

sikten över gravfynden rätt bristfällig. Därför har boken ett missvisande namn, författaren kunde ha kallat den t.ex. "valda kapitel om Estlands järnålder" och disponerat stoffet på ett motsvarande sätt, vilket säkert skulle ha gett ett tillfredsställande slutresultat.

Man måste dock betona att de teoretiska brister som påvisats (behandlingen av ekonomi, bosättning och samhällsstruktur) inte är karakteristiska enbart för Selirands arbete. Hans perspektiv skiljer sig inte från dem som framförts av andra arkeologer i Sovjet-Estland, t.ex. i *Eesti esiajalugu*. Därför måste de betraktas som misstag av en generation (eller snarare en skola), vilka delvis måste ses som resultat av att den marxistiska historieuppfattningen artificiellt inplanterats i estnisk arkeologi. Men endast delvis, det förefaller som om forskningen rörande fornsamhället i Estland skulle ha stannat upp någonstans på 1950-talets nivå vid de schemata som inledningsvis framlades av H. M o o r a och A. V a s s a r. Den andra generationen av estniska arkeologer har för egen del knappast lagt till något även om det hade varit möjligt också inom ramen för den officiella marxistiska historieuppfattningen. Järnåldern i Estland, liksom även hela Estlands förhistoria väntar fortfarande på sina utforskare. Kommer vår tredje generation av arkeologer att gå iland med uppgiften?

Valter Lang

## Tvärvetenskaplig vägforskning

Jaakko Masonen, *Hämeen Härkätie. Synty ja varhaisvaiheet. Varhainen maaliikenne arkeologisena sekä historiallisena tutkimuskohteena* [Tavastlands Oxväg. Uppkomst och tidiga skeden. Den tidiga landtrafiken som arkeologiskt och historiskt forskningsobjekt]. Tiemuseon julkaisuja 4. 298 s. Helsinki 1989.

Jaakko Masonens undersökning om den kända landsvägen, "Oxvägen", mellan Åbo och Tavastehus, dess uppkomst och tidiga skeden framlades som doktorsavhandling vid Tammerfors universitet våren 1989. Det är skäl att lyfta fram hur allmännyttig byråkrati, väg- och vattenbyggnadsväsendet, här stött medeltidsforskning på ett exceptionellt sätt. Författaren kunde arbeta som forskare vid verket och fick stor hjälp, särskilt med sina arbetsdryga terrängstudier.

Masonens avhandling utgör en inmutning i fråga om forskningen rörande den tidiga landtrafiken och den tidiga trafiken överhuvudtaget, ett första seriöst försök sedan Väinö Voionmaas doktorsavhandling från 1893 om landsvägarnas tidiga historia i Finland. Den centrala utgångspunkten, Jakob Teits väglängd från år 1556, är fortfarande densamma, men Masonen har nu givetvis till sitt förfogande nya metoder och mycket mer källmaterial av annat slag samt ny kunskap om Finlands tidiga historia än Voionmaa kunde stöda sig på. Vi befinner oss emellertid också i fråga om vägforskningen i ett sämre läge i fråga om fornminnen och källor än våra skandinaviska grannar, vilket tydligt framgår av Masonens jämförande översikter över närmast dansk och svensk vägforskning.

Masonens ämne är sålunda – liksom forskning rörande Finlands medeltid i allmänhet – svårt speciellt på grund av källproblemen. Eftersom källmaterialet är mycket mångskiftande, främst dokument, språklig tradition, arkeologiskt material och topografiska data blir forskaren av nödtvång tvungen att sammanfoga infalls- och synvinklar från flera olika discipliner.

Man måste genast konstatera att Masonens avhandling är en tillräcklig prestation som lärdomsprov om ett svårt ämne. Han har utnyttjat nästan allt källmaterial och alla metoder. Det är heller inte hans fel att säkra fakta saknas och att han blivit tvungen att bygga hypotes på hypotes. Tankegången löper också mycket konsekvent. Men när en undersökning är full av tolkningar och hypoteser kan man motiverat hysa en annan åsikt om många frågor. En fara i fråga om förhistorien och medeltiden är att man förklarar det förflutna som alltför konsekvent och förenklat. Livets mångskiftande karaktär och förändringarna kan lätt försvinna i alltför hög grad på grund av att källorna är så knapphändiga. Å andra sidan kan medeltidsforskaren i allmänhet inte ensam suveränt behärska alla källor och metoder, utan samarbete blir nödvändigt.

Som sin centrala uppgift ser Masonen att undersöka huruvida det medeltida vägnätet – och speciellt Oxvägen – går tillbaka till förhistorisk tid. För det andra anser han att man bör utreda uttryckligen när och hur den vattenburna långdistanstrafiken övergick till landtransporter. Även om han senare utvidgar frågan något, döljer sig redan i utgångspunkterna en fara att land- och vattentrafiken ses som alternativ som utesluter varandra, medan det naturliga vore att utgå från olika regioners trafik- och transportbehov och -möjligheter samt beakta att vid behov kunde de båda formerna komplettera varandra liksom under nya tiden.

En metodiskt viktig innovation är den arkeologiska undersökningen av den gamla landsvägen. På sex olika punkter utfördes omsorgsfulla utgrävningar, men de gav inte det önskade resultatet, säkra date-

rade belägg för att vägen använts före 1600-talet. Det är givetvis så att de negativa resultaten inte utesluter möjligheten att Oxvägen kan gå tillbaka, inte bara till medeltiden, utan även till förhistorisk tid, men det hade varit oerhört viktigt om det hade varit möjligt att få fram ens ett direkt belägg. Eftersom detta inte är fallet har författaren blivit tvungen att dryfta frågan utgående från teoretiska modeller och indiciebevis. Härvid föreligger problemet att argumenteringen och urvalet av belägg styrs av en tanke om slutresultatet snarare än av det konkreta källmaterialet.

Författaren har blivit tvungen att brottas mycket med slutledningar som bygger på förekomsten och avsaknaden av arkeologiskt material eller antagandet att dylikt ännu inte upphittats. Enligt min mening har han varit mycket försiktig, men på vissa punkter kan man iakta en viss kritiklöshet. I vissa fall betraktas avsaknaden av arkeologiska belägg som tillräcklig för att bevisa att själva företeelsen inte existerat, såsom t.ex. i fråga om handel från Tavastland över den nyländska kusten under vikingatiden eller att Kumo älv skulle ha använts som farled. Men å andra sidan hindrar avsaknaden av belägg inte författaren från att betrakta t.ex. orter med namnet Koivisto/Björkö som vikingatida handelsplatser.

Ett centralt problem för Masonen är också frågan om dragningen av Oxvägen och de sidovägar som utgått från den. I utredningen av denna fråga, där han skickligt använt retroaktiva slutledningar utgående från 1600- och 1700-talets kartmaterial, har han säkert uppnått sina bästa och mest bestående resultat. Här har han också i stor utsträckning använt namnskicket som källa och då närmast stött sig på existerande forskning och namnbeståndet i dokumenten. För att klarlägga vissa vägdragningar och överhuvudtaget för att undersöka äldre resor och transporter hade det otvivelaktigt lönat sig att försöka sig på en mera systematisk användning av namnbeståndet och att alltså även utnyttja det namnmaterial som bevarats i traditionen. Namnskicket i dokumenten är förstås viktigt, inte minst på grund av dateringarna, men det är alltid selektivt. Nu har författaren inte alls använt Finska Namnbyråns omfattande samling av namn som käll- och jämförelsematerial, men trots det gett sig in på tolkningar av namn i mycket stor utsträckning.

När tolkningar av namn och på dem baserade slutledningar inte stöder sig på och utgår från ett omfattande material kan man i allmänhet inte förhålla sig särskilt allvarligt till dem. Också vid förklaringen av namnet *Härkäätie*, 'Oxvägen', hade det varit skäl att beakta det namnskicket som bevarats i traditionen. Man kan knappast anse att namn på oxen huvudsakligen ansluter sig till väg- och trafik-kultur.

För att ge sin undersökning en stabilare grund och större problematisering har Masonen gett sig in på att granska problemet Oxvägen

utgående från ett modelltänkande, närmast utvecklingsmodeller rörande koloniala vägnät. På denna grund bygger han utan källunderlag upp en modell som redan starkt implicerar att oxvägen uppstått under förhistorisk tid som förbindelseled mellan inlandet och kusten. Utgående från denna synvinkel tolkar han sedan källmaterialet. Detta betraktar jag som undersökningens mest tvivelaktiga punkt. I anslutning till den förbigår han i praktiken hela medeltiden, den administrativa utvecklingen under medeltiden, de kulturella och ekonomiska förändringarna och de trafik- och transportbehov de förde med sig. Som en viktig kärna i undersökningen framträder å ena sidan strävan att bevisa att det inte förelåg några hinder för att denna landrutt kunde ha uppstått redan under förhistorisk tid, vilket naturligtvis är lätt, men å andra sidan att bevisa att det fanns vägande skäl för uppkomsten av just denna trafikrutt – och inte någon annan. Redan på förhand väcks misstanken att det för vikingatiden måste vara oerhört svårt och osäkert att bevisa en så här detaljerad, på behov och lönsamhet baserad hypotes, eftersom det är nästan omöjligt för medeltidens del och långt fram i nya tiden, under perioder då det historiska faktamaterialet dock är av en helt annan klass.

Som en utgångspunkt uppskisserar Masonen speciellt för den s.k. Birka- eller fornstadsperioden en rätt hypotetisk tankemodell om huvuddragen av Östersjöns kommersiella utveckling och tillämpar sin utvecklingsmodell för vägnätet på den; där finns Oxvägens antagna utvecklingsskeden redan rätt långt utformade. Här blir han alltså tvungen att bygga hypotes på hypotes. Oxvägen drar därmed fram på mycket sank mark; man skulle absolut behöva stabiliserande broar och kulvertar, men de är svåra att finna. Masonen blir tvungen att ty sig till omvägar.

En viss meningsskiljaktighet kunde råda i fråga om den tyska handels första skeden; dess allmänna utveckling i Östersjöområdet förutsätter att ett tyskt skede inletts i Finland åtminstone i mitten av 1200-talet om inte redan tidigare. Av nyare forskning beaktas inte John Linds undersökningar; åtminstone med tanke på etymologin för *Turku* och med tanke på Novgorod-handeln hade hans upptäckningar varit av betydelse. Masonen vill bestrida att *Birkala* skulle ha varit en viktig handelsplats; det bästa argumentet hade varit själva namnet, ett kolonisationsnamn som innehåller ett personnamn.

Masonen förklarar alltså Oxvägens uppkomst uttryckligen med handeln och dess behov. Enligt denna bevisföring skulle dess uppkomst kunna föras tillbaka till vikingatid och särskilt till Birkas inflytande på handeln i Finland c:a 800-975. Forskningen rörande detta handelsskede bygger ju i centrala punkter på namnskicket, de s.k. *Koivisto-/Björkö*-namnen. Denna hypotes som framlagts av Unto Salo är ett i sig intressant experiment, men tillsvidare är den – som

Salo själv konstaterat – helt spekulativ, eftersom arkeologiska fynd som kunde stöda den saknas.

Det fanns också andra än Birka som handlade på Finland, t.ex. gotlänningarna och vikingarna på Finska viken. Ytterligare förefaller det osannolikt att handelsplatser som låg så nära varandra skulle ha fått samma namn, *Koivisto/Björkö*; avsikten med att ge namn är ju att kunna identifiera platser, karakterisera dem på ett sådant sätt att man kan tala om dem. Likalydande namn är enbart förvirrande. Inte har ju heller ordet *stad/kaupunki* senare räckt till som namn på alla städer. Man kunde också framföra andra motargument, t.ex. att något motsvarande system inte uppstod i Sverige. Det är alltså mycket osäkert, att tidens handelsplatser skulle ha funnits enbart vid Egentliga Finlands kust dit också tavasterna skulle ha varit tvungna att rikta sina handelsresor landvägen. Björkö i Tvärminne utgör ju redan ett undantag, liksom Koivisto vid Björneborg, även om det visserligen är mycket osäkert om de någonsin fungerat som handelsplatser.

När man talar om en rätt långt utvecklad "Birka-institution" liksom om "fornstads-institutionen" finns en risk, att man överför i tankarna alltför långt utvecklade system till en alltför tidig och outvecklad tid. Man måste t.ex. minnas att den ursprungliga betydelsen för ordet *stad, kaupunki*, i det skandinaviska område därifrån det kommer "enbart" avsett 'handelsplats', d.v.s. det bevisar ingalunda "en tidig spridning av stadsväsendet till vårt land" (s. 133). Tvärtom visar det faktum att ordet bevarats i finskan och inte ersatts av ordet *Stadt* som beskriver det egentliga stadsväsendet, hur svagt och ungt stadsväsendet var hos oss.

Man måste alltså minnas gotlänningarna och andra icke-birkaköpmän som rörde sig på Finska viken, m.a.o. vikingarna, som rörde sig tusentals kilometer längs de ryska floderna och behärskade transporttekniken. Det var säkert besvärligt för främmande köpmän att ta sig till Tavastland längs Kymmene älv eller andra älvar och åar som rinner ut i Finska viken, men det vore överkritiskt att hävda att det var omöjligt. Och det är mycket djärvt att utestänga tavasterna från handeln på Finska viken och anta att vägen till Finska vikens kust skulle ha varit så svår för dem att den inte kom på fråga. Nog använde man säkert vattenvägarna; man behöver bara tänka på hur Ottar berättar att kvenerna drog omkring med sina båtar i Lappland redan på 800-talet, hur birkarlarna enligt itinerarier från 1500-talet rörde sig i Lappland och ända vid Ishavskusten längs vattenvägarna eller hur fjärrkarelarna längs vattenvägarna kom för att handla i norra Österbotten. Vi har Jakob Teits beskrivning från år 1556 om ladogakarelarnas vattenvägar och båtfärder till Bottniska viken. På denna väg fanns flera mycket svårforcerade avsnitt och den är ändå mycket längre än vägen från Vänå i Tavastland till Finska viken eller tvärtom.

Det var otvivelaktigt svårt att ta sig fram i Kumo älv på grund av forsarna, men de utgjorde knappast ett totalt hinder. Å andra sidan måste man beakta, att under "fornstadsperioden" låg Tälje och Hahlo vid Kumo älv, sannolikt åtminstone delvis på grund av trafikförbindelserna; det är inte skäl att undervärdera deras kommersiella betydelse för Tavastland, liksom inte heller vattenvägarnas betydelse för deras handel. En intressant och viktig fråga i samband med handelshypotesen är varför handeln skulle ha lösgjort sig från Björköarna och övergått till "fornstäderna"; knappast behövde Birkas undergång göra slut på livet i välfungerande handelsplatser.

Valet av transportleder och -metoder påverkades naturligtvis på ett avgörande sätt av vad tavasterna hade att transportera under förhistorisk tid. Enligt Masonen bestod tavasternas viktigaste exportartiklar under vikingatiden av pälsverk, bävergäll, träkärl och slavar samt fr.o.m. medeltiden fisk. Man kan tvivla på att träkärl, slavar och bävergäll skulle ha spelat någon större roll – det finns inga fakta som skulle säkerställa att så var fallet. Däremot råder det inga tvivel om pälsverkens betydelse; också i fråga om bävern var pälsen säkert huvudsaken och gället en bisak. I själva verket är förklaringen att *Hausjärvi* och *Turkhauta* skulle komma från bävergäll (fi. *hausta*) mycket osäker; också här krävs en jämförande typundersökning som saknas. Men det centrala är att gället och även pälsverken var så lätta jämfört med t.ex. fisk att man inte behövde en fornväg, åtminstone inte en landsväg, för att transportera dem. Också tidens importvaror, fr.a. vapen, metall och smycken, kunde transporteras på ryggen eller med båt motströms, ty av dessa kom knappast särskilt tunga bördor på en enskild bondes lott. Å andra sidan måste man komma ihåg att pälsdjursjakten koncentrerade sig till vintern och att varorna kanske transporterades till kusten ännu under vårvinterns slädföre. Trots det är det möjligt och t.o.m. sannolikt att det förekom landtrafik från Tavastland till Aura ådal och Halikkoviken redan under vikingatiden, och det är möjligt att transporter till fots och med häst skapade ett spår som den väg vi känner som Oxvägen sedan följde. Men det är svårt att med nuvarande material tro att vägen skulle ha varit det enda utloppet för den ekonomiska aktiviteten i Tavastland.

När man numera mitt i Tavastland, bredvid Tavastehus, funnit en handelsby som dateras till c:a 800–1300, för vilken det uttryckligen finns direkta arkeologiska vittnesbörd (som Masonen redan känner till) i motsats till vad fallet är med de aktuella handelsplatserna vid kusten, framträder ett mycket beaktansvärt alternativ, nämligen att tavasterna inte alls behövde bege sig någonstans med sina varor, utan att köpmännen kom till varorna, synbarligen från olika håll. När Masonen ställer frågan varför det då inte uppstod några städer i centrala Tavastland under medeltiden, är detta knappast särskilt märkligt

när man minns, att egentliga städer inte heller uppstod som efterföljare till de s.k. fornstäderna vid kusten. Uppkomsten och grundandet av riktiga städer av tysk typ från 1200-talet framåt påverkades av helt andra faktorer. Slutet på aktiviteten i handelsbyn vid Tavastehus kring 1300 – ifall detta kan säkerställas, undersökningarna pågår ju fortfarande – kunde bero på att den tyska aktiviteten förstärktes uttryckligen längs Kumo älv och på Ulfsby stads uppkomst – men också på att Åbo under inverkan av nya kommersiella, administrativa och kyrkliga faktorer just under 1200-talet framträdde som centrum för Sydvästra Finland.

Masonens undersökning berättigar och motiverar tanken, att den förhistoriska sommartransportleden till lands mellan Tavastland och Egentliga Finland – ifall en sådan funnits – blev en egentlig trafikled först då Aura ådal och Åbo blev obestridda centra i Sydvästra Finland. En direkt förbindelse mellan Åbo och Tavastland behövdes uttryckligen då Tavastland inlemmades i den västliga kyrkan och det svenska riket i början av 1200-talet och kontakter måste upprätthållas från slutet av århundradet i och med att Tavastehus uppfördes. Skötseln av administrativa, militära och kyrkliga frågor, krono- och kyrkotjänarnas resor, transporten av skattepersedlar och trupprörelser förutsatte uttryckligen en egentlig väg. Det fanns knappast en färdig väg för sådana behov, utan en sådan måste nu skapas. Författaren har kanske sett detta som självklart, men enligt min mening borde undersökningen också ha granskat hur medeltidens transportbehov utvecklades och hur de påverkade Oxvägen.

En annan viktig brytning under medeltiden som rätt säkert haft en stor inverkan på användningen av Oxvägen som led för sommartransporter var utvecklingen inom näringslivet i Tavastland. Som Masonen framhåller ökade fiskens betydelse som handelsvara under medeltiden och man kan anta att fisktransporterna ökat landvägens betydelse. Däremot minskade fångstens, åtminstone pälsdjursfångstens, betydelse, medan jordbruket och boskapsskötseln fick ökad tyngd som näringar. Det fanns ett större behov av transporter av spannmål både som handelsvara och som skattepersedel, liksom även av boskap. För transporter av boskap och frakt av andra tunga varor dög inte vilken väg som helst, utan det behövdes uttryckligen en väg med hård grund och tillräcklig bredd. Också inlänet av orden för *vaunut* 'vagn' och *kärryt* 'kärra' till finskan från svenskan först efter år 1000<sup>1</sup>, tyder på att tunga landtransporter sommartid ökade väsentligt först under medeltiden. Användningen av vintervägar är givetvis en sak för sig (jfr ordet *reki*, 'släde', som är ett äldre baltiskt lånord).

<sup>1</sup> Se Lauri Hakulinen, *Suomen kielen rakenne ja kehitys*, 3:dje rev. o. utv. uppl., Helsinki 1968, s. 294, 297.

Jag skulle tro att det skulle löna sig att söka också förklaringen till namnet *Härkätie* 'Oxvägen' just i den medeltida kulturen, i att boskapshjordar eller oxdragna vagnar var en vanlig syn just på den här vägen, snarare än att utgå från att namnet har ett mytiskt ursprung.

Jaakko Masonens avhandling är ett intressant forskningsexperiment och som lärdomsprov en duglig prestation. Otvivelaktigt ger den skäl för att omvärdera uppfattningen om landsamfärdsledernas betydelse redan under förhistorisk tid. Men den ger ännu inte ett slutligt och säkert belägg för att användningen av en väg som Oxvägen skulle ha inletts i stor utsträckning redan omkring 800-talet så, att landtransporter om sommaren i hela södra Finland skulle ha använts i större utsträckning än vattentransporter. I detta avseende har författaren dragit tills vidare alltför säkra och långtgående slutsatser. Det är naturligtvis möjligt, att forskningen längre fram kommer att få säkra belägg för hans tes när man utforskar och daterar gamla vägar i större utsträckning, men inte heller på denna punkt har vi rätt att gå sakerna i förväg och framföra hypoteser och möjligheter som fakta och sanningar.

*Jouko Vahtola*

## Karlöns medeltid

*Hailuodon keskiaika* [Karlöns medeltid]. Toim. Kyösti Julku, Reija Satokangas, *Studia Historica Septentrionalia* 15 200 s. Rovaniemi (Jyväskylä) 1988.

En institution som med energi bedriver forskning i äldre nordisk historia är den av prof. Kyösti Julku ledda historiska institutionen vid Uleåborgs universitet. Hösten 1988 har en volym utkommit rörande Karlös medeltid. Eftersom inga skriftliga dokument har bevarats från denna tid, har man satt in en tvärvetenskaplig arkeologisk, paleobotanisk och filologisk forskning. Resultaten visar vad ett sådant samarbete kan åstadkomma också där urkunderna saknas.

De arkeologiska utgrävningarna har utförts somrarna 1985–87 av Kirsti Paavola och gällt grunden av den 1668 nedbrunna träkyrkan från 1600-talet. Här har Lars Petterssons 1977 framförda uppfattning om redan en medeltida kyrka eller kapell bekräftats. Han argumenterade utgående från de tjärsmålningar som bevarats