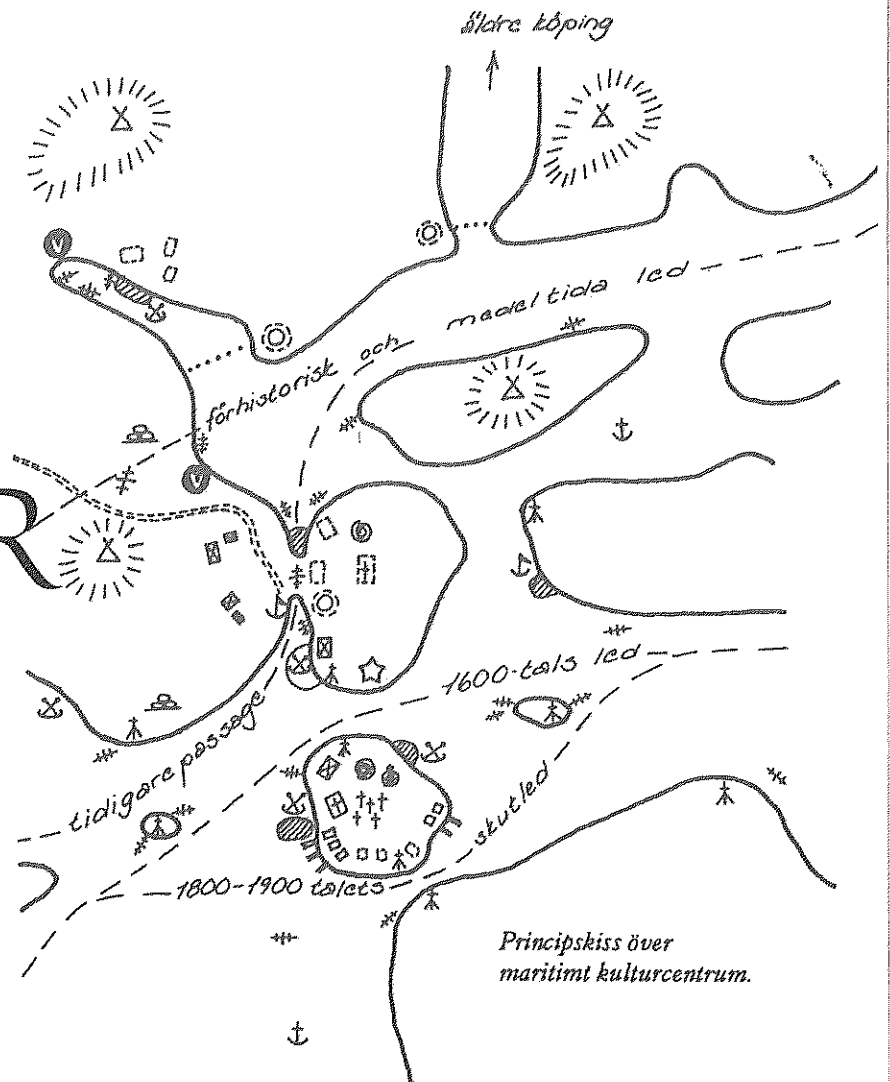


# ÄLDRE MARI- TIM KULTUR OCH MARI- TIMT KULTUR LAND- SKAP



Principskiss över maritimt kulturcentrum.

⊗ HAMN	⊠ KAPELL	---	FARLED
⊥ ANKARPLATS	⊠ BYGGNAD	⊠	SJÖMARKE
⊥ LASTAGEPLATS	⊠ HUSGRUND	⊠	KOMPASSROS
⊠ AVLAGRINGAR PÅ BOTTEN	⊠ FORNBORG	⊠	KUMMEL
⊠ BARLASTPLATS	☆ SKANS	⊠	VARDKASE
K KROG	⋯ PALSARR	⊠	LABYRINT
M MARKNADSPLATS	== VAG	⊠	VARV
		⊠	VRAK

Ett maritimt kulturcentrum, en skiss

## KUST OCH LANDSKAP

De nordiska kusterna är i stort sett likartade. En fundamental gränslinje går dock mellan söder och norr. I norr har vi landhöjning och rätt konstanta former med nakna klippor och blockstränder, medan södra Skandinavien utmär-

ker sig för ständigt flyttbara sediment, sand, grus, och ingen nämnvärd landhöjning. Det är t o m bitvis landsänkning, väster om en vipplinj på tvären genom Danmark. I det norra området inräknas hela Norge, hela Finland och Sverige i stort sett norr om det forna danska området (*landskapen Halland, Skåne, Blekinge*).

**Författare:**  
Christer Westerdahl  
lektor i maritim arkæologi vid Köpenhamns universitet, Institut for arkæologi og etnologi, Vandkunsten 5, DK-1467 København K

Det är i söder jag själv arbetar just nu och skaffar mig erfarenheter, som jag betraktar som helt nya och väsensskilda. Det kan inte nog betonas hur viktig naturen är som grund för även det maritima kulturlandskapet. För mig framstår kulturen som en respons på naturen. Det måste då givetvis tilläggas

Fortsättning på sidan 14

# ÄLDRE MARITIM KULTUR OCH MARITIMT KULTUR- LAND- SKAP

FORTSÄTTNING FRÅN SIDAN 13

att det vare sig rör sig om någon direkt respons eller någon slags spegel. Samhället och kulturen är en komplicerad och föga rationell mekanism som inte kan studeras på samma (relativt) linjära sätt som naturens processer. Skall jag kortfattat definiera de begrepp jag använder i övertiteln vill jag i första hand beteckna maritim kultur som summan av den konkreta maritima erfarenheten- och till viss del också tradition (ett svårt begrepp i sig själv). Termen maritimt kulturlandskap kan nog sägas få en löpande definition i texten.

Min egen mest djupgående erfarenhet sedan 25 år tillbaka gäller de nordliga kusttyperna och den maritima kulturen här. Under åren 1975-82 fältinventerade jag Norrlandskusten i Sverige på vrak, gamla farleder, hamnar, varvsplatser etc, med andra ord det som jag kom att kalla det maritima kulturlandskapet (i en seminarieuppsats 1978, *Westerdahl* 1987, 1989).

Jag minns med stor glädje en marinarkeologisk kurs för sportdykare i Trondheim, dit jag i slutet av 1970-talet inbjöds att föreläsa

*Författare:*  
Christer Westerdahl  
lektor i maritim  
arkæologi vid  
Københavns  
universitet, Institut  
for arkæologi og  
etnologi,  
Vandkunsten 5, DK-  
1467 København K

under en hel helg. Jag var lite nervös för att behöva tala i ett område om vilket jag inte själv hade nämnvärd kunskap. För egen del anser jag nämligen att den primära, empiriska, kunskapen om ett område alltid måste ligga i basen för ett resonemang om kulturlandskap. Men det löste sig mycket snart. Min Norrlandskust, sade jag, vetter ju österut. Men om man vränger den ut och in med alla sina vikar och öar så liknar den den norska kusten ganska mycket. I all synnerhet, fortsatte jag, om vi väljer ut Västernorrlands så kallade Höga Kust. Den betraktas i Sverige som en naturtillgång av första ordningen, inte minst därför att den är den enda som liknar Norges! Det betyder då mindre att Norge vetter åt Nordatlanten och är isfritt även under vintern. Seglationssäsongen inleddes och upphörde ändå vid ungefär samma tidpunkter.

Jag blev förbluffad över det gensvar jag fick av de församlade sportdykarna. Detta var ju ingalunda svårt! Jag kom inte heller att backa undan när det gällde att försöka förklara svårare saker. Med

den samlade erfarenheten i rummet var det snarast jag som blev berikad med intressanta slutsatser som dessutom ofta var identiska med mina egna. Antagligen var detta den första gången jag fick tillfälle att i detalj förklara den nya termen "maritimt kulturlandskap".

## TRANSPORT- LANDSKAP

I en tid när de maritima näringarna försvinner sedvanligt snabbt är det anledning att minnas att sjönärningar och vattentransport spelat en extremt viktig roll i hela Nordens historia. Detta påstående måste dock utredas. Nyckelordet förefaller vara transport, men det skall i så fall uppfattas gälla både på land och på vatten.

Den eminenta norske historikern Sverre Steen påpekade redan 1929 i sin utmärkta *Ferd og fest*, att t.o.m i havsriket Norge var det vanligt att de medeltida persontransporterna mellan Trøndelag och Sydnorge skedde landvägen. Han stödde sig på ett historiskt källmaterial, som givetvis avspeglar den dominerande samhällsgruppens intressen och perspektiv. I detta fall betyder de i första hand trygghet. Sjövägar användes självfallet också, men mest för tunga varor, eller av politiskt/militära skäl. Demonstrationer av makt är endast verkningsfulla vid kusten, som kungasagorna lär oss. Att visa upp en flotta under fulla segel innebär i nordisk tradition monarkiska anspråk. Vi bör då ånyo minnas den begränsade bild om sagorna ger oss. Det är makstens bild av sig själv som presenteras, vad som är intressant och relevant för den och dess företrädare.

Dessutom är det nödvändigt att ställa frågan: vilka varor och kvantiteter av varor var så otympliga och så omfattande att de måste transporteras sjövägen? Så vitt jag förstår är det bara undantagsvis som vi möter arkeologiska vittnesbörd av den arten, t ex brynstenar och täljsten (kleberstein) i vikingatid och -framförallt- i medeltidens frakter av byggnadsmaterial för stenkyrkor. I övrigt kommer egentligen bara timmer i fråga.

Det var verkligen förnuftigt att använda båt i dessa fall. Fast det medges att detta inte är ett bevis, eftersom människan ingalunda är så rationell som hon ofta tror. Det finns ett berömt exempel från den

norske arkeologen och båtspecialisten Arne Emil Christensens fatatur. Han räknade ut att i de norska fjordarna ännu under 1800-talet en liten slup med 34 tons lastförmåga på land skulle ha motsvarats av 110 släddlass eller 340 klövjade hästar. Den amerikanske marinarknologen George Bass påpekar, att fördelarna mot landtransport närmast är absurda till och med i mindre farkoster, som en näverkanot av nordamerikansk typ. Med en längd av 10,5 m lastar den 3,5 ton plus 8 mans besättning, vilket skulle ha krävt 75 bärare med 40 kilo vardera på ryggen. Därtill kommer en betydande tidsvinst, som väl möjligtvis betydde mindre då än nu.

Vi kan se en stadig utveckling av dessa tunga transporter under senmedeltid. Det är den väldiga ekonomiska utvecklingen ute i Europa och urbaniseringen här hemma som gör dem möjliga. Hanseatisk investering och profit är en nödvändig förutsättning för den "stora sjöfarten" i Norden. Vi må ha haft hur vackra båtar som helst, de hjälpte oss inte i konkurrensen med koggarna! På distans är den tidiga inhemska sjöfarten fortfarande både begränsad och ovanlig.

## TRANSPORTZONER OCH SKEPPSTYPER

Med dessa reflexioner i ryggen är det möjligt att ställa en annan fråga: i vad bestod då båtens roll överhuvudtaget? Tyvärr är det så att vi inte alltid gör klart för oss graden av självförsörjning i de forntida nordiska samhällena. Det var inte alls så att man var isolerad, men förbindelserna var begränsade till vad man skulle kalla traditionella transportzoner. (*Westerdahl 1995*).

Inom dessas gränser (i princip vattendelare/vannskell i mer än en betydelse) utspelade sig i princip den medvetna verkligheten. De kan därför kallas små "kognitiva" världar. Det gällde inte minst det lokala fisket (längs havsstranden och i insjöarna). Det gällde kontaktytor med grannar, nära och avlägsna, kanske folk med helt andra näringar. Egen brist på nödvändiga varor löstes med bytshandel. Brist på umgänge löstes samtidigt med fester. Där hade båten en allt överskuggande betydelse. Men inte alls i den meningen att den i första hand användes ute i havet. Båten var lika nödvändig i inlandet. I norra Skandinavien och

Ryssland bärs eller dras båtar på land mellan sjöar och älvar genom hela historien. Samer och nybyggare i väglöst land har alla varit beroende av detta transportsätt med dess karaktäristiska växling mellan land- och vattentransport. I berättelsen om Ottar från Hålogaland ca 900 e Kr framgår att de sannolikt finsktalande kvänerna (en handelsgrupp snarare än ett "folk"?) från Bottenviken hade mycket små och mycket lätta båtar, som de bar mellan vattendragen. De stora insjöarna vid Kölen nämns särskilt. Kvänerna sägs angripa norrmännen och dessa svarar med samma mynt. Norska stormän och kväner var konkurrenter i beskattning av och handel med samerna. En sydd båt från ca 1000 e Kr som motsvarar denna beskrivning har hittats i Lajvajarvi nära Tornio/Torneå.

Därtill fanns ytterligare en handelsgrupp, karelerna, i området. Vi känner till deras långa båtar i äldre medeltid (*1100-talet e Kr*) från de inre finska sjösystemen, på väg mellan Karelen och Bottenviken (*Ule älvs mynning, Oulu*). Dessa båtar var sydda på ungefär samma sätt som samernas. Liknande båt-fynd visar också vägarna mellan inre Bottenviken och Vita havet. Finnarna var specialister på jakt, fiske och annat erämarksbruk (utmarksbruk), och utnyttjade i medeltid både det inre av Finland och inre Bottenviken, innan vissa grupper i sen tid utvandrade till Varanger och där blev kända som de historiska kvänerna. Skogsfinnarna hade redan på 1500-talet koloniserat de så kallade finnskogarna i Norrland och på gränsen mellan Sydvästnorge och Sverige. Också för dessa spelade båten en stor roll, men då i första hand i form av urholkade stockbåtar. I Ryssland utvecklade de finsk-ugriska och slaviska kulturgrupperna den utspända stockbåten av asp, vilka beskrivs av den bysantinske kejsaren Konstantin Porfyrogenetos ca 950. Det är den härskande gruppen rhos (med nordbor i ledningen) som drar nytta av dessa båtar för färder till Konstantinopel.

Hur var det i andra landsdelar? Troligen på ungefär samma sätt. Språkforskaren Bengt Hesselman visade redan 1936 på hur det mel-lansvenska läglandet utnyttjats med sina vidsträckta vattensystem.

Han registrerar det stora antalet ortnamn på bor (som är en specialitet för området), drag och ed. Man måste ha burit och släpat båtarna över vattendelare mellan sjöar och älvdalar och förbi forsar. Till dessa förutsättningar anpassades enligt hans mening de båttyper som påträffats i de kända båtgravarna i Vendel och Valsgärde. Om man så vill är detta ett exempel på en lokal transportzon.

Det är i detta perspektiv man skall se skandinavernas förhållande till båtarna, alltså inte för användning på långdistans, utan som ett oundgängligt redskap för näringar, bytshandlo och kontakt. "Den stora sjöfarten" tillhör en annan värld, i Norden först knuten till stormän, senare ett uttryck för beroendet av avsättning på den kontinentala marknaden.

Missförstå mig nu inte om storleken av de mikrovärldar- eller de transportzoner- vi talar om. De är inte så små. Det är fel att kalla dem alla lokala. Det är mera rimligt att uppfatta dem som regionala. I Medelhavet har Fernard Braudel visat på deras relativa storlek (*Braudel 1986 del I om "innan-haven"*). I Norden är de inte sällan större.

Båtar har använts till avancerade prestationer mycket tidigt. På Hespriholmene vid Bømlo, längst ute i Västnorges splittrade skärgård mot den brusande Nordatlanten, har man brutit ett par tusen ton sten till framförallt yxor under äldre stenålder. Dessa yxor och redskap finner vi genom bergartsanalyser i hela västra Norge. De stora flintdepåerna och det betydande inslaget av flinta från Skåne (Limhamns- eller Kristianstadsflinta) i norra Norrland har inte kommit stora kustlandsvägen för drygt 4.500 år sedan.

Lika imponerande är de tydliga tecken på direkta kontakter över land med hela norra Ryssland som utmärker Finland. Det är då ofta tal om vinterfärder. Ett av de mest påtagliga beläggen är en neolitisk släddme av cembratall, som knappast växte väster om Uralbergen. Men som nämnts har båtfärder i detta område varit lika möjliga under barmarkstid. Redan ca 5 700 f Kr förseddes dessa båtar med rödmålade älg huvuden i stävorna (*Lehtojärvi, Rovaniemi, Norra Finland*).

Fortsättning på sidan 16

# ÄLDRE MARITIM KULTUR OCH MARITIMT KULTUR- LAND- SKAP

FORTSÄTTNING FRÅN SIDAN 15

Det är denna båttyp som visas på de tidiga hällristningarna i Nord-skandinavien. För denna stora transportzon, från det inre av Skandinavien till Ural har jag föreslagit den ryska termen Zavoloshe (*bortom Volog, Dragedet eller vattendelaren mellan Östersjön, Svarta havet och Vita havet*).

Det gemensamma ligger inte i båtdragens utseende, utan i den fundamentala skillnaden mellan sommar- och vinterförhållanden. I avseende på båtarna är sydda båttyper vanliga i historisk tid. Bakgrunden kan ligga i att de ursprungligen avsåg söderdelas och bäras av sin besättning en längre väg på land.

Ur dessa båtar stammar -under tidig medeltid- säkert även den samiska ackjan, som i princip är en avhuggen båt. De speciella båtarna och sytekniken bibehölls i denna transportzon ända in i historisk tid.

Färderna ägde i stor utsträckning rum i ödemarken, där man själv på plats måste finna material till reparationer (rottågor av fur och gran var det huvudsakliga surrningsmaterialet).

## KUST- OCH ÄLVMYNNING

Ute vid kusten ser det litet (men inte mycket) annorlunda ut. De äldsta farlederna har följt nära inpå, "kärat," kusterna och undvikt öppet vatten utanför öar och näs. Det finns förutsättningar för ett amfibiskt transportsätt, genom båtdrag (eller bärställen) med namn som Eid, Drageid (*sve Ed, Draged*). Dessa leder är nu delvis uppgrundade eller ligger helt på land. De står i förbindelse med leder inåt land, genom sjöar och andra farbara vattendrag, som älvar, eller genom lokala vägnät. Vid älvmyningarna har elementära centra uppstått i övergångspunkten mellan den transportzon som är den aktuella kustens, och själva älvens transportzon. Denna övergångspunkt är en av modellerna för vad jag kallat ett maritimt kulturcentrum. Med landhöjningen kan vi urskilja en förskjutning utåt i rummet, och nedför älvloppet. Arkeologen Oddmunn Farbregd tolkade på detta sätt sina resultat från utgrävningar vid tre storgårdar med vin- namn från äldre järnålder vid

Namsen som en successiv förskjutning av en sådan övergångspunkt i takt med mynningens förskjutning (*Farbregd 1980*). På samma sätt förhåller det sig, menar jag, med Ångermanälven i Sverige. Folkvandringsstidens utlopp bör ha funnits vid de rika höggravfälten med elitkaraktär vid Holm och Björkä några mil upp efter älven. Vikingatidens och medeltidens mynning låg vid vad som kan ha varit Sveriges nordligaste kungsgård (*Torsåker*) och senare även fogdeborg Styrisholm och den märkliga dubbeltornskyrkan i Styrnäs. I nyare tid låg en lika påtaglig centrumbildning vid Nyland. Parallellerna med Norrlands stadshamnars utflyttning mot havet från 1600-talet och framåt är slående. Detta uttrycks i den sk Bottenhamnsmodellen (*efter geografen Ian Layton; Umeå, Piteå, Luleå, Torneå*). Vi ser här vilken stor fördel landhöjningen och andra naturprocesser har för både datering och analys av förändringar till och med i "maktlandskapet".

Man kan nämligen av detta ana, att älvmyningen utgjort en brännpunkt för maktens transportlandskap. Detta kan ha inneburit att feodala intressen också uppmuntrat inslag i transportorganisationen, t ex båtbyggeriet och utvecklingen av båttyperna. I Ångermanälvens fall framväxte en speciell båttyp, haxen, som seglades med råsegel (dubbla, alltså med toppsegel, som norrlandsbåtarna i Norge) ända fram till ca 1900. Älvmyningen betydde omlastning och byte av farkost, på samma sätt som övergångarna mellan de flesta andra transportzoner. Omlastning av inlandsprodukter till kusten kan naturligtvis också vara mera decentraliserad, att döma av de Laberg (lastplatser på klippor) vi finner i Nordnorge (*idéer om dessas funktion i Hansen, L I 1989*). Sofistikerade båttyper byggdes utan tvivel också för dessa transportzoner, inte minst de samiska sydda båtarna, både vid kusten och i inlandet. Till viss del var de byggda för transport från en periferi till en centrum och på den dominerande gruppens beställning (*Westerdahl 1987*).

## MARITIMA KULTURCENTRA

Längs kustlederna ligger drageiden, sjömärken/vårdkasar (varder), hamnar, handels- och marknads-

platser, nödhamnar, ankarplatser, gästgiverier/härbärgen/krogar, barlastplatser, varvsplatser och bebyggelse av olika slag. I många fall har hamnar med olika funktion befästs med fornborgar (bygdeborgar/skansar) under vattnet med på- och stenspärar. Ibland har alla dessa ting samlats på en enda plats, ibland ligger de spridda som mindre eller större anhopningar. De koncentrationer av belägg som jag har uppfattat i mitt material har jag också kallat maritima kulturcentra. De bör då inte uppfattas bara som en del av sjöfartens landskap, transportlandskapet, utan även som en del av näringslandskapet, fiskets och jaktens. Huruvida också de kunnat påverkas av maktens transportlandskap är tveksamt, men inte otroligt.

I den långslöpande farleden vid den norska kusten har Roald Morcken (1970) ansett sig kunna finna taverner på jämna avstånd mellan varandra, enligt det gamla norröna roddarmåttet vika (sve. veckusjö, da. uge søs) på omkring 5-6 km (Morcken 1978). Enligt min erfarenhet kan man spåra ett annat vika-mått på 8 km mellan de maritima kulturcentra i Sverige. Detta stämmer med det som Poul Nørlund räknat fram ur itinerariet i Kung Valdemars jordabok från omkring 1300. Itinerariet täcker Sveriges sydöstra kust och leden över Ålands hav till Finland och Reval i Estland (Westerdahl 1990). Här anges avstånden mellan punkterna i veckosjöar, ofta är det bara en veckosjö mellan de angivna platserna (öar, sund som siktpunkter). Veckosjön är ett distansmått som är direkt kopplat till roddskepp. Det syftar på byte av roddarlag (jfr Westerdahl 1990: 310 ff).

Men förekomsterna sträcker sig inte hela vägen längs kusten. I mitt område ligger de möjliga punkterna mestadels med ca 32 km avstånd, d v s jämnt 4 veckosjöar/vikor. I älvarna är det ibland längre mellan punkterna, om man får gå efter kronans skjutställ i Ångermanälven. Det verkar rimligt, eftersom man nedströms måste kunna tillryggalägga större avstånd med samma ansträngning av roddarna. De mest intressanta är sådana, där jag kunnat finna ortnamn på Snäck-, som eventuellt kan antyda placeringen av ledningshamnar, d v s vinterhamnar för ledningsfartyg (kanske med naust?).

**Författare:**  
Christer Westerdahl  
lektor i maritim  
arkæologi vid  
Københavns  
universitet, Institut  
for arkæologi og  
etnologi,  
Vandkunsten 5, DK-  
1467 København K

Några av dem hyser en tidig medeltida kungsgård. Kan det finnas ett samband här?

## MAKTLANDSKAP OCH LEDUNG

Den teoretiska grundvalen är uppfattningen att etableringen av fasta transportleder med motsvarande installationer, är en av flera nödvändiga förutsättningar för en statsbildning. I vårt nordiska fall är det en feodal stat, även om den skiljer sig på flera punkter från den klassiska feodala staten (*Frankrike*). Huvudaktörerna i denna är kungen, den katolska kyrkan och riksaristokratin. Vi bör finna någon av dessa intressenter i ledningen för installationerna. Samma slutsats dras av Ingrid Smedstad i hennes undersökning av vägar med kavelbroar på land i Trøndelag (*Smedstad 1985*). Av historiska källor kan man sluta sig till att biskoparna är den första feodala instans som effektivt verkat för vägbyggen. Detta skede avspeglas även av kyrkans direkt utsagda intresse för vägar och broar och runstenarnas vittnesbörd om väg- och brobyggen för själarnas frälsning. Efter en början i vikingatid intensifieras vägbyggena i högmedeltid för att slutligen uppleva ett direkt förfall i senmedeltid, med digerdöd och allmän agrarkris. Detta torde även gälla resten av Norden. Jag menar, även om det är skillnad på landvägar och sjöleder, att också de senare behövt en uppbyggnad av bitvis samma art. Det har rört sig om skjutställ för mindre båtar längs kusten, lotsar (ledagare), bevakning och utmärkning till sjöss. Jag menar till och med att ledungen, som anses ha en rent militär betydelse, faktiskt kan ha fungerat som en transportorganisation. Den har i så fall betytt samma typ av åligganden för bönderna som andra plikter i samband med transporter: skjuts, vagnhållning och vägunderhåll motsvarar skjuts även till sjöss, men också bygge av båt, underhåll av båt, lotsning, uppsättning av sjömärken. I viss mån kan detta vid stor belastning för den enskilde ha åtföljts av skattelättnader och andra förmåner. Vi känner motsvarande förhållanden från senare historisk tid. Det är framförallt under medeltiden som bebyggelsen i de svenska och finländska skärgårdarna uppstår. Denna har naturligtvis varit helt beroende av båtar och

maritim erfarenhet. Därmed är det, enligt min mening, helt möjligt och rimligt att lotsning närmast regelmässigt förekommit för överheten.

Man skall göra klart för sig att det redan i medeltid vuxit fram en avsevärd specialisering i samhället. Både båtar och andra transportredskap visar upp en icke obetydlig sofistikerad. Även denna regionala specialisering - med en viss prägel av komplementaritet mellan olika landsdelar - är en del av ett antal samverkande grundförutsättningar i en statsbildning.

Snäckplatserna är bara ett exempel på det breda register som omspannes av namnlandskapet. I kustbons och inlandsbondens mentala karta eller medvetande-landskap (*"det kognitiva landskapet"*) gavs de fasta punkterna av ortnamn. I Norden med dess stabila och i huvudsak kontinuerliga bebyggelseförhållanden har ålderdomliga ortnamn bevarats i ovanligt stor utsträckning. Man kan bara påminna om de många klart hedniska inslagen i vår ortnamnsflora.

Detta gäller rent allmänt också inom det maritima kulturlandskapet. Skulle de idéer stämma som jag ovan gjort mig till tolk för stammar dock de första rent transportberoende namntyperna just från statens första tid, d v s troligen vikingatid/tidig medeltid.

## SKEPPSBYGGE

Ett viktigt inslag i resurslandskapet för sjöfarten, den fjärde aspekten på kulturlandskapet vid kusten, är varvsplatserna och båtbyggeplatserna. Det är klart att man gärna vill hävda att de i äldre tid oftast lagts ut mer eller mindre slumpmässigt. Denna värdering beror nog på att vi uppfattar det som mest naturligt att ett skeppsvarv ligger på fasta punkter, i eller vid en stad. I själva verket låg i "mitt" område och i nordvästra Finland de flesta träskeppsvarv på landsbygden ända upp i modern tid, fastän byggena registrerats på en stad.

Det hänger ihop med två faktorer som jag kallat materiell och social geografi (Westerdahl 1987). Dels skulle det finnas tillgång på rätt sorts timmer, dels kunniga skeppstimmermän, i trakten.

*Fortsättning på sidan 18*

# ÄLDRE MARITIM KULTUR OCH MARITIMT KULTUR- LAND- SKAP

FORTSÄTTNING FRÅN SIDAN 17

Att finna rätt virke kan förefalla som en ganska banal uppgift i forntiden. Men det var det ingalunda. Våldiga mängder ved gick åt i hushållet. Det agrara kulturlandskapet var väl utvecklat redan i järnålder, och ännu mera så i medeltid. I södra Skandinavien var landskapet visserligen aldrig helt skoglöst men ändå i stort sett öppet mellan de pietetsfullt uppbyggda små restskogarna och lundarna. Virket till bord togs ut genom klyvning av hela stockar, både i ek och fur, vilket innebar ett betydande slöseri sett utifrån nutida värderingar. Det traditionella nordiska båtbyggeriet krävde därtill förstklassigt naturvuxet virke. Även om genomsnittsbonden personligen måste behärska bitar av snickaryrket vid sidan av alla andra nödvändiga binärningar stod han tämligen hjälplös inför den erfarenhet som byggde upp ett fartygsskrov enbart på ögonmått.

Varken de materiella eller de sociala förutsättningarna är med andra ord självklara, ens i norra Fennoskandia. Vi vet att resursområdena vid 1700-talets mitt kring

de österbottniska älvarna i princip var helt var tomma på passande träd för skeppsvirke. Det fick tas högre upp mot vattendelarna och flottas tiotals mil nerför vattendragen. Detsamma gällde tjäran, som gick åt i större kvantiteter inom skeppsbyggeriet än inom någon annan näringsgren. Tjärhantering- en är också en starkt virkesslösande näring. Det är då inte ägnat att förvåna, att de få kustnära resursområdena för skeppsvirke utmärktes med ortnamn av typ Mastberget, Rotholmen/Rotskär (*med rot avses naturvuxna furor, "kroktallar"*). Ibland lades varvsplatser just där. Inte heller här är maktlandskapet osynligt. Några av byggplatserna arbetade med statsmaktens uppdrag eller blev rena kronovarv. Det märkliga är, att denna fråga ibland även hade (utrikes)politiska aspekter. Olaus Magnus påpekar faktiskt år 1539 att kareler eller ryssar olagligt utnyttjade det finska inlandets virkesresurser till båtbygge.

Inte bara själva varvsplatsen men även lokaler för mastning och riggning utmärks av ortnamn. Kunska- pen om detta ämne försvann i stort sett spärlost före sekelskiftet 1900. En vidspridd sägen om forntida sjöfart knyter sig till järnringar i berg, som ligger flera tiotals meter över havsytans nivå. Järnringar existerar verkligen på några av dessa platser. Det visar sig att flera av dem ligger just vid platser för gamla skeppsvarv. Det var nämligen nödvändigt att skapa fästpunkter för de komplicerade system av block och taljor som skulle staga master och rigg eller fira ned master i skroven.

Regeln om samverkan mellan aspekter som både gäller land och hav, både på torra land och under vatten, gäller även varvsplatser. De har ofta kunnat detaljlokaliseras genom fynd under vattnet. Till varven har ofta bogserats förlista eller förslitna fartyg i någon mån för reparation, men även för att plundras på virke för återanvändning eller mera specifika byggdetaljer. Där har de sjunkit eller sänkts avsiktligt. Ibland finns det spår av slipen, eller själva arbetsprocessen, överskottsvirke, yxspån eller slagg från smedjan, som delvis bevarats och/eller är direkt synligt under vattnet, till skillnad från på land.

*Författare:*  
Christer Westerdahl  
lektor i maritim  
arkæologi vid  
Köpenhamns  
universitet, Institut  
for arkæologi og  
etnologi,  
Vandkunsten 5, DK-  
1467 København K

## NÅGOT OM NAMN- LANDSKAPET

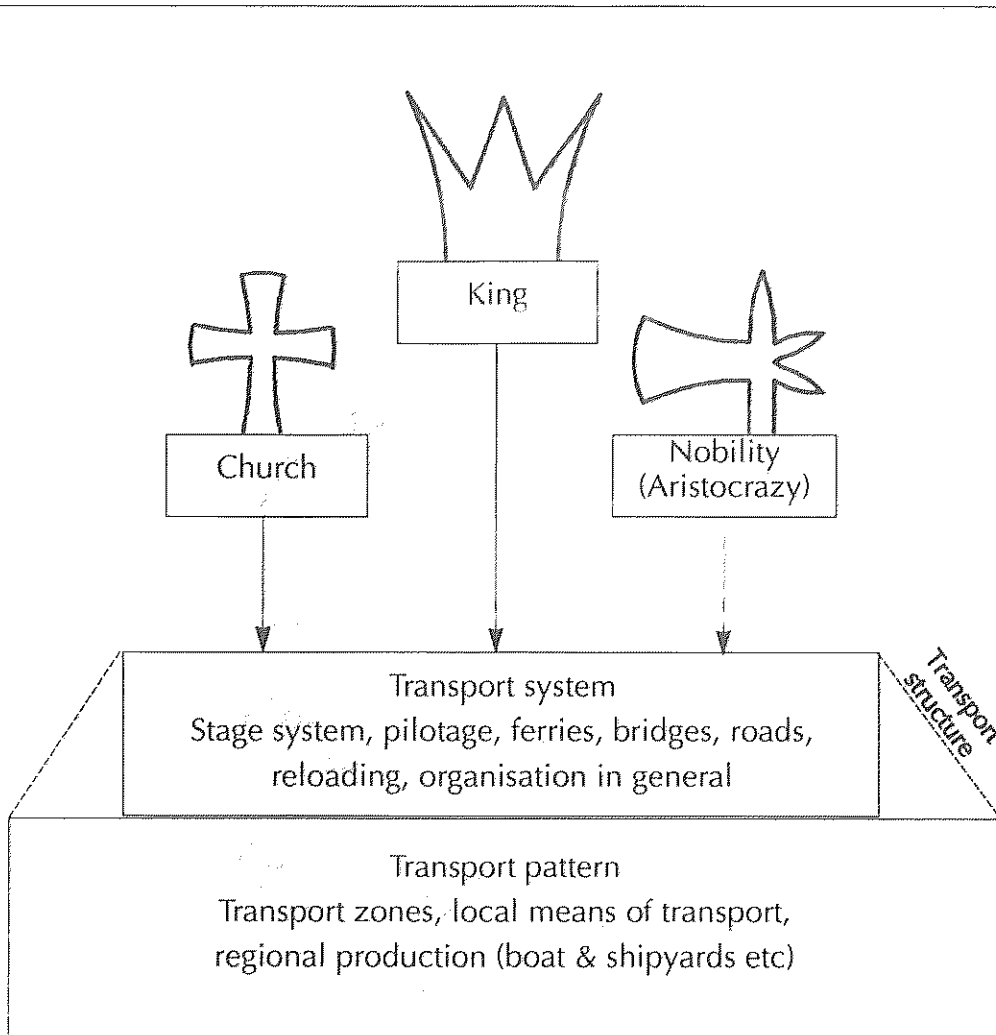
Det vanligaste inslaget i namnfloran gäller hamnar och angringsställen. Ortnamn på Hamn- eller -hamnen har kunnats registreras till ett antal av ett halvt tusende i Norrland. De flesta knyts till fisket, alltså till näringslandskapet. Det framgår också att blott en bråkdel av de möjliga hamnlägena faktiskt utnyttjats. Valet av hamn är ett kulturellt val, utifrån tradition och erfarenhet. Ett betydande antal markerar den ut- eller inlastade varan, t ex Korn-, Smör-, Järn-Timmer- (Ved-), Andra visar på skeppstyper som Skut-, Skepp-, Kogg-, Skonar- o dyl. Hamnarna för sjöfarten är inte bara lasthamnar. Många passager vid sund och skyddade laguner har tjänstgjort som rast- eller nödhamnar. Upphållen här har omfattat mängder av skepp. Spår av dem befinner sig överallt på bottnarna, i form av kulturlager med t ex kritpipor, matrester, delar av ballasten, tappade föremål ur fartygsinventariet eller lasten. Anhopningar ligger på två-tre ställen i själva ankringsstället, vid ett kapell eller en sjökrog, och vid väntstället för god bör.

Det finns otaliga "mindre" namn som visar på speciella installationer i en hamn. Som exempel kan nämnas att Terje Wenås i SPOR kan nämna att Terje Wenås i SPOR har påpekat termen åbol i bland annat Tröndelag för angringsställe med förankring i stenblock.

Namn typer ute i skärgårdarna som minner om varuslag eller om skeppstyper kan ibland av naturliga skäl inte ha med hamnar att göra. Den rimligaste förklaringen är att de indikerar en grundstötningsförlisnings- och/eller vrakplats. I denna grupp finner vi även ett antal namn som kan stamma från enskilda fartygsnamn (*S:t Olofs både, Financen, Tre Bröder, Revengegrund etc*), eller personnamn/titlar (*namn på skeppare, styrman, ibland lots; Nicanders grund, Kaptensbällan*).

## SJÖBRUKARENS PERSPEKTIV

Mitt material är baserat på intervjuer och uppteckningar. Det speglar de traditionella sjöbrukarnas eget perspektiv. Som exempel kan nämnas skeppsvraken. Den säkraste källan till faktiska vrakpositioner är alltid lokalbefolkningen. Det gäller framförallt fiskare, men även utövare av andra maritima näringar (fyrfolk, lotsar).



I mitt område har jag litat till uppgifter om sådana platser där fiskare fastnat med sina nät. I deras perspektiv är detta en mycket viktig kunskap: det gäller att veta var de finns, eftersom man kan förstöra sina egna redskap. Det har visat sig att de flesta verkligen är vraklokaler. Många gånger får man vid intervjuer en klar bild av vrakets utseende och bevaringstillstånd.

Svale Solheim och Per Hovda har i Norge belyst hur rikt det kognitiva landskapet har utbildats till sjöss. I detta inbegripes även ortnamnen, som också är en del av den muntliga traditionen. Samma regler kan påvisas ha gällt över hela det nordeuropeiska området, och har även fått avläggor på andra håll, t ex i Texas. Namngivningen till sjöss följer internationellt giltiga regler. Forskare som haft direktkontakt med maritimt liv kan vittna om hur detaljerad denna kunskap är. Den förutsätter långa traditionskedjor i fisket.

Språkmannen Peter Hallaråker hänvisade i en diskussion till "sin egen far, som ikkje opererte med noka fast grense mellom formasjonane på land og formasjonane på havsbotnen. Å skilje mellom skjer-

*Maktens kulturlandskap, ett försök till en modell*

gardsnamn og andre namn langs kysten blir då vanskeleg." (*Hallaråker m fl/red 1989: 43*). En annan svårighet är att många av de små namnen i skärgårdarna inte finns registrerade på någon karta eller något sjökort. De är överhuvudtaget bara kända inom den lokala traditionen. Och där skall man ha tur, det är bara i en viss namnbrukarkrets man kan finna dem och få en adekvat lokalisering av platsen.

#### AVSLUTNING

Detta är några spridda anmärkningar kring ett mycket stort ämne. Min förhoppning är att de kan medverka till att den maritima arkeologin förändras till att omfatta hela landskapet. De aspekter jag här har påtalat, med transport-, närings-, makt- och resurslandskap, är troligen viktiga i det arbetet. Jag har även nämnt namnlandskapet som en del av det kognitiva landskapet. På samma sätt tror jag att begreppet transportzoner med därtill relaterade skeppstyper är en fruktbar term. Maritim arkeologi kan på så vis bli ett bidrag till kulturhistorien i allmänhet, gärna förbunden med det långa perspektivet; hav och land, människa och natur.

#### REFERENSER

- Braudel, Fernand 1986.*  
The Mediterranean I-II. Pocket, Glasgow.  
Fra orig Paris, 1949.
- Farbregd, Oddmund: 1980.*  
Perspektiv på Namdalens jernalder.  
Undersøkingar på Veiem, Sem, værem og Bertnem. I: Viking 43(1979.) Oslo.
- Hallaråker, Peter (m fl, red): 1989.*  
Stadnamn i kystkulturen. Norna-rapporter 41. Uppsala.
- Hansen, Lars Ivar: 1990.*  
Samisk fangstsamfunn og norsk høvdinge-økonomi. Oslo.
- Hesselman, Bengt: 1930 (1935).*  
Långheden och Hälsingskogen. Namnstudier kring en gammal färdväg. I: Namn och Bygd. Uppsala (även i Hesselman, B: Från Marathon till Långheden, Uppsala 1935).
- Hovda, Per: 1961.*  
Norske fiskeméd. Skrifter fra Norsk Stadnamnarkiv 2. Oslo/Bergen.
- Layton, Ian: 1981.*  
The Evolution of Upper Norrland's Ports and Loading Places 21750-1976. Diss. Umeå.
- Morcken, Roald: 1969.*  
Europas eldste sjømerker? I: Sjøfartshistorisk Årbok 1969. Bergen.
- Smedstad, Ingrid: 198X*  
Etableringen av et organisert veihold i Norge i middelalderen. Varia. Oslo.
- Solheim, Svale:1940.*  
Nemningsfordommer ved fiske. Det Norske VidenskabsAkademi. Oslo.
- Wenås, Terje: 1990.*  
Åbol og fortøyingsringer- et upåaktet kulturspor? I: SPOR 2/1990: 29.
- Westerdahl, Christer: 1987a*  
Varvsplatser utanför städerna och deras omvärld i fält och i källor.  
I: Björklund, G (m fl, red): Bottnisk Kontakt III. Jakobstad.
- Westerdahl, Christer: 1987b*  
"Et sätt som liknar them..." Äldre samiskt båtbygge och samisk båthantering. Skrifter utg av Johan Nordlandersällskapet 11. Umeå.
- Westerdahl, Christer: 1987c.*  
Norrlandsleden II. Beskrivning av det maritima kulturlandskapet. Arkiv... XXIII. Härnösand.
- Westerdahl, Christer: 1989.*  
Norrlandsleden I. Källor till det maritima kulturlandskapet. Arkiv... XXIV. Härnösand.
- Westerdahl, Christer: 1990.*  
The maritime itinerary of the Tax Register of King Valdemar Sejr (1202-41) of Denmark. I: Deutsches Schifffahrtsarchiv 13: 325-372. Bremerhaven.
- Westerdahl, Christer: 1995.*  
Traditional transport zones in relation to ship types. I: Shipshapes: Essays for Ole Crumlin-Pedersen 26/2 1995. Roskilde.