
Visingsös maritima kulturlandskap – en länk mellan land och vatten

Anders Gutehall

Det maritima kulturarvet är naturligtvis inte enbart fysiskt utan rymmer också i hög grad immateriella element som minnen och drömmar om en svunnen tids sjöfart, hamnar och fiske. Kanske har just detta element, som till en del också rymmer ett identitetssökande, en särskild dragningskraft och betydelse idag, i en tid av snabba och omvälvande förändringar.¹

Inledning

Människan har genom alla tider levt vid vatten. Spåren efter hennes aktiviteter återfinns bland annat i form av strandbundna boplatser, hamn- och fiskeanläggningar, hamn- och farledsspärrar och försvarsanläggningar. Dessa maritima lämningar avspeglar olika näringsutnyttjanden sammanvävda med transport- och försvarsstrukturer i ett stort tidsperspektiv. I det maritima kulturlandskapet utgör hamnarna en central del som länk mellan land och vatten, en länk där ekonomiska, sociala och kulturella funktioner integreras i en geografisk knutpunkt.²

Syfte

Syftet med delprojektet är att studera Visingsös maritima kulturlandskap. Begreppet *maritimt kulturlandskap* definieras av Christer Westerdahl som: *Nätverk av äldre farleder och hamnar och därtill knutna installationer, varav lämningar finns både över och under vatten.* Inom det maritima kulturlandskapet kan sex aspekter urskiljas:³

- *Näringslandskapet*, ekonomiskt landskap som främst syftar till det lokalt baserade fisket.
- *Transportlandskapet*, kommunikativt landskap framför allt fjärtransporter och kontakter med landvägar.
- *Maktlandskapet*, kontrollens och territorialitetens landskap.
- *Yttre resurslandskapet*, skeppsbyggeriets landskap och då främst varvsplatser och virkestäcker.
- *Inre resurslandskapet*, det agrara överskottets landskap.
- *Kognitiva landskapet*, bland annat namnlandskap.

Då Jan Agertz och Aadel Vestbö Franzéns artiklar i denna publikation behandlar ortnamn respektive kartografi, vilka har betydelse vid studiet av det

maritima kulturlandskapet, kommer dessa presenteras kortfattat i artikeln.⁴

Delprojektets första etapp syftar främst till att sammanställa och anpassa kriterier för lokalisering av maritima lämningar (främst hamn- och spärranläggningar) inom Visingsös strandzon. Grunden för dessa kriterier är huvudsakligen hämtade från Christer Westerdahls *Norrlandsleden I. Källor till det maritima kulturlandskapet. En handbok i marinarkeologisk inventering*.⁵ Verket är baserat på *Norrlandsleden II. Beskrivning av det maritima kulturlandskapet. Rapport från en inventering i Norrland och norra Roslagen 1975–1980*,⁶ vilken bygger på marinarkeologisk inventering samt jämförande studier i det nordiska området. *Norrlandsleden I* behandlar källmaterial såsom lämningar, kartor, ortnamn, sägner med mera och fungerar som en handbok vid inventering av det maritima kulturlandskapet.⁷

Avslutningsvis i artikeln diskuteras de sammanställda kriterierna mot tillgängligt källmaterial för att klarlägga var på Visingsö som maritima lämningar kan påträffas. Resultaten kommer sedan ligga till grund för planeringen av var och hur marinarkeologiska fältundersökningar kommer att genomföras i delprojektets nästa etapp.

Metod

Då det aktuella forskningsområdet utgörs av en ö innebär detta att kontakter med omvärlden endast kan ha skett vattenvägen (och över isen när så har varit möjligt). Det är däremot oklart från vilka platser (hamnar) på Visingsö denna kommunikation har skett, i vilket syfte samt i vilken omfattning. Har det funnits en eller flera större hamnplatser på Visingsö? Har dessa varit belägna i anslutning till bebyggelse, handelsplatser eller marknadsplatser? Kan hamnarna spegla vilka näringar som varit dominerade på ön? Var Visingsö ett transitområde?

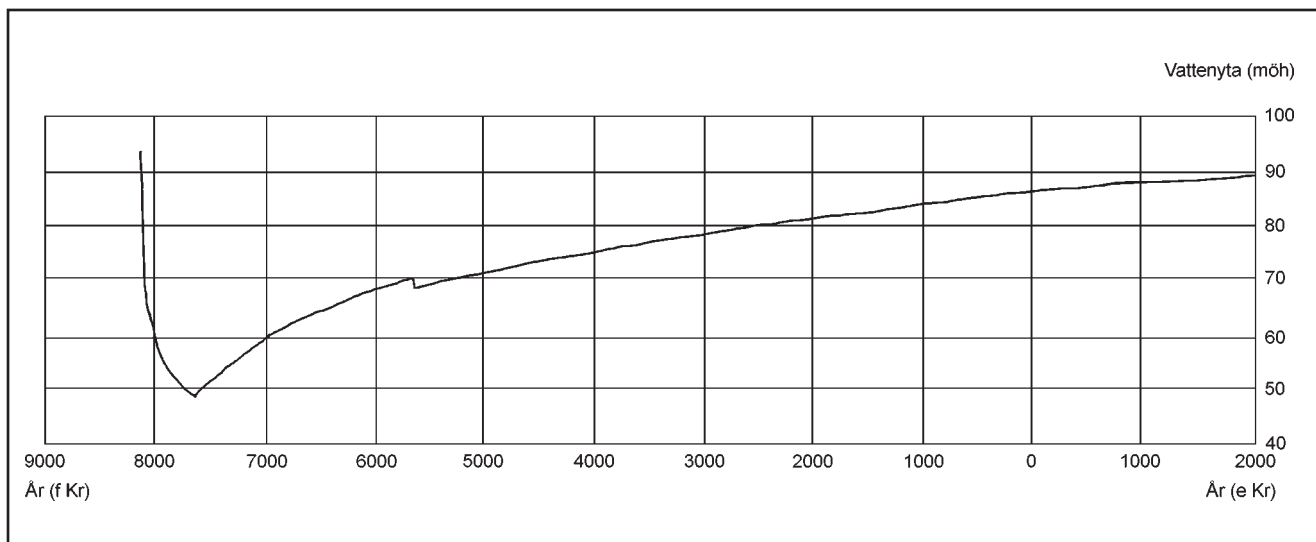
För att besvara dessa frågor kommer delprojektet utföras enligt följande metod (omarbetad efter Sven Lundström arbetsgång för analys av äldre hamnar):⁸

- *Strandlinjeanalys.*
- *Sammanställning av kriterier.*
- *Skrifliga källor samt kända fornlämningar.*
- *Kartografi* – namn, topografiska lägen samt markeringar.
- *Ortnamnsstudier.*
- *Riktad dykinventering.*
- *Fosfatkartering.*
- *Provgrävning efter kulturlager.*

I delprojektets första etapp behandlas delvis de fem första av ovanstående åtta steg. Som beskrevs tidigare blir genomgången endast översiktlig för att därigenom klargöra omfattningen av delprojektets fortsättning samt ligga till grund för vidare planering.

Strandlinjeförskjutning

Sedan inlandsisens tillbakadragande sker en landhöjning över hela Sverige vilken påverkar Visingsö annorlunda än kustområdena. Utmed östersjö- och bottenhavskusten finns en i flera fall milsbred landzon där det maritima



Figur 1. Schematisk kurva för strandlinjeförskjutningen vid Jönköping. Hur Visingsö påverkas är inte helt klart, men förloppet är likartat. Omarbetat diagram av Anders Gutehall efter Erik Nilsson 1939:24.

kulturlandskapet kan påträffas.⁹ Ser man till Vättern är förloppet annorlunda. Vid Motala, där Vättern har sitt utlopp, är landhöjningen cirka tre millimeter per år medan den vid Jönköping endast är cirka två millimeter per år (figur 1). Detta medför att Vätterns vatten tippas söderut, det vill säga vattenytan sjunker i norra delen av sjön medan den stiger i södra delen. I motsats till kustlandskapens stigande strandområden får landhöjningen vid Vättern effekten att Visingsö "sjunker", vilket innebär att tidigare strandområden numera är belägna under vatten.

Visingsös strandzon består delvis av strandklingor av varierande höjd, vid vilka det förekommer jordskred, delvis genom Vätterns påverkan. Erosionen sker ryckvis med en hastighet av cirka 50–100 millimeter per år. Genom vågornas påverkan och den stigande vattenytan förs det nedrasade materialet bort.¹⁰

Dessa förlopp medför att hamnar och liknande, som anlades vid strandkanten under järnålder och tidig medeltid, idag kan återfinnas på sjöbotten. För att lokalisera förhistoriska och medeltida hamnanläggningar måste öns topografi återskapas, bland annat genom studier av strandlinjeförskjutningskurvor, Vätterns djupkurvor samt äldre kartor och sjökort.

Kriterier för analys av det maritima kulturlandskapet

Hamnkategorier

Hamnen kan sägas vara den viktigaste knutpunkten i det maritima kulturlandskapets nätverk av farleder. Som funktion är hamnen även kärnan i begreppet "maritima kulturcentra". Här sker mötet mellan den landbundna ekonomin och sjötrafiken till och från andra hamnar.¹¹ Det är dock inte enbart ett möte mellan varor och pengar, utan i stor grad ett möte mellan människor från vitt skilda kulturella, sociala och ekonomiska bakgrunder.

Den funktion som hamnen hade, avspeglas till viss del av dess läge och konstruktion. Det finns ett antal olika kategorier av hamnar, vilka har kategoriserats efter dess funktion av Westerdahl:¹²

- *Handelshamnar* vid marknader och handelsplatser.
- *Fristående lastageplatser* för ut- och inlastning av naturtillgångar.

- *Ankarplatser* i skydd vid farleden, oftast *naturhamnar* och *uthamnar*.
- *Fiskehamnar*, mestadels med säsongsbebyggelse.
- *Hamnar* för annan näringsfunktion
- *Hamnar, utlagda av administrativa eller statliga skäl*, till exempel ledningshamnar, socken- och tingshamnar.
- *Vinterhamnar* för vinterförvaring av fartyg.

Dessa olika huvudtyper av hamnar kan variera i storlek beroende på användningsfrekvens, men de har sannolikt existerat fullt utvecklade sedan slutet av förhistorisk tid.¹³ Kunskapen om naturhamnar är dålig till stor del beroende på att dessa kan vara svåra att påträffa. Oftast anlades inga större anläggningar, exempelvis bryggor eller stenpirar, utan båtarna ankrades vid stranden eller drogs upp på land. Vid dessa platser kan dock bottenundersökningar medföra att daterbara kulturlager påträffas. Vid farledernas uthamnar har det ibland dessutom funnits gästgiverier.¹⁴

Materiella lämningar efter hamnar

Även om en hamnplats inte använts under en längre period kan man påträffa spår som kan ge information om platsen. Senare tider bebyggelse kan ha stört äldre lämningar, men spåren kan finnas kvar. Westerdahl har även sammanställt olika typer av materiella lämningar vilka kan påträffas vid hamnar:¹⁵

- *Skeppsvrak*, ofta skrotade eller upplagda.
- *Förtöjningsanordningar* såsom pålar, ringar i berg och liknande.
- *Landningsplatser* med röjda ytor.
- *Båtlämningar* för uppdragning av båtar.¹⁶
- *Båthus/båtskydd*.
- *Kajer/bryggor/pirar* med ursprung ned till 800-talet efter Kristus.
- *Kar, fristående stenkistor*, tidigast 1000-talet efter Kristus.
- *Bebyggelse/boplatser* med därtill hörande lämningar.
- *Ekologiska spår* och *kulturlager*.

Vid arkeologiska utgrävningar på land påträffas ofta kronologiskt avsatta kulturlager. Möjligheten att under vatten påträffa dessa i och i anslutning till hamnar förbises ofta vid exempelvis exploateringar, då man främst letar efter från land synliga lämningar. En stor fördel med kulturlager och träkonstruktioner under vatten är att bevarandeförhållandet i bottensedimentets syrefattiga miljö är avsevärt bättre än på land. I bottensedimenten kan matrester, trä, ben och avfallsmaterial i princip konserveras hur länge som helst. Detta innebär en unik möjlighet att studera och analysera ett fyndmaterial som ofta har försvunnit vid landundersökningar. Som exempel kan nämnas undersökningarna vid Tingstäde träsk på Gotland där ett 27 meter långt och cirka 2,5 meter brett schakt grävdes. Syftet var att dokumentera lagerföljden och separera vad som var spår av aktivitet, sönderfall och naturlig sedimentation. Resultatet av ¹⁴C- och dendroanalyser visade att Bulverket uppfördes under 1000-talets andra decennium.¹⁷

Koncentrationer av fynd samt kulturlager påträffas i huvudsak vid den egentliga ankringsplatsen eller vid uddar där fartygen ankrade i väntan på vindomslag. Kulturlagren kan innehålla skeppsdelar och annan fartygsutrustning, fiskeredskap och föremål knutna till olika näringar, förlorad last, personliga föremål samt matavfall. Genom stratigrafiska studier av

kulturlager kan en hamns olika nyttjandefaser studeras och föremål eller träkonstruktioner som påträffas i de olika faserna kan användas för datering. Avsatta kulturlager kan alltså spegla hamnens funktion/funktioner samt även de sociala, kulturella och ekonomiska tillhörigheterna hos de människor som utnyttjade den.¹⁸

Spärranläggningar i anslutning till hamnar

Utanför hamnplatser där handel skett i större omfattning påträffas i vissa fall olika former av spärrar. Det primära syftet med dessa var att hindra eller åtminstone försvåra angrepp vattenvägen mot hamnen. I vissa fall har spärrarna även kompletterats med palissader på land. Det är dock inte enbart i anslutning till hamnar som spärranläggningar påträffas, utan bland annat även i större farleder. Ole Crumlin-Pedersen har karakteriserat funktionen hos främst danska spärranläggningar, vilka även kan appliceras på svenska förhållanden:¹⁹

- *Hamnpalissad* vid befäst handelsstad.
- *Försvar* för strategiskt belägen naturhamn.
- *Blockering* av infart till ett rikt bakland.
Utöver dessa har Westerdahl lagt till ytterligare några grundfunktioner:²⁰
- *Spärr* kring ett vattenområde.
- *Spärr* för infart mot befästning i land.
- *Spärr* i större innerfarled.

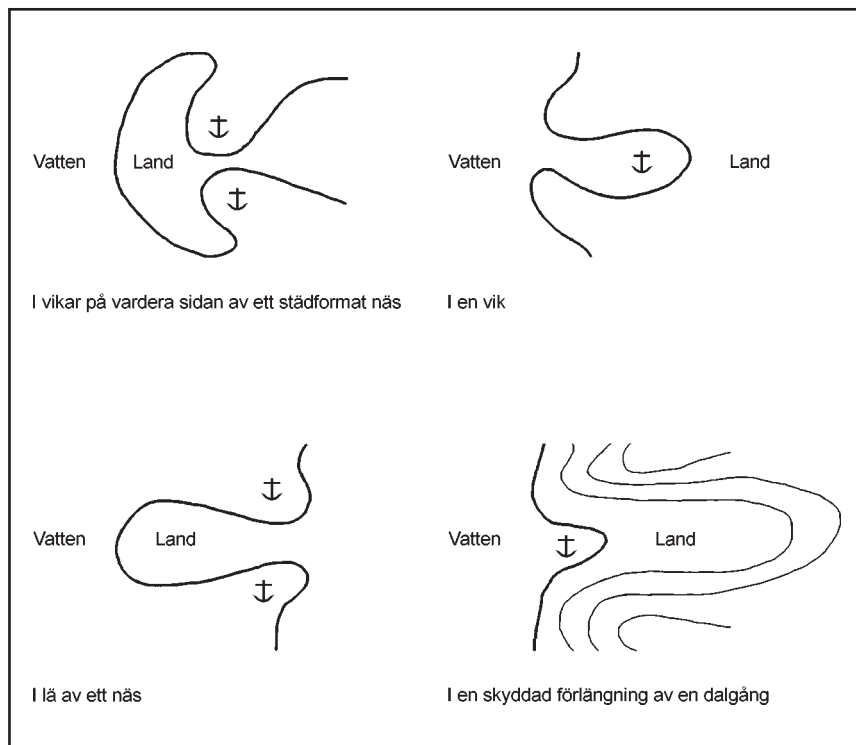
Utanför Birka på ön Björkö i Mälaren har inventering med dykare och sidescan sonar²¹ utförts. Det visade att en gles pålråd löper utanför Birka. Pålråden, som är cirka 200 meter lång, är övervägande byggd av rundtimmer vertikalt nedslagna i sjöbottnen. Spärren har genom ¹⁴C-analyser daterats till mellan 700+/-100 till 1030+/-100 efter Kristus. I spärrens närhet påträffades även två stenpirar uppbyggda av blandat stenmaterial.²²

Ytterligare ett exempel är pålspärren i Strömmen utanför Helgeandsholmen i Stockholm. Spärren bestod till största delen av ett gytter av tunnare pålar och käppar, samt sex grova parvis stående pålar med ett inbördes avstånd på 2,6 meter. I de äldsta kulturlagren intill pålarna påträffades några kluvna timmerstockar. En båt (Helgeandsholmen IV) som påträffades liggande upp och ner ovanpå pålarna daterades skeppsteknologiskt och stratigrafiskt till 1400-1500-talet. Detta innebär att pålarna måste härstamma från en äldre tid. Pålarna var cirka tre meter långa, med ett cirka tio till tjugo centimeter genomgående, rektangulärt hål i vardera änden. Avståndet mellan hålen överensstämmer med pålparens inbördes avstånd. Vid jämförelser med andra kända spärrar bland annat i Danmark kan detta ha inneburit att de lösa stockarna flöt på vattenytan, ”påträdda” på de vertikalt stående pålarna. De danska spärrarnas horisontella stockar varierade dock mellan att vara löst liggande såväl som fast förankrade i de vertikala pålarna.²³

Ett problem vid analys av pålanläggningar är att de i vissa fall kan utgöra rester av fasta fiskeanläggningar, så kallade katsor, som består av ett större antal pålar och käppar nedstuckna i sjöbottnen. Dessa finns skriftligt be-lagda ner till 1400-talet, men är i stort sätt oundersökta. Katsor påträffas dock främst i trånga farleder och åmynningar där fisk förflyttar sig och inte vid en viks mynning eller strandkanten.²⁴

Figur 2. Skiss över olika topografiska hamnlägen.

Omarbetad skiss av Anders Gutehall efter Christer Westerdahl 1998:6.



Topografiska hamnlägen

Det finns några topografiska principer som stöd vid sökandet efter hamnar. Hamnen bör vara belägen i anslutning till farleden, för att fartygen skall kunna påbörja seglatsen direkt på morgonen. Inför långa seglats över öppet vatten eller mellan transportzoner är behovet av hamnar stort, såväl som inför omlastning för fortsatt transport till sjöss eller land. Av vikt för valet av hamnplats är även behovet av lä för att undvika att vinden tvingar upp fartyget på grund. Ett vanligt förekommande läge är i en vik eller bukt, vilken ger skydd i tre riktningar. Ytterligare vanliga platser är: i en skyddad förlängning av en dalgång, i lä av ett näs samt i vikar på vardera sidan av ett näs (figur 2).²⁵

Tillfälliga tilläggsplatser, använda av mindre roddfartyg och liknande, uppvisar inte alltid det fundamentala skyddet mot vinden. Här var det istället viktigast att stränderna var stenfria och sandiga, för att möjliggöra angoring.²⁶ Dessa tilläggsplatser användes vanligtvis för att invänta väderomslag eller för nattläger.

Lastageplatser och handelshamnar krävde djupare vatten nära stränderna. Om möjligt låg dessa vid naturliga klippterrasser, i annat fall anlades kajer eller stenkistor. Denna hamntyp kan återfinnas vid åmynningar eller i vattendragens lägsta delar. Lastageplatser anlades sjöfallet i nära anslutning till förekomster av den resurs som avsågs skeppas ut.²⁷

Ortnamn med hamnanknytning

Ett viktigt bidrag vid sökandet efter hamnar och spärranläggningar är studier av ortnamn. I ett flertal fall kan namnet ge en indikation på vilken anläggningstyp som funnits på platsen eller vilken näring som varit den primära. Då Jan Agertz delprojekt syftar till att utforska ortnamnen på Visingsö kommer ingen omfattande analys utföras i föreliggande artikel.²⁸

Kartmaterial och sjökort

Kartor som sträcker sig ner till 1600-talet kan ge viktig information om det maritima kulturlandskapet. Hamnar, vrak, ankringsplatser och ibland även fasta fiskeanläggningar kan påträffas i kartmaterialet. Ur maritim synvinkel har dessvärre lantmätaren oftast koncentrerat sig på åker-, ängs- och skogsmark och inte brytt sig om den maritima miljön som till exempel hamnar. Det är därför viktigt att inte enbart leta efter tydliga hamnangivelser, utan även studera i vilket syfte de olika markerna har använts. Även här kan ortnamn och liknande ha stor betydelse.

Som komplement finns sjökorten vilka i stort sett endast visar den maritima miljön. Här återfinns detaljerade strandlinjer och bottenkonturer, segelleder, hamnplatser, ankringsmärken, spärrar, fasta fisken, vrak och liknande. Det optimala är att om möjligt sammanställa kartor och sjökort. Även om dessa inte går tillbaka till järnålder eller tidig medeltid, kan senare hamnar haft en lång kontinuitet och finnas utmärkta på sjökorten. På senare sjökort kan dessutom rester av äldre hamn- och spärranläggningar finnas utmärkta som grund.

Eftersom det äldre kartmaterialet behandlas av Aadel Vestbö Franzén i ett annat kapitel i publikationen kommer därför inte någon mer ingående analys utföras i artikeln.²⁹

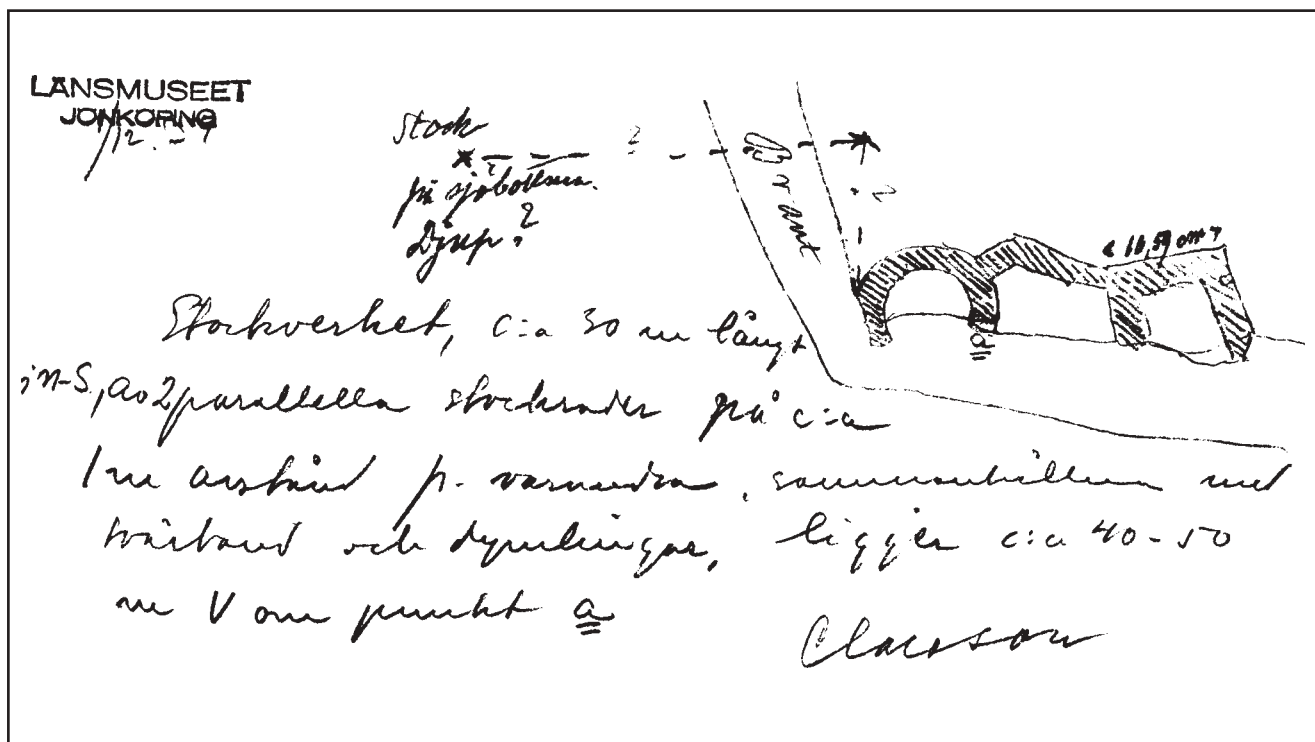
Möjliga hamnlägen och spärranläggningar på Visingsö Visingsö-borgen

Öster om viken vid Näs på Visingsös södra spets ligger ruinerna efter Visingsö-borgen som anlades på 1150-talet. Borgen behandlas av Peter Carelli i en annan artikel i boken, så här nämns endast de uppgifter som har relevans för den maritima delen. Carelli anser att Visingsö-borgen inte primärt var ett fortifikatoriskt maktfäste eller förvaltningscentrum, utan byggdes med avsikt att fungera som en kunglig palatsanläggning med kontinentala förtecken.³⁰

I samband med sportdykning har elever vid Stigbyskolan på Visingsö vid två tillfällen under 1980-talet påträffat föremål på åtta meters djup söder om Visingsö-borgen. Fynden består av en medeltida bronsfigur föreställande en ryttare på häst samt en fingerring i tjugotre karat guld. På ringen finns en rund platta, tyvärr skadad, med ett ristat mantuanskt stickkors med konkava armar och spets.³¹ Enligt uppgift har man även observerat ett stenblock med ett hugget motiv föreställande ett ansikte på botten bland det utraserade materialet.³²

Den äldsta nedteckningen om en hamn i anslutning till Visingsö-borgen finns i 1689 års *Rannsakningar efter antikviteter* där kyrkoherden Sven M Oxelgren skriver att: *På södre Andan eller Vdden af Wijsingzöö är och synes ännu en stoor Jord- och Gruushögh effter gamla Slottet Nääs, der konung Magnus Ladulåhs säges residerat och omsijder blefwet der dödh, Men mästedehlen är Vthtård af Siön, doch synes ännu något af Muren i sielfwa Siöbacken och Stranden, och när lungt wäder är, Stockar efter Bryggan, Vthe på Siö Botn.*³³

Femtiofem år efter Oxelgrens observation, år 1744, skriver Anders Rhyzelius skriver att: *Af thetta Slottets fordna Stenmurar hafwer för någon tid sedan något warit til at se både på landet och uti Siön, som dock efter hand alt*



Figur 3. Skiss över brygglämningarna vid Visingsö-borgen.

Skiss: Claes Claesson i Jönköpings läns museums arkiv.

förtärer och försencker. Tå kunde ock grant synas, hwad Slottets bryggor och båthus hade warit. Then närliggande by behåller ännu namnet, och weta thes inbyggare efter sina förfäder at mycket tala om thetta Näs-Slott. Hwilket lærer fådt sin undergång af brand eller eld; emedan brunnen säd är icke longosedan funnen på Siöbotn.³⁴

I *Visingsö jemte anteckningar om Visingsborgs grefskap* från år 1885 nämner Wilhelm Berg lämningar i vattnet utanför Visingsö-borgen. Dock är det inte hans egna observationer utan han hänvisar till uppgifter från 1700-talet: *Det uppgifves att man kunnat på sjöbotten midt utanför ruinen se lämningar af ett rum med trenne till en del bibehållna murar I början af 1700-talet, säges det, kunde man ännu i sjön se stenkistor och lemningar efter bryggor och båtskjul.*³⁵

Claes Claesson observerade 1939 ett cirka trettio meter lång stockverk i nord-sydlig riktning, cirka fyrtio till femtio meter väster om borgruinen. Stockverket bestod av två parallella stockrader på cirka en meters avstånd från varandra, sammanhållna med tvärband och dymlingar (figur 3).³⁶

Genom jämförelse mellan dessa beskrivningar förefaller det troligt att Oxelgrens och Rhyzelius beskrivningar om stockar på sjöbotten, samt Bergs hänvisning syftar till samma lämningar. Under den korta tid mellan de två förstnämndas observationer samt att Berg hänvisat till uppgifter från 1700-talet (vilka möjligen kan syfta till Rhyzelius) bör trämaterialen ha bevarats. Claessons observation kan även den syfta till samma anläggning som ovanstående. Är så fallet låg Visingsö-borgens forna hamn vid dess västra sida, skyddad av viken från väst, norr och öst. Detta läge är (som tidigare diskuterats) ett topografiskt gynnsamt läge.³⁷

En alternativ tolkning kan dock vara att pålarna har utgjort en pålspärr som skydd mot angrepp vattenvägen. Dessa spärrar byggdes av träpålar och/eller stenkistor. Tidigare i artikeln beskrevs spärranläggningen utanför



Figur 4. Flygfoto över Visingsö-borgen. Till höger om ruinen, strax nedanför strandkanten, syns två rader med stenar i rät vinkel.
Foto: Leif Gustafsson 1997.

Helgeandsholmen och jämförelsen med danska spärranläggningarna. Här borgen inte anlagts i fortifikatoriskt syfte, finns möjligheten att den saknar spärranläggningar i vattnet. Här kan en dykbesiktning av botten utanför ruinen klargöra om borgen haft någon form av försvar mot sjösidan.

På sjöbotten sydöst om borgen, cirka tio meter från land, syns idag två stenrader i rät vinkel som inte verkar vara naturlig (figur 4). Eventuellt kan detta syfta till det "rum" Berg beskriver. Med tanke på nivåskillnaden mellan stenraderna och borgen är dock inte denna rumstolkning trolig, möjligen kan anläggningen utgöra rester av en stenpir eller bryggfundament tillhörande borgen. Dock ligger stenvinkeln nära stranden, vilket med tanke på erosionen och landsänkningen medför att den ursprungligen borde varit belägen "under vatten". Denna tolkning förefaller således orimlig, men dock är stenvinkeln intressant.

Det är oklart hur stor del av borgen som har rasat ut i Vättern genom erosionen. Genom att utföra bottenundersökningar kan man eventuellt avgränsa raseringsområdet och således återskapa borgens ursprungliga omfattning. Vid dykningar kan även dendrokronologiskt daterbara träkonstruktioner påträffas samt eventuellt daterbara kulturlager och fynd.

I nästa etapp kommer därför sjöbotten utanför Visingsö-borgen samt området i viken undersökas genom dykbesiktning, provgrävning samt om möjligt med sidescan sonar. Detta kan klargöra var borgens hamn låg, om det funnits någon form av spärranläggning samt om möjligt kunna beräkna borgens ursprungliga utbredning. Dessutom kan eventuella fynd och dateringar av träkonstruktioner ge ny information om tiden för Visingsö-borgens användande.

Borga slott

Enligt sägnen har det förutom Visingsö-borgen vid Näs funnits ytterligare en borganläggning – Borga slott. På nordvästra delen av Visingsö, några hundra meter från land ligger idag ett stenblock kallad Borgastenen. Sägner säger att det fanns två kungasöner på Visingsö – Vise och Vätte. Vise byggde ett praktfullt slott på norra delen av ön. På borggården fanns ett stort stenblock på vilken han brukade stå och tala till folket. När Vise dog beslöt Vätte att överta både slottet och Visers hustru. Hon fick dock hjälp av en bard att fly och de vidtalade en sjojungfru, som var förälskad i Vätte, om att byta plats med Visers änka. Efter ett tag längtade sjojungfrun dock tillbaka till vattnet och en dag lät hon ta ner slottet på sjöbotten. Kvar finns endast den sten som Vise stod på när han talade.³⁸

Även Rhyzelius nämner Borga slott och anser att: *Tradition eller berättelse härom är ibland landsfolket otwiflachtig, fast något åtskillig. Rudera eller lemningar efter Slottet äro af Wätterens swallande watn longosedan så bortskiölda eller nedersänckta, at intet mer theraf kan visas, än en stor sten som ligger nu öfwer 100 famnar ifrå stranden vt i Siön, hwilken säges hafwa fordom legat mitt på Slottets borggård. Säges ock stora stockar wid samma sten blifwit för någon tid tillbaka sedde, som tå mentes hafwa warit bro-stockar.*³⁹

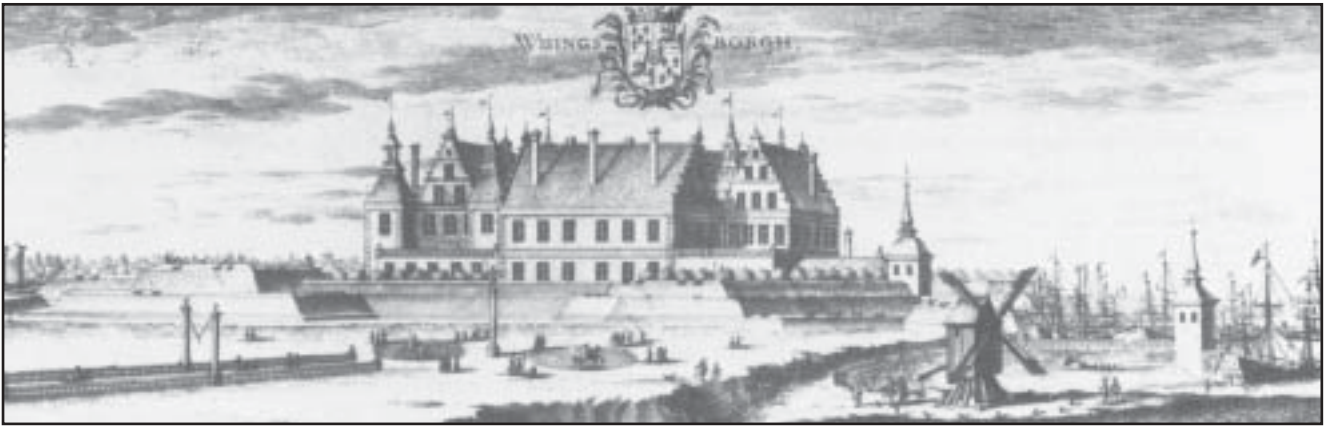
I *Visingsö jemte anteckningar om Visingsborgs grefskap* skriver Wilhelm Berg år 1885 att: ... *Borga slott (Borgen), fordom beläget på öns nordvestra sida - fordom, ja ty nu finnes ej en sten quar; Vätterens härjande vågor hafva neddragit allt i djupet, och lemningarne af borgen ligga på ett afstånd af 726 fot från stranden; åtminstone antager man så vara förhållandet, ty traditionen utvisar en stor sten eller klipa, som på detta avstånd höjer sig 3 à 4 fot öfver vattenytan, och hvilken fordom skall hafva legat midt på slottets borggård. Att berättelsen är i sina väsentliga delar sann tyckes vinna stöd deraf, att sjön rundt och vidt omkring denna sten är mycket grund, att man vid 1700-talets början der funnit stockar, antagligen efter byggnader ...*⁴⁰

Algot Friberg noterade att en bit ifrån Borgastenen låg en liten sten-samling. Han ansåg att Borga slott inte kunde varit byggd av sten, då mer sten borde återfunnits på sjöbotten, utan att den var gjord av trä. Friberg menar att det är föga troligt att en träborg haft en borggård, åtminstone stor nog att rymma ett stenblock.⁴¹

År 1920 tog häradshövding Axel Roos i Jönköping en sten från sten-samlingen Friberg nämnde. Stenen skickades till Statens Kemiska Station i Jönköping för analys. Analyssvaret, daterat 10 december 1921 lyder: *Sten funnen vid Visingsö utgöres af kornig kalksten med ränder af järnhaltig infiltration samt spridda glimmerfjäll och hornblenderkristaller. Intet hos denna sten tyder på någon slags bearbetning af människohand eller att den användts vid uppförande af murverk.*⁴²

Christian Lovén nämner i *Borgar och befästningar i det medeltida Sverige* att om Borga slott existerat före Visingsö-borgen bör den bestått av en någon sorts fornborg, till exempel en halvkretsavall.⁴³

Agertz tolkar *Borg sten* topografiskt i sin artikel med att borg förekommer i äldre ortnamn med betydelsen förhöjning med markerad, platt topp. Ordet *sten* i äldre ortnamn syftar på enstaka markanta stenblock eller byggd förskansning. Dessutom är särskilt längs kusterna ordet *borg* förknippat med dels de vallar av svallgrus (klappersten) som orsakas av vågor och



Figur 5. Skiss över Visingsborg. Till höger syns hamnen med de två kruttornen och ett antal fartyg. Plansch ur Salomon Kraft 1980:141.

resulterar i ganska höga formationer samt dels den branta kanten mellan land och vatten, vilken uppstår vid vissa kuster.⁴⁴ Dessa tolkningar kan förklara namnet *Borga slott*.

Sammanställs den tillgängliga informationen som finns om Borgastenen framkommer det att de skriftliga källorna enbart bygger på sägner och tradition. I de medeltida dokumenten finns inga uppgifter om Borga slott, vilket kan förklaras med slottet anlades tidigare, möjligen som en enkel fornborg. Med tanke på de sägner som kretsar kring Borga slott, kommer området kring Borgastenen dykbesiktigas för att närmare undersöka platsen.

Hamnen vid Visingsborgs slott

Nedanför Visingsborgs slott färdigställdes 1642 en liten hamn ... *icke utan stort besvär och omkostning för siöns diuphets skull* Per Brahe den yngres testamente från 1646 beskriver hamnen såsom: *I siööstranden är en fast hampn utbygd medh et torn på hwar endan å bådhe sijdor om ingången, ther många fabrkostar rymmas uthi, hwilcket och så är en stor tillflyckt för reesande personer i storm eller nattläger*. De två tornen fungerade som kruttorn, i vilka kanoner var uppställda. Vid hamnen stod dessutom två väderkvarnar samt ett magasinshus i två våningar (figur 5). I testamentet nämns även att *bojortar, skutor, galejer och båtar* är hemmahörande i hamnen. Per Månsson förekommer 1647 som *Capitein på boghiortten* och samma år omtalas *högbåtsmannen*.⁴⁵

Byabåtar och byahamnar

Att sjöfarten varit betydelsefull för Visingsöborna syns på Visingsö sigill från 1581. Sigillet har inskriften *SIGILLVM IN VISINGXOO 81* samt en avbildning av en man seglande på en upprörd sjö i en råseglande öbolanka (figur 6). Öbolankan – vilken uppvisar likheter med knarren, vikingatidens handelskepp – var en lika vanlig båttyp vid kusterna som i insjöarna. Den var relativt bred med högt, spetsigt för- och akterparti. För längre seglatser var den obekvämt och med sin begränsade lastkapacitet på tre till fyra ton svarade den inte upp till köpmännens behov. Öbolankan uppfyllde dock Visingsöböndernas krav på en robust och tillförlitlig båt. Den användes under en lång period ända in på 1800-talet, men ersattes slutligen av den snabbseglande snipan. Berg nämner att efter snipans intåg övergick namnet "Lankor" eller "Öbolankor" till att användas som speord på



Figur 6. Avbildning av Visingsö sigill från 1581 visande en råseglande öbolanka. Skiss ur Yngve Malmquist 1986:9.

Visingsöborna. Vid vardera bys brygga låg byabåtarna förtöjda och användes för alla typer av transport till fastlandet. Ett flertal av byarna ägde dessutom två båtar av olika storlek.⁴⁶

Berg nämner att Visingsöborna behåller sina gamla seder och traditioner, framför allt beträffande brännvin. Han ansåg att även om: ... *förhållandet är ojämförligt mycket bättre än förr, håller dock fortfarande 'midtsjösupen', hvilken som namnet antyder intages då båten hunnit halfvägs, sin jemna lunk genom seklerna, och vid landgången vankas 'hemgångsskålen'. Men har vädret varit hårdt och färden äfventyrlig, då står hela byns befolkning på stranden för att hjälpa till med 'lanninga', och då äro bränvinskuttingarne i flitig rörelse. Nu är att märka att af hela 'batalajet' (besättningen) har hvar och en dylik kamrat, hvarför det kan blifva en rätt grundlig florshufva, innan man slutat granskningen af allas kuttingar.*⁴⁷ I denna beskrivning syftar Berg till att varje by ägde sin egen byahamn, vilken nyttjades för transporter av varor till och från ön.

Runt Visingsös stränder finns tätt med båthus och under årens lopp har nya båthus byggts vid byahamnarna (figur 7). Dessa byggnationer har utförts utan antikvarisk medverkan och några lämningar efter medeltida bryggor har inte påträffats. Detta utesluter dock inte att dykinventeringar kan ge resultat och eventuellt kan även kulturlager och fynd påträffas vid provgrävningar. Byahamnarna har använts flitigt genom århundradena och dessa aktiviteter har med största sannolikhet lämnat spår efter sig.

Det vore intressant att gå vidare med undersökningar vid en eller ett par byahamnar. Detta kan dessa ge värdefull kunskap om, inte enbart dess ålder, utan även funktion.

Figur 7. Rökinges byahamn med båthus från olika perioder.

Foto från öster: Anders Gutehall 1999.



Kronorodden

Alltsedan medeltiden skedde de administrativa transporter mellan ön och fastlandet främst genom kronorodden, en för ön anpassad form av kronoskjuts. Öns krono- och skattebönder var skyldiga att vid begäran transportera ämbetsmän (vilka även utnyttjade rodden för fria resor utom tjänsten) mellan ön och fastlandet genom följande kronoroddsformer:⁴⁸

– *Långkronorodden* vilken fodrade sex eller sju roddare eftersom den främst utnyttjades för längre resor till exempelvis Jönköping, Hästholmen och Hjo.
– *Stackkronorodden* som användes för kortare resor och krävde endast tre roddare.

När Kumlaby gästgiveri inrättades år 1819 öppnades även förbindelser med Torps by och Häldeholm på Västgötasidan. De gårdar på Visingsö som var belägna närmast gästgiverierna, det vill säga Kumlaby, Avlösa, Vrixlösa och Torp ansvarade dessutom för gästgiverirodden. För denna transport behövdes tre roddare och överfarten utfördes mot en fastställd taxa.⁴⁹

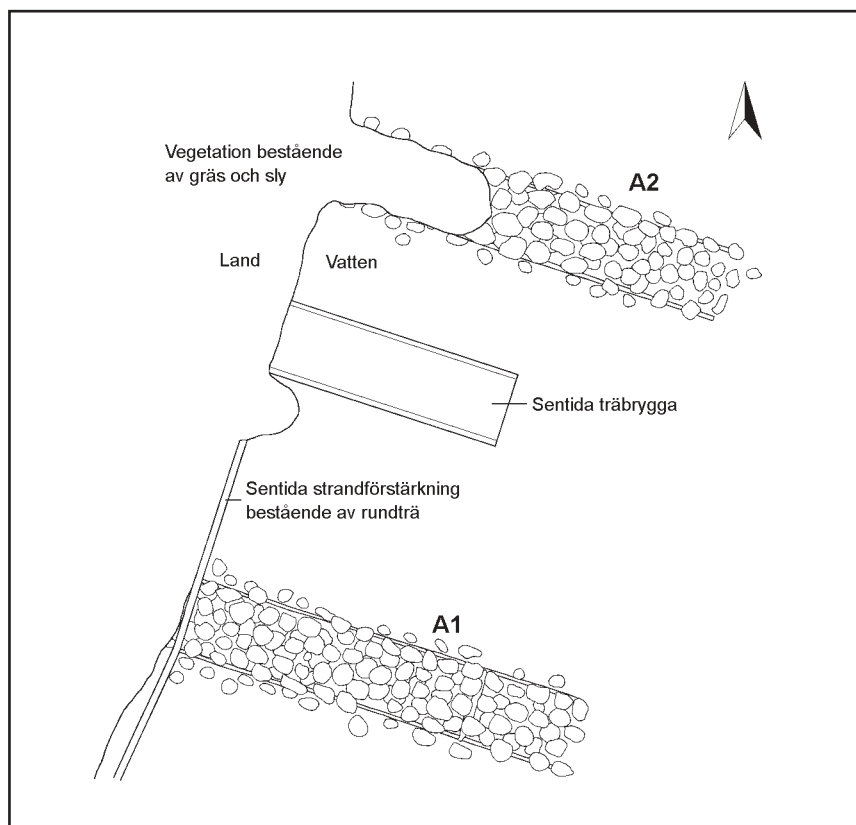
Parola Malm och paketbåten

Kronorodden ersattes till stora delar år 1783 genom grundandet av den så kallade paketbåten efter initiativ av filosofie lektor Sven Peter Liljenroth. Syftet var att underlätta postgången samt underlätta för Visingsöskolans kontakter med andra skolor. Liljenroth vädjade till landhövdingen att tilläggsplatsen skulle förläggas till Kumlabys byhamn, vilken låg nära skolan, istället för som planerat till Kungsgården. Han fick igenom sina önskemål och fick samtidigt ansvaret för paketbåtens ekonomiska förvaltning. Namnet Parola Malm kommer av den plats vid Tavaste Hus i Finland där Gustaf III samma år inför sin samlade här fallit av hästen och brutit armen. Liljenroths två söner, Frans och Pehr Isac ventilerade var sin avhandling, samlade i en gemensam volym, vid filosofiska fakulteten i Lund år 1784 vilken behandlade sin fars gärning. Avhandlingen tolkar även faderns namnval med tidsenligt bockande inför överheten: *Den känsla GUD tände i alles våra sinnen vid åtankan av samma Eviga Försyn Svea-Land förunte sällhet, KONGELIGE MAJESTÄTS lyckelige återkomst, sjöledes ifrån Finland, till sin Huvud-Stad, Stockholm, den 9 Julii, år 1783, klockan 4 om morgonen, gav underdänig och gladaste anledning, att härstädes, för vår ringa del, förvara hugkomsten av ALLSMAKTENS synnerliga vård om Sin SMORDA, Landsens Hulda Fader, som utan synnerlig kjänning af sitt i olyckelig stund för hela Svithiod, men för den då vid Tavaste-hus församlade hären, Lolais Läger, å Parola Malm, i synnerhet högst bedröveliga, mörka och dimboga dag, undfångne armbrott. ... Detta var orsaken att kalla det vid Paquet-Båt-Huset liggande höglänte, men, genom flere dagsverken, väl planerade, ställe, Parola Malm.*⁵⁰

Paketbåten trafikerade varje onsdag rutten Parola Malm–Mellby på fastlandet. Själva hamnanläggningen bestod av två bryggor, vid vilka paketbåten la till. Bryggorna fungerade även som vågbrytare och skyddade mot vågor vid storm. På land stod ett båthus samt en flaggstång med namnet Parola Malm samt fyra slags solvisare inhuggna.⁵¹

Paketbåten fungerade dock inte tillfredställande och 1819 övertog Visingsö församling ansvaret varvid en båtförare anställdes. Denne erhöll lön från kyrkkassan mot att ansvara för båt och inventarier samt ta emot och lämna brev och paket. Samtliga hemmansägare var skyldiga att lämna

Figur 8. Planritning över Parola Malm. A1 och A2 utgör lämningarna efter de två bryggorna som anlades 1783. Skala 1:100.
Ritning: Anders Gutehall.



bidrag till båtens fem till sex man starka besättning. Efter paketbåtens införande fortsatte Kronorodden – dock i mindre utsträckning – att transporterade ämbetsmän till 1821 då den sammanslogs med paketbåten. Öborna hade, i mån av plats, fri överfart med paketbåten medan övriga passagerare betalade en fastslagen taxa.⁵² Under årens lopp förbrukades ett flertal båtar och vid ångfartygens intåg 1862 blev den rodde paketbåten överflödig. Parola Malm användes för reguljärtrafik under en åttioårs period fram till 1863 då en ny hamn nedanför Visingsborg färdigställdes och Parola Malm återgick därefter till att husera Kumlabys bybåt.⁵³

I augusti 1999 utförde Jönköpings läns museum en arkeologisk utredning vid Parola Malm, då byalaget planerar att rekonstruera hamnen. Vid utredningen påträffades lämningarna efter de två bryggorna som anlades 1783 (figur 8). En fortsatt undersökning av Parola Malm kan ge information om äldre användningsfaser, såväl avseende ålder som funktion, av Kumlabys byhamn.⁵⁴

Virkeshämtning från fastlandet

I ett brev daterat den 28 september 1286 stadsfäster Magnus Ladulås visingsöbornas rätt till skogsavverkning i Hökensås allmänningeskogar i Västergötland. Förutom mulbete omfattade rättigheterna huggning av timmer för bland annat husbyggnation. Undantaget var träd som bar ollon eller nötter.⁵⁵ I ett ytterligare brev daterat den 30 november 1294 skriver Västgöotalagmannen Bengt att öborna på västra sidan av Visingsö har rätt att hämta timmer i Vartofta skog.

Kung Gustaf I skriver i ett brev daterat Visingsö 1527 att: *desslikes hafva vi af synnerlig gunst och nåde undt och tillstått, att de (visingsöborna) måge*

hugga och fälla ved, timmer och annat sådant i hvad skog dem helst synes, både på östra och vestra sidorna, utan all fara och hinder. Detta bekräftas 34 år senare av Erik XIV år 1561. Per Brahe den äldres häradshövding i Gränna och Habo socknar, Nils Hindrickson, tillfrågade nämnden på Reabytinget den 9 november 1573 om den: ... *wille bestå the bref som the tilförene oppå try häradsting samfältt beviljat, beiakat och samtyckt, och med theres häradz insigel besiglet om Ödo skogen, Röttle quarn och prestquarnen* Nämnden valde att erkänna öbornas rättigheter enligt de tidigare dokumenten. Vid ett senare ting på samma plats, hållt av grevskapets häradshövding den 12 maj 1603, godkändes dessa rättigheter av nämnd och allmoge. Slutligen bekräftade och förnyades samtliga brev av Per Brahe den yngres lagläsare Jon Larsson vid tinget i Säby på Visingsö den 14 september 1637.⁵⁶

Dessa brev visar att visingsöborna haft kontakt med Västergötland såväl som med Östergötland åtminstone tillbaka till slutet av 1200-talet.

Marknader

Fram till 1800-talets början hölls den 29 juni marknad – Persmässen – vid Kumlaby. Efter ett uppehåll beviljades återigen tillstånd för marknaden och hölls därefter årligen den 3 september i det så kallade Sandtaget vid Kumlaby.⁵⁷ Som beskrivits tidigare har handelshamnar varit belägna vid marknader och handelsplatser. Det vore därför av stor betydelse att försöka härleda Persmässen existens och belägenhet tillbaka i tiden.

Skeppsvrak

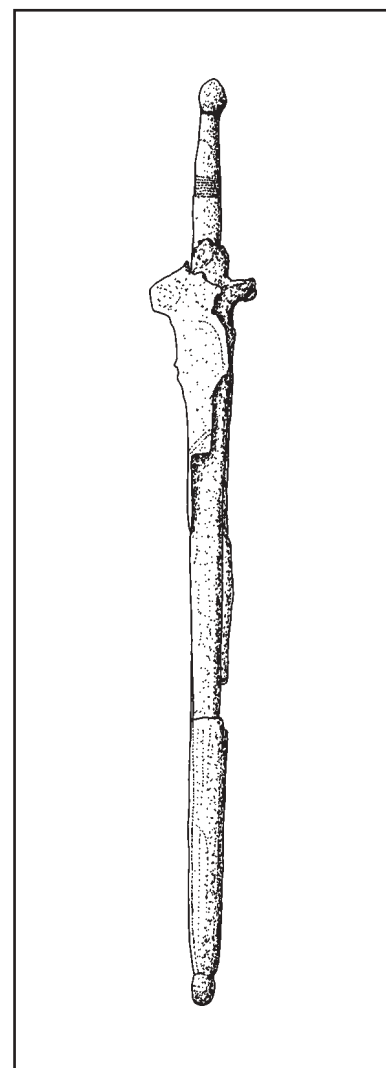
Det finns uppgifter om att slupen *Skarpskytten* har förlist i Erstaviken (se figur 10). *Skarpskytten* förbyggdes i Harje 1865 och mätte 25 nyläster. Det är inte känt om den före ombyggnaden varit råseglare eller jakt, men den behöll sitt namn efter detta. Under årens lopp bytte *Skarpskytten* både ägare och skeppare tills år 1896 var hemmahörande i Motala. Under en seglats från Jönköping kom den för nordlig vind och ankrade upp i Erstaviken, tyvärr för nära land. Under natten kantrade vinden över till sydväst och följdes av en hård storm. Fartyget sträckte ut kättingarna med resultatet att det kom så nära land att det bottenhögg och drev i land. Senare gjordes bärgningsförsök vilka misslyckades. Hårda stormar vräkte sönder skrovet som så småningom höggs upp.⁵⁸

Ovanstående visar att Erstaviken i detta fall använts som ankarplats i väntan på vidomslag och möjligen har detta varit brukligt även längre tillbaka i tiden.

Medeltida fynd

I juni 2000 fick en fiskare upp ett medeltida svärd när han vittjade sina nät öster om Visingsös norra del. Nätets ena ände hade drivit cirka hundra meter sedan nedläggningen och vattendjupet på fyndplatsen är mellan 40–60 meter. Svärdet, som väger 2,3 kilogram är tillverkat av järn med en slida av trä och doppsko av järn. Handtaget är träklätt och virat med skinn med en svärdsknapp av läder. Dess totala längd är cirka 123 centimeter, varav cirka 27 centimeter utgörs av handtaget (figur 9). Svärdet har daterats av Riksantikvarieämbetet till sent 1400-tal.⁵⁹

Hur svärdet har hamnat på Vätterns botten är ännu oklart, men det



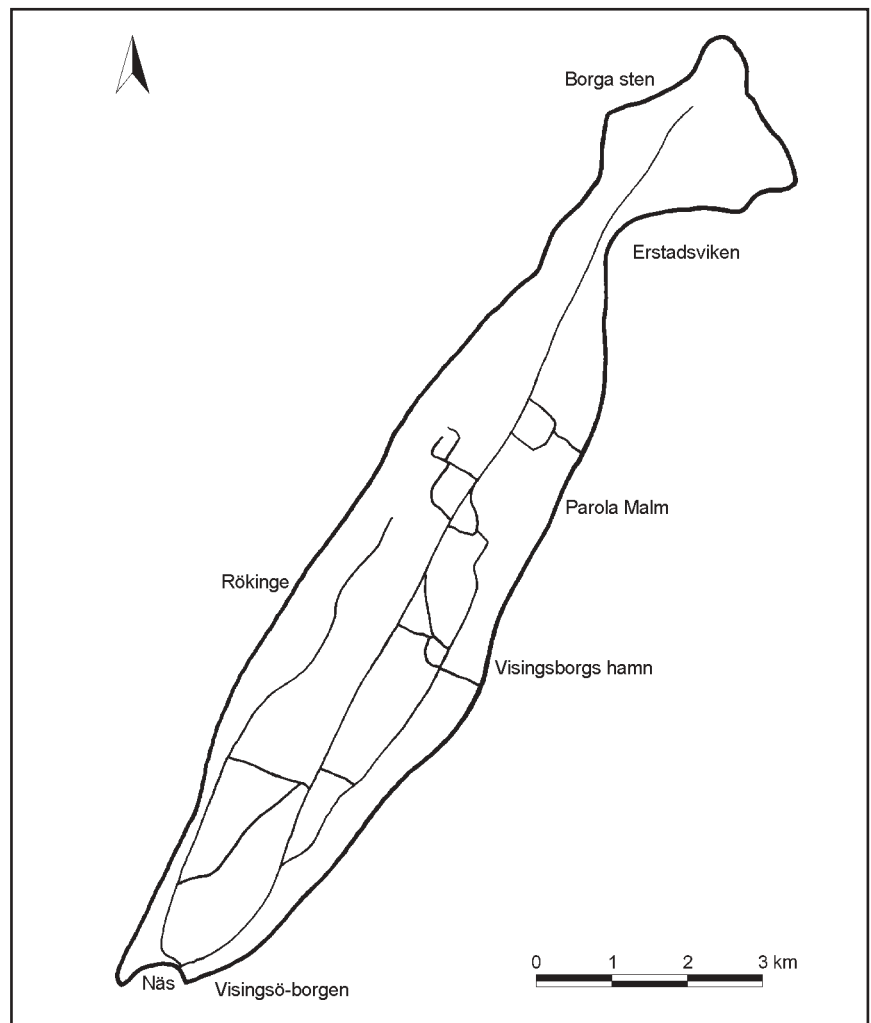
Figur 9. Det medeltida svärdet som påträffades öster om Visingsös norra udde. Skala 1:10.

Illustration: Anders Gutehall.

finns inga kända förlisningar vid platsen. Man kan tänka sig tre tolkningar: Det kan ha skett en förlisning vid platsen, men det verkar inte troligt då nätet endast skulle ha fastnat i svärdet och inte i någon del av båten. Svärdet kan även ha fallit i vattnet från en båt eller slutligen kan ägaren ha förflyttat sig över isen under vintertid och gått igenom isen. De två senaste tolkningarna verkar troligast, om det skulle ha utkämpats en strid borde svärdet inte återfunnits i sin slida. I skrivande stund planerar Jönköpings läns museum och Gränna-museerna att undersöka platsen för att klargöra i vilken kontext svärdet togs upp.

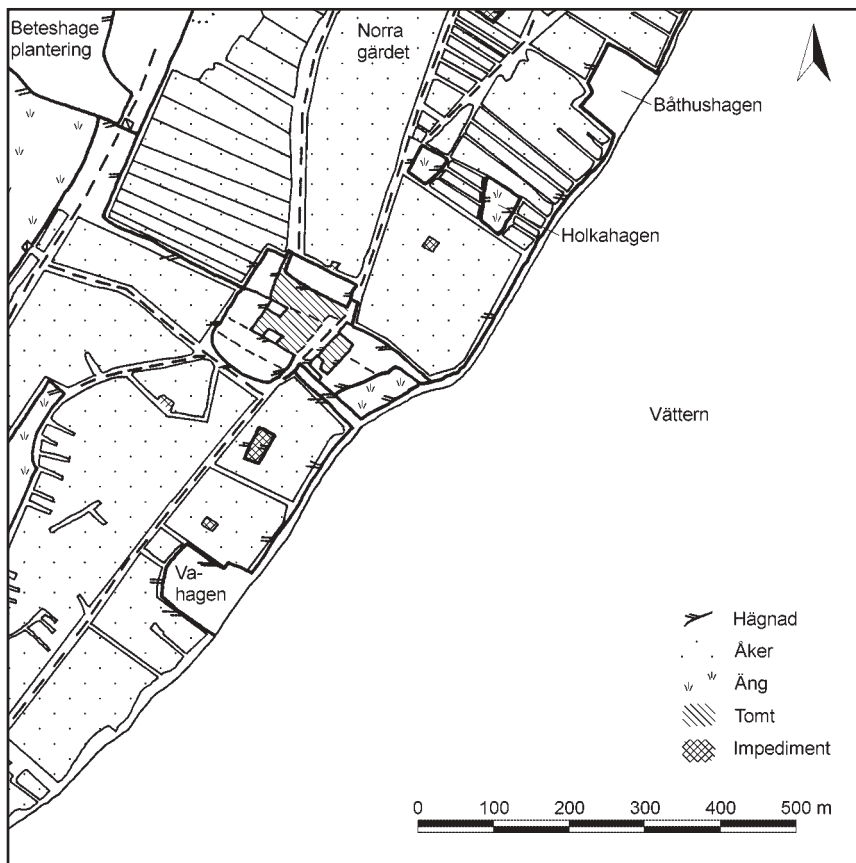
Topografiska hamnlägen på Visingsö

Ser man till Visingsö finns två platser med topografiskt gynnsamma hamnlägen: Erstaviken i norr och viken vid Näs i söder (figur 10). Erstaviken är skyddad i söder, väster och norr av land. Dess läge på Visingsös nordöstra del innebär närhet till Hästholmen på östra sidan och även till Västergötland. Idag finns inga kända indikationer på någon större bebyggelsekoncentration under järnålder eller medeltid på platsen. Något som dock kan bero på att det inte har utförts några större undersökningar i närområdet. Som beskrivits tidigare har fartyg sökt skydd i viken i väntan på väderomslag. Platsen bör därför undersökas med sidescan sonar och genom dykbesiktning. Viken vid Näs beskrivs i kapitlet om Visingsö-borgen.



Figur 10. Karta över Visingsö med Erstaviken och viken vid Näs. Skala 1:100 000.

Karta: Anders Gutehall.



Figur 11. Utdrag ur skattningskartan av J P Duker från 1767 över Stigby (Akt nummer 12, Visingsö socken, Lantmäteriet i Jönköping). På kartan finns "Vahagen" och "Båthushagen", två hagmarker som enligt akten inte brukas. Skala 1:10 000. Avritning och rektifiering: Adel Vestbö Franzén.

Äldre kartmaterial över Visingsö

Aadel Vestbö Franzéns delprojekt analyserar Visingsö utifrån det äldre lantmäterimaterialet.⁶⁰ Ett exempel på vad det äldre kartmaterialet kan bidra med vid sökandet efter äldre hamnar är akt 12 Stigby från 1767 (figur 11). Vid strandkanten finns två hagmarker; Vahagen och Båthushagen. Enligt akten brukas ingen av dessa områden, samtidigt som namnet "Båthushagen" antyder förekomsten av båthus. Vid jämförelse mellan den äldre kartan och dagens ekonomiska karta sammanfaller Vahagen och Båthushagen med det som i dag utgörs av samfälligheter inom Stigby 3:12 respektive 1:3 och 6:1. Samfälligheterna har använts av respektive by som båtplats för byabåten, en företeelse vilken kan spåras tillbaka till tiden för kronoroddens utnyttjande under medeltid. Nedanför bytomten finns ytterligare ett intressant område vilken på kartan markerats som ängsmark. Dess läge intill stranden, rakt nedanför bytomten i en svag vik ger ett gynnsamt hamnläge.

Genom att noga studera det äldre kartmaterialet kan man se om ytterligare "hagar" eller områden i anslutning till äldre bytomter kan återfinnas på platser som idag inte motsvaras av samfälligheter. Detta kan leda till att äldre, hittills okända hamnplatser kan påträffas.

Sammanfattning

Under arbetets gång framkom att kunskapsläget beträffande tidiga hamnplatser och maritima lämningar på Visingsö är närmast obefintligt. De två kända hamnarna utgörs av hamnen vid Visingsborgs slott vilken kan dateras

till 1642 samt hamnen vid Parola Malm som anlades 1783. Dessa anlades med syftet att transportera varor och passagerare mellan ön och fastlandet. Ser man till äldre hamnarna utgörs de av vardera bys mindre byahamn, vilka indirekt kan dateras till byarnas tillkomst och således vara av medeltida ursprung, om inte äldre. Byahamnarna utgjordes i vissa fall av en brygga med tillhörande båthus för byabåten, men vissa kan endast ha bestått av en brygga eller en röjd yta för uppdrag av byabåten. Däremot finns ingen kunskap om järnålders eller medeltida hamnar, vare sig vid Visingsö-borgen, eller vid andra platser på ön. Utanför Visingsö-borgen har fynd påträffats på sjöbotten och man har även upptäckt träkonstruktioner, vilka troligen utgjort hamn- och/eller spärranläggning i anslutning till borgen.

Med tanke på att all transport och kommunikation (exempelvis virkeshämtning) mellan ön och fastlandet skett vattenvägen, bör en eller flera hamnar för handel och andra näringar funnits på ön. Troligen i närheten av de medeltida byarna och vid handelsplatser. En möjlighet är dock att byahamnarna kan ha fungerat som handelshamnar.

Det visade sig dock att Visingsö haft en betydande ställning gentemot omlandet under järnålder och tidig medeltid. I detta framträder Visingsö som en kommunikationslänk gentemot landskapen kring Vättern, vilket avspeglas i de tidigmedeltida anläggningarna Visingsö-borgen, Kumlaby kyrka och Brahekyrkan och senare även Visingsborg. Troligen var hamnarna uppdelade efter ekonomiska, sociala och kulturella funktioner:

Mindre byahamnar för öbornas egna behov till exempel virkeshämtning i Västergötland.

Större handelshamnar vid handelsplatser avsedda för handel och omlastning.

Kungamaktens hamn vid Visingsö-borgen, vilken eventuellt kan ha varit skyddat av någon form av spärranordning.

I senare tid anlades Parola Malm som den första hamnen på Visingsö för reguljär trafik mellan ön och fastlandet.

Framtid

En fortsatt undersökning av Visingsö innebär ingående kart- och ortnamnsanalyser samt strandlinjeanalys. Genom att studera äldre kartor efter spår av medeltida byar kan eventuellt tidiga hamnplatser påträffas. Därefter kommer marinarkeologiska undersökningar utföras och eventuellt även fosfatkarteringar och provgrävningar efter kulturlager. Det mest optimala vore dock att söka av hela vattenområdet runt ön med en sidescan sonar. Genom detta kan eventuella rester av tidiga hamnar och spärranläggningar i form av trä- och stenkonstruktioner samt eventuella vrak urskiljas. Vid sonarkartering får man även en bild av bottenpografien på köpet, vilket underlättar återskapandet av strandlinjen.

Därefter kan en riktad marinarkeologisk undersökning utföras vid de platser som gett resultat vid sidescan sonarsökningen. Påträffas lämningar under vatten mäts dessa in och dokumenteras, samt om dessa är av trä tas prover för dendro- eller ¹⁴C-analys. I anslutning till lämningarna kommer även provgrävningar utföras med syftet att söka efter kulturlager. Dessa

kan innehålla daterbara fynd och genom stratigrafiska studier av lagerföljden kan olika användningsfaser urskiljas.

Några definitiva hamnplatser har som nämnts ännu inte kunnat beläggas, men de platser som har framträtt som intressanta för fortsatta undersökningar är:

– Viken vid Näs samt runt ruinen efter Visingsö-borgen. Med tanke på borgens strandnära läge kan eventuellt dess hamn och möjligen även någon form av spärranläggning påträffas. Vid en uppmätning av raseringsmassorna på sjöbotten finns möjligheten att beräkna borgens ursprungliga storlek. Utöver detta kan möjligen ytterligare föremål samt kulturlager påträffas. Detta sammantaget kan medföra ny och viktig kunskap för tolkningen av Visingsö-borgens form och funktion.

– Kring Borgastenen. Med tanke på alla sägner som flukturerar kring denna plats, kan en bottenundersökning ge en bättre tolkningsgrund.

– I Erstaviken. Med tanke på dess topografiska läge, vilket innebär skydd från vågor och vind i tre riktningar, finns möjligheten att påträffa en hamnplats i viken. Enligt uppgifter har slupen *Skarpskytten* förlit i Erstaviken när den sökte skydd för hårda vindar, vilket tyder på användandet av viken som ankarplats.

– Vid de nuvarande byhamnarna. Vid dessa platser kan undersökningar av bottenstratigrafien ge information om när hamnarna togs i bruk, i vilket syfte dessa har använts samt om det har funnits flera faser i användandet.

På samtliga platser bör undersökningarna utföras genom bottenavsökning, uppmätning, fotografering, provtagning för dendrokronologi, ¹⁴C-analyser och eventuellt pollenanalyser. Utöver detta bör sökschaktgrävning ske i syfte att bestämma platsens begränsning, funktion, utveckling och kronologi.

En fortsatt undersökning av Visingsös maritima kulturlandskap har stor arkeologisk och historisk kunskapspotential. Det är dock viktigt att inte se denna från land dolda del av vår historia som exotiska objekt tillgängliga endast för några få, utan som en viktig del av vårt gemensamma kulturarv. Ett arv vi är skyldiga att bevara och levandegöra. Människans kulturlandskap slutar inte vid strandkanten, det tar sig bara andra former.

Noter

- 1 Broberg 1995:5.
- 2 Jämför Grundberg 1995.
- 3 Westerdahl 1996:12.
- 4 Se Aadel Vestbö Franzéns och Jan Agertzs artiklar i denna skrift.
- 5 Westerdahl 1989.
- 6 Westerdahl 1987.
- 7 Westerdahl 1989.
- 8 Lundström 1981:135.
- 9 Broberg 1995:5.
- 10 Berg 1885:5; Waldemarsson 1984:36ff; ej undertecknad avskrift i Jönköpings läns museums arkiv.
- 11 Westerdahl 1989:99.
- 12 Westerdahl 1989:99f.
- 13 Westerdahl 1989:100.
- 14 Marinarkeologiskt register 1994:15; Westerdahl 1989:99f.
- 15 Westerdahl 1989:100.
- 16 Båtlänning innebär en landningsplats utan närmare avgränsning, avsedd för mindre båt. Norman 1993:27.
- 17 Rönnby 1995:66ff; 120; jämför Rönnby 1999:16f.
- 18 Westerdahl 1989:100f.
- 19 Crumlin-Pedersen 1984:62.
- 20 Westerdahl 1989:130f.

- 21 Sidescan sonar är ett sidseende ekolod vilket ger en bild av botten i form av akustiska skuggor.
- 22 Ingelman-Sundberg 1972; Ingelman-Sundberg & Rönnby 1991:8f.
- 23 Ödman 1982:52ff.
- 24 Westerdahl 1989:130f.
- 25 Westerdahl 1989:101; 1998:6.
- 26 Westerdahl 1989:101; 1998:6.
- 27 Westerdahl 1989:101; 1998:6.
- 28 Se Jan Agertz artikel i denna skrift.
- 29 Se Aadel Vestbö Franzéns artikel i denna skrift.
- 30 Se Peter Carellis artikel i denna skrift.
- 31 JM 41349 respektive JM 41325. Jönköpings läns museums arkiv.
- 32 James Prowse muntligen.
- 33 *Rannsakningar efter antikviteter*:103.
- 34 Rhyzelius 1744:135.
- 35 Berg 1885:199f.
- 36 Claesson, avskrift i Jönköpings läns museums arkiv.
- 37 Jämför Westerdahl 1989:101; 1998:6.
- 38 Ljungström 1925.
- 39 Rhyzelius 1744.
- 40 Berg 1885:197.
- 41 Algot Friberg, avskrift i Jönköpings läns museums arkiv.
- 42 Jönköping läns museums arkiv.
- 43 Lovén 1996:466.
- 44 Se Jan Agertz artikel i denna skrift.
- 45 Berg 1885:81f; Kraft 1980:143ff; Weiler 1939:56f.
- 46 Berg 1885:1, 125; Weiler 1939:55f; Lindqvist 1980:56; Malmquist 1986:9; 20.
- 47 Berg 1885:91f.
- 48 Berg 1885:129; Grennfelt 1980:321; Rydén 1980:258.
- 49 Berg 1885:129; Grennfelt 1980:321; Rydén 1980:258.
- 50 Eckerberg 1944:56ff.
- 51 Eckerberg 1944:56ff.
- 52 Berg 1885:129.
- 53 Eckerberg 1944:59f; Krantz 1997:103; Malmqvist 1986:26; Rydén 1980:275.
- 54 Gutehall 1999.
- 55 Berg 1885:13; Kardell 1997:12.
- 56 Berg 1885:13ff.
- 57 Berg 1885:126.
- 58 Svensson 1961.
- 59 Håkan Joriksson, Grännamuseerna muntligen.
- 60 Se Aadel Vestbö Franzéns artikel i denna skrift.