

I STF:s årsskrift 1951 berättar Nils Linnman om en segelbåtsfärd på en 1200-talsled längs östkusten. Den led man seglade finns beskriven högst lapidariskt redan kring 1300, vilket gör ledbeskrivningen/itinerariet till den äldsta i hela norra Europa. Linnmans färdebröder räknade med att i stort sett kunna återskapa de förhållanden som rått i medeltid genom att hålla sig till en båttyp som i största möjliga mån liknade Galtabäcksbåten (1100-tal) - med måtten 13/3,6 m lastdrygheit 12-13 ton och ett djupgående på högst 1,5 m. Några reflexioner i den trevligt skrivna texten ger vid handen att sällskapet faktiskt aldrig behövde ro, att båten var oerhört roderkänslig och att i stort problemen var få. Som exempel på de utmärkta naturhamnarna som uppräknas i ledbeskrivningen tar man upp Hulö hamn i Tjust och lägger märke till att dessa hamnar ofta legat i sund där sjöhävningen trubbats av om än den går grov strax utanför. Vidare konstaterar Linnman: "De mest frekventerade hamnarna äger en mycket typisk belägenhet, Just där farleden gör en tvär krök och seglarna har måst stanna och invänta vindkantring för att komma vidare har en dylik forntidshamn uppstått."

Detta är säkert en åtminstone delvis riktig iakttagelse. Alla segleder torde ha utnyttjat sådana naturhamnar. Och itinerarieleden var till en del, sannolikt den yttre delen utåt öppet vatten, en segelled eller ännu klarare uttryckt en sjöled för segling. Men uniertecknad har också i åtskilliga sammanhang påpekat det intressanta i att ledens delsträckor vid vissa kuster konsekvent är indelade efter det äldsta nordiska sjömåttet veckosjön. Detta mått är ursprungligen ett roddarmått, ett mått för roddfartyg och roddleder. Sannolikt går inte bara måttet utan även leden, åtminstone den inre varianten, tillbaka på förhistoriska förhållanden och på militära skäl, dikterade av den s k ledungsorganisationen.

De hamnar som denna organisation använde har enligt Schück (1950) ofta fått namnet Kungshamn eller Konungshamn och han anser dem delvis identiska med itinerarieledens hamnar. Anledningen till detta kunde ha varit konungens behov av att med sin flotta bevaka och kontrollera främmande sjöfart utefter kusten. Ur bevaknings- och tidssynpunkt är då måttet veckosjö synnerligen lämpligt (se Westerdahl i Tjustbygden 1978). Detta skulle kunna innebära att det går att lokalisera okända hamnar hjälpligt genom på försök utlagda avstånd enligt detta mått.

Men en vidare reflexion kan göras. Hur stor roll spelade egentligen seglingskonsten under skilda perioder?

Mycket av diskussionen kring egenskaperna hos vikingatidens fartyg har tydligen utgått från att de i första hand var seglade. Begrunda blott debatten kring Sibylla Haasums avhandling om vikingatidens segling och navigation där fartygens kryssningsegenskaper kritiskt granskas.

Såvitt jag förstår är detta en felaktig grundinställning. Vikingatidens fartyg var som långskepp trupptransportfartyg, rodde landstigningsbåtar som vid gynnsam vind också seglades över öppet vatten, som köpskepp relativt grundgående segelfartyg med roddarutrustning för knepiga vatten och vindar. Detta hindrar inte vittnesbörd om enstaka individer eller situationer där det seglades mera än annars.

Krigsfartygen var rodde även av taktiska skäl: rodden var säkrare än seglingen och kunde tidsberäknas på ett effektivare sätt. Dessutom syns ett roddfartyg mindre, en fördel såväl vid reträtt som attack. Det är att märka att dessa långskepp, med Gokstad/Oseberg/Tune som exempel hade fällbara master, inte fasta. Ett mindre handelskepp typ Åskekärr/Skuldelev hade ofta fasta master och segelställningen var kraftigare, kölsvinet längre. På handelskeppet var överhuvudtaget konstruktionen mera robust.

Det frångår av den lätta och eleganta karaktären på långskeppen, med deras bildligt talat florstunna bord och glesa, surrade spant att de utmärker roddtraditionens sista uppflammande, inte segelfartygens första. Det är också ledungens storhetstid och denna organisation går i graven med roddfartygen under 1300-talet (1429 är den absolut sista).

Dessa båtar var alltså avsedda att roa. Deras lätta konstruktion gjorde uppgiften överkomlig för den talrika besättningen. Dessutom- och inte minst viktigt- fartygen kunde av samma besättning släpas/dras/bogseras över land eller i kanaler innanför farliga ställen ute till sjöss eller för att komma över i ny farled, t ex inåt land. Deras lilla djupgående gjorde det möjligt för dem att ta sig fram i grunduppfyllda farvatten och ta i land utan att behöva en egentlig hamn/kaj/ankarplats. Jfr t ex Ålmgren.

Det är således med denna utgångspunkt som seglingssegenskaperna hos vikingatidens fartyg skall bedömas. Och när lederna studeras är det väsentligare att jämföra med gävlefiskarnas storbåtar vid Norrlandskusten eller med den svenskfinska skärgårdsflottans erfarenheter än t ex med 1500- och 1600-talens sjöböcker.

När segelleden längs Sveriges östkust nu beskrivits tidigare än någon annan känd led skall vi alltså förstå den som i första hand en roddled. Blott varianterna utomskärs är ren segelled. Itinerariet förekommer i den s k Kung Valdemars jordabok vid sidan av uppräknningen av de estniska egendomar som blev danskarnas rov vid invasionen i början av 1200-talet. Vägen dit bör ha gått genom de svenska skären, liksom för alla andra sjöfarande på väg till Finska viken, ja t o m längre ned i Balticum. Den södra österrajökustens oskyddade haff- och sandstränder var med fog mera fruktade än det tidsödande manövrerandet vid svenska kustens öar och skär. Den danska flottan var vid invasionen fortfarande en ledungsflotta med långskepp av samma typ för vilken denna kungsled en gång upprättats.

På finsk sida tycks man ha gjort samma bedömning av förhållandena längs kust-
 en på norra sidan av Finska viken (se rapporten från arkeologmötet i förra num-
 ret av Meddelanden). Hirviluoto har pekat på den grundläggande förändringen
 med hansakoggarna, som ofelbart bör ha behövt lots. Kunde det inte ha varit
 fallet även med itinerarietidens nordiska skepp? Det tror i alla fall Wirsen
 som gissar att åtminstone några av itinerariehamnarna även var "lotsplatser."
 Lotsarna var förmodligen blott fiskare på säsongsuppehåll härute, vilka tubba-
 des att med sin skötbåt på släp efter fartyget följa det så långt att näste
 man kunde ta vid vid nästa station. Avståndet mellan stationerna fick då inte
 bli särskilt långt. Roddavståndet veckosjön är således även här lämpligt.
 Ett citat från Hirviluoto på arkeologmötet: "Möjligen förhåller det sig också
 så att det danska 1200-tals itinerariet beskriver en urgammal rodd- och segel-
 led, som vikingarna och synbarligen ännu gotlänningarna färdades längs under
 tidig historisk tid."

Uppdelningen i ursprunglig rodd- och segelled motsvarar ofta en kronologisk
 skiktning. Roddleden är då den äldsta. I ortnamnsmaterialen antyds detta rätt
 klart vid ett första studium, och efter en längre tids jämförelser är man gan-
 ska säker. I första hand är det uppgrundningen som lett till att de inre leder-
 na övergivits. Detta kan även gälla segelleder lite längre ut. Ett exempel:
 itinerariets Olssund/Rotsund beskriver en inre led i nu uppgrundade farvatten
 en bit ut från det östgötska fastlandet. I närheten finner man de avslöjande
 namnen St och L Kuggen och Knarrö. I en yttre led som är markerad än i dag på-
 träffas Röda Kuggen och St och L Kuggen.

I en annan inre led, nu under 1m-kurvan, finner Janhem (se litt listan) också en
Knarrhamnen. Vi befinner oss då mellan Hasselö och Sladö vid norra Smålandsku-
 sten.

Jag går därefter över till att referera itinerariets text på latin och över-
 satt till svenska i huvudsak enligt Härlins tolkning.

Kung Valdemars jordebok blad 127 och 128:

"De utlengi usque calmarne X ukaesio. Deinde usque skaegge nes II ukae. Hinc
 usque waldø IIII et si placet ire per latus terre potest ire de waldø usque
 runø queque distat a waldø ad I ukaesio. Inde usque klineskaer uel diuraeholts-
 nub I. Inde usque gelshammer I. Inde usque roxhammer I. Inde usque aefra I. In-
 de usque winø I.

De kalmarne usque dyur IX. Hinc usque winø III. Hinc usque sporae III. Hinc us-
 que hambrae II et unum cum hambrae. Hinc usque askø I et per askø I et de askø
 usque quetnae I. Hinc usque ørsund II. Hinc usque waeggi I et per waeggi I. In-
 de usque ulfsund I. Hinc usque rotaesund I, Inde usque alrecki II. Hinc usque
 brawic I.

Brawic durat in longum VI ukaesio. Primo cum pertransitur trans beawic occurrit
 quedam insula winterclasae nomine et tunc alør. Deinde rugø. Deinde rinzø. Deinde
 leckae. Deinde askø. Deinde raueskiaer. Deinde thørø. Deinde haeriham(m)aer.
 De ---- usque maethelsten II. Inde usque alaesnap II. Inde usque gardø II. In-
 de usque windø I et cum windø II et a windø uersus austrum iacet rudmi. Inde
 uthøi. Deinde maethelsten deinde nutarn. Deinde clae. Deinde ornae. Inde ----
 neffø. Inde rudmi. Inde strømsø. Inde eldø. Inde sandø. Inde br nsø. Inde enkø.
 Inde haerø. Inde stefø. Inde myghi. Inde saersør. Inde husarn. Inde enlangi.
 Inde linter. Inde sicmar. Inde finør. Inde østae. Inde hoxhals. Inde widør. In-
 de raefnes. Inde arnholm.

Et ultra brawic usque fimersund II. Inde usque þrsebac usque rugþ I et per rugþ I. Inde usque stendor sund. Inde usque siuia sund I. Inde usque hafþ I. Inde usque fifang I. Inde usque swether sund I. Inde usque ekiholm I. Inde usque oslaesund I et per oslaesund I. Inde usque ikernsund I. Inde usque gardþ I. Inde usque dalernsund I. Inde usque harustik(haricstik?). Inde usque litle swethiuthae I. Inde usque stokholm I et de litlae swethiuthae usque wiraesund I. Inde usque malaegstagh I. Inde usque krampe sund III. Inde usque weddesund I. Inde usque arnholm II. Atque notandum est quos processus de utlengi uersus arnholm magis habeat se aquilonem quam ad orientem."

Översättning

"Från utlengi(Utlängan i Blekinge)till calmarne(Kalmar)10 veckosjöar(förkortas i fortsättningen vs)(egentligen 11 vs). Därifrån till skaegge nes(Skäggenäs)2 vs. Därifrån till waldg(Vällö)4 vs(5?). Vill man följa kusten kan man gå från waldg till runð(Runnö)som ligger 1 vs från waldg. Därifrån till klineskaer(namnet finns inte längre: dock finns gården Klämna S Oskarshamn, kanske skulle lokalen ha kallats Klämna skär: måhända gårdens fiskeplats?)eller diuraeholtsnub(om det funnes idag "Djurhultsnabb" efter Djurhult S Oskarshamn)1 vs. Därifrån till geishammer(eller gershammer, båda okända namn, som idag motsvarar ungefär Fittjehammar)1 vs. Därifrån till roxhammer(Uthammar, på Gieddas sjökort 1695"Rookhammarsudd")1 vs. Därifrån till aefra(Ävrö)1 vs. Därifrån till wing(vinö)1 vs."

Därefter beskrivs vägen Kalmar-Bråviken:

"Från kalmarne till dyur(diuraeholtsnub nämnt ovan)9 vs. Därifrån till wing(Vinö)3 vs. Därifrån till spora(Spårö)3 vs. Därifrån till hambrae("Hammar"-väl egentligen Loftahammar, hamnen utanför heter Hallmare skackel)2 vs och vs utmed hambrae. Därifrån till ask(St Askö)1 vs och förbi ask 1 vs och från ask till quetnae(Kvädö)1 vs. Därifrån till grsund(finns inte idag: troligen Barösund eller ett sund mellan Årsviken N Gryta kyrka och Fårströmmen i S)2 vs. Därifrån till waeggi(Väggö)1 vs och förbi waeggi 1 vs. Därifrån till ulfsund(Olsösundet eller Olssundsleden, i det senare fallet fel ordning!)1 vs. Därifrån till rotsesund(Rotsundet)1 vs. Därifrån till alrecki(Arkö)2 vs. Därifrån till brawic(Bråviken)1 vs. Längden på brawic utgör 6 vs."

Så följer vad Härlin kallat yttre leden till Runmarö:

"Efter att ha överfärit brawic uppnår man först en ö vid namn winterclasse(Vinterklasen)och därefter alþr(Älö). Därefter rugþ(Rågö). Därefter ringþ(Ringsö). därefter leckae(Lacka). Därefter ask(Askö). Därefter raueskiaer(Revsjär). Därefter thorae(Torö). Därefter haeriham(m)aer(Herrhamra). Från --- (Herrhamra) till maethelsten(Mellsten)2 vs. Därefter till alaesnap(Älvsnabben)2 vs. Därifrån till gardg(Gåldö)2 vs. Därifrån till wing(Vindö)1 vs(egentligen 4 vs)och förbi wing 2 vs; sydvart(s dost)från wing ligger rudmi(Runmarö)."

Vidare med Härlin öarna ost leden Mellsten-Runmarö:

"Vidare uthöi(Utö), vidare maethelsten, vidare nutarn(Nätarö). Vidare olae(Älö), vidare ornae(ornö). Vidare neffö(Nämdö). Vidare rudmi(Runmarö)."

Så Husaröleden Runmarö-Arholma, södra delen:

"Vidare strömsö (möjligen Berghamn). Vidare eldö (St Jällö, tidigare Ellö). Vidare sandö (tidigare namn på östra delen av S Stavsudda, men även Sandhamn kan avses, i så fall är ordningen felaktig) Vidare brünsö (troligen Brunskär NO Träskö-Storö)."

En alternativ, ostligare väg:

"Vidare enkö (troligen Eknö). Vidare hasö (Harö). Vidare steflö (Lökö tidigare Stöfvelö NO Bockö). Vidare myghi (Möja)."

Husaröleden Runmarö-Arholma, norra delen:

"Vidare saersö (Särsö). Vidare husarn (Husarö). Vidare enlang (Ö Lagnö). Vidare linter (Linken, gård på S Blidö). Vidare sikmar (Sikmarö). Vidare finör (Fånö, tidigare namn på Blidö gård). Vidare ästae (Yxlan). Vidare hoxhals (Oxhalsö). Vidare widör (troligen Sidö, Riddersholm/Rådmansö). Vidare raefnes (Rävsnäse). Vidare arnholm (Arholma)."

Sedan kommer plötsligt leden från Bråviken inre vägen till Stockholm:

"Och från hinsidan brawic till fimersund (Femöresund) 2 vs. Därifrån till örsebac (Örsbaken) till rugg (Rågö) 1 vs och förbi rugg 1 vs. Därifrån till stendor sund (Stendörren). Därifrån till sluiae sund (Sävsundet) 1 vs. Därifrån till hafö (Hänö?) 1 vs. Därifrån till fifang (Fifång) 1 vs. Därifrån till swether sund (Svärdsund) 1 vs. Därifrån till ekiholm (Ekholmen) 1 vs. Därifrån till oslaesund (Yxlösund) 1 vs och genom oslaesund 1 vs. Därifrån till ikernsund (oidentifierat, kanske Vitsgarn- eller Märsgarnsund?) 1 vs. Därifrån till gardö (Gålö) 1 vs. Därifrån till dalernsund (Dalarösund) 1 vs. Därifrån till harustik (Harstaket - Baggensstaket) 1 vs (måste vara 3 vs). Därifrån till litle swethiuthae (Lilla Sverige eller Sveriges holme) 1 vs. Därifrån till stokholm (Stockholm) 1 vs.

Slutligen från Sveriges holme till Arholma:

Och från litle swethiuthae till wiraesund (yttre delen av Långhundraleden: "Wirasund" 1274 med "Vathar (Vadaby)" och Husa (Ambrosiani 1964 s 139 och Gustavsson 1967 s 16) 1 vs (?). Därifrån till malaegstagh (okänt: kanske Stäksund i Slängsbodaströmmens mynning?) 1 vs (?). Därifrån till krampe sund (Om det inte är Krampe sund/"Stendörren" i Sörmland som ånyo spökar-kanske Nenningesundet, nu uppgrundat, innanför Rådmansö, se bl a Ohlsson 1972) 3 vs. Därifrån till weddesund (Vätö sund-eg. 'Väddö') 1 vs. Därifrån till arnholm (Arholma) 2 vs. Att märka är, att färden från utlengi (Utlängan i Blekinge) till arnholm går mera nordvärt än östvärt."

Observera här att jag inte menar att alla de nämnda ortnamnen syftar på hamnplatser. Några bör definitivt bara peka på riktmärken i leden.

Ett exempel, som jag tror, är "raeu eskiaer"- vid Revskär O Torö (Landsort) finns ingen hamnplats, om inte rent allmänt, som nödhamn.

I fallet "arnholm (Arholma)" kan texten tyda på både Österhamnen (den äldsta och bästa) och på riktmärket A, för seglatsen mot Åland. Efter krampesund nämns

alltså weddesund och därefter arnholm. I stället för på Vätösundet skulle då weddesund kunna syfta på "Väddösund" de sedan dess helt uppgrundade sunden mellan Björkö och Väddö i höjd med nuvarande Samnäs-fjärden. Ännu tidigare var även nuvarande Väddö kanal ett farbart sund.

Så skulle färden ha gått rakt östligt till dess ensmärken nåddes på Arholmas östsida varefter roddret direkt ställdes på linæbåtae (Lemböte, Åland). På så sätt får man en förklaring till att arnholm nämns direkt efter weddesund. Om weddesund syftade på Vätösund hade man ju gjort en helt onödig avvikelse. För kan man ju fråga sig varför man inte gått ut i Norrtäljefjärden och stävat direkt mot Arholma Österhamn.

Eventuellt skulle man naturligtvis kunna förklara den upptagna vägen som en alternativ (rodd?) väg i dåligt väder eller som rester av den gamla roddleden. Skäggenes (Skäggenäs) åsyftar enligt min mening lika mycket passagen förbi det gamla siktmärket i Kalmarsund i rum sjö som roddpassagen innanför i det s k Draget.

Flera exempel kan anföras, men jag låter det stanna här.

Denna uppställning av text och identifiering av orterna har förbättrats sedan versionerna i Sportdykaren och Tjustbygden (Westerdahl 1978 a&b-) med hjälp av bl a int Kerstin G:son Berg, Nordiska museet, som tackas för hjälpen.

Christer Westerdahl.

Litteraturlista.

(en mera omfattande finns i Tjustbygden 1978)

Ambrosiani, Björn: 1964. Fornlämningar och bebyggelse. Stockholm.

Gustavsson, Edvin: 1967. Roslagen under medeltiden. Stockholm.

Härlin, Axel: 1942. Vår äldsta seglingsbeskrivning. Till Kors nr 10/-42.

Ohlsson, Manfred: 1972. Nänninge sund i Rådmansö. Rospiggen.

Westerdahl, Christer: 1978 a. Segelleden längs östersjökusten. Nordeuropas äldsta. Sportdykaren 4/78.
1978 b. Medeltida sjöleder och ortnamn. Tjustbygden.

