

ICOMOS NORGE OG "CULTURAL ROUTES"

Ny norsk arbeidsgruppe

INNLEDNING

ICOMOS har en vitenskapelig komité for "Cultural Routes". Temaet er blitt stadig viktigere og arbeidet med et internasjonalt Charter er snart i havn. En rekke medlemsland har allerede etablert egne fagkomiteer for "Cultural Routes", og på Styremøte for 2008 vedtok ICOMOS Norge å etablere en tilsvarende komite.

I begynnelsen fokuserte "Cultural Routes" i stor grad på handels- og kultursamkvem. I denne sammenhengen har for eksempel Silkeveien og Inkaruten vært viktige. Men etter hvert har arbeidet fått et utvidet perspektiv, og samspillet mellom mer overordnede og dynamiske prosesser som knytter sammen kulturlandskap, natur, bosettinger, økonomiske faktorer, samt forholdet mellom ulike folkegrupper har kommet i forgrunnen. ICOMOS betegner denne utvidete tolkingen av "Cultural Routes" som "a qualitative new approach to the knowledge of conservation of cultural heritage" (5th Draft Charter 2008).

Denne nye nasjonale komiteen som nå er etablert får en omfattende oppgave, og de mål som her presenteres, tar sikte på å fokusere hva Norge kan bidra med i ICOMOS-arbeidet med "Cultural Routes". Det er viktig å vektlegge det som i denne sammenheng fremstår som vårt lands spesielle og unike kulturarv sett i forhold til ICOMOS-definisjoner. Det vil bli gitt en kortfattet fremstilling av viktige "Cultural Routes" i Norge, samt Norges spesielle fortrinn og utfordring i internasjonal sammenheng. Det konkluderes med hva som bør være Norges spesielle ansvar, og dette utdypes. På dette grunnlag vil ICOMOS Norge gi retningslinjer om de oppgavene en norsk komite for "Cultural Routes" skal fokusere.

"CULTURAL ROUTES" I NORGE

Som en nasjon med en eksepsjonell lang og spektakulært utformet kystlinje, peker leia langs kysten seg ut som noe spesielt for vårt land. Verken UNESCO eller ICOMOS har i særlig grad arbeidet systematisk med maritime "Cultural Routes" (sjø-veier). I tillegg har Norge en rekke andre kulturveier; viktige eksempler er:

- Pilgrimsleden fra Sør-Sverige over Oslo og videre til Trondheim/Nidaros. Denne har nylig blitt restaurert og er blitt tilgjengelig for ferdsel på hele strekningen Oslo – Trondheim.
- Handelsruten fra de svenske fjellbygdene langs grensen og over til kysten i Norge, spesielt i Trøndelag og Nord-Norge.
- De samiske ferdselsrutene i forbindelse med reindrift og handel i grenseområdene til Finland og Sverige, i kystområdene i Nord-Norge og i større fjellområdet i Sør-Norge.
- Slepene mellom Østlandet og Vestlandsfjordene, bl.a. over Hardangervidda.

Disse kulturveiene er til dels godt dokumentert og har nasjonal så vel som en viss internasjonal interesse og betydning.

Likevel er det vanskelig å komme utenom at det som står i en særstilling i norsk sammenheng er Leia langs den lange kysten vår, den som ga oss kontakt sørover til Europa, nordover til Arktis og østover til Nord-Russland. Den nasjonale verdien av Leia langs Norges kyst har gjennom lange tider også vært av betydning for europeiske sjøfarere, spesielt engelske, tyske og nederlandske sjøfarere som skulle

handle tørrfisk i Lofoten, fangste i Arktis, utforske de polare områder, eller på tømmerhandel til Arkhangelsk.

To viktige begrunnelser for denne påstanden er:

- Leia har gitt navn til landet vårt **NorVegr** (senere omformet til Noreg og Norge). Vi er trolig det eneste land i verden som direkte har fått navn etter en kulturvei / Cultural Route.
- Leia som et kunnskapssystem for tradisjonell navigasjon har vært en avgjørende forutsetning for bosetting langs kysten og maritim ressursutnyttning.

Arbeidet med maritime kulturveier vil på mange måter være et nybrottsarbeid, og kan vekke betydelig interesse i andre deler av verden. For eksempel har de små øystatene i Stillehavet begynt å arbeide med sine "maritime cultural routes".

UTVIKLINGEN AV TRYGG NAVIGASJON LANGS KYSTEN

Norskekysten er ca 23 000 lang, men ca 83 000 km målt i reell utstrekning med alle fjorder og hovedøyene, og det er anslagsvis over 200 000 øyer, holmer og skjær langs kysten. Neppe noe annet land kan vise en tilsvarende variert kystlinje. Det finnes trolig få eller ingen andre kyststater med så rike og varierte marine ressurser tilgjengelig så nær land. Norge har med andre ord en unik kyst, og "sjøveiene" langs kysten er spesielle, både i nasjonal og internasjonal betydning.

Vi vet lite om hvordan bosetting, økonomi og sjøveis ferdsel utviklet seg da kysten ble bosatt og samfunnet etter hvert ble spesialisert. Leisystemene har nok utviklet seg gradvis, spesielt etter at den mest omfattende landhevingen var avsluttet. Svært mange rike funn og spor av boplasser er knyttet til direkte til kysten, og langdistansehandel har trolig utviklet seg allerede i bronsealder. Generelt kan det sies at leia har nok eksistert så lenge det har bodd folk langs kysten, men det er først når vi får skriftlige kilder at det kan dokumenteres.

Vi har ei hovedlei – men med flere varianter

1. *Tjodleia*, den gamle fellesleia som "alle" benyttet. Men her mangler mye dokumentasjon.
2. *Leidangsleia*, som er godt beskrevet, bl.a. med faste dagsror og distanser langs hele kysten.
3. *Lofotleia*, for fiskerne som skulle til og fra Lofoten, på strekningen fra Sunnmøre til Vest-Finnmark, vinterstid og i åpne båter.
4. *Jekteleia*, for tørrfisktransporten om sommeren fra Lofoten til Bergen og med korn og andre forbruksvarer nordover. Denne følger i hovedtrekkene Leidangsleia.

"Tjodleia" og "Leidangsleia" er knyttet til det norrøne og norske samfunn som utviklet seg i sen jernalder, og både Tjodleia og Leidangsleia kan en knytte til utviklingen av felles identitet, rettsoppfatning og institusjonsutvikling – som trolig går tilbake til ca 700 e.Kr.

"Lofotleia" og "Jekteleia" er direkte knyttet til Lofotfisket, og begynnelsen på dette går trolig langt tilbake, fra 5-600-tallet finnes arkeologisk materiale. Fram til ca år 1000 synes det som tørrfisk var nyttet som sikker matforsyning hos stormenn og lokale høvdinger, og som proviant på lange sjøreiser; i viking og til øyene i Vesterveg; Island osv.

Eksport av tørrfisk kommer trolig ikke i gang før etter ca 1000-1100, da det blir et urbant marked i Europa for matforsyninger utover lokal produksjon, samt at den Katolske Kirke forbød de troende å spise kjøtt på fredager.

Hanseatene fikk monopol på tørrfisk-eksporten ca år 1300 – og nordlendingene fraktet selv tørrfisk sørover. Fram til ca 14-1500-tallet ble "knarrerne", vikingtidens lasteskip nyttet. Jektene utviklet seg som fartøytype ca 1400, og så sent som opp på 1900-tallet ble de nyttet som fraktfartøyer. Bare ei nordlandsjekt eksisterer nå.

NAVIGASJON BASERT PÅ MÉDER SOM KUNNSKAPSSYSTEM FOR DEN MARITIME KULTURVEIEN

Det er forskjell på seilasen for en fembøring som skulle til Lofoten i januar med korte dager og stor risiko for dårlig vær, som måtte ankre opp hver kveld for mat og hvile, og ei jekt som skulle til Bergen, med relativt godt vær i lysesommernetter, som kunne seile dag og natt om det var god bøl.

Det foreligger relativt god dokumentasjon av dette leisystemet, i prinsippet er det ett hovedsystem, men vi kan nesten ingenting om hvordan de navigerte: hvordan de fant de trygge leiene (kursene).

Leia langs kysten, også hovedleia består av et nettverk av flere mulige "del-leier", som kunne nyttes; alt etter målområde, de lokale forhold, landskap, grunnforhold, årstid, lysforhold, vær, vind og strøm, fartøy, mannskap og sjømannskap – og avhengig av den kunnskap om selve kysten og leia, som den aktuelle skipper, los eller fisker hadde.

For å forstå leia som kulturarv, må vi få kjennskap til de grunnelementene dette kunnskapssystemet består av. Grunnlaget består av kunnskap og ferdighet til å identifisere gitte naturformasjoner. Senere kunne også en del kulturinstallasjoner inngå: slik at to formasjoner, for eksempel: 1 - et fjernt fjell og 2 - en nærmere gravhaug på et nes – i en siktlinje – en over-ett-peiling - gir en sikker kurs. Dette "parsettet" (1+2) av slike formasjoner som gir en sikker kurs, kalles et "friseilingsméd", eller bare "méd".

I mange tilfeller ser vi at kulturinstallasjonene synes å være systematisk lokalisert for å kunne nyttes for navigasjon; flere kirker langs kysten inngår i méder, trolig også gravhauger. I tillegg er det kjent at også andre bygninger inngikk i méder.

Den venetiatiske sjøfareren Quirini som forliste på Røst med sitt mannskap vinteren 1432, beretter at da de seilte sørover kysten med tørrfisk-jekt til Trøndelagskysten, så navigerte de etter vardene som var plassert på toppene langs leia. Vardene er trolig svært gamle. Stedet "Mangvaran" ("de mange vardene") i Lurøy kommune i Nordland var et "åreskifte" i leidangsystemet fra vikingtid.

Omtrent hele kysten vår består derfor av et helt nettverk av slik "méder". Noen strekninger langs kysten gikk utaskjærs eller i områder med ingen skjærgård, for eksempel langs Jæren, men der måtte en bedømme avstand til land, sjøgang osv. for sikker seilas.

I tillegg til "friseilingsmédene" var det et "sidesystem" av "underordnede" méder som var nyttet når en skulle skifte kurs over til en nytt méd. Dessuten var det også mange méder for detalj-navigasjon inn til havner eller uthavner og kjente nødhavner for å ankre opp etter behov.

I tillegg til det "visuelle" lei-systemet eksisterte også omfattende kunnskap om navigasjon i mørke eller tåke, basert på lyden av bårer som bryter i fallene, på skjær og grunner. Dette "akustiske" systemet var til dels ganske omfattende, og de gamle losene på Hurtigruta måtte kunne disse for å holde rutetabell og sikre skip og folk. Men i hovedsak var dette av mer lokal betydning, for eksempel over Folla.

Summen av alle friseilingsmédene er skapt på grunnlag av menneskers erfaring og bruk over svært lang tid. Til sammen utgjør de Leia, et samlebegrep for ulike "vei-valg" under ulike forhold. Denne kulturarven er en kombinasjon av matriell (tangible) kultur og immatriell (intangible) kultur, og er et samspill mellom natur- og kulturlandskapet som samlet utgjør vårt "kystskap" (Engelsk: "coastscape"). All denne kunnskap var satt i system for trygg bruk til ulike årstider og under ulike værforhold.

Leia var derfor som et omfattende "perlekjede" av méder, der hver perle, hvert méd hadde sin plass, og manglet et méd, ei "perle", så kan det oppstå en kritisk situasjon.

Kunnskap om méder for fiskeplasser, som gir mulighet for nøyaktig lokalisering av fiskeplasser har en helt annen status, idet de ofte er "hemmelige" eller nesten "tabu-belagt", da denne kunnskapen som regel gikk i arv fra far til sønn: et lukket system, som sikret kystfiskerne gode fiskeplasser, viktige

ressurser for lokal overlevelse. Médene for leiene, for navigasjon langs kysten var derimot en åpen kunnskap, et felleseie som alle hadde behov å utvikle.

Både langs kysten, men spesielt inne langs fjordene i omtrent hele Nord-Norge har det vært samiske bygder der den mannlige befolkningen deltok i fiskeriene og ferdsel langs kysten. Samene var alt i vikingtid kjent for å være dyktige båtbyggere. Det vil derfor være viktig å få oversikt over tradisjonell samisk kunnskap knyttet til leia og méder for navigasjon, osv.

Ferdsel over store strekninger var i hovedsak dominert av menn, i forbindelse med deltakelse i de store sesongfiskeriene osv. Kystkvinnene kunne være avhengige av lokale méder for å utnytte øyene til husdyrhold, inkl. sætring, egg- og dunsanking, molteplukking, hjemmefiske, besøk til familie osv.

Helt tilbake til norrøn tid har det eksistert en egen yrkesgruppe kalt "Leidsogemenn" – "de som har kunnskap om leia" – datidens loser, med fastsatt betaling i sølv. Denne ordningen gikk etter hvert ut av bruk, og bare i begrenset omfang overlevde dette yrket "dansketiden". Det ble ikke økning i antallet loser før omfattende tømmerhandel og annen kommersiell skipsfart utviklet seg, i hovedsak på Sør- og Østlandet. I de fleste kyststrøk på Vestlandet og i Nord-Norge var hver mann sin egen los.

MODERNE NAVIGASJON

Dagens moderne navigasjon er basert på avansert digital teknologi, men det var magnetkompasset som virkelig innledet nyere navigasjon, og kom i vanlig bruk først ca 1850, og de første sjøkart er også bare vel ca 150 år. De første trykte kursbøkene kom også samtidig, for eksempel med kartserien som dekte strekningen fra Halten til grensen mot Russland. Omtrent parallelt utover 1800-tallet kom systematisk og prioritert utbygging av fyr, lykter og sjømerker. Det store antall tårnringes på ulike strekninger av kysten er også av relativ ny dato.

Kart og kompass kom ikke i vanlig bruk før en fikk dekte fartøyer, der utstyret kunne være beskyttet mot regn og rokk. samt at en fikk en utvikling med dampfartøyer som stilte andre krav til navigasjon enn kystfiskerne.

Da dampskipene kom i bruk fikk vi en ny samferdselsform langs kysten. Mens fiskebåtene og jektene hadde et startpunkt og et mål, og seilte den strekningen så godt og fort de kunne, så fikk dampskipene, for eksempel de første kystrutene og senere også hurtigruta, ei fast rute med faste anløp, og faste tider. Derved fikk vi ei "anløpslei", fra havn til havn langs kysten. Samtidig er fartøyene blitt større, og er ikke avhengige av lokale vind- og strømforhold og beskyttelse mot tungsjø fra havet, slik at i dag er det stedvis stor forskjell mellom "gammel-leia" og "maskin-leia".

Den gamle kunnskapen har gradvis gått ut av bruk, og selv om losene har kunnskap om friseilingsmeder, så bygger de fleste av disse på peilinger der lykter og andre navigasjonsinstallasjoner inngår, og som regel nyttes slik kunnskap ved detaljnavigering i havneområdene. I det daglige er svært få sjøfolk og fiskere som nytter den gamle kunnskapen, og det er bare en liten gruppe gamle sjøfolk som ennå husker – og færre som bruker - de gamle médene og leiene langs kysten.

Dersom Leia som kunnskapssystem og som Norges mest markante "Cultural Route" skal bli del av den norske og internasjonale kulturarven, haster det med å samle og dokumentere alt som finnes før det er for sent.

UTFORDRINGER FOR ARBEIDET I KOMITEEN

Det er gjort lite eller ingen systematisk forskning på tradisjonell navigasjon som del av den norske kulturarven; méder og leier er ukjente fenomener for de fleste kulturforskere. Når det gjelder fiskeméd foreligger det en del relevant, men begrenset forskning.

For å styrke forståelsen av Leia som en kulturvei, må det utvikles forsvarlige metoder, begrepsapparat og stedsanalyser for dokumentasjon og formidling. Dette bør gjøres i samsvar med moderne krav til verdiskaping og i nært samarbeid med kystbefolkningen som kunnskapsformidler, premissleverandør og bruker.

Det er viktig å bidra til at det skapes nasjonal og internasjonal interesse for dette arbeidet, spesielt i forhold til UNESCOs innsats. I denne sammenhengen peker Jekteleia – den meget trafikkerte strekningen - mellom verdensarvstedet Bryggen i Bergen og Lofoten som står på Tentativ Liste, seg ut som en naturlig prioritering. Forbindelsene videre utover i Europa og resten av verden er også bra dokumentert over en lang periode.

Undertegnede har tatt initiativ til å utvikle et prosjekt som skal undersøke Jekteleia fra Lofoten til Bergen, og méd-systemene for Jektefarten. Dette skjer i samarbeid med Salten Museum i Bodø, og i tillegg er følgende institusjoner involvert: Riksantikvaren, Kystverket, Forskningsrådet, Universitetet i Tromsø, Høgskolen i Bodø, Kystlaget Salta og Nordland Fylkeskommune. I tillegg har en rekke kommuner og enkeltpersoner uttrykt interesse for å bidra i prosjektet.

Som et pilotprosjekt er undertegnede engasjert av Nordland Fylkeskommune for å skrive en "Guidebok for fritidsbåtfolket", som skal dekke Nordland fylke. Denne bygger på forfatterens forslag om nettopp å kombinere maritim kulturhistorie, med vekt på leisystemene og de tradisjonelle havnene langs Nordlandskysten og praktisk kunnskap for båtfolket, for de behov som er knyttet til moderne fritidsbruk. Imidlertid er det klart at innsamling av méder for Nordlandskysten vil være en for omfattende oppgave til at det kan integreres i dette bokprosjektet.

Satsing med flere deltakere i et mer omfattende arbeid med Médene og Leia som "A Maritime Cultural Route" slik det her er presentert, vil være et nybrottsarbeid som vil vekke internasjonal oppmerksomhet og interesse.

ICOMOS Norge har nå opprettet denne nye nasjonale komiteen for Kulturveier eller "Cultural Routes" som et nytt satsingsområde og ser fram til det videre arbeid og samarbeid, både nasjonalt og internasjonalt.

Terje Bodøgaard
leder

tbodoegaard@gmail.com

14. august 2008

Rev. 6. September 2010