

# Parola Malm – kommunikationslämning med kontinuitet

Av Anders Gutehall

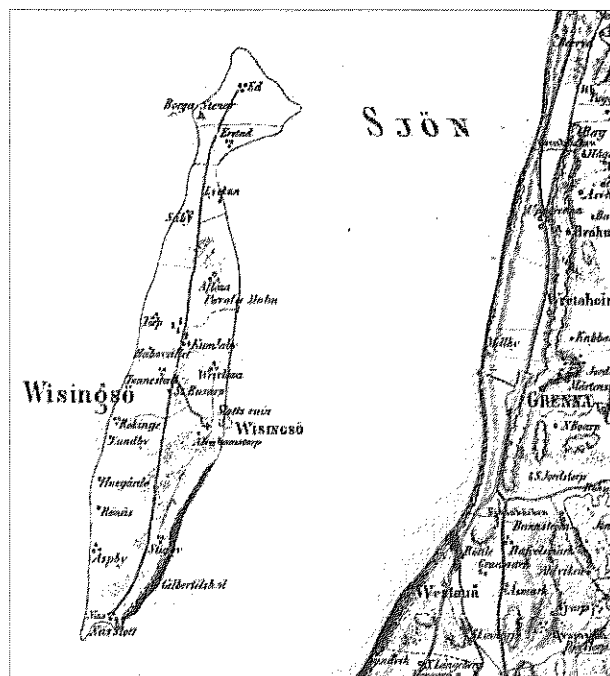
## Inledning

Människan har genom alla tider levt vid vatten. Lämningar efter hennes aktiviteter syns i form av strandbundna boplatser, hamn- och fiskeanläggningar, spärrar, vrak och liknande. De fåtaliga undersökningar under vatten som utförts har främst varit koncentrerade till kusterna, men dessa lämningar påträffas även vid insjöar och åar. En orsak till att inlandets vattendrag är dåligt kartlagda ur arkeologisk synpunkt är att kunskapen om kulturmiljövård under vatten i många fall är bristfällig hos länsstyrelser och läns museer i inlands-län. Vid exploateringar i och i anslutning till sjöar och vattendrag, till exempel vid anläggandet av hamnar och broar, utförs oftast ingen arkeologisk utredning. Detta trots att kunskapspotentialen är lika stor hos lämningar under vatten som på land – kanske till och med större då dessa lämningar är mindre undersökta.

Följande artikel behandlar just kulturmiljövård under vatten i ett inlands-län. Som fallstudie används en arkeologisk utredning som Jönköpings läns museum utförde den 2 augusti 1999 (Gutehall 1999:20). Utredningsobjektet var hamnanläggningen Parola Malm, tillhörande samfällighet inom Kumlabby på Visingsö. Utredningen kan sägas representera starten för kulturmiljövård under vatten i Jönköpings län.

## Visingsös fornlämningar

I Sveriges näst största sjö Vättern ligger Visingsö, en cirka 40 kvadratkilometer stor ö, med närmare 1 000 registrerade fornlämningar (figur 1). Den dominerande fornlämningskategorin är gravar, fördelade på tre större gravfält. Sannolikt har det funnits en mycket diversifierad bebyggelse med hamnanläggningar, handelsplatser, olika bebyggelseenheter med mera. Ser man till mer monumentala byggnader återfinns två stenkyrkor – Kumlabby och Ströja. Båda härstammar från 1100-talet, men den sistnämnda byggdes om på 1630-talet av Magnus Brahe och benämns numera Brahekyrkan (Lindqvist 1980:44ff).



Figur 1. Utdrag ur *Karta öfver Wista härad uti Jönköpings län* från 1858 visande Visingsö med Parola Malm samt Mellby (Rydén 1980:214).

Vid mitten av 1100-talet etablerade sig kungamakten på ön genom kung Sverker den äldres anläggande av borgen Näs på Visingsös sydspets. Näs var inte ett fortifikatoriskt maktfäste eller förvaltningscentrum, utan fungerade som kunglig palatsanläggning med kontinentala förtecken (Carelli 2000:61f).

Visingsborg blev den 20 mars 1562 Sveriges första grevskap under Per Brahe den äldre. På 1570-talet påbörjade han uppförandet av Visingsborgs slott, en byggnation som varade i över hundra år (Kraft 1980:82, 141).

## Tidig transport till sjöss

Ett problem för Visingsöborna var transporter till och från fastlandet. Alltsedan medeltiden svarade krono- och skattebönderna för kronorodden, en för ön anpassad kronoskjuts. Kronorodden, som syftade till att transportera

ämbetsmän mellan ön och fastlandet, var indelad i dels lång-kronorodden med sex till sju roddare, vilken utnyttjades för längre resor t ex till Jönköping, Hästholmen och Hjo, dels stack-kronorodden, som användes för övriga kortare reser och krävde endast tre roddare.

Kronorodden tog upp till 900 dagsverken i anspråk per år, vilket var en betungande uppgift för Visingsöbönderna. De tvingades ställa upp när som helst och ingen hänsyn togs till väder eller tid. Detta innebar att bönderna kunde få avbryta skördarbetet och i värsta fall råka ut för dåligt väder, vilket i sin tur medförde kraftiga förseningar. Ämbetsmännen utnyttjade även kronorodden till fria resor utom tjänsten.

Gästgiverirodden var ett annat transportsätt som endast utfördes av de byar, vilka låg närmast gästgiverigårdarna, det vill säga Kumlaby, Avlösa, Vixlösa och Torp. Denna rodd fordrade tre roddare och utfördes mot en fastställd taxa, vilken betalades av den resande. Varje by hade sin egen byabåt – ursprungligen råseglande öbolankor – som låg vid byns gemensamma brygga och användes bland annat för dessa ändamål (Eckerberg 1944:59f; Malmqvist 1986:26; Rydén 1980:257).

## Kunglig Trivialskola och Gymnasium Carolinum

År 1636 påbörjades undervisningen vid Visingsborgs trivialskola på Visingsö. Trivialskolorna, vilka ersatte de tidigare provinsskolorna, var i huvudsak inriktade på tre ämnen: grammatik, retorik och dialektik. På skolan verkade tre lärare: rektor, konrektor samt kollega (Kraft 1980:153ff). 1692 omorganiserades skolan till att även omfatta gymnasium, på vilket en teologie lektor samt en filosofie lektor verkade (Löfgren Ribberfalk 1995:6; Rydén 1980:275).

Den mest kända av lärarna på Visingsö under 1700-talet var filosofie lektor Sven Peter Liljenroth, som innehade tjänsten mellan 1765 och 1801. Liljenroth, som verkade i Linnés anda, ansågs vara en framstående pedagog och tog även livlig del i sockenangelägenheterna (Löfgren Ribberfalk 1995:16f; Rydén 1980:275).

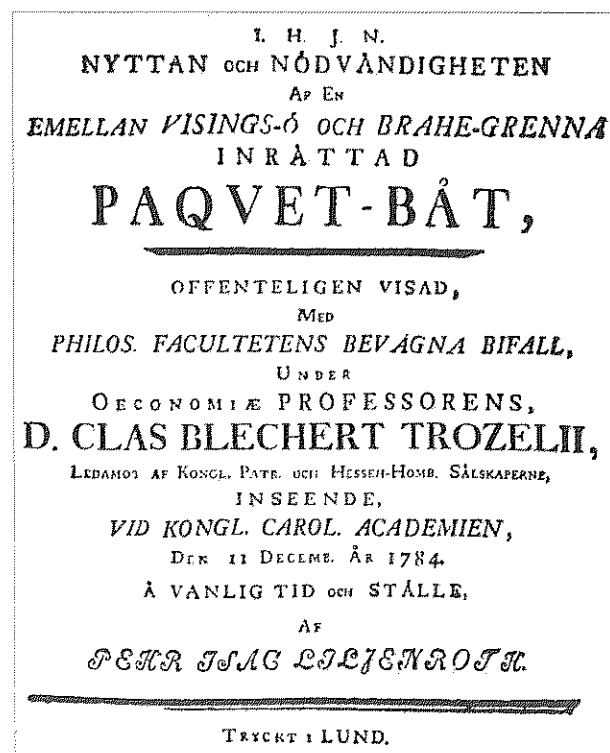
## Paketbåten

Vid en jordrannsakan i Råby gästgivaregård 1773 påtalade Sven Peter Liljenroth nödvändigheten av en så kallad Paquet-Båt för transport mellan Visingsö och färjestaden vid Mellby. Paketbåten, som skulle trafikera rutten en gång i veckan, var främst avsedd att handa postgången men även att underlätta skolans kontakter med andra skolor och institutioner samt ersätta delar av den tidigare krono- och skatterodden. Liljenroth fick i uppdrag att lämna ett

memorial till landshövdingen, vilket gjordes fem år senare, den 24 augusti 1778. Med memorialet bifogades en skrivelse där samtliga innehavare av krono- och skattejord ställde sig positiva till den planerade förbindelsen. De förband sig samtidigt att en gång om året ansvara för överfarten (Eckerberg 1944:60ff).

Paketbåten, vilken Liljenroth skänkte av egna medel, rymde sju roddare. Landshövdingen, biskopen, kronobetjäningen, studenterna samt öborna hade fri resa medan övriga passagerare betalade enligt fastställd taxa. Allmogen på ön, som inte använt sig av vare sig krono- eller gästgiverirodden, nyttjade inte heller paketbåten. Däremot medförde den nya förbindelsen att postgången till och från ön utfördes varje onsdag, oavsett väder och vind. Tidigare hade visingsöborna själva hämtat och lämnat post när de hade ärende till fastlandet (Eckerberg 1944:60ff).

Kronorodden fanns fortfarande kvar, men i mindre omfattning än tidigare. Paketbåten sammanslogs 1819 med kronobåten, varvid Visingsö församling fick ansvaret för trafiken. En båtförare anställdes och betalades med medel ur kyrkokassan. När Kumlaby gästgiveri inrättades år 1819 öppnades även förbindelser med Torps by och Häldeholm på Västgötasidan. Under årens lopp förbrukades ett flertal båtar och vid ångfartygens intåg 1862 blev den rodde paketbåten överflödig (Grennfelt 1980:321; Rydén 1980:258).



Figur 2. Titelbladet till Pehr Isac Liljenroths avhandling om paketbåten, tryckt i Lund 1784 (Eckerberg 1944:55).

## Parola Malm

Sven Peter Liljenroth vädjade till landshövdingen att tilläggsplatsen skulle förläggas till Kumlabys landningsplats – öbornas traditionella landningsställe på östra stranden – istället för till Kungsgården vid Visingsborg. Han fick igenom sina önskemål och erhöil samtidigt ansvaret för paketbåtens ekonomiska förvaltning (Eckerberg 1944:62). Sven Peter Liljenroths två söner, Frans och Pehr Isac, ventilerade var sin avhandling, samlade i en gemensam volym, vid filosofiska fakulteten i Lund år 1784 (figur 2). Avhandlingarna behandlade deras faders gärning, samt tolkade även namnvalet med tidsenligt bockande inför överheten:

”Den känsla GUD tände i alles våra sinnen vid åtankan av samma Eviga Försyn Svea-Land förunte sällhet, KONGELIGE MAJESTÄTS lyckelige återkomst, sjöledes ifrån Finland, till sin Huvud-Stad, Stockholm, den 9 Julii, år 1783, klockan 4 om morgonen, gav underdånig och gladaste anledning, att härstädes, för vår ringa del, förvara hugkomsten av ALLSMAKTENS synnerliga vård om Sin SMORDA, Landsens Hulda Fader, som utan synnerlig kjänning af sitt i olyckelig stund för hela Svithiod, men för den då vid Tavaste-hus församlade hären, Lolais Läger, å Parola Malm, i synnerhet högst bedröveliga, mörka och dimboga dag, undfångne armbrött (...) Detta var orsaken att kalla det vid Paqvets-Båt-Huset liggande höglänte, men, genom flere dagsverken, väl planerade, ställe, Parola Malm.”

Det ovanliga namnet Parola Malm kommer alltså av den plats vid Tavaste Hus i Finland där Gustav III år 1783 inför sin samlade här fallit av hästen och brutit armen. Namnet slog aldrig igenom bland allmogen, utan användes av ett fåtal ståndspersoner på ön. Idag använder dock en del äldre öbor namnet (Eckerberg 1944:56ff).

Själva hamnanläggningen bestod av två bryggor, vid vilka paketbåten la till. Bryggorna fungerade även som vågbrytare och skyddade mot vågor vid storm. På land var ett båthus beläget och intill stod en flaggstång med namnet Parola Malm samt fyra slags solvisare inhuggna (Eckerberg 1944:58). Parola Malm användes för reguljärt trafik under en 80-årsperiod fram till 1863, då en ny hamn nedanför Visingsborg färdigställdes och Parola Malm övergick därefter till att husera Kumlabys byabåt.

## Den arkeologiska utredningen

Kumlabys byalag planerade en nybyggnation av bryggor och båthus vid Parola Malm. Målsättningen med den arkeologiska utredningen var att fastställa i vilken omfattning kultur- och fornlämningar ovan och under vatten berörs av nybyggnationen. Parola Malm är beläget ost om Kumlaby kyrka på Visingsös östra strand. Hamnen

ligger vid en smal strandremsa bevuxen med enstaka mindre träd, skyddad av tre till fyra meter höga sandbankar åt väster. Genom Vätterns påverkan har sandbankarna successivt eroderat, varvid områdets topografi har förändrats. Sjöbotten består av en åt öster svagt sluttande sandbotten med en meters djup cirka tio meter från land.

I Jönköpings läns museums arkiv finns ingen information gällande Parola Malm, men enligt uppgift skall dock Visingsös kyrkoarkiv och eventuellt även Visingsö folkhögskola ha material om paketbåten. Om själva hamnen verkar dock informationen vara mer bristfällig och inom ramen för utredningen har inte något hittats. Beträffande det äldre kartmaterialet har endast arkiven på Lantmäteriverket i Jönköpings län samt Jönköpings läns museum studerats. På kartor från 1647, 1690, 1767, 1813 och 1817 finns varken någon hamnmarkering eller namnet Parola Malm medtaget. En karta från 1801 är tyvärr trasig vid platsen. Däremot finns hamnen medtagen på tre kartor från 1855, 1856 och 1858. Detta kan bero på att hamnanläggningar inte var av intresse för lantmätaren som istället koncentrerade sig på skog- och markförhållanden. Då Liljenroth ville förlägga paketbåtens hamn till det traditionella landningsstället på östra stranden, det vill säga Kumlabys landningsplats, är det dock inte omöjligt att mer omfattande kartstudier i andra arkiv kan ge ett bättre resultat.

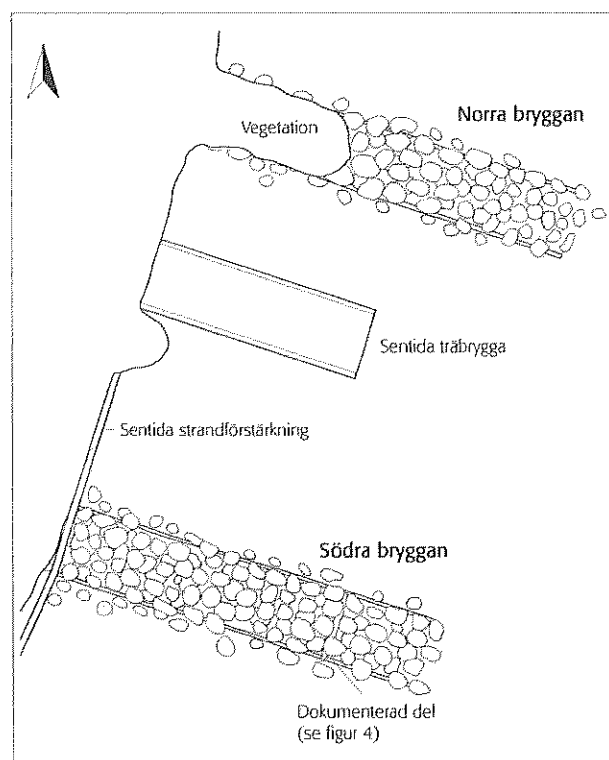


Illustration: Anders Gulehall, Jönköpings läns museum

Figur 3. Planskiss över undersökningsområdet – Parola Malm. Skala 1:200.



Foto: Anders Gustafsson, Jonköpings länsmuseum

Figur 4. Den norra bryggan sedd från söder. Stockarna ligger strax under vattenytan, men en del av stenfyllningen syns fortfarande.

## Fältarbetet

På land syntes inga spår efter båthuset eller flaggstången som restes inför invigningen. Inom ett 10 till 15 meter brett och tio meter långt område i vattnet syntes tre bryggor (figur 3), varav den norra och den södra utgör hamnanläggningen från 1783 och den mittersta är från 1970-talet (Janzon, muntligen). Vid den visuella dykbesiktningen upptäcktes inga lämningar förutom ovan nämnda bryggor, men på botten fanns spridda större stenblock troligen från de äldsta, men även från nyare bryggor. De två bryggglämningarna har delvis förstörts genom påverkan från vågor och is, men stenmaterialet har troligen även återanvänts vid senare bryggbygge. En meter från stranden finns en sentida strandförstärkning vilken skär bryggglämningarna. Den norra bryggan är delvis övervuxen med gräs och sly (figur 4).

Av de två bryggorna återstår cirka elva meter långa, rakt från stranden i ostsydostlig–västnordvästlig riktning utåtgående stockar, vilka troligen är av fur. Stockarna vilar i sanden och endast ett lager är synligt, eventuellt kan ytterligare lager finnas under sanden. På stockarnas ovasida finns rester av trädymlingar, troligen av ek, vilka använts för sammanfogning av stocklagren. Stockarna har kvadratisk tvärsnitt, och i ovasidan utfasade rektangulära hål för tvärliggande bjälkar, av vilka några finns bevarade. Runt och inom bryggglämningarna finns större stenblock, mellan tre decimeter och en meter stora. För att nog-

grannare kunna dokumentera bryggorna bör stenblocken flyttas för att frilägga stockarna.

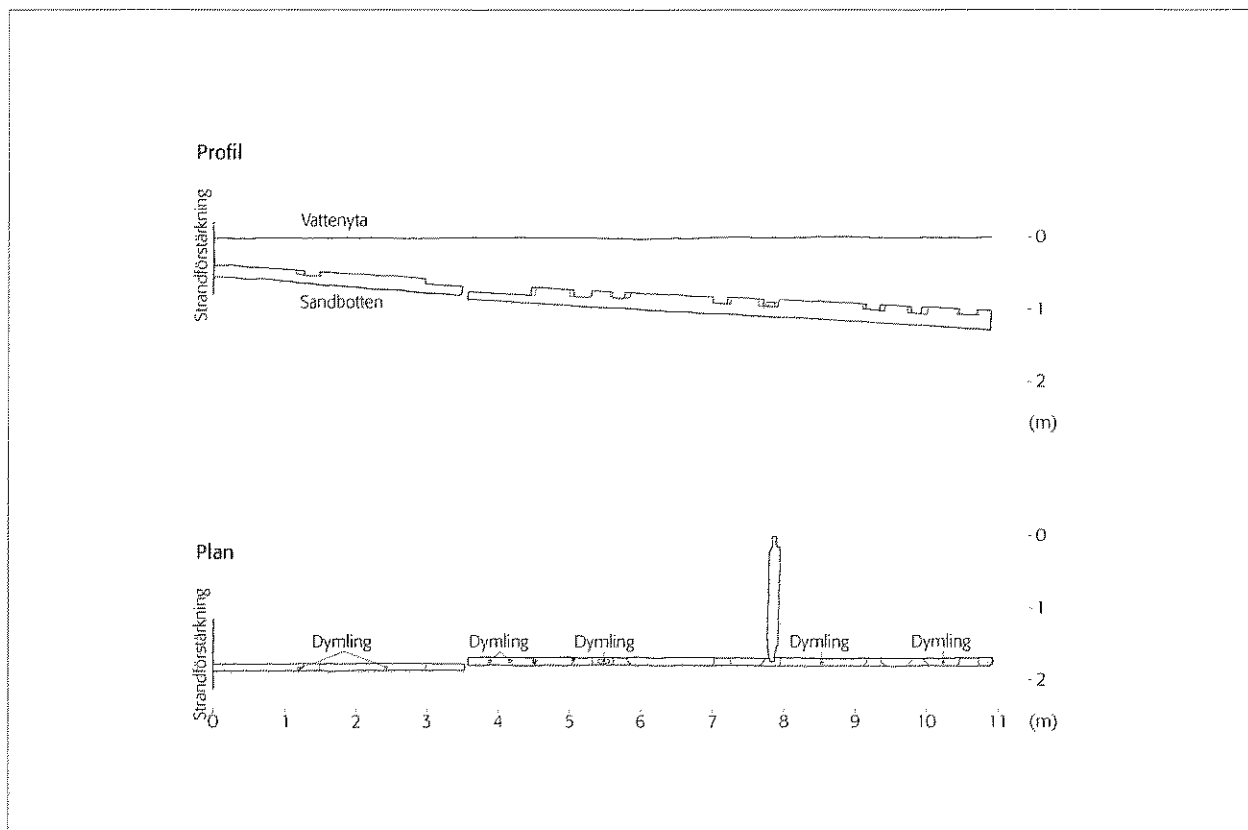
Den södra bryggglämningens södra stock uppmättes och dokumenterades i plan och profil (figur 5). Dessvärre började det blåsa upp, vilket omöjliggjorde fotodokumentation under vattnet. Området fotograferades dock från land.

## Kunskapspotential

Kunskapsläget beträffande tidiga hamnplatser och maritima lämningar på Visingsö är närmast obefintligt. Platsen där Parola Malm anlades har en lång kontinuitet och stark rumsrig koppling både till ön och till fastlandet. Transporter till och från ön har, då isen inte lagt sig, skett båtledes. Kumlabys existens är genom kyrkan belagd ner till 1100-talet, vilket medför möjligheten att påträffa äldre hamnfaser.

Den utförda utredningen visade att stockarna låg delvis dolda i botten och det är inte omöjligt att påträffa överlagrade kulturlager kring bryggorna (jämför Rönby 1995:48; Westerdahl 1989:100f). Genom en stratigrafisk undersökning av botten kan, kanske för första gången, en tidigmedeltida hamn/ankringsplats på Visingsö påträffas. Ett potentiellt fyndmaterial kan dessutom spegla av vilka och under hur lång tid hamnen har använts.

Sammanfattningsvis kan sägas att utredningen avslöpte relativt smidigt. Det nämns tidigare i artikeln att denna



Figur 5. Profil- och planskiss över södra delen av södra bryggan. Skala 1:100.

representerade starten för kulturmiljövården under vatten i Jönköpings län. Efter utvärdering uppmärksammades att vissa delar av fältarbetet kan förbättras. Detta innebär en kunskapsuppbyggnad av, inte bara kunskapen om det maritima kulturlandskapet, utan även av metoden för att utföra undersökningar under vatten.

I skrivande stund har det inte fattats beslut om någon fortsatt undersökning av Parola Malm, men med den kunskapspotential platsen innehar är möjligheten till en fortsättning stor. Kumlabys byalag har nu ändrat sina planer och vill återskapa hamnen som den var 1783. De saknar ekonomiska resurser, men då Visingsö tillhör EU:s stödområde finns förhoppningar om bidrag därifrån. Denna förändring stärker behovet av att utföra en noggrann undersökning, dels i fält och dels i form av arkivstudier.

Den del av vår historia som ligger dold under vatten får inte ses som något exotiskt som endast är tillgänglig för några få, utan som en viktig del av vårt gemensamma kulturarv. Ett kulturarv som vi är skyldiga att bevara och levandegöra. Människans kulturlandskap slutar inte vid strandkanten, det tar sig bara andra former.

*Anders Gutehall är teknisk redaktör för Marin-  
arkeologiskt tidskrift och arbetar som antikvarie/  
arkeolog vid Jönköpings läns museum*

## Referenser

### Litteratur

- Carelli, P. 2000. Visingsö-borgen – den svenska kungamaktens centrala residens under tidig medeltid. I: *Visingsöartiklar. Tolv artiklar om Visingsö från bronsålder till medeltid*. Jönköping.
- Eckerberg, A. 1944. Om kronorodden och paquetbåten mellan Visingsö och Brahe–Grenna. I: *Mäster Gudmunds gilles årsbok 1944*. Jönköping.
- Grennfelt, T. 1980. 1863–1970. I: *Gränna-Visingsö historia*. Stockholm.
- Gutehall, A. 1999. *Arkeologisk utredning. Parola Malm – Dyrekognocering vid Visingsös första hamn för reguljär båttrafik. Visingsö socken och Jönköpings kommun i Jönköpings län*. Jönköping.
- Kraft, S. 1980. 1523–1720. I: *Gränna-Visingsö historia*. Stockholm.
- Lindqvist, G. 1980. Förhistorisk tid–1523. I: *Gränna-Visingsö historia*. Stockholm.
- Rydén, J. 1980. 1720–1862. I: *Gränna-Visingsö historia*. Stockholm.
- Rönby, J. 1995. Vad som döljs i vatten. Om arkeologi och kulturmiljövård i hav, sjö och å. I: *Kulturmiljövård nr 5–6/1995*.
- Westerdahl, C. 1989. *Norrlandsleden I. Källor till det maritima kulturlandskapet. En handbok i marin-  
arkeologisk inventering*. Härnösand.

### Arkiv

Jönköpings läns museums topografiska och antikvariska arkiv  
Lantmäterimyndigheten, Jönköpings län

### Muntliga källor

Karl-Emil Janzon, Kumlabby