

Ett specialfall av hamnar är kategorin 'ledningshamnar.' Egentligen kan man inte vara säker på att en särskild kategori av denna art existerat. Krigsfartygen kan ju ha utnyttjat "civila" hamnar. Emellertid verkar det troligt att åtminstone den hamn som var tilläggsplats och plats för vinterförvaring har varit speciell för dessa fartyg. Härtill leds man av snäcknamnen på Gotland, spec namnet Snäckhus. Hafström anför flera sådana namn, Skepphusa och Vikhus. Ett ytterligare tänkbart namn har förf. i Båthuset på Södertörn. En förutsättning för att de skall kunna tolkas som förvaringsplatser för den medeltida ledungens fartyg är givetvis medeltida belägg för namnen. En annan skulle vara att det knappast hörde till vanligheten för civila handelsfartyg att förvaras under tak på land. Vi bör i stället tänka oss ett påtagligt samhällsligt ansvar och stora resurser i form av manskap för arbetet. Ledungsfartyget representerar det sista vikingatida inslaget i fartygsfloran, roddfartyg för manskapstransport som vid större havsövergångar seglades. Typen försvann under 1400-talet slutgiltigt, inför hotet från de höga hansakastellen. Därmed gick även ledungen i traditionell form ur tiden.

Emellertid var det ju i krigstid föga lämpligt att ställa ut sina resurser och avsikter inför öppen anblick. Troligen fanns därför på åtskilliga platser särskilt utsedda samlingslokaler för hela flottan eller avdelningar därav.

Man skulle alltså högst hypotetiskt kunna tänka sig att flera hamnar eller hamnfunktioner fanns:

- 1) Tilläggsplatser, för uppdragning på land, med båthus, där fartygen utrustades och bemannades. Måhända fanns en sådan per skeppslag.
- 2) Samlingsplatser för t ex varje folklands ledungskontingent.
- 3) Samlingsplatser för hela flottan eller delar därav.
- 4) Tillfälliga samlingsplatser; i annat fall helt civila nödhamnar, ankarplatser.

Vid studiet av namngivningen i skärgårdarna har en del tänkbara namnleder skiljts ut som indikationer på ledungshamnar. En undersökning av placeringen med hänsyn tagen till kända gränser för skeppslag och andra enheter inom ledungen (skattelanden) skulle vara intressant. Det bör då vara av stor vikt att kunna konstatera om den lokala topografin passar för roddfartyg snarare än för seglande fartyg. Samtidigt bör placeringen ute i skärgården passa som utgångspunkter för segling mot och över Ålands hav. De kända ledungstågen har alla gått österut och även kändedomen om de äldsta ledbeskrivningarna för handelssjöfarten gör det naturligt att samlas kring den utgångspunkten.

Olika författare har pekat på olika namntyper som kan komma i fråga. Andra föreslås här. Till listan har fogats en mycket osäker beräkning av antalet förekomster av respektive namntyp(namnled).¹⁾

De namntyper(leder) som kan vara aktuella för östkusten är t ex följande:

<u>Herr(Här-)</u> - Lindroth 1922 s 100 Åberopande M Olsen för Norge.	c 3
<u>Kungs-</u> , <u>Konungs-</u> (spec Kungshamn, Konungshamn)Schüch 1950.	c 20
<u>Kors(korstågs-)</u> spec Korshamn. Upptaget av förf.	c 25
<u>Helgö(helg-namn)</u> Calissendorff 1964.	c 10

Skeppstyper:(obs! Även möjliga förlisningsnamn!)

<u>Skut-</u> belagt som namn på ledungsfartyg(t ex Hafström a a)	c 10
<u>Snäck-</u> -"- -"- -"- (ej inklusive Gotl)	c 18
<u>Ske(d)-</u> -"- -"- -"- (se även sid. 57)	c 5
<u>Buss(a)-</u> -"- -"- -"-	c 25
<u>Kary-</u> -"- -"- -"-	c 1

Ask- belagt som ovan men ej föreslaget för detta ändamål fvn c 10
'askr- av ask byggt krigsskepp(feng'aesc')Här har förf observerat en tydlig fördelning mot Ålandsleden(jfr ovan)

Drak- föga trolig härledning fvn'dreki=drake, krigsskepp' c 2

Knarr-,holk-,kugg- ej belagda: förutsättningen är en tillfällig förstärkning av roddflottan med seglande fartyg av denna typ. c 10

Båt- Skepp- allmänna namnled anpassbara till varje situation c 10

Lednamn av annan typ:

<u>Led(ung)-</u> spec typen Ledskär. Upptaget på försök av förf.	c 10
<u>Böte- Vårdkas-o s v.</u> Schüch 1950, Arbman 1942 Modéer 1937 a.	c 50

Därtill ej med betecknande namn:

Namn i kung Valdemars jordaboks seglingsbeskrivning(totalt c c 10
90)varav måhända ett mindretal ej utmärkts av någon av namnlederna ovan. Schüch 1950.

Försvunna namn(c 1/10?) c 30

Platser utan särskilt namn(som är känt)c 1/10? c 30

Andra hamnar(ibland säkert använda in i modern tid) c 10

Totalt: c 269

Sammanställningen är som påpekats högst tvivelaktig. Varje analys må förutsättas utgå från förutsättningarna hos varje enskild lokal. Emellertid vore det egendomligt om man inte ur detta föreslagna material skulle kunna plocka ut ganska säkra ledungshamnar. Även om vilken hamn som helst kunde ha fungerat som ledungshamn bör ju någon av

1)observera att antalet inte alltid omfattar samtliga kända belägg blott ett mycket preliminärt urval som kan komma ifråga utan analys.

dessa namn eller namntyper ingått i en konstellation av namn på platsen. Förutom östkustens namntyper kommer f ö för västkusten ifråga namn på Styr(e), som Styrsö, efter skeppsstyre=styrman på krigsfartyg. De namnen har i så fall betecknat lokaler inom andra ledningsorganisationer (Norge, Danmark).

Ett specialfall är också på östkusten Sveriges holme, jfr Bergman 1932, Hjärne 1949.

Än värre är det med lokaliseringen till folkland/skeppslag av dessa namn. Något systematiskt försök har inte gjorts här. Men det är ändå tydligt att fördelningen inte alls motsvarar de antal skepp Hafström har anfört för varje enhet:

Uppland	Tiundaland	40
	Attundaland	32
	Fjärdundraland	16
	Trögd	4
	Gästrikland	4
	Roden	18
Västmanland		16
Södermanland		24
Närke		18
Hälsingland		18
Medelpad		6
Ångermanland		12
Åland		12
Gotland		7
Östergötland		24
Småland		20
Öland		3
Kungen och städerna		12
Totalt		280

Anhopningar förekommer t ex i Stockholms skärgård- vilket i och för sig skulle förklaras med fartygens väg mot Åland. Namntypen Korshamn förekommer f ö även i Västergötland/Dal som ej var med i ledningsorganisationen. Ångermanland saknar namntyperna nästan helt (till frånvaron av både ortnamn av intresse och traditioner finns f ö en förklaring förelagen på s 21). Norr om Bygdeå där ingen ledning skall ha förekommit finner vi t ex snäck-namn och även andra namnled. På Gotland finns vidare vida mera än 7 snäck-namn (Olsson a a). Åland är f ö inte med alls i vår beräkning på föregående sida. Vad beträffar Mälaren och innerfarleder finns också flera namn t ex på ske(d)- som alls inte är medtagna här.

Till ovanstående lista bör f ö fogas att det sannolikt rörde sig om betydande skillnader i storleken hos de fartyg som utrustades av varje enhet. I annat fall skulle det måhända vara svårt att förklara det låga antalet för t ex Gotland.

Vid en närmare analys kan nog acceptabla förklaringar ändå finnas för flera diskrepanser i det här materialet. Jag skulle tro att det finns goda förutsättningar att finna ledningshamnar av flera av de ovan skisserade typerna och därmed nya både land- och marinarkeologiska objekt.

EW (Sthlm)