

OM GAMLA SJÖMÅTT:

VIKA

VIKUSJÖ

VECKOSJÖ

da UGE SØS

t h:

Ur "Then adelige svenske sjöman" 1700-tal

t ex SSHM:s bibliotek

Thetta ordasättet *Wekosjö* / *fianes offra* i the gamla Historier, när några *Sjöfarter* om: *alas*: och *strifves* thet *weko sjö* / *wile sjös* / *weksjös* / *welcsjö* / *welcu sjö*: såsom til exempel: 3. *wile sjös* / *half woko sjö* / *half ander woko sjö* ic. Och betyder så mycket / som *ujslar* / såsom 3. *mijl* / *half mijl* / *half annor mijl* ic. Men hvordan thet kommer / at wåre *Förjäder* kallat *sjö* - *mijlar* *wekor* / thet är icke så lätt at *fålja*. Doch är salig Prof. Magni *Cellii* mening / uti thes *Computo Ecclesiastico*, p. m. 68. *sannolij* / at ordet *weko* / eller *wikusjö* *hafwer* samma *uhrsprung* / som thet ordet *weka* / *septimana*, *eine Woche*. Och at / som wåre gamla *Swenste* *hafwamått* *sina* *Landrefor* *igenom* *raster* / eller *sådana* *stucken* / som en *kunde* *gå* / *innan* man *behöfde* *rafta* / eller *hwijla*; så *hafwa* the *mått* *störesfor* *igenom* *mijlar* / them the kallat *wekor* / *uthaf* *wika*: och *förstået* thet med *sa* *lån* *ga* *stucken* / som en *Karl* *kunde* *rop* / *innan* han *berde* *wika* *ugdan* / eller *blifwa* af *en* *om* *ändrom* *af* *stobad*.

N E Nørlund (1944) har uppmätt samtliga 43 avstånd som finns uppgivna i det danska 1200-talsitinerariet och funnit ett genomsnitt för vikan (vikusjön) på 8,3 km med ett medelfel på + -0,22 km.

Författaren till artikeln i Rospiggen (1970) ger några exempel på jämförelser mellan hans antagna mått för vikan på 4' (c 7,4 km) och itinerariets uppgifter och finner då vissa problem. Itinerariets 10 vikusjöar mellan Utlängan och Kalmar motsvarar snarare 11 1/8 vs, sträckan Skäggenäs-Vällö som anges vara 4 vs är snare 5 vs.

Detta stöder också Nørlunds beräkningar med en längre vika på 8,3 km. Vidare har Nørlund konstaterat att det under slutet av 1400-talet och början av 1500-talet därtill uppkom en sjömil, ibland kallad vika, på 7,4 km eller ännu mindre, vilket motsvarar den tyska eller geografiska milen på 7.420 m (4'). Den äldre vikan har i Rospiggen och hos Härlin förväxlats med detta mått. Vad vi nu nämnt gäller danska förhållanden. Av flera skäl är att anta att dessa inte särskilt skilt sig från de svenska.

I Kulturhistoriskt lexikon för nordisk medeltid (KLNM) finns uppslagsordet "uge søs (vikusjö)" och flera uppgifter om de övriga nordiska ländernas vs-mått. Under 1600-talet var vikan i Norge mellan 9,25 och 14,8 km med 13,3 km i genomsnitt. Morcken (1970, 1978) har däremot kunnat fastställa en äldre vika på c 6' = 11,11 km.

På det medeltida Island motsvarade en 'tylft sjávar' tolv vikor, ungefär en breddgrad med en vika på 9,25 km. Två 'tylfter' är ett dygns seglats (jfr Morcken 1978). Genomsnittslängden på vikan tycks liksom i Danmark vara 8,3 km. Den yngre vikan är på c 10,4 km.

I Finland anförs under 1500-talet vikan vara mycket kort, men det sammanhänger med omständigheterna. Den är nämligen belagd företrädesvis i innerfarleder. Vilku (KLNM) har, efter Jacob Teitts uppgifter 1555, funnit att den efter älvarnas svårighetsgrad för rodd kunde variera mellan 4,4 och 4,5 km uppströms, i den strida Kajana älv kunde den däremot blott bli 3,6 km. Man skulle kunna tänka sig en utgångspunkt i t ex 1000 roddtag eller en viss tidsenhet och helt enkelt få se hur långt man kom på det. Nedströms kunde vikan dä-

remot bli hela 6 km. Ernvik(1955) har i Värmland i en annan innerfarled, en sjö, uppmätt 5,3 km för vikan. I öppna havet motsvarade den finska viken under 1500-talet en finsk(land)mil, d v s o 6 km. Om det här har funnits ett äldre mått är troligt men inte påvisat.

Samma variation utmärker f ö också vikans motsvarighet till lands. I Östgötalagen jämställs "vika at vatne" med "rost(rast)at lande." En rast är den distans man kunde tillryggalägga utan rast och vila. På samma sätt har vikan ansetts vara det genomsnittliga avstånd som kunde befaras utan roddarbyte, en 'roddartörn' Det är då ett slags tidsmått. Vid vikans slut 'vek'sig det gamla roddarlaget för det nya. Flera ortnamn i skärgården visar på platser i sen tid för liknande roddarbyten på en inkörd farled, låt vara lokal: Ombyteshäl- lan, Skiftesgrundet m fl.

Adolf Schück(1933) anser att i Sverige rasten var på c 9 km medan vikan omfattade c 8 km. Detta stämmer alltså väl med Nørlunds danska viku-mått ovan.

Det fanns vidare flera typer av raster- kanske motsvarigheter då även fanns i beteckningar på vikan-jfr de finska exemplen ovan! Hälsingelagens "styltingsmil(krymplingsmil)" är något mindre än en vanlig rast. Rör man sig i besvärlig terräng -eller grunduppfyllda, smala vatten?- blir den självfallet kortare, vilket uttrycks i begreppen fjällmil och skogsmil. Rasten är då närmast ett tidsmått. Arvid Ernvik har en upplysande utredning om detta(1955).

Ännu på 1700-talet var en norsk(land)mil på 18.000 alnar(11,3 km-jfr Morckens vikumått)men en fjäll- eller skogsmil kunde vara betydligt kortare.

Man kan här lätt få intrycket att vikan bara var ett funktionellt mått som helt varierade med omständigheterna. Så var säkert fallet på många sträckor. Sannolikt kunde den emellertid även vara ett väl definierat och tämligen precist mått. Morcken anser sålunda att den norröna gradmätningen i äldre tid var högt utvecklad och t o m verkat som innovatör söderut(Morcken 1978). Den halva norska vikan, 3' eller 5,6 km, kom, hävdar han, att övertas av sydliga sjöfarare till de italienska 'lega,' franska 'lieu' och engelska 'league.'

Ett sådant fixt längdmått skulle då inte ha sitt ursprung i segling utan i rodd där man verkligen kunde beräkna hastigheten i alla väder. Troligen är det delvis frågan om en militärtaktisk indelning av kusten som ligger till grund. Flottavdelningarna måste kunna dirigeras till sina stationer i rätt tid, varnade av tända kasar. Viku-indelningen vid den norska kusten skulle m a o hänga ihop med 'leidangen'- den norska motsvarigheten till den svenska ledungsorganisationen. Som synes av Schück 1950 finns liknande tankegångar för Sveriges del. Morcken skriver bl a följande tänkvärda ord om den norska leden längs kusten: "Leden forandrer så ofte retning at her ikke har vaert mulig å seile. Dette har utelukkende vaert en led for rofartøyer, og den må sees i sammenheng med den rotrafikken som ved siden av seilskipstrafikken synes å ha vaert karakteristisk for norskekysten, fra de tidligste tider. Det kan bemerkes, at det er bare et par hundre meter leden går utenskjaers. Der efter går den igjen

innenskjaers, og da fremdeles i et så trangt farvann at det ikke var egnet for annet enn rofartøyer. Muligens like fra middelalderen av var det skyesstasjoner og gjestgiverier (taverner) for hvert gammel mil (gamme norsk: viku) som var nødvendig 6 nautiske mil lang... Inndelingen av hele den norske kyst i vi ur går antagelig tilbake til en periode som ligger forut for vikingtiden."

Vi är därmed delvis inne på diskussionen som itinerariet (Se Meddelanden /78) Emellertid måste vi fråga oss om det inte kan ha funnits ytterligare en praktisk funktion hos vikan.

Man torde i allmänhet inte ha ankrat eller lagt sig stilla efter varje avverkad vika (vikusjö). Den möjligheten var reserverad mörkrets inbrott eller dåligt väder. Etappstationen fanns måhända där men den behövdes inte utnyttjas.

Under segel för gynnsamma vindar var en paus helt onödig, likaså om man hade avlösare till roddarna.

Men navigatören hade under alla förhållanden praktiska synpunkter på såväl tids som avståndsangivelser, t ex i en ledbeskrivning. Han behövde goda hållpunkter i naturen för att inte tappa bort sig. Det var naturligtvis högst värdefullt om man under någorlunda hyggliga siktförhållanden från en punkt i leden kunde se nästa plats som nämndes i beskrivningen. Den som sitter på en meters höjd över vattenytan ser ett lågt skär på c 2' avstånd. Högre kobbar och skär syns givetvis längre, likaså ökar siktmöjligheterna om man sitter i mastkorgen. Men om man vill ha ett riktmått som fungerar någorlunda även i sämre väder passar vikusjön (vikan) alldeles utmärkt. En vikusjö antas ju vara c 4' (5') eller ett okänt tidsmått. Detta innebär att man halvvägs mellan lokaler med detta avstånd mellan varandra kunde se både den lokal man lämnat och dessutom nästa. Eller rimligt säkert beräkna när man med en viss loggad fart kunde vara vid nästa kända punkt.

Ett siktavstånd är även den viktigaste utgångspunkten för placeringen av värdkasar, ett moment i ledungen.

Den norska kusten är betydligt bergigare och erbjuder karakteristiska förtoningar för en navigatör. Med tanke på vad som här har sagts om ögats och objektets höjd över vattenytan skulle man här vänta sig ett något längre avstånd mellan replipunkterna på leden och en längre vikusjö. Detta är som synes även fallet

Tidsmässigt kan gissningsvis avståndet i vs ursprungligen ha baserats på t ex en marschhastighet på 3 knop, vilket skulle ge 1 1/2 timmas rodd för en svensk-dansk vika på 8,3 km. Om detta motsvarat något känt tidsbegrepp är okänt.

Troligen kunde militära fartyg komma upp i högre hastigheter.

När naturen medgav detta kunde man efter Östersjö- och atlantkusten i Norden alltså ha valt replipunkter på c 1 vikusjös avstånd av flera samverkande orsaker. Enheten vikusjö höll sig även om avstånden blev längre. I Norrland där äldre förhistoriska/medeltid förhållanden bevarats längre än annorstädes förekom jämna avstånd på c 2 vikusjöar mellan 1600-talets skjutsstationer, då mätt i den gamla vikan (Hedin 1939, Friberg 1951).

Christer Westerdahl.

Litteraturlista

(mera i Tjustbygden -78)

Ernvik, Arvid: 1955. Olof den helige och Eskoleia. Studier i Värmlands medeltidshistoria. Skr utg av Värmlands museum 2, Karlstad.

Friberg, Nils: 1951. Vägarna i Västernorrlands län 1-2. Medd fr geogr inst vid Sthlms högsk 80 a, Stockholm.

Hedin, Alf: 1939. Hälsinglands älsta statligt ordnade kommunikationsled. Gammal hälsingekultur 1939. Hudiksvall.

Kulturhistoriskt lexikon för nordisk medeltid.(KLNM)

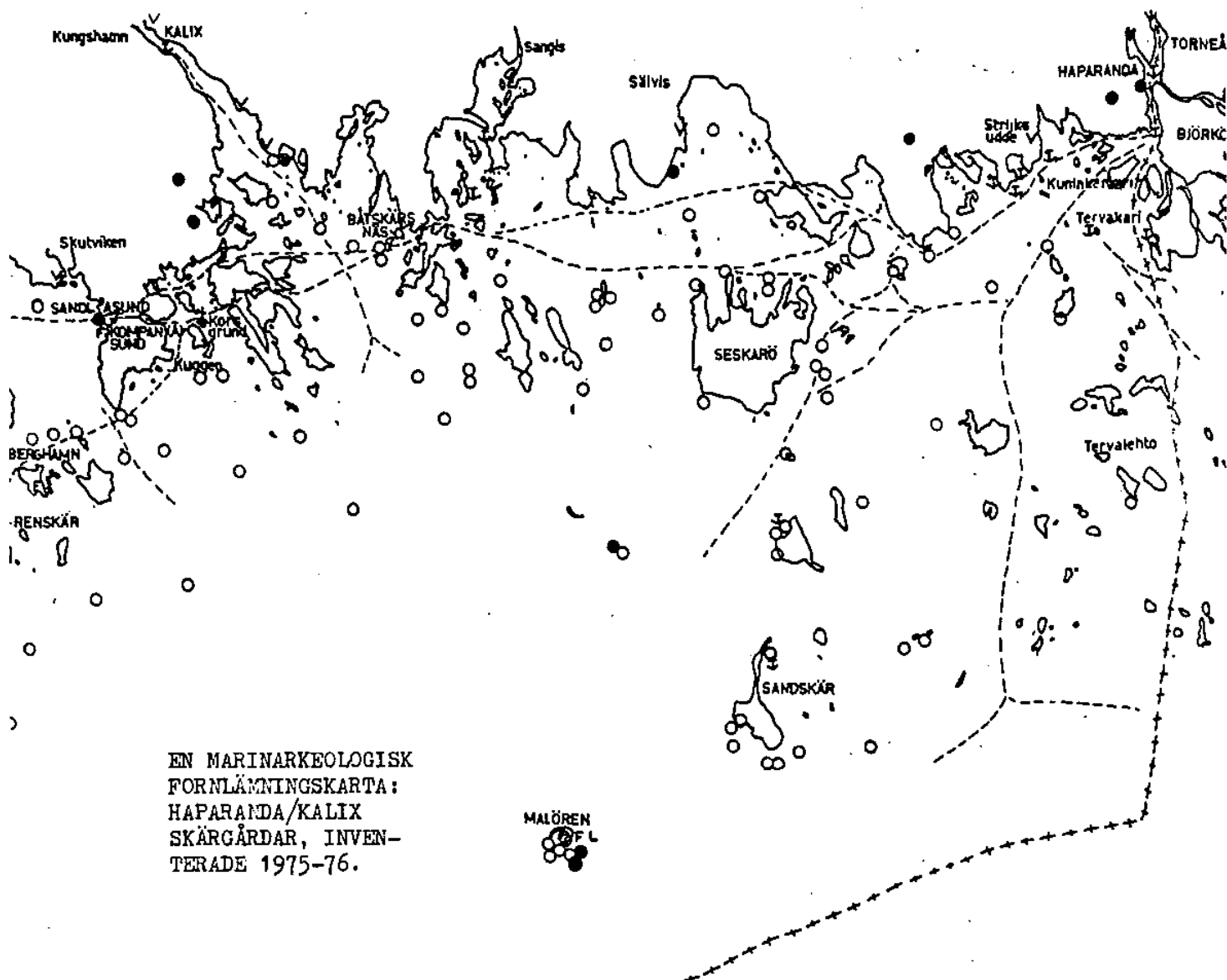
Morcken, Roald: 1970. Europas eldste sjømerker. Sjøfartshistorisk Årbok 1969. Forereringen Bergens sjøfartsmuseum. Bergen.

1978. Veien mot nord. Vikingetidens distansetabell langs den norske kyst fra svenskegrensen til Hvitehavet. Sjøfartshistorisk Årbok 1977. Foreningen Bergens sjøfartsmuseum. Bergen.

Nørlund, N.E.: 1944. De gamle danske Laengdeenheder. København.

Schück, Adolf: 1933. Sveriges vägar och sjöleder under forntid och medeltid. Nordisk kultur XVI Handel och samfärdsel.

1950. Ledung och konungshamn. Sjöhistorisk årsbok 1950. Sthlm.



EN MARINARKEOLOGISK
FORNLÄMNINGSKARTA:
HAPARANDA/KALIX
SKÄRGÅRDAR, INVEN-
TERADE 1975-76.

MALÖREN
OFF L