

Öländska hamnar

Av Torbjörn Sjögren, 2000-03-05

Genom olika källor, kart- och fältstudier kan flertalet av Ölands hamnar och fiskelägen beläggas betydligt tidigare än sekelskiftet 1800. Ett antal har medeltida belägg medan andra, bl.a. genom särskilda indicier (fornlämningar, vägar etc) kan dateras till förhistorisk tid.

Några hamnar har ingått i särskilt betydelsefulla strukturer. Politiska, merkantila, transporttekniska, vänskapsbildande, metafysiska eller rent allmänmänskliga aspekter kan läsas in i hamnlägena.

Det är viktigt att betrakta hamnen som en övergångsform mellan land- och sjökommunikationsteknik. Hamnen blir en manifestation över förmågan att färdas på sjön. Denna förmåga leder till hög status och skapar värden både ekonomiska värden och sociala/ politiska värden.

I forskningen om Ölands historia har sällan dessa aspekter beaktats. Någon egentlig analys av begreppet hamn görs inte i den äldre forskningen. Det har förutsatts att närmaste strand har inneburit transportmöjligheter.

Ser vi hamnen som en del av kontaktnätet med yttrevärlden och möjligheten att behärska detta, då ser vi plötsligt ett nytt mönster. Förhållandet till Smålandskusten och fastlandet i övrigt blir annorlunda. De omfattande fynd av ämnesjärn som gjorts på Öland kan nu sättas in i spännande sammanhang.

Var det så att de öländska stormännen styrde över fjärrkommunikationerna över vatten? Förskjutningar i fyndtätheten och fyndvärde till södra Öland redan under slutet av stenåldern och fr.a. under bronsåldern kan tolkas som om handelsvägarna hade en dragning åt Öland.

Studerar vi kommunikationsstrukturerna och bebyggelsen under förhistorisk tid, finner vi att det inom vissa områden finns betydelsefulla samhörigheter. Många faktorer kan studeras och samverkan tolkas. En faktor är kontinuitet över långa tider. Redan under sten/bronsåldern skapas förutsättningar för ett stabilt öländskt samhällsskick. Hamnarna ingår som ett led i denna samhällsordning eller struktur.

En sådan struktur bildas kring hamnarna i Grönhögen och Össby, med Eketorps borg och de stora gravfälten vid Grönhögen och det nu delvis försvunna bebyggelsecentrumet vid Össby/Lindby/Enetri. Fyndet av guldringen vid Össby markerar statusen.

Motsvarande tydliga bild finns i området mellan Risinge och Triberga. Bronsåldersboplatser och högar markerar leden och fornborg, bebyggelse lämningar och gravfält från äldre järnåldern visar kontinuiteten. Tingstads flisor står i mitten. I båda fallen består ändpunkterna av hamnlägen. Dessa hamnar har revirstödande fornlämningar i form av högar eller domarringar.

Flera liknande stråk kan identifieras t.ex. Stora Frö- Stenåsa. Färjestaden – Sandby/Gårdby. Köping – Bredsätra. På norra Öland blir förhållandet mellan östra och västra kusten mer komplex.

Flera hamnar med klara förhistoriska ursprung har säkert utgjort egna enklaver med närliggande bebyggelse. Ex.vis vid Högby och Djupvik. Vid det nordligaste Ölands kuster har förhållandet mellan storgårdar och transportsystemen studerats i modern tid.

Öländska vägar

Av Ölands historiska och förhistoriska vägar är fortfarande huvudnätet intakt. Detta beror på att vägarna mellan Ölands båda uddar förlöper i av naturen medgivna och självklara banor. En går på östra sidan och en på västra och vid Föra löper de samman. Mellan dessa har dock under årtusendena många alternativ funnits och försvunnit. De som burkas idag är delvis av relativt sent datum.

Mellan grannbyar eller gent över alvaret har vägar eller ”gator” strimmat naturen på många olika sätt och till sjön har varje by en sjögata. Det nuvarande vägnätets specifika karaktär är en blandning av urgammal sed och lantmätares behov av ordning. Raka förlopp längs enskiftesgränser och häradsvägar från slutet av 1700-talet och senare med samma strävan att nå den kortaste sträckan mellan två punkter, paras med äldre slingrande vägar.

Kunskapen om öns vägnät har ökat väsentligt under de senaste åren och det är idag möjligt att se strukturer och sammanhang som varit dolda i törnrosasömn.

På samma sätt som med hamnar skvallrar många faktorer om äldre färdevägar. Runstenar och andra fornlämningar kantar dem. Vägar har den allmänna egenheten att de vanligtvis skall leda till något och därför kan de knyts ihop till större nätverk där även hamnar ingår.

En viktig källa till kunskap om våra vägar är de äldre kartorna. Generalstabens karta över Öland från mitten av 1800-talet är en ovärderlig källa. Skalan, noggrannheten och den topografiska återgivningen gör det lätt att tolka den. Mycket av kartans finare vägnät är inte längre i bruk. Troligen är dock de flesta minst medeltida då de sammanbinder den medeltida solskiftade bebyggelsestrukturen på Öland. Vägstråk som binder samman olika bygder kan i vissa fall vara av mycket äldre datum. De tidigare omnämnda stråken hyser vägar av denna typ. Exempel på detta är det urgamla vägnätet mellan Risinge och Triberga över Tingstad flisor där flera markörer härstammar från bronsåldern och där den äldre järnåldersbebyggelsen sammanbindes. Liknande vägsystem finns mellan Torslund a och Sanby/Gårdby där runstenar, gravhögar och gravfält och husgrundssystem markerar samhörigheten.

Den öländska djurgårdsinrättningen, som konserverat kulturlandskapet i ett medeltida skede, upphörde i början av 1800-talet och utmarksdelningen med sin följeslagare enskiftet medförde en genomgripande förändring av Ölands bygder. Vägar och andra gemensamma strukturer inordnades i skifteslandskapets linjära system. Genom detta blir det möjligt att studera före och efterhändelser. Skifteslandskapets tydligaste effekt är det rutnät av stenmurar som idag präglar Öland.

Vägar som går på tvärs mot dessa strukturer är sannolikt äldre än strukturerna. Vägar som slutar stumt mot en stenmur ute på alvaret har sannolikt fortsatt vidare. Det är inte alltid som vi idag förstår varför en väg går där den går. Tolkningen av vägens ändamål måste innebära en bild av vägen som idé!

Medan hamnen är en kommunikationsteknisk brytpunkt så är vägen en kontinuitet. Hamnen är änden på en linje som egentligen bara består av tid (resten är förflyttning). Vägen däremot

erbjuder upprepade möjligheter i hela sitt förlopp och kan ha många punkter av betydelse. Den som behärskar systemet av kommunikation kan också påverka händelser som sker i dessa punkter. Nätverkets olika delar kan styras från en punkt i dess periferi (likt spindeln med sin signallina i nätets utkant).

Denna möjlighet till kontroll innebar möjligen att det på Öland fanns personer som likt **speditörer** tillhandahöll kommunikationslösningar för hela bygder och kanske också för smålänningar. Mervärdet av detta innebar såväl ekonomisk som samhällelig framgång.

För ett praktiskt och rationellt nyttjande av kommunikationerna krävs färdemedel. Det är troligt att det till Öland under bronsåldern eller äldre järnåldern infördes senaste nytt inom transportteknik. Förmågan att ta till sig nyheter är direkt proportionellt mot samhällets stabilitet och allt tyder på att Öland nått denna stabilitet redan under stenålder.

Våra speditörer har säkert kunnat bygga upp en stabil kundkrets (eller vänskapsförbund eller vad vi ska kalla det). Eftersom transportteknik i all tider krävt kapital har endast några få kunnat utveckla affärsidén. Denna öländska specialitet har manifesterat sig i fysiska lämningar som t.ex. de öländska fornborgarna och den stora mängden strandbundna gravanläggningar.

Vägarna och hamnarna har hittills inte studerats ur detta perspektiv med de ligger där och väntar på att nupptäckas.

Stråken

Genom olika källor, framför allt historiskt kartmaterial, men också kunskap om fornlämningarna på Öland, känner vi ett stort antal hamnar och fiskelägen vars ålder är minst 200 år. Ölands vägnät uppvisar en enastående kontinuitet, med sträckningar som inte ändrats sedan stenåldern i vissa fal. De naturgeografiska förutsättningarna med strandvallar, ändmoräner och landborgar är grunden.

På Öland har sedan 1500-talet fram till 1800-talets början statliga och administrativa hinder (den kungliga jaktparken) inneburit att medeltida och äldre strukturer i landskapets bevarats i en omfattning som saknar motstycke i Sverige. Tidiga bosättningar och sammanhang i äldre samhällsmönster finns kvar som spår i kulturlandskapet.

Vid utmarksdelningen i början av 1800-talet, då djurgårdsinrättningen upphörde, avsattes många av Ölands bondehamnar och fiskelägen till egna fastigheter som skulle fortsätta att tjäna allmänheten. Genom denna unika åtgärd har vi också för framtiden bevarat Ölands kommunikationsstruktur. På en ö slutar inte vägarna på land utan de fortsätter ut över sjön. Detta faktum gjorde att det öländska ledarskapet tidigt kom att utveckla nätverk för fjärrtransporter som innefattade såväl transortteknik som kontakter.

Detta merkantila och tekniska kunnande medförde också att sociala, politiska och även ideomatiska nätverk kunde bildas och utnyttjas. Det öländska samhället hade vunnit en styrka och stabilitet som också medförde en mottaglighet för intryck utifrån.

Alla dessa faktorer medförde att det öländska ledarskiktet kunde utveckla en skara speditörer som behärskade fjärrhandeln över sjön. Den småländska järnhanteringen kunde utvecklas genom denna handel. Mervärdet i denna handel hamnade som lyxkonsumtion på Öland. Speditörernas ställning i samhället kan möjligen även ses i tillkomsten av Ölands fornborgar.

Vägar, hamnar, områden med järnåldersbosättning samt större kultiska markeringar i landskapet har en benägenhet att bilda kluster. Sammanställer vi dessa företeelser på kartan ser vi tydliga stråk med otvetydiga sammanhang. Flera av de hamnar eller fiskelägen som avtecknar sig i historiska kartor faller in i dessa strukturer och har sannolikt flera tusen år av kontinuitet. Vägar på Öland följer också dessa mönster. (För övrigt har Ölands bebyggelsemönster senare och fram till nutid följt upp denna kontinuitet).

Flertalet av dessa stråk går tvärs ön och har tydliga poler på båda kusterna. Grönhögen – Össby med Seberneby och Eketorp innehåller alla de element vi beskrivit. Hamnlägen, vägar, stora gravanläggningar vid kusterna, omfattande bebyggelse, fornborg och inte minst guldfynd.

Ett lika tydligt stråk går mellan Risingehamn och Triberga läge över Rösslösa, Dalby, Tingstad flisor, Gösslunda och Triberga borg. Vid västra kusten går denna struktur rätt ner i bronsåldern,

Stråket gör dessutom en avstickare norrut till Resmo och Fröbyarna och ner till offermossen vid Kleva. (Kopplingen bör nog vara till byn Frö, då Kleva i historisk tid flyttat ner från sitt läge under berget). Hamnläget här är Fröbygårda med direkt förbindelse till Ljungbyåns dalgång på Smålandssidan.

Flera strukturer med samma innehåll finns på mellersta Öland. Hamnar som Röhälla, Stora Rör och Köping på västra sidan leder till bebyggelseområden, fornborgar och rika fynd från järnåldern. På östra sidan finns motsvarande hamnlägen vid Runsten, Bägby, Störlinge och kring Kapelludden (dock ej ute på udden, där hamnen troligen är medeltida) Sandby- Gårdby på östra Öland är förknippade med västkusten genom vägar i kanten av Alvaret och passerar flera fornborgar.

På det smalare norra Öland är dessa strukturer delvis av annan skepnad. Hamnlägen på östra sidan, t.ex. Kårehamn och Käsnäsudden har mycket nära samband med bosättningar medan de på västra sidan omges av topografiskt välmarkerade gravanläggningar. Exempel på detta är Gullehamn, Sandvik och Grytehamn. I de norliga trakterna visar skillnader i bebyggelsen att samhället var skiktat.

Sammanfattning

På Öland har vägar och hamnar en historisks kontinuitet som kan spåras ned till minst bronsåldern i några fall. Bebyggelse och kommunikationer är intimt förknippade med varandra. Hanarna har haft vital betydelse för öläningen i alla tider och varit en förutsättning för kontakterna med yttrevärlden.,

Ett socialt och politiskt stabilt samhälle utnyttjade detta för att bygga upp ett handelsmonopol där öländska speditörer förmedlade varuutbyte och grannkontakter även för fastlandet. Järnet kan antas vara den drivande nya kraften. Äldre forsknings fokusering på skinnhantering som bas för varuutbyte måste kritiskt värderas. Snarare har kontrollen över transportsystemen varit tillräckligt för att skapa Ölands snabba ekonomiska tillväxt under åren kring Kristi födelse.

Ett samhälle med överskott som kunde omsättas i lyxkonsumtion skapade ett ledarskikt som kunde manifesteras sina tillgångar såväl i kulturen som i byggandet av fornborgar och andra fysiska markeringar.

I det öländska kulturlandskapet finns mycket av detta bevarat genom senare tiders isolering av ön. Hamnarna och vägarna är till delar fortfarande i bruk medan de omfattande bosättningsområdena idag endast återstår som fornlämningar. Äldre vägsträckningar med sina markeringar av gravanläggningar kan fortfarande följas i landskapet. Flera av de förhistoriska hamnarna bestod av små laguner som skapats av strandporrar eller små moränryggar. Genom uppgrävning av landhöjning har de förlorat sina funktioner men kan spåras i äldre kartmaterial och fornlämningsbilden.