

Vänerns vrak fältinventeras och dateras

AV CHRISTER WESTERDAHL

Sedan åtskilliga år sker en omfattande inventering av Vänerns skeppsvrak. Den är så ingående att den förmodligen är den mest konsekvent genomförda som existerar inom ett relativt begränsat vattenområde. Den instans som givit uppdraget är Vänermuseet, ett unikt regionalt temamuseum, i huvudsak stött av Lidköpings kommun i Västergötland. Uppdraget har hitintills fallit på en enda intresserad marinarkeologisk dykare, Roland Peterson, som numera innehar en fast tjänst vid museet. Självfallet har Vänerns fiskare och sportdykare bidragit högst verkningsfullt. Inte minst viktig har varit marinens hjälp de sista åren. Totalt har Roland i dagsläget kläm på minst 400 vrak, men potentialen är mycket högre. Det spännande är att C 14- och dendrokronologisk analys kunnat ge ett mindre antal medeltida vrak (ned till 1200-tal) och därtill åtskilliga från 1500-, 1600- och 1700-tal.

Det är att märka att vrak och andra konstruktioner kunnat kasta nytt ljus över andra delar av det maritima kulturlandskapet, särskilt över hamnar/lastageplatser, pålningar, fasta fiskeredskap (katsor) och skeppsvarv. Däremot är lämningarna på land, särskilt i strandkanten, dåligt täckta. Men det delar Vänern med de flesta andra vattenområden i vårt land.

I flera fall har verksamheten i Vänern koordinerats på ett förtjänstfullt (och förebildligt) sätt med landarkeologin, i så fall i samband med specifika forskningsprojekt. Det sker på så sätt att dykare inkopplas som ett komplement till landsi-

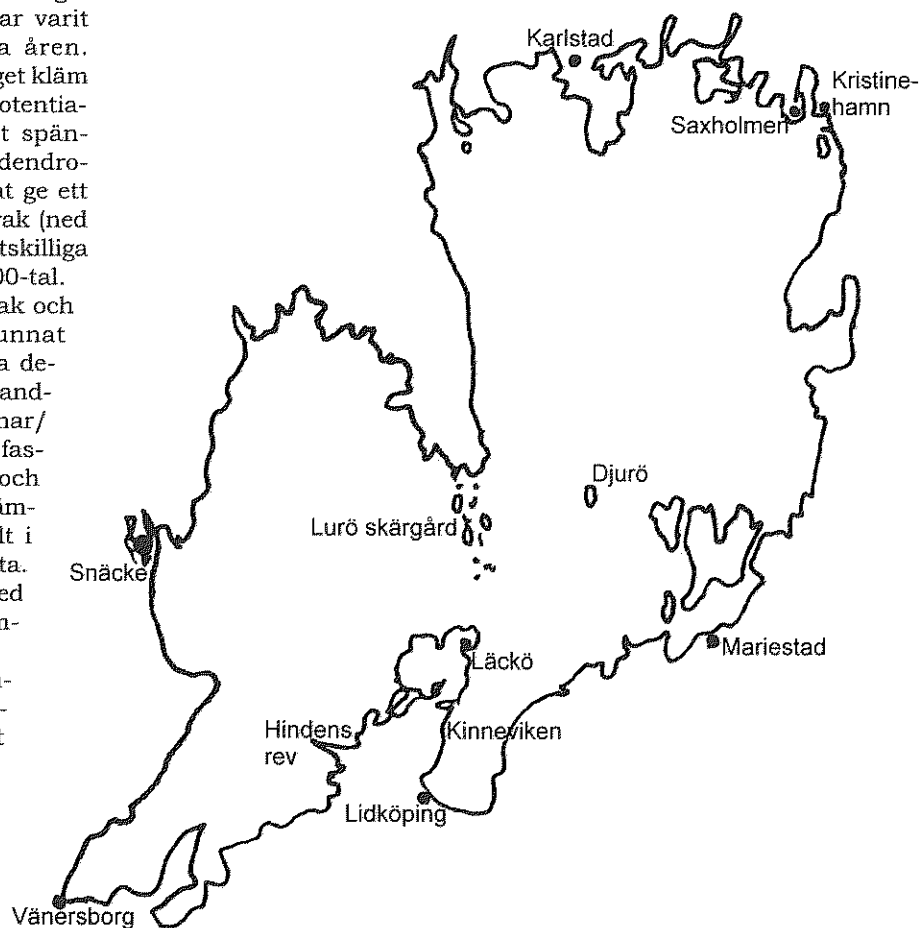
dan. Men som vanligt är den aldrig den maritima sidan som tar ledningen, även om dess betydelse är tämligen uppenbar (sjöfart, hamnar, handel/kommunikation/utförsel). Ändå kan man konstatera att samarbetet fungerat hyfsat.

Sjöfart och transporter

För att förstå den kulturhistoriska betydelsen av sjöfart och vattentransport inom Vänerns tillrinningsområde kan man t.ex. konsultera Hultquist 1995 eller Westerdahl 1977 (med bok in

prep., jfr Sofia Andersson i Skeppsbrott 1997). Tydligt är att man kan se den generella betydelsen av den stora insjön Vänern i studier kring regionala transporter eller kring innerfarvatten (inte minst när det gäller transportzoner; Westerdahl 1997a & b). Redan tidigt under Marinarkeologiska Sällskapet's existens påpekades detta av under-teknad i Meddelanden (föregångare till M.A.T.) med särskilda temanummer 2/3 (se även 3/3; 1980) om de stora insjöarna i Sverige.

Redovisningen av vunna resul-

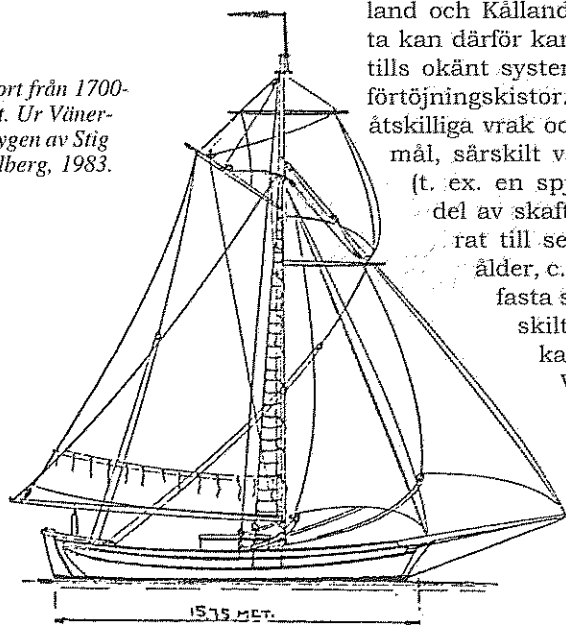


tat kommer här områdesvis, med kommentarer till fynd främst efter Roland Petersons uppgifter:

KINNEVIKEN

Kinneviken, den del av Vänern som omfattar vattenområdet mellan Kinnekulle och Kålland/Kållandsö med Lidköping vid "älvens" (Lidans) utlopp som centrum på landbacken och områdets viktigaste hamnstad. Lidköping fick stadsrättigheter 1446 och är därmed Vänerbassängens enda medeltida stad. Man kan se dess bakgrund i lika mått genom trafik på land och vatten.

Bojort från 1700-talet. Ur Vänerfartygen av Stig Hallberg, 1983.



Landsvägen har förbundits över Lidan med en bro. Den kan, i likhet med förhållandena i andra medeltida städer i flodmynningar, ha fungerat dels som begränsning för båttrafiken utifrån Vänern, dels (kanske) även för farkoster uppifrån floden. Tillsammans med aktivitet från lokala intressenter, som stormän och kyrkliga dignitärer har en marknadsplats här utvecklats till stad. Med tanke på denna skisserade bakgrund är de tidiga dateringarna nedan särskilt intressanta.

Till att börja med har rekognosceringar skett i Lidans nedre lopp. Förutom ett flertal vrak, varav ett ligger upp och ned – kanske en effekt av de i historisk tid inte alltför sällsynta översvämningarna med isskrvning i älven – har äldre brofästen (vid Wennerbergsbron) och stolpar (pålning) kunnat C 14-dateras till

slutet av 1100-talet. Dessa dateringar har redan satts i förbindelse med Skarabiskopen Bengt den godes i Västgötalagens biskopslängd omvittnade brobyggen ungefär vid denna tidpunkt.

Ute i Kinnevikens har därtill påträffats en mängd stenhögar med stockar, delvis mycket nederoderade, och massor av lösa pålar. Några dateringar tyder på 1500-tal.

Lidköpings hamnredd vid Lidamynningen var klart olämplig. Den var alltför exponerad innan utbyggnaden av pirar i mitten av 1800-talet. Staden hade t.o.m. en uthamn i Ullersundet mellan Kålland och Kållandsö (nedan). Detta kan därför kanske vara ett hittills okänt system av dykdalber/förtöjningskistor. Där finns även åtskilliga vrak och äldre järnföremål, särskilt vapen, i mängder (t. ex. en spjutspets, där en del av skaftet är C 14-daterat till sen romersk järnålder, c.300 e Kr.). De rotfasta stubbarna är särskilt spännande. De kan påminna om att Vänern liksom Vättern är utsatt för landhöjningens effekter, genom att sjön stjälpas ut åt sydväst. Dessutom kan rörelser vid en av Skandinavien

mäktigaste förkastningslinjer inverka (linjen Klarälvsdalen/ Värmlandsnäs/ Kållandsö-Kålland med fortsättning i Kedumsbergen på västgötaslätten, antytt av förf. i Meddelanden 1980 (2/3: 21-22) på tal om stenxyfynd i Vänern).

Vid Kinnekulles fot ligger lasteplatsen Almaren. Det är ett litet skär, nu med landfäste, där man mestadels kunnat lasta direkt från hällen. Det är känt att sandsten och kalksten inlastades härifrån på 1660-talet till Magnus Gabriel de la Gardies byggnadsarbeten på Läckö slott på andra sidan Kinnevikens. Efter hamnutbyggnaden på 1860-talet försköts all verksamhet härifrån till Gumsviken i söder, den nuvarande Blombergs hamn. Några spår av försök till kajutbyggnad finns dock också vid Almarens botten. Här har hittats två vrak med dateringar i 1360-tal och 1485, vilket tycks ge en säker hänvisning till sen-

medeltid. Vi tror oss känna till att Kinnekullekalk, samt kalksten och sandsten från Kinnekulle tillhört inslagen i de äldsta stenkyrkorna runt Vänerns vattensystem ända upp i Glafsfordenleden (Byälven) i Värmland. Om den 1100-talstrafiken utgick från Almaren vet vi däremot inte. Därtill finns bränt trä över hela viken i norr, kanske rester av ett fartyg som brunnit ned i hamnen, antingen genom last av osläckt kalk som kommit i kontakt med vattnet genom ett läckande skrov – eller genom oförsiktig användning av eld i kajutan. Båda orsakerna till brand är väl kända från Vänerns senare sjöfartshistoria.

Vidare har på Kinnekulles nordsida besiktigats två sentida vrak vid Hönsätters hamn med äldre stenpir. Vattnen utanför Trolmens hamn hyser ett kalklastat vrak som kanske brunnit. Ett liknande exempel finns från motsatta sidan. Vid St. Eken ligger en liten välbevarad slup där kalklasten tycks ha brunnit (släckts).

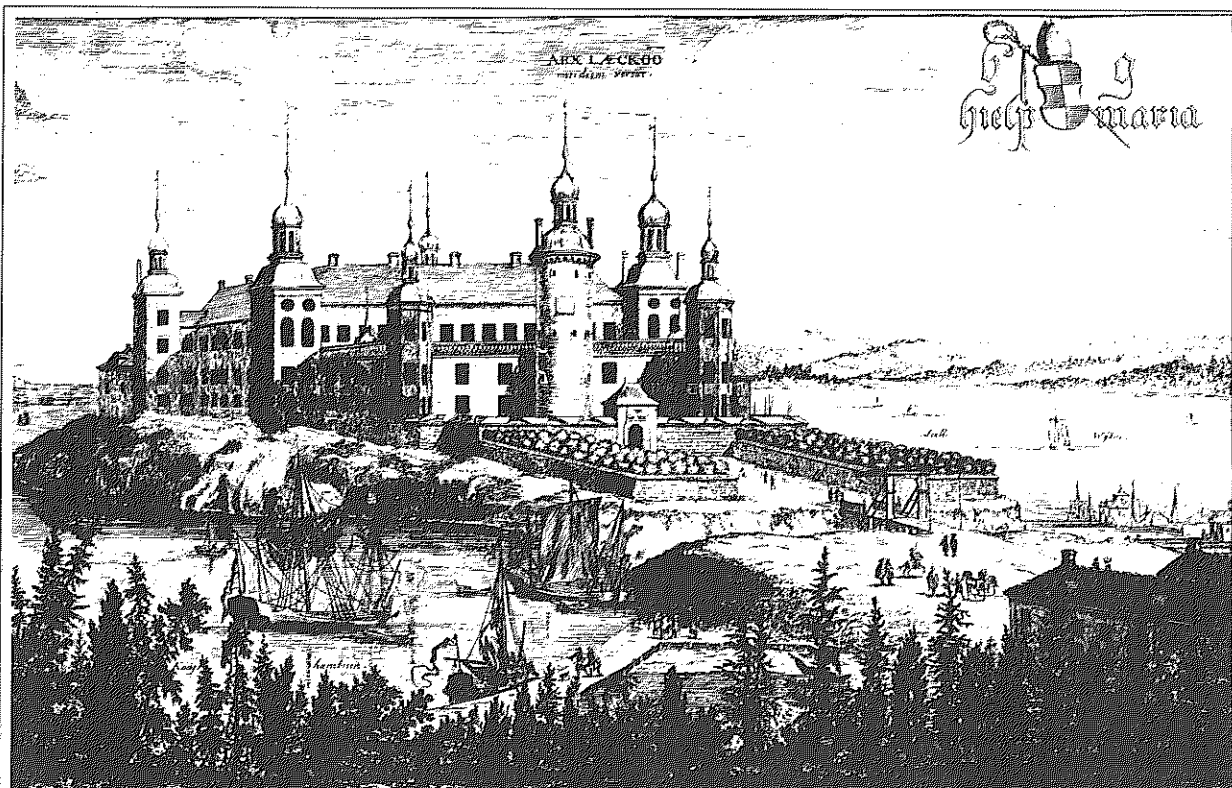
Nära allmogehamnen vid Ullersundet (se ovan om Lidköping) har vid Ullersbro daterats anläggningar till 1500-tal, delvis efter äldre brokonstruktioner. Det finns även pålningar efter de la Gardies berömda bro och troligen också efter fiskekatsor i den öppna delen av sundet.

LÄCKÖ

Vid Läckö på nordöstra sidan av Kållandsö finns både det stora Läckö slott, ursprungligen byggt i slutet av 1200-talet, och flera viktiga hamnar. Pålar efter 1600-tallets imponerande båtgård (med 46 m sidor) har lokaliserats i Stallviken på östra sidan om slottet. Längst in i den viken finns också en stenkista som är av samma typ som den inne i Eken. Kanske det visar på en äldre dykdalb eller motsvarande. På västra sidan är känt ett äldre vrak från utbyggnaden av P-platsen vid Kungshamnen.

Vid Ekens hamn på andra sidan sundet har flera fartygsvrak lokaliserats. Det mest spännande är vad som kallats "bojorten" ett kravellbyggt fartyg från 1660-talet. Därtill finns ett fartyg som troligen är det som sjönk där 1776 och då benämndes "det första på skeppsvis byggda" i Vänern, vad nu detta skall betyda.

Den mest spännande hamnen



Läckö slott från söder. Ur *Suecia Antiqua et Hodierna*. Förlageteckning av E. Dalbergh 1689-1690. Kopparstick av gravören Swidde 1693.

förutom Almaren är för närvarande den kända nödhamnen Tjuven på Dal. Här finns gott om järnringar och ett antal vrak, kulturlager med kritpipor, ankare, djurben och rödgods av 1700-tals-typ. Även i norra Dal har en känd nödhamn, Vingens hamn, inventerats. Några vrak finns och kulturlager med rödgodskeramik.

Norr om Kållandsö ligger även den klassiska kroghamnen Pirum, en jättelik redd. Överallt tycks bland annat kulturgods finnas lämningar av små kakelugnar, men allt tycks vara 1700-tal. Var ligger 1800-talshamnen?

Annars kan man på botten följa lederna – även sådana som inte används längre (typ den s.k. Hattefuraleden i Ekens skärgård som bara finns på äldre sjökort) genom stråk av stenkolsslagg.

LURÖ

Med Lurö avses inte bara ögruppen med detta namn utan den centrala skärgården mellan Värmlandsnäs och Kållandsö. Idag räknas den till Värmland och har

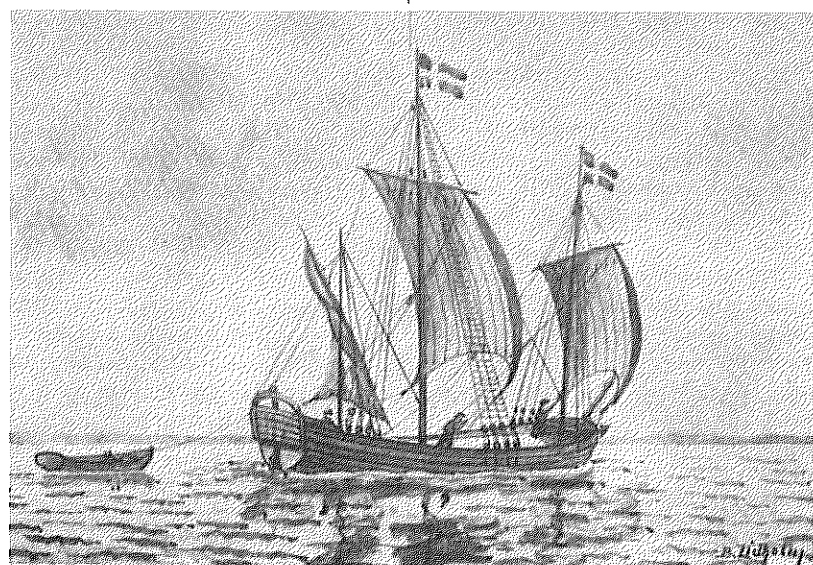
ännu en viss bebyggelse. I forna tider var detta en brygga för transporter över Väneren, både vid öppet vatten och vintertid. Särskilt har man återoplat pilgrimsleden till Nidaros över Klarälvsdalen till Norge (Trysil).

På den egentliga Lurön (Husön) pågår nu ett verkligt intressant arkeologiskt projekt. Genom den spännande upptäckten av en 1100-talsabsid till en kyrka i ruinkullen efter det s.k. "Klostret" (Ragnar Sigsjö och ett gäng amatörarkeologer från Västergötland) har uppmärksamhe-

ten fästs vid Lurös bebyggelsehistoria. Den börjar inte i medeltid som man tidigare trott. Här finns järnåldersgravar och en fornborg. Och aktiviteten kring "Klostret" är inte begränsad till 1100-tal, då cistercienserna flyttade till Varnhem. Luröns centrala placering i Väneren, med dess många hamn- och förlisningsplatser gör den till ett särskilt "hett" område.

Här ligger också kulturlager efter nöd- och kroghamnarnas många uppankrade fartyg, men det finns också ett otal vrak.

Förlisningsuppgifterna från



Blockskuta från 1600-talet. Försök till rekonstruktion av Benjamin Lidholm. Ur *Vänerens Seglationsstyrelse – en historik*, av B Lidholm, 1956.

området gäller inte bara hundratal fartyg utan kan med säkerhet räknas mot nästa decimal, även om en del haverister har kunnat bärgas och repareras. Det finns uppgifter om flera skeppsvarv i området (bl.a. på Hökön för blockskutor).

Här ligger en jättelik blockskuta om 34 m längd. Det väldiga tredelade kölsvinet ligger upp och ned i vraket. Konstruktionen är även i övrigt mycket säregen. Vi har här en möjlig identifikation med förlisningen av en stor skuta år 1798. Intill detta vrak ligger två sinsemellan nästan identiska med fällbara master. Några fartyg verkar äldre och har avvikande konstruktion. Särskilt slående är de stora dimensionerna på borden. De fyrflyade ankarna utmärker området, troligen den för Vänerns speciella "blafoten". En del dateringar föreligger, från 1600-talets mitt.

Vid Hökön eller vattenområdet Hököflagan finns en mängd vrak. Här fanns en rätt utsatt men trots det mycket populär nödhamn som givit upphov till flertalet förlisningsuppgifter vid Lurö. Ett kravellbyggt fartyg har här givit mastmynt från 1810. Det enormt kraftigt byggda (klinkspant om 35 cm bredd) vraket, kallat "Dinosauren" har en 7 m. sida in mot kölsvinet. Det finns vrak med två och tre mastfötter, kanske t.o.m. fler, både ek och fur bland vraken, både klink och kravell och därtill i åtminstone ett klinkat fartyg ytterst egendomliga vinklar för spanten (bukttad sida men en L-formad låda i botten?). Relevansen av undervattensfynden i förhållande till det landsbaserade projektet är ännu oklar. Ett äldre vrak med ålderdomliga drag i närheten av "Klostret" har ännu inte kunnat dateras. Men det finns flera andra fynd som är aktuella i sammanhanget.

I norr ligger Aspholmarna, traditionellt räknat som en del av Lurö-skärgården. Det är den viktigaste passagen genom arkipelagen, med hundratal förlisningsuppgifter. Strömmen är här så stark att man först kan räkna med skeppskyrkogårdar i ändpunkterna för passagen. Sådana finns också. Ett vrak tycks vara knuttimrat på däck! På Aspholmens ångbåtsstation finns hållristningar med årtal, skeppsnamn m.m.

DJURÖ

Den mest isolerade ögruppen i Väneren, nu nationalpark har hittills givit ett antal vrak, de flesta mindre intressanta, men det finns också ett litet välbevarat vrak som troligen härrör från en blockskuta av äldre typ.

BYÄLVEN

Härmed har vi förflyttat oss upp i Glafsfordenleden som går ända upp mot Arvika. Ursprungligen användes den direkt mot Norge, med åtföljande landtransport, som dokumenterats ännu vid 1500-talets mitt. Två vrak vid den gamla lastageplatsen i Lillälven vid Gillberga ligger intill varandra i strandkanten. Det undre, troligen mer än 15 m. långt, är dendrokronologiskt daterat till 1240-tal. Den dateringen är den hittills äldsta på ett vrak i Vänerområdet. Det andra vraket förefaller genom C 14-analysen placeras i 1400- eller 1500-tal. Därtill finns ett antal pålningar av okänd funktion dels vid vraken och dels i utloppet av Lillälven med trolig datering i 1300-tal. Transportleden är utan tvivel av gammalt datum. Ett äldre fynd av ett bronskärl från yngre romartid (300-talet e.Kr.) som uppfiskats i Byälven har fått ny aktualitet.

Därtill har upptäckts en ovanligt välbevarad katsa i Harefjorden, söder om Lillälvens inlopp i Byälven.

KRISTINEHAMN

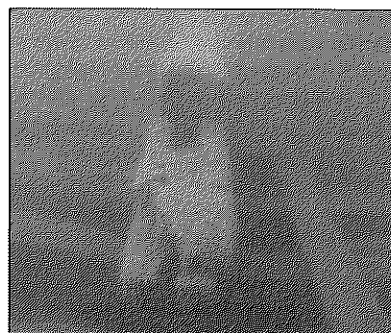
I kustområdet och skärgården kring Kristinehamn har påträffats ett antal vrak vid inloppen till staden. Tre av dem är av varierande byggnadsteknik och virke, klinkade med ek och kravellbyggda med furuplankor. Ett vrak är lastat med kalksten från Kinnekulle. De är dock samtliga dendrokronologiskt daterade till mitten av 1700-talet.

SAXHOLMEN

Här i Ölme i nordöstra Värmland har ett medeltidsarkeologiskt grävprojekt utförts på en till funktionen delvis okänd privatborg från medeltiden. Inventeringarna under vatten har dock förblivit resultatlösa.



Benknota funnen i Lidan. Foto: Roland Peterson.



Kölsvin från vrak vid Lurö. Foto: Roland Peterson.



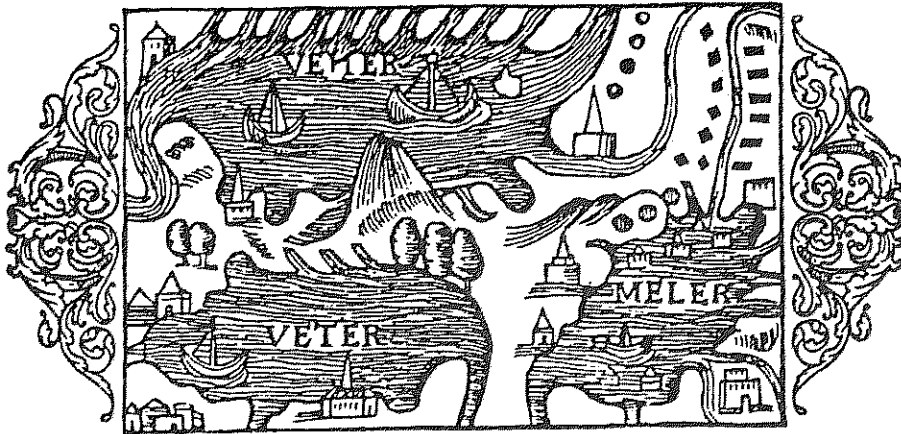
Klinkspant från vrak vid Lurö. Foto: Roland Peterson.

ARANÄS

Den gamla borgruinen har i år fått ny aktualitet genom ett projekt (Riksantikvarieämbetet/ Ekman-ska fonden i Årnäs). Tidsmässigt hoppades man att finna ett stadium som föregått den sena 1200-talsborgen. Ett äldre brandlager påträffades redan på 1920-talet. Men hittills finns ingenting som direkt skulle bekräfta misstankarna (jämför Jan Guillous senaste romaner om 1100-talets Västergötland). Ett antal vrak har påträffats, men deras relevans är oklar. Undersökningarna beräknas dock fortsätta.

SNÄCKE

Ett fint exempel på en varvsplats vid Väneren erbjuder Snäcke vid Dalslands kanal. Över hela



"Här utbreder sig en sjö med sött vatten, hundra romerska mil lång och 40 mil bred, som heter Vänern och i denna utfalla 24 stora floder, som rinna från Norges fjäll och ha ett enda utlopp åt söder, den så kallade Trolhetta, det vill säga trollens hätta. I dessa floder med färskt vatten fångas en stor mängd lax". Olaus Magnus 1555.

varvsviken ligger ett tjockt lager med huggspån med inblandade skeppsdelar (bord, spant) från varvet och vrak/eller vrakdelar. I farleden utanför kan flera yngre vrak identifieras.

Det finns också snedställda pålningar sannolikt för förtöjning, stälplning och beckning av fartyg.

HINDENS REV

Över och under Dalbosjöns sydliga del går en del av den mellan-svenska randmoränen (i Norge "Det Store Ra") vid Vänern kallad Hinna (Hinden) på västgötasidan och Hjorten på Dal. Båda är kända förlisningsställen.

På nordsidan av Hinden har ett uppfiskat bord kunnat dateras genom dendrokronologi till 1550-talet. Ett i stort sett intakt klinkbygge men med rundad "holländarstäv" tillhör troligen tidigt 1800-tal. Här finns f.ö. flera hamnlägen som kan ha använts mycket tidigt.

Vi ser med spänning på fortsättningen av detta omfattande inventeringsarbete och hoppas på goda resultat under kommande år. Kanske det också kan leda till flera faktiska dokumentations- och utgrävningsprojekt i den närmaste framtiden. Vänerns säregna typer av fartyg gör det särskilt motiverade (blockskutor, bojorter m.fl). Bland Vänernsmuseets planer finns en utbyggnad med ett akvarium, där även vrak tänkts ingå.

Litteratur och referenser

- HULTQVIST, PER: 1995. Vänern - arena för maktkamp, samfärdsledd, naturresurser. Några historiska anteckningar. I: Hembygden 1995:13-34.
- MEDDELANDEN FRÅN MARINARKEOLOGISKA SÄLLSKAPET 2/3, 3/3 1980.
- SKEPPSBROTT. VRÅK I VÄNERSJÖ. Vänermuseum, Lidköping 1998. Hft, 48 s.
- WESTERDAHL, CHRISTER: 1977. Om äldre vänersjöfart. En introduktion. Götene kulturnämnds småskriftserie 1/2 1976: 57-82. (även i Kulturvårdsplanering Skaraborgs län., Länsstyrelsen/Mariestad 1979).

WESTERDAHL, CHRISTER: 1997a. Skepp och sjöfart på innanfarvatten i Sverige: de stora sjöarna. En teori om transportzoner och maritima enklaver. I: Forum navale 52:51-68.

WESTERDAHL, CHRISTER: 1997b. In print. Inlandwater Boats and Shipping in Sweden: The Great Lakes. The application of a theory on transport zones and maritime enclaves. Vilth ISBSA. Tatihou. Archéonautica, Paris.

WESTERDAHL, CHRISTER: In prep. Äldre vänersjöfart. En maritim inlandskultur. Manus till planerad bok.

Blockskuta av Vänertyp. Detalj från takmålning i Västerplana kyrka på Kinnekulle. Utförd av J. Liedholm, Mariestad 1737. Efter kopia i Sjöfartsmuseet, Göteborg.

