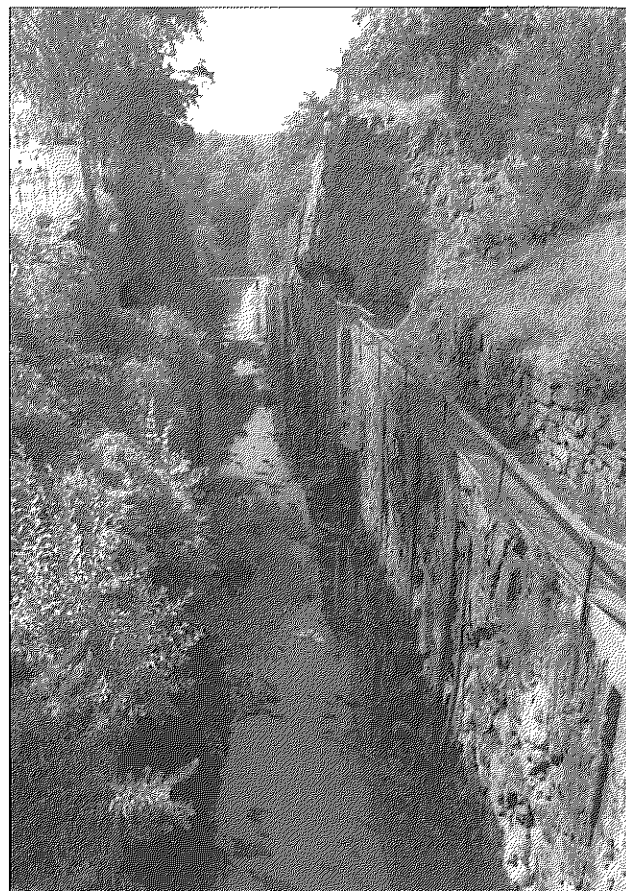


Foto: Christer Westerdahl

Figur 2. En av Trollhätte kanals äldre kanalleder, vilken var i bruk 1800–1844.

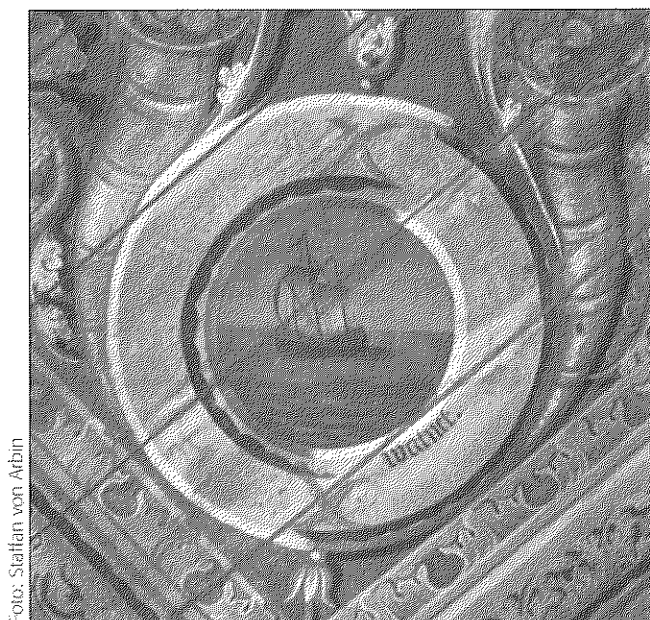
som var kunniga, från Göta älv och Västerhavet (Bohuslän). Sambandet mellan Göta älv och Vänern är fundamentalt även i förhistorisk tid. Bohuslänningarnas fraktseglation skulle göra inslaget mycket kraftigt under första delen av 1800-talet, då inhemsk trafik utkonkurrerades. Men det blev snart jämvikt och i senare tid utgjorde städerna och de maritima enklaverna på Källandsö, Vänersnäs och Torsö starka sjöfartscentra. Därtill kommer nya kanaler och nya möjligheter under detta sekel.

Grunden för detta lades tydligen redan under medeltiden. Bristen på medeltida städer tyder på att statsmakten hade litet att säga till om. Kyrkan styrde trafiken inom Skara stift, i Västergötland kunde stormännen kanalisera utbytet över sjön till egen fördel. En viktig avnämare vid havet var staden Lödöse vid Göta älv. En tänkbar och rimlig hypotes är att allmogeseglation fyllde kraven i transporter på Vänern för båda parter, överhet och allmoge. Särskilt troligt blir det när man skärsådar beläggen för den omfattande allmogehandel som ägde rum mellan Värmland och Västergötland i senare tid då pärlbandet av städer redan hade kommit till. Det rör sig visserligen om en ny historisk situation, när järnet och timret fått ännu större ekonomisk betydelse än under medeltiden. Först 1446 grundas Lidköping, den enda medeltida sta-

den vid sjön, och inte ens då verkar initiativen från kronan särskilt påtagliga. Staden har senare väldiga problem med allmogesjöfarten i sitt eget närområde.

Från väster importerades även folklore av olika slag, särskilt inom sjöfarten. Men även det inhemska inslaget är tydligt och av gammalt märke. De rika föreställningarna om den övernaturliga varelsen *koffa* eller *lakkätta* inom fisket är unika för Väneren. Att döma av äldre belägg har Vänerfisket utvecklat en egen typ av storrysja redan under medeltiden. Det är möjligt att den har samband med västgötaklostrens innehav av fisken vid Väneren, särskilt Varnhem. Fisket är livligt, både som yrkes- och binäringsfiske. Det finns en tendens till formliga säsongsfiskelägen, men de är koncentrerade till vissa delar och fiskarter vid sjön. Den särpräglade sjöboden *kraken* med vass både i tak och väggar, idag bara på Kållandsö, har troligen en gång funnits på båda sidor av sjön, liksom andra kulturelement (som holkkvarnen).

Som ett exempel på maritimt orienterade vandrings-sägner har jag särskilt lyft fram sägnen om kvinnan som ställde fartyg på varvet, känd från Väneren och Kvarken. Om man vill visar det på ett maritimt samband utöver närområdet. Ett särmärke för maritim kultur är ju att den speglar mycket vidare influensområden än motsvarande på land. Samma förbindelser präglar i stort ortnamnsfloran vid Vänerens kuster och skärgårdar, och sambandet med västkusten och Bohuslän är påtagligt. Men det finns också särdrag, liksom inom andra språkliga förhållanden. Som ett exempel kan nämnas det betydelsefulla sambandet i folkspråket mellan Värmlandsnäs och Kålland.



Figur 3. Foto på takmålning från 1700-talet i Västerplana kyrka, Kinnekulle, troligen föreställande en så kallad blocksjuta.

Skeppsbyggeriet är mycket livligt, i senare tid även för avnämare utanför Väneren. Som särskilt karaktäristiska framstår skeppstyperna, i äldre tid kända som *blocksjuta* och *bojorter*. Den förra har namn efter *blockar*, timmerstockar (figur 3). Den senare avses för järn och styckegods. Blocksjutan är som typ helt inhemsk, men även bojorten förändras i hög grad efter Vänerförhållanden redan vid sin introduktion på 1600-talet från Holland. Senare kallas blocksjutorna skonertskepp efter sin rigg. Bojorten efterträds av galeaser, slupar (jakter) och andra mindre fartyg. Men även barkskepp byggs och seglas på Väneren. Uppdelningen av transportzoner efter skilda laster och skeppstyper är kriterier på en livaktig maritim transportkultur.

Mälaren

För Mälarens del har man i senare tid försökt att erinra om en gemensam kultur runt sjön. Idag har det mycket med EU:s regionalpolitik att göra. Denna gemensamma kultur är mycket tydlig och kan markeras som en röd tråd från den äldsta skrivna historien i vårt land. Där låg ju Birca och Sigtuna. Från början av den svenska statens uppkomst var sjön en havsvik med drag som förenade den med Östersjöns kuster. Den utmärks av ett mycket starkt drag av styrning från kronan och kungamakten, i någon mån även från kyrkan. Städerna är många och verkar planerade för jämna mellanrum. Flertalet har tidig-medeltida ursprung. Medan Väneren i sin helhet ligger inom Skara stift under medeltiden, är hela tre stift inblandade vid Mälaren. Mälaronrådet är en grundpelare i huvudstadens ekonomi. Beroendet av Stockholm som avnämare, port och sluss för såväl bergslagsjärn som födoämnen från Mälardalen är en motsvarighet till Göteborgs roll – och tidigare Lödöses – för Vänerområdet. Fisket har mig veterligen föga särart och har i relativt liten utsträckning varit yrkespräglat utom som uppdrag av överheten (exempelvis slotts fiskare).

Det maritima kulturlandskapet är bäst utbildat inom sjöfarten, och hyser påtagligt litet av fiske och jakt, fastän dessa näringar måste ha haft stor betydelse i förhistorisk tid. Som synes av antalen på våra listor ovan finns det gott om varvsplatser och hyfsat med hamnar, men de går inte att jämföra med Vänerens. Detta kompenseras mer än väl av det faktum att trafiken redan tidigt har koncentrerats till ett pärlband av hamnar vid medeltida kuststäder. Skall man åberopa speciella skeppstyper i en transportzon förefaller *schasen* vara det fartyg som bäst anpassats till Mälarens behov av jämlaster. Det är dock ögonskenligen mindre särpräglat än Vänerens typer.

De maritima enklaver som eventuellt har funnits på



Figur 4. Harge ("Hammar") vid Vättern finns utmärkt på Olaus Magnus Carta marina från 1539. Var orten en betydande maritim enklav redan vid denna tid?

de stora öarna i Mälaren har överskuggats av sjöfolket i städerna, särskilt Stockholm. Ortnamnsförrådet är mindre maritimt präglat än Vänern, med undantag av de typer som tydligt dateras från förhistorisk tid och från slutskedet av den tid då Mälaren ännu var en havsvik. Om dess folklore har några maritima drag, egna eller allmänna, i samma utsträckning som Vänern, kan jag inte bedöma.

Vättern

Vättern är i hög grad ett gränsfall. Vätterbygden har anknytningar såväl till öster som till väster. Västergötland är inte orienterat åt Vättern förrän i sen tid. Vätterns förbindelser vetter åt slättbygderna i norr (Närke), öster (Östergötlands huvudbygd kring Tåkern) och söder (Jönköping med Tabergs bergslag i Småland). I långt större grad än Vänern rör det sig här om förbindelseleder i korridoren antingen tvärs över sjöns mitt eller längs med den, typ Hjo i Västergötland till Hästholmen i Östergötland. Båda hade medeltida stadsrättigheter. Den äldsta staden vid sjön, Jönköping, är ett givet centrum för sjötransporter genom sin viktiga roll som vägknut på land. Det senmedeltida Vadstena får betydelse genom klostrets rika godsinnehav. Järn och sten (sand- och kalksten) dominerar bland varorna. Annars är både skeppsvarven, både

de tillfälliga och de mera stabila en produkt av Göta kanals färdigställande på 1820-talet.

Den speciella skeppstypen för den långsgående trafiken får uppfattas vara *råbocken* eller *kalkjödden*. Den maritima enklaven är främst Harge (Hammar) i Närke, som tycks markeras redan av Olaus Magnus 1539 på dennes *Carta marina* (figur 4). Även Visingsö har haft en motsvarande betydelse i söder. De vrak vi känner till är delvis mycket välbevarade, men samtliga tycks ligga i tiden efter Göta kanal. Med tanke på bevarandeförhållandena skulle Vättern kunna ha mycket äldre lämningar. Även om sjön förvisso är myternas och sägnernas sjö tror jag knappast att vi kan urskilja egentlig maritim folklore i någon nämnvärd grad i Vättern. Jag skulle säga samma sak om Storsjöödjuret!

Hjälmaren

Hjälmaren har jag i stort sett avstått från att behandla i denna text. Men den maritima enklaven är givetvis Vinön, med dess mycket karaktäristiska båtbyggeri. Sjön är kanske inte så stor att dess båtflora eller dess fiske kunnat anta så rika och anpassade former som Vänerns. Dess topografiska roll är mera begränsad till Närke och angränsande delar av Sörmland (exempelvis Rekarnebygderna).

I äldre tid var sjön och dess vattensystem väsentligt större. Dräneringar har torrlagt vida arealer på Närkeslätten, som säkert fungerade som viktiga trafikförmedlare ännu i sen järnålder och tidig medeltid. Genom det tidiga kanalbygget förenas den redan på 1600-talet ur transport-synpunkt med Mälaren. Om dess förlisningar och vrak är jag dessvärre okunnig.

En jämförelse med Europa

Gemensamt för alla de stora sjöarna är att ingen mera avancerad dokumentation eller undersökning har gjorts på något enda vrak. Det är därför svårt att uttala sig annat än mycket allmänt och hypotetiskt om skeppsarkeologiska förhållanden. Arkeologi på vrak är därför ett givet framtidsmål. Detsamma gäller landarkeologi med maritim-arkeologisk anknytning, som vid hamnar, fasta fisken och varvsplatser. Detta är dock inte det enda ämnesområdet som skulle kunna belysas genom jämförelser med andra stora sjöar i Europa. Mjøsa i Norge är ett område där man faktiskt gjort dokumentation av vrak, men sjön är jämförelsevis liten och har haft mindre betydelse för transporter än flertalet av de stora svenska sjöarna. Som helhet kan man väl jämföra med de centrala finska sjösystemen (Saima, Päijänne), där också viss dokumentation utförts.

Riktigt intressant för diskussionen om maritim inlandskultur skulle det nog bli först med Europas största sjöar, Ladoga och Onega, inom ryska Karelen. Där ingår även säljakt bland de maritima näringarna. Å andra sidan är undersökningarna mycket begränsade. Inom Europa har vi dessutom Bodensjön som en fyrbåk på området. Där

har synnerligen särpräglade medeltida konstruktioner under vatten undersökts vetenskapligt från tyskt håll. Nyligen har man dessutom uppfört ett sjöfartsmuseum i anslutning till Landesmuseum i Konstanz. Det är en förebild som manar till eftertanke.

Det krävs i framtiden mera än bara omfattande inventeringar och arkivforskning för att man vetenskapligt skall kunna belysa de olika aspekter som berörts här. Jag menar givetvis också att det studiet ingalunda bara kan gälla skeppsvrak. Å andra sidan är vraken en utmärkt katalysator för samhällsbilden, maritim eller inte, vid den tid de byggdes och utnyttjades. Samtliga ligger i sötvatten, med helt andra möjligheter än haven.

Och slutligen: jag tror att det behövs en slags minimistorlek och minimirikedom för sjöar för att deras bebyggare rimligen skall kunna utgöra maritima inlandskulturer. Jag tror att Väneren kan ha goda anspråk. Dessutom hoppas jag att jag har kunnat demonstrera att det först genom en mångsidig bild av kulturer kring sjöar kan bli rimligt och intressant att tala om maritim eller annan kultur.

Christer Westerdahl arbetar från och med januari 2002 som antikvarie vid Vänermuseet med ansvar för maritim kulturforskning och förmedling i Vänerområdet

Referenser

Westerdahl, C. (under utgivning). *Landskap, människa och skepp. Äldre Vänersjöfart. Om en maritim inlandskultur*. Båtdokgruppen AB. Skärhamn.