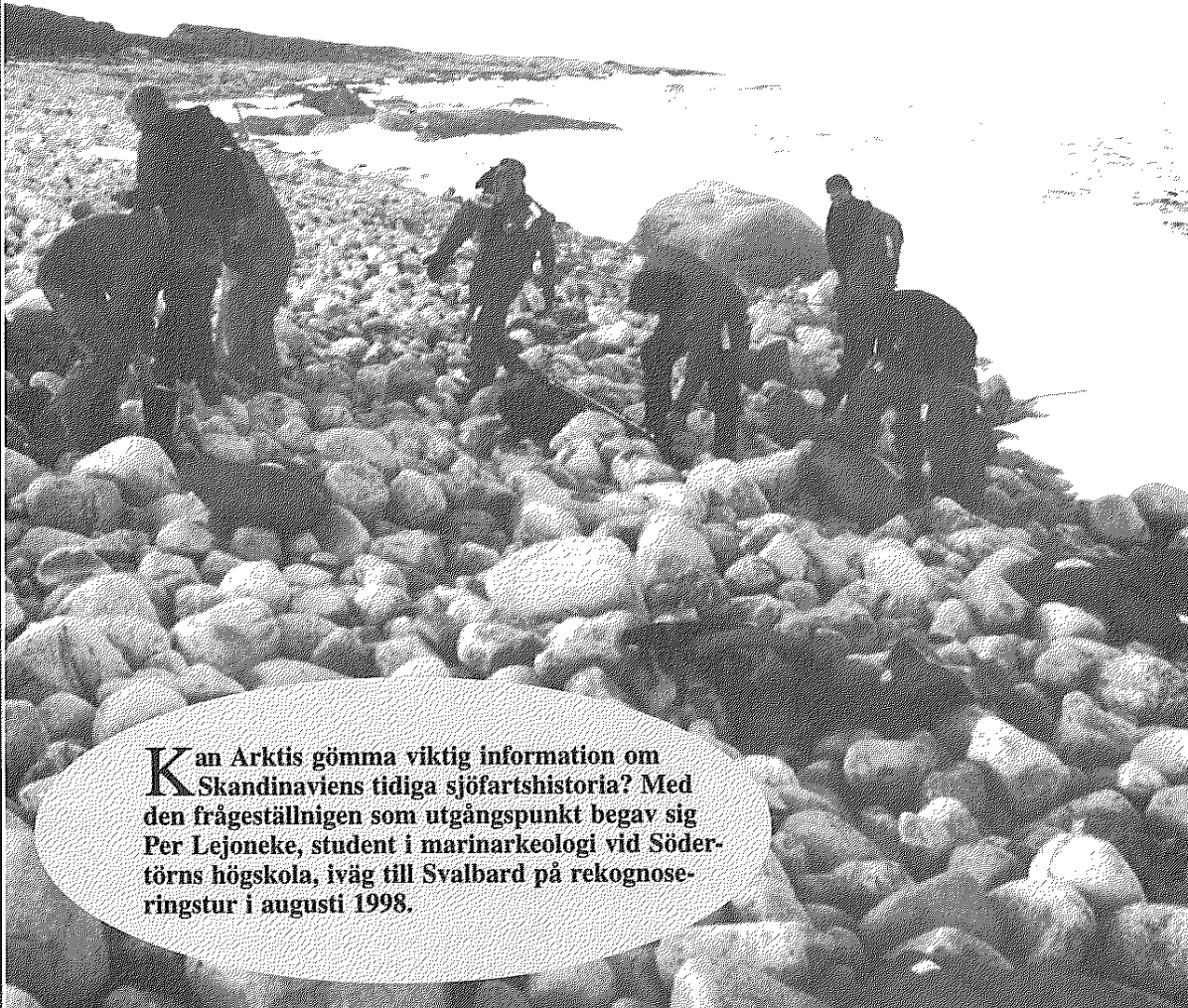


På jakt efter Skandinaviens tidiga marina kulturer



Kan Arktis gömma viktig information om Skandinaviens tidiga sjöfartshistoria? Med den frågeställningen som utgångspunkt begav sig Per Lejoneke, student i marinarkologi vid Södertörns högskola, iväg till Svalbard på rekognoseringsstur i augusti 1998.

Landstigning på Foynoya. En liten ö strax norr om Nordostlandet (nr 4 på kartan). Med en vattentemperatur på någon grad är överlevnadsdräkten obligatorisk vid landstigning med gummibåt. På bilden klär teamet om samt gör en nödvändig vapenkontroll. Närvaron av isbjörn gör att ingen får röra sig i området utan beväpnad eskort.

TEXT OCH FOTO: PER LEJONEKE
PER.LEJONEKE@TELIA.COM

I samarbete med Kungliga Vetenskapsakademiens Centrum för vetenskapshistoria och det svenska Polarforskningssekreterariatet, genomfördes under augusti månad i år en första rekognosering längs Svalbards stränder. Ett av syftena med expeditionen var att inom ramen för sommarens kulturvetenskapliga expedition, Swedarctic-98, undersöka potential och förutsättningar för marinarkologisk fältforskning på den rikligt förekommande drivveden på Svalbard.

Spår efter Skandinaviens tidiga sjöfart

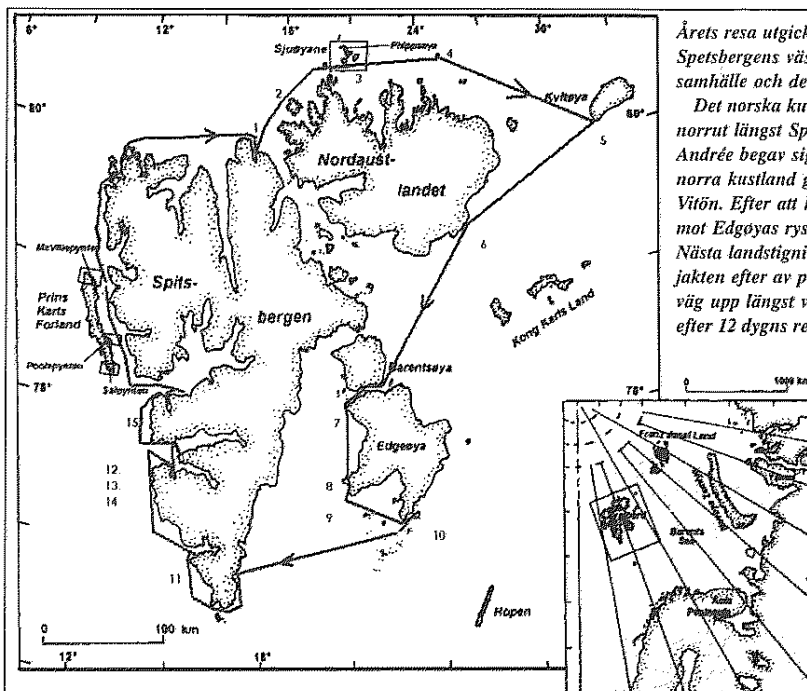
Ett torrt och kallt klimat, packis, gynnsamma havsströmmar och därtill en näst intill orörd miljö har visat sig vara en rik källa för forskning om Skandinaviens tidiga marina kulturer.

Trä som hamnar i vatten sjunker vanligtvis efter ett antal månader. En del av det trä som av en eller annan orsak hamnar i Ishavets kalla vatten kastas upp på den packis som breder ut sig i Arktis under vinterhalvåret. På så sätt kan trä och annat drivgods transporteras långa sträckor

innan det slutligen sjunker eller kastas upp på en strand. Resultatet av denna process syns tydligt längs stränderna i detta annars trädfattiga Arktis. Kylan och de ofta humusfattiga och väldränerade stränderna frystorkar drivveden.

Bearbetat trä som vittnar om tidigare historisk- och kanske förhistorisk marin verksamhet i och omkring Ishavet, kan på så sätt bevaras i hundratals år utan att nämnvärt försämrats.

Resultatet från årets inventering vittnar om en bred marin verksamhet i ett flera hundra år långt tidsperspektiv. Allt från



Årets resa utgick från Longerbyen som är belägen i Isfjorden på Spetsbergens västra sida. Orten är norsk och är ögruppens största samhälle och dessutom det enda som håller året runt. Det norska kustbevakningsfartyget Lance transporterade teamet norrut längst Spetsbergens västsida via Amsterdamöya, varifrån Andrée begav sig med luftballong mot Nordpolen. Via ögruppens norra kustland gjordes ett antal landstigningar på väg bort mot Vitön. Efter att ha inventerat Andrées dödsplats fortsatte Lance mot Edøyas ryska och holländska valkokerier från 1600-talet. Nästa landstigning företogs på södra Spetsbergens västra kust i jakten efter av pomoriska bolämningar. Efter ett antal besök på väg upp längst västkusten angjordes slutligen åter Longerbyen efter 12 dygns resa.

spräckta trantunnor från 1600-1800-talets valslakt i området till hela skeppssidor från förlista fartyg. Stränderna längs Svalbards sydvästra kust visar tydliga spår efter en månghundraårig fångsttradition där både norrmän, rysar, holländare och engelsmän med flera, haft en omfattande

klimat och isläge och visar få spår efter mänsklig verksamhet. Här finns rikligt med drivved. Såväl hela träd som skickligt yxade spant och sentida nättflöten.

Genom att studera olika faktorer såsom havsströmmar, landhöjning, topografi och eventuell mänsklig verksamhet i historisk



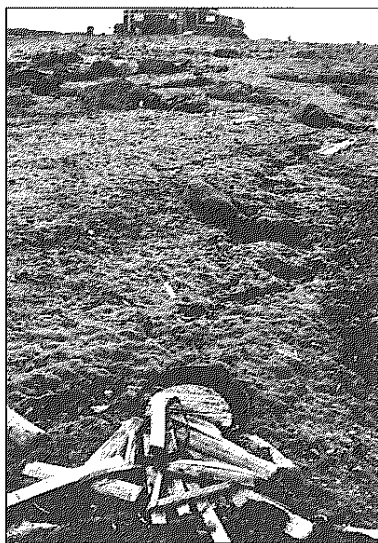
Upplänga från ett klinkbyggt fartyg. Spantdelen visar tydliga spår efter sågad bearbetning. Ett kallt och torrt klimat tillsammans med en oexploaterad natur är de främsta faktorerna för Svalbards unika förekomst av gammalt drivtimmer.



Bearbetat och obearbetat trä längs Lågøyas milslånga stränder, nr 2 på kartan.

fångstverksamhet. En obefintlig trävegetation gjorde drivveden till en viktig resurs både som bränsle och byggnadsmaterial. På flera platser påträffas skeppstimmer i lämningar efter enkla fångsthyddor.

Stränderna längs Svalbards nordöstra kust är, till skillnad från ögruppens sydligare stränder, mer ansatta av Arktis hårda



Halvmåneöya, nr 10 på kartan. I förgrunden syns resterna av en tunna med sältran.

tid går det att göra relativt goda antaganden om ett speciellt strandavsnitt och dess förutsättning som lagringsplats av drivved. På plats kan man sedan ta nödvändiga dendroprover av det trä som påträffats. Här igenom kan vi fastställa både träets ursprung och ålder, och i bästa fall göra antagande om dess användning.

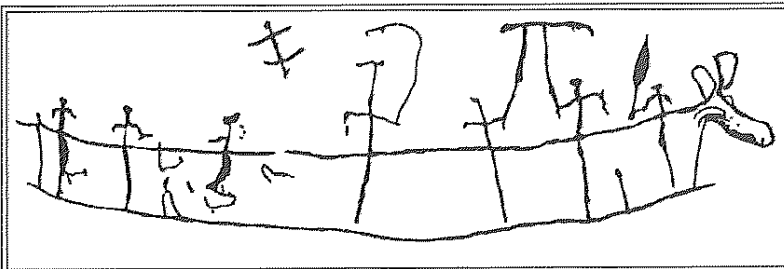
Teoretiskt skulle det här vara

möjligt att hitta lämningar efter marina kulturer i Skandinavien och norra Ryssland som vi annars bara känner via hållristningar och enstaka utgrävningar.

Arktisk sjöfart redan under sen stenålder

De arktiska farvattnen mellan Svalbard och Skandinavien har trafikerats av människan under mycket lång tid. Till en början var det till största delen fråga om lokal sjöfart inriktad på jakt, fiske och handelsutbyte inom regionen. Redan under sen stenålder bedrevs en omfattande marin verksamhet i området. Om detta vittnar inte minst ett stort antal samtida hållristningar längs den Skandinaviska ishavskusten. Dessa föreställer människor i havsgående båtar, ofta sysselsatta med jakt eller fiske.

I historiska källor omnämns mer långväga handelskontakter först under 800-talet. Det var till en början norska vikingar som på handelsresor bytte till sig skinnvaror som sedan exporterades till europeiska kungahus.

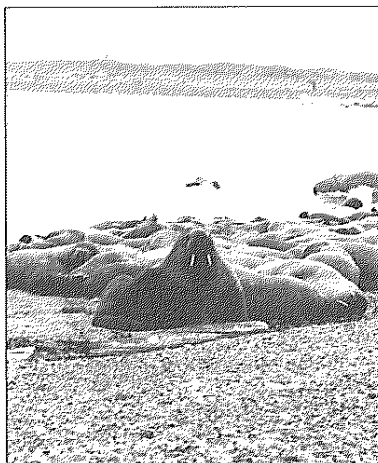


Hällristning från Alta i norra Norge daterad till 3600-2700 f Kr. Ristningen föreställer båt med manskap. Dessa ristade skepp är det enda säkra beviset vi har för att människan redan för mer än 5000 år sedan trafikerade norra Skandinavien med båtar. Liknande ristningar återfinns även längs den ryska och sibiriska ishavskusten.

Med tiden företogs mer och mer organiserade handelsresor till dessa norra regioner. Ishavsområdet blev en betydelsefull resurs för flera centraleuropeiska nationer. Enligt de flesta etablerade nutida historieböcker kom det dock att dröja fram till slutet av 1500-talet innan någon mänskliga siktade Svalbard. Det blev den holländska upptäcksresanden Willem Barentsz som 1596 upptäckte ögruppen under ett försök att hitta en nordlig handelsled till Kina.

Valfångsten blir storindustri

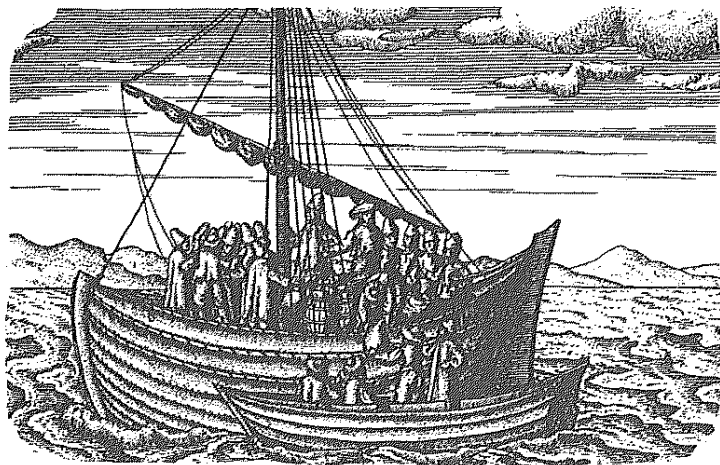
På tidigt 1600-tal upptäcktes sedan områdets rika marina resurser. Till en början var det valfångsten runt Svalbard som lockade. Denna verksamhet kom att växa till en storindustri i samma omfattning som de industriprojekt som kom att bli verklighet i Europa först 100-150 år senare i och med den stora industrialiseringen. Det var främst engelsmän, holländare och ryssar som i olika omgångar bedrev jakt på havslevande däggdjur i Svalbards farvatten.



Efter sekel av skoningslös jakt återstår endast ett fåtal valrosskolonier på Svalbard. Bilden är tagen på Isispynten (nr 6 på kartan) och visar en koloni på mellan 100-150 individer. En stund senare fick en isbjörn hela flocken att ta sin tillflykt till havet. Själva fick vi i all hast bege oss till en närliggande udde varifrån vi hämtades med gummibåt.

Förstärkta skepp för sjöfart i Arktis

Det hårda ishavsfisket krävde kraftigt byggda fartyg som skulle klara både is och hård sjö. Skepp som byggdes för ishavsfångst ut-



Pomoriska sjöfarare som den holländske upptäcksresande Willem Barentsz mötte utanför Kolahalvöns norra kust 1596. Den större båten på bilden kallas lodja och är ett karaktäristiskt pomoriskt skeppsbygge med sin sydda bordläggning. Med granrötter fogades bordläggningsplankorna ihop vilket gjorde skrovet mer fogligt och lättare att reparera i dessa isrika vatten.

Marinarkeologisk Tidskrift 4•98

rustades med s k "ishud" från vattenlinjen och ner, vilket kunde betyda en förstärkning med extra skikt bordläggning, ytterligare spant, knän och tvärgående bjälkar.

Skeppen fick dock inte bli allt för tunga då de i allmänhet skulle bära en stor besättning samt möjlighet att kunna lagra de åtskilliga späcktunnor som jakten resulterade i. Tran blev den viktigaste produkten av den arktiska val- och sälfångsten. Det var framförallt som bränsle i oljelampor men också som smörjmedel och beståndsdel i rengöringsmedel som tranet kom att användas.

Vägen till den ryska marknaden

Parallellt med denna storindustriella havsjakt bedrevs en omfattande handel på Archangels. Det var främst engelsmän och holländare som tvingats sköta sin rysshandel via den skandinaviska och arktiska ishavskusten samt Vita havet. Svenska stormaktsambitioner längst Östersjöns östra kust satte under lång tid definitivt stopp för rysk utrikeshandel via Östersjön.

Pomorier och sydda båtar

En annan betydande verksamhet i dessa nordliga regioner var den omfattande sk pomorhandeln som pågick som mest under 1800-talets första decennier. Byteskontakten mellan ryssar och normän i norr var inget nytt fenomen, men det var först under 1700-talets senare del som detta handelsutbyte tog fart. Det var till stor del fråga om seglande bönder från Rysslands nordligaste kusttrakter. De pomoriska segelfartygen som trafikerade den skandinaviska ishavskusten är kända för sin speciella sammanfogningsteknik som bygger på att borden sys ihop istället för att naglas med järn eller trä. Vrakrester efter dessa fartyg har uppmärksammats på Svalbard av tidigare geologiska forskningsexpeditioner. Årets forskningsresultat kunde dock inte med säkerhet peka ut något sådant material.

Marinarkeologisk potential

Svalbards bistra klimat har både stävjat en stadigvarande exploa-

tering av ögruppen och gynnat bevarandet av organiskt material. Detta har i sin tur gjort området till ett jättelikt kulturhistoriskt skafferi. Här finns lämningar från historisk och förhistorisk tid avsatta utefter ordnade strandvallar likt en tidsaxel. På sina ställen bryter äldre lager fram ur eroderade markavsnitt. Här återfinns rotsystem och gren-

verk som vid första anblicken inte tycks äldre än ett par säsonger men som vid dendrokronologisk datering visar sig vara över 4000 år gamla. Strömförhållandena i Arktis har medfört att betydande mängder drivved från kustlandskapen runt ishavet deponerats på Svalbard. Fyndförhållandena under vattnet ser dock lite annorlunda ut. Bottenområdet

från strandkanten och ner till ca 10 meter är till största delen fritt från allt större grus. Detta beror på isen som under vinterhalvåret sticker ned till dessa djup och systematiskt krossar allt i sin väg. Området under tio meter torde dock vara av större intresse, inte minst beroende på vattnets låga temperatur som håller skeppsmasken borta. Förutom sjunket drivtimmer finns otaliga rapporter om fartyg som på grund av oväder, is eller krig förlit längs Svalbards kust. En annan intressant källa till historiska studier i området är de många fångstbosättningarna efter främst ryska fångstmän. Spåren består främst av husgrunder och gropar som använts vid utvinning av tran från slaktade havsdäggdjur. Den bristfälliga vegetationen gör dessutom att spåren syns tydligt även efter flera hundra år.

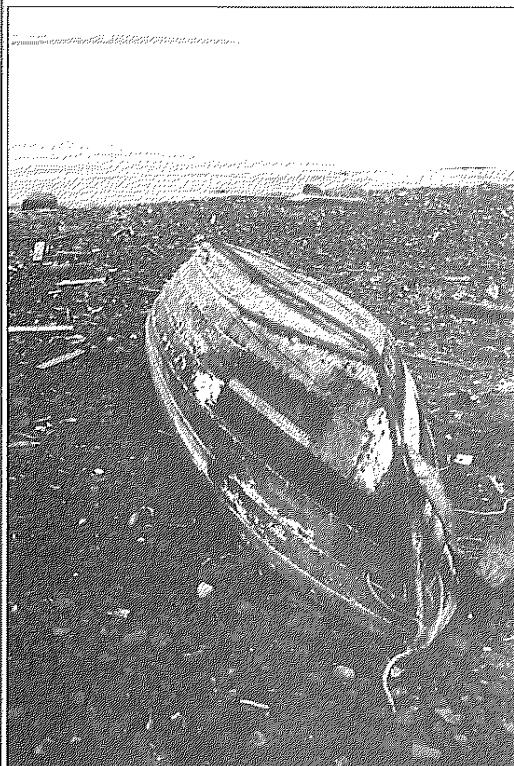
En intressant iakttagelse i fångstmännens husgrunder är användandet av skeppstimmer som byggnadsmaterial. På flera platser återfinns kraftiga skeppspann i husens grunder. På samma sätt återfinns bordläggningplanor som golvplankor.

Hittills har det bedrivits studier kring endel av fångstbosättningarna som finns i området. Det är främst den polske arkeologen Marek Jasinski som under det senast decenniet bedrivit undersökningar på plats.

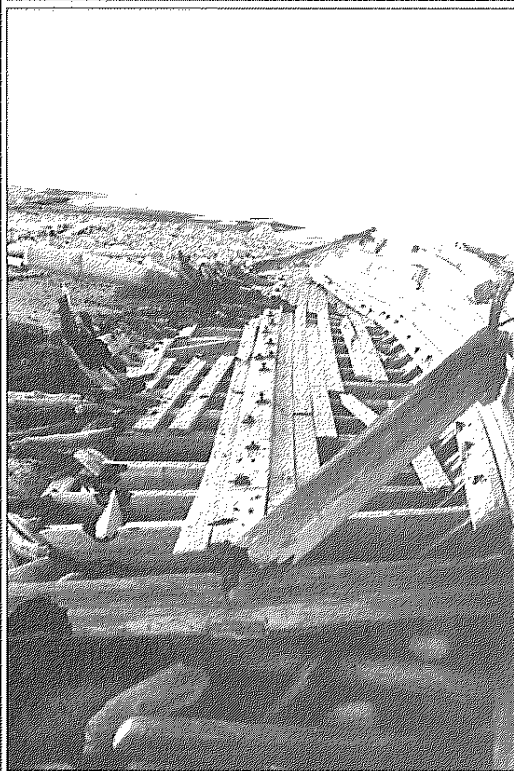
Studier rörande Svalbards vraktimmer har till största delen bedrivits av kvartärgeologer i deras forskning kring Arktis havsströmmar och isens rörelse. Studierna har i bästa fall resulterat i åldersbestämning och ett ursprungsområde för trämaterial. Fartygstyp och användningsområde har förblivit okänd. Någon inventering av ilandflutet vrakgods i området har inte gjorts. Kanske detta är ämnet för en framtida expedition till Svalbard – drivveden och isbjörnens förlovade land.

Referenser

- ARLOV, T. 1996. Svalbards historie.
 CEDERLUND, C-O. 1985. The lodja and other sewn plank boat.
 HÄGGBLUM, A. 1983. Drivved i Arktis.
 NORSK POLARINSTITUTT SERIFTER NR:80. The place-names of Svalbard, 1991.
 OLSEN, B. 1994. Bosättning og samfunn i Finnmarks förhistorie.
 WESTERDAHL, C. "Människa, hav och land" ur Populär Arkeologi 1996-2.



En uppdragen fångstmannabåt på Halvmåneöya. Invid förstäven syns en tydlig förhydring av metallplåt. Dessutom är båten lagad med grov väv som spikats längs trasiga bord. Båtens flata botten är antagligen till för att ge balans om den skulle dras fram på isen.



Trettio meter upp på Foynöyas strand hittades detta uppspolade skeppsvrak. Båten har varit 12 meter lång och ca 3,5 meter bred. Den har ett prämliknande uteende med flat botten och raka sidor. Höjden från botten till reling är inte mer än en meter. Fartyget har från början varit tränaglat, men bordläggningen har uppenbarligen bytts ut och då fästs men järnrit. De trä-naglar som finns kvar i spanten har därför ingen funktion. Babordssidan visade tydliga spår efter brand. Om detta har med fartygets förlisning att göra eller om det är lämningar efter en senare strandbrasa är dock svårt att avgöra. Det faktum att vraket ligger ett trettio-tal meter upp på stranden, ca fyra meter över havet och på ett våldrenerat underlag bestående av mindre stenblock, gör att fartyget kan ha förlit redan under förra seklet.