

Med båt över land

Christer Westerdahl

En internationell företeelse

Det er en Eiendommelighed ved den Norske Kyst...

Detta är ett citat från en text av den kände norske historikern Yngvar Nielsen som 1904 skrev om eden längs hela den norska kusten. Citatet har nyligen återupplivats av maritimarkeologen Pål Nymoen vid Sjøfartsmuseet i Oslo. Påståendet stämmer inte helt, eftersom företeelsen i hög grad är internationell. Inte minst är den internordisk. I Skottland kallas båt dragen *Tarbert*, *Tarbat*, efter ett gaeliskt ord, i Östeuropa och på Grönland är de också

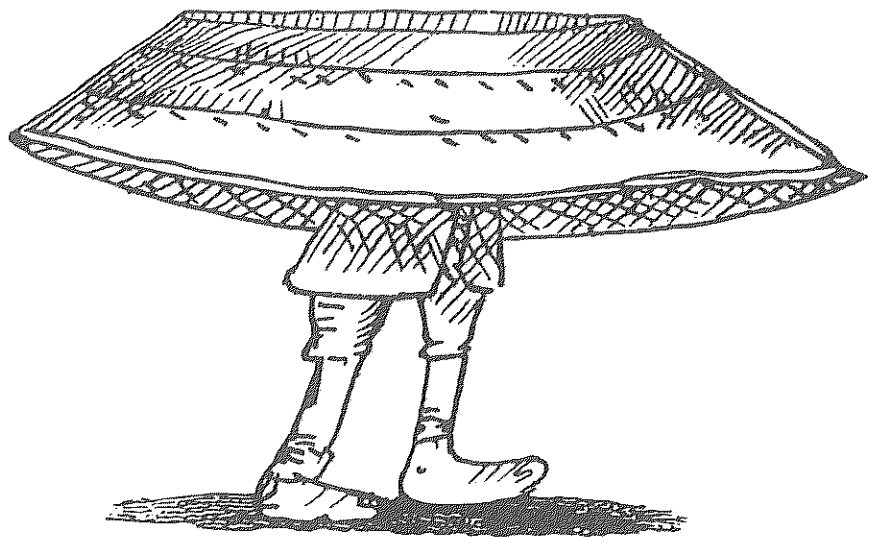
kända. I Medelhavet känner vi särskilt dragvägen över Korintiska näset, installerad på 700-talet f. Kr. Även Egypten och Thailand har båtvägar över land. Kanadas inland är särskilt känt för sina *portages*. Men det är utan tvivel Norge som har de flesta eden och båt dragen, och de är också mest typiska här. Nymoen har dokumenterat minst 500 platser genom att bara konsultera vanliga ortnamnsregister.

Den store pionjären på området, arkeologiprofessorn i Tromsø, Povl Simonsen (död 2003), har publicerat ett omfattande material om eden i Nordnorge, med många spännande inblickar i. Undertecknad har mest arbetat



"Ryssarna pläga infinna sig där [i Torneå], hvarvid de stundom bära sina båtar på skuldrorna öfver de landremсор, som skilja vattendragen åt" (ur Olaus Magnus *Historia om de nordiska folken* 1555).

med Sverige med utgångspunkt från Norrland och med en sidoblick på Finland. Längs Sveriges östkust har jag själv pekat på ett 20-tal viktiga edplatser. Ed och drag har nämnts också i texter under min redaktörstid för gamla *Meddelanden från Marinarkeologiska sällskapet*. Faktum är att jag har andra praktiska erfarenheter av dem. Jag har påmint om edens betydelse i nutida kanotleder i andra sammanhang. Och under åren 1970–1971 hade jag anledning att själv dra flottningsbåtar på ännu existerande träställningar flera hundratals meter förbi forsarna i Piteälven.



Äldre samisk båthantering – illustration av Carl von Linné från hans Lapplandsresa 1732.

Erik Nylén och Rune Edberg har intresserat sig för nordbornas ed i Ryssland på väg till Konstantinopel. Deras expeditioner har varit färgstarka inslag i experimentell båtärkeologi. Många andra har intresserat sig för dragplatser eller tänkbara sådana. I några fall nämns de i samband med exceptionella händelser vid inbördesstrider i de norska kungasagorna.

Hela flottor har onekligen dragits över land. Till exempel skedde det år 1064 vid Trollhättan, det *Stora Edet*, för att komma upp i Väneren. I vissa fall har det därför uppstått myter om det generella värdet av ed till och med för stora fartyg. Men det är inte realistiskt med större fartyg än av, låt oss säga, 7–15 meters längd. De allra flesta båt dragen borde i första hand ha haft lokal, men inte desto mindre vardaglig, betydelse. För trafik med mindre farkoster genom hela förhistorien har de varit ett villkor, vid kusten likaväl som i inlandet. Företeelsen borde därför bringas ned till en aura av vardaglighet.

Ortnamn och samhälle

Ett ed, eller på norska *eid*, är den kortaste sträckan på land mellan två vatten, sjöar eller älvar. Beteckningen avser även en landsträcka förbi vattenfall, forsar och stryckor. Ett berömt exempel är forsarna i floden Dnjepr, som var och en under vikingatid hade två namn som vi känner, ett slaviskt och ett nordiskt. En annan beteckning med ungefär samma betydelse är fornvästnordiska *skeid*, *skede*, samiska *keidas*. Till en del har en vattendelare samma beteckningar.

Ett båt drag kallas på finska *matka* eller *taipal/taivale*. Det förra ordet anses ha sitt ursprung i samiskans *muorka*, försvenskat till *mårka*. I finskan är ordet *matka* i dag det vanligaste för en ordinär resa, vilken som helst, till exempel i sammansättningen *matkatomisto*, resebyrå. Detta visar verkligen vilken betydelse eden en gång hade för transporter i jägar- och fiskartillvaron i det finska inlandet. *Mårka* är också ett ännu mycket levande ord i

nordsvenska mål. I väglöst land har mårkornas lägen varit en elementär kunskap vid förflyttningar över de vidsträckta vattensystemen i hela Fennoskandia. På ryska kallas båt dragen *voloki*. Ett ortnamn i Ryssland med obehagliga associationer för mänskligheten, *Katyn*, betyder 'stället där man rullar' (fartyg).

Bära och dra

Redan den nordnorske sjöfararen Ottar omtalar omkring år 890 kväernas små och framförallt lätta båtar, som användes förbi de stora sjöarna för att angripa norrmännen på andra sidan Kölen. Båtarna var ibland inte större än att en man kunde stjälpas en båt över huvudet och bära den på detta sätt. Som illustration på detta har vi Linnés livfulla teckningar från hans Lapplandsresa 1732. Längden kunde vara omkring tre meter och borden bara fem till sex millimeter tjocka! Prästen Pehr Högström berättar litet senare att hunden ofta kunde ta de lösa skotten i munnen.

Ett ortnamnelement som visar på båt drag med centrum i Svealand är *bor*. Några exempel är *Borlänge*, *Sundborn*, men även *Bor* i Småland och faktiskt också *Borgvik* i Värmland. Vid kusten är deras lägen av lika avgörande betydelse. Genom att utnyttja ed och drag har farliga passager i öppet vatten kunnat undvikas, ibland regelmässigt och ibland i huvudsak bara i dåligt väder. Ortnamnet *Drageid* eller *Draged* visar direkt och ostridigt på dem.

Ett betydande antal ed har använts för att dra eller bära båtar, men de måste beläggas i varje särskilt fall genom arkeologiska eller historiska källor. Grundbetydelsen är bara den att man går på land. Eden är ett inslag i ett fundamentalt amfibiskt transportsätt i förhistorisk och delvis också historisk tid. De har alltså varit lika typiska för inlandet som för kusten.

Många aspekter

Forskningen kring eden är bara i sin inledning. Den innefattar många olika faser i utvecklingen från ett sund i takt med landhöjningen och sådant som har kulturell eller samhällslig bakgrund. Den innefattar också många olika aspekter.

Ur många synpunkter har edplatser haft maritima fördelar. Det har varit viktigt att ha utsikt och hamn i två riktningar. För de maritima näringarna kan alternativen ha haft ytterligare innebörd. Dessutom kan det finnas goda förutsättningar för jordbruk genom sedimentation av skalbankar och lera under de geologiska processerna efter istiden.

Liksom alla farleder och vägar har eden också sökts kontrolleras av maktens män. Eden har fungerat som viktiga alternativ till de egentliga kustlederna, som har givit Norge, *Nordvegr*, 'vägen mot norr', dess namn. Några kända vägar förbi den kungliga leden vid Karmösundet norr om Stavanger är Haraldseidet och Sandeid på gränsen mellan Sunnhordland och Rogaland. Jag skulle vilja påstå att det borde vara likadant på Sveriges östkust, inte minst i skärgårdarna. Men så flikig struktur som i Norge har vi inte i Sverige och Finland.

Detta gäller både för handelsvägar och som inslag i militär strategi. Av strategiska skäl markeras de viktigaste eden i Norge av installationer för varsling och försvar, som *veter* och *varder* (vårdkasar). Ibland finns också fornborgar och bosättning av stormän i närheten. Befolkningen på dessa ed, spårad i gravfälten, har av maktens män haft till uppgift att kontrollera passagen och assistera fredligt folk vid båtdrag. Vi har exempel från sen tid att folk bosatt sig på sådana platser för att tjäna lite kontanter.

De mest betydelsefulla eden, som är belägna där landvägarna korsar båtdrag och andra passager, kan antas ha blivit mötesplatser för utbyte, handel och för andra möten, som tingsförhandlingar. Vi har historiska belägg för detta. Sådana platser får också betydelse vid kulthandlingar och ritual. I kristen tid kan en sockenkyrka placeras där. Dessa aktiviteter har givit arkeologiska, alltså materiella, spår, men också immateriella lämningar som ortnamn och andra kognitiva element, folklore, muntlig tradition, sägner och myter.

Farliga eller tidsspillande näs och halvöar som blir kringgångna av edet kan få en ytterligare dimension. De markerar en kognitiv gräns i kustlandskapet. Goda exempel på detta är Lindesnes och Listabygden i Vest-Agder. En del har utvecklats till administrativa gränser. Andra får en ytterligare innebörd som kulturgränser eller kulturbarriärer.

Utgångspunkten: Sørlandet

Vest-Agder fylke har vid sin kust alltså två av de viktigaste eden i Norge. De kan ses som exempel på huvudtyperna.

Spangereid innanför Lindesnes är det mest berömda, med nästan alla centrala aspekter representerade. Det finns där betydliga spår av maritim maktutövning och en betydande befolkning. Vest-Agders största bevarade gravfält ligger där. Därtill finns en nyligen undersökt järnålderskanal. Den bör vara Nordeuropas äldsta i sitt slag.

Listeid, som är Listabygdens rot till fastlandet, visar på de naturgivna förutsättningarna för en passage över land i lägre terräng än omgivande landkontur. Det är en ståtlig landskapsportal. Listeid för från Hidrasunden över brackvattenssjön Framvaren ända ned mot Farsund. Flera andra ed är i huvudsak av lokal betydelse, som Harkmarkseiden och Flikkeid ovanför Flekkefjord. Men i princip kunde vi välja vilken som helst del av den norska kusten!

Arkeologi på platsen

Den landbundna arkeologin skulle kunna lämna ett viktigt bidrag till analysen av eden. Landvägarnas förlopp har inte bara betydelse där de skär över båtdrag, utan även översiktligt. Vägshistorien är således ett väsentligt moment. Både enstaka gravhögar och egentliga gravfält är också viktiga indikatorer för bebyggelsens omfång och dess karaktär. Stormän och deras maktkonstellationer och förbindelser kan spåras i prestigeföremål. Kultisk eller rituell betydelse kan indikeras av gravfält, fynd och ortnamn. Men för en analys är det lika aktuellt med historiska studier av makt och jordäggande, befolkningsrörelser, handel, kyrkliga förhållanden, administrativa gränser och tingsförhandlingar. Folkloristiska och etnologiska källor kan ge viktiga bidrag till områdets kognitiva innebörd.

En översikt visar också på betydelsen av olika transportrelaterade maritima fynd vid edplatser. Alla kan belysas med ortnamn. Fynden kan belysa hamnfunktionen på båda sidor av lokalen, med båtvrak, båtdelar, lämningar av båtbygge med slipar av lunnar, kavlar, konstruktioner som bryggor, naust/båthus, husgrunder vid stranden (alltså ofta naust, men även i form av exempelvis magasin), eventuell ballast på båda sidor av edet. Det senare tillkom som en möjlighet efter en idé av Pål Nymoen.

Det kan även röra sig om halvöar/rännor, kavelbroar, till och med kanaler och farledsspärrar. Fornborgar/bygdeborgar och varselsystem med vårdkasar kan göras relevanta i förhållande till eden. Kartläggningen av sammanhanget med genomgående farleder är grundläggande. Vår lilla kapphäst maritim arkeologi kan även här bli en väsentlig del av både arkeologi och historia i bred mening. Eden kan alltså tjäna som katalysatorer för de flesta aktuella aspekter på förgångens tid och på det maritima kulturlandskapet: transportlandskapet, maktens landskap och det rituella landskapet.

Konferens 2004!

För att nå fram till en vetenskaplig förståelse av edens mångsidiga roll i kustkultur och transportmönster är det nödvändigt att de belyses i ett internationellt perspektiv. Men också det lokala och regionala intresset måste uppmuntras i ett vetenskapligt ljus.

Hittills har aldrig ämnet behandlats i koncentrerad form, vare sig i litteraturen eller som konferensprojekt. Vest-Agder Fylkeskommune arrangerar därför i september–oktober 2004 den första internationella konferensen i ämnet. Vetenskapliga partners finns vid universiteten i Oslo och Esbjerg och därtill vid Bohusläns museum i Uddevalla. Den är indelad i två samtidiga internationella sessioner, en vars konferensspråk är engelsk med titeln *The Significance of Portages* och en på nordiska språk kallad *Eid og Drag*.

De inbjudna föredragshållarna representerar Norge, Sverige, Danmark, Finland, England, Tyskland, Polen, Ryssland, Rumänien och Turkiet, men flera länder berörs genom innehållet i föredragen. Föredragen skall publiceras. Övergripande temata kan till exempel bli:

- Monument i landskapet
- Övergångar i transportzoner
- Centra för makt och kontroll
- Katalysatorer för anpassning av farkoster och transportteknik
- Vattendelare i den rörliga människans kognitiva värld.

Christer Westerdahl är numera forskare/konsult med projektanställning vid Vest-Agder Fylkeskommune i Norge med särskild inriktning på kustkultur. Han är en av grundarna till Marinarkeologiska sällskapet och hedersmedlem sedan många år tillbaka

Litteratur

- Boman, O. & Westerdahl, C. 1984. Båtdrag vid Stora Edet? Några tänkbara vägar att med dragen farkost passera förbi fallsträckan i Göta älv vid Trollhättan före slussarnas tid. *Meddelanden från Marinarkeologiska sällskapet* nr 1.
- Edberg, R. (red.). 1996. Vikingavägar i öster. *Rapporter och meddelanden från Sigtuna museer* nr 1. Sigtuna.
- Edberg, R. 1998. Med Aifur till Aifur. Slutrapport från en experimentell österledsfärd. *Fornvännen* 94.
- Edberg, R. 2001. Vägen till Palteskiuborg. *Rapporter och meddelanden från Sigtuna museer* nr 5. Sigtuna.

- Falk, K.O. 1951. Dnjeprforsarnas namn i kejsar Konstantin VII Porfyrogennetos De administrandio imperio. *Lunds universitets årsskrift*. NF, Avd. 1, Band 46, nr 4. Lund.
- Hesselman, B. 1930. Långheden och Hälsingskogen. Namnstudier kring en gammal färdväg. *Namn och Bygd* 1930. Uppsala.
- Nielsen, Y. 1905. Middelalderseke samfærseellinier i Norge, langs kysten og paa indsøer og elver. *Det norske geografiske selskabs aarboeg XVI 1904–1905*. Kristiania.
- Nylén, E. 1983. I österled. Med vikingaskepp mot Miklagård I. Uppströms genom Polen. *Arkeologiska skrifter* 1983:2. Riksantikvarieämbetets Gotlandsundersökningar. Visby.
- Nylén, E. 1987. *Vikingaskepp mot Miklagård. Krampmacken i Österled*. Borås.
- Nymoen, P.Aa. 1995. Sjøveien over land – om eid og båtdrag i Midt-Norge. *SPOR* nr 1.
- Nymoen, P.Aa. 1997. "Det er en eiendommelighet ved den norske kyst..." Om eidenes betydning for ferdsel til sjøs. *Kysten* nr 1.
- Simonsen, P. 2002. Nordnorske båtdrag. *Braut II. Nordiske veghistoriske studier*. Lillehammer.
- Stylegar, F.-A. 1999. *Spangereid. Et sørlandsk saga*. Kristiansand.
- Stylegar, F.-A. & Grimm, O. 2003. Ein Kanal der Spätkaiser- und Völkerwanderungszeit in Spangereid, Südnorwegen. *Archäologisches Korrespondenzblatt* nr 3.
- Westerdahl, C. 1985. Bygger projekt Krampmacken på en illusion? *Meddelanden från Marinarkeologiska sällskapet* nr 3.
- Westerdahl, C. 1987. "Et sätt som liknar them uti theas öfriga lefnadsart." Om äldre samiskt båtbygge och samisk båthantering. *Skrifter utgivna av Johan Nordlander-sällskapet* 11. Umeå. Diss.
- Westerdahl, C. 1989. Norrlandsleden I. *Arkiv för norrländsk hembygdsforskning* XXIV. Härnösand.
- Westerdahl, C. 1992. Vikingatidens transportteknik i Ryssland. *Ellevte tværfaglige vikingesymposium, Københavns Universitet 1992*. Red. G. Fellows-Jensen & N. Lund. Århus.
- Westerdahl, C. 1996. Amphibian transport systems i Northern Europe. A survey of a medieval way of life. *Fennoscandia Archaeologica* XIII. Helsinki.
- Westerdahl, C. 2002. Förhållandet mellan landvägar och vattenleder. *Braut II. Nordiske veghistoriske studier*. Lillehammer.
- Vinner, M. 1997. *Med vikingen som lots*. Roskilde.