

## TILLÄGG OM MÄLAREN

Jag vill i all korthet sysselsätta mig vid sjöfarten i Mälaronrådet före den tid Kjell-Ove Matsson behandlat i sin artikel, och därmed antyda några av möjligheterna för marinarknologin.

1) Om tiden för uppkomsten av ett ed, ett ställe där man inte längre kan passera med båt (såvida den inte dras) utan måste gå till lands, vid Södertälje är omdiskuterad (t ex Nordström A/Calissendorff, K/Olofsson, S I: Södertälje stads historia I 1968 och en art av David Damell i Fornvännen ) Sannolikt skedde detta ungefär samtidigt med Birkas undergång, alltså under 900-talet e Kr. Eftersom Birka låg rakt upp från Södertäljeleden kan man ju tänka sig att därmed en av förutsättningarna för stadens uppkomst försvunnit? Södertälje uppstod dels som broläge och omlastningsplats med viss betydelse ungefär vid denna tid- staden nämns som "Telgas" av Adam av Bremen i början av 1000-talet.

2) Apropå Birka har det gjorts undervattensarkeologiska undersökningar utanför hamnen med fynd av pålar (Ingelman-Sundberg, C: Undervattensarkeologiska undersökningar utanför Birka Fornvännen h 2 1972). Med säkerhet gäller detta flera hamnplatser.

3) Likaså är det lite oklart när Stockholms ström uppstod. Vi vet att ännu år 1187 kunde estniska sjörövare i sina fartyg gå upp till Sigtuna och bränna ned staden. Ärkebiskopen Johannes dödades vid försvaret av Almare stäk. När därefter omkring 1190 fasta kastalborgar av sten uppförs av kung Knut Eriksson som skydd för ett flertal viktiga sjöpassager och handelsplatser, däribland vid Stockholmen (Gamla stan) är detta snarast ett bevis för att det fortfarande gick att ta sig förbi med båt. I alla händelser, när staden grundlagts har vi säkert att göra med en annan omlastningsplats för varor bl a inifrån Mälaren. Strömmen har blivit för svår. Mälarbåtarna stannar vid nuvarande Slussen/Kornhamn (storg)/Riddarholmen (Gråmunkesundet). På andra sidan lastas järn och andra produkter vid Kugghamn (Kuggbron). Det är således en bit av Mälarens egen marinarknologi vi bevittnar i den fascinerande skildringen "Med tunnelbanan till medeltiden" av Hans Hansson (f d chef för Stadsmuseet och Sjöhistoriska museet) 1960. På denna sida och upp mot Klara har påträffats ett 50-tal fartygs- och båtvrak, varav bara i Gråmunkesundet c 26. Och flera bör finnas. På Stadsmuseet i Stockholm kan man beskåda det finaste Riddarholms skeppet (21 m långt) från 1400-talets slut.

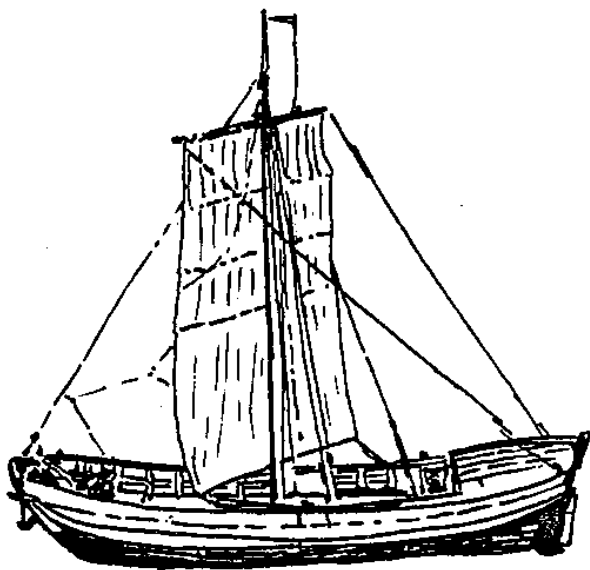
3) Inne i Mälaronrådet, speciellt på den sørmländska sidan har dessutom ortnamnsforskaren prof Lars Hellberg i Uppsala hittat intressanta saker för den som letar ledningshamnar. Han har studerat något som han kallar för administrativa centralorter (AC-orter), alltså i huvudsak replipunkter för kungamakten, stora "kungs"gårdar där skattepersedlar inlämnades (mestadels sådant som kungen med sitt 'hov' åt upp vid besök) och bevakning upprätthölls. Runt sådana gårdar utmärkta med t ex Tuna- eller Husby-namn (det finns flera skikt

av AC-namn- även sett ur kronologisk synpunkt) ligger sedan en rad med namn på mindre orter för andra funktioner vid kungsgården, på t ex Smed-(Smedby) Karl(Tegn- Bragn-)-=i meningen kämpar, soldater o s v. Men där finns också namn på Ske(d)-. Nu är det här en besvärlig ortnamnstyp, t ex betyder 'sked-he' i fornsvenskan 'gräns.' Men ett Skedviken(Skevik) skulle mycket väl kunna visa på platsen där kungens 'skeid(sked)', hans stora roddfartyg för örlogsflottan var förlagt. I själva verket måste Mälaronrådet inom sina gränser vid ett tillfälle med utbyggd ledningsorganisation ha hyst mellan 50 och 100 ledungsfartyg av denna typ: Närke 18 skepp, Västmanland 16, Sörmland kanske 12-15 av totalt 24, Trögd(nedanför Enköping)4 och åtminstone ett tjug av Attundalands och Fjärdhundralands resp 32 och 16 ledungsskepp(Efter Hafström G: Ledung och marklandsindelning 1950). En sådan koncentration torde vara helt utsiktslös att söka på något annat så begränsat område, möjligen dock inom det centrala Danmark.

4) Vilket motiverar en särskild punkt: Om vi skall söka och finna vikingatida skeppsvrak i Uppsverige är Mälaren således det klart bästa området: lugna vatten, djupa föga avskräckande, mindre förskjutningar i strandkontur än eljest genom landhöjningen, begränsade områden o s v.

5) Dessutom är det här vi bör söka välbevarade pålspärrar i vattnet av typ de danska och blekingska. Här har som sagt ingen större strandförskjutning ägt rum, som ute i skärgårdarna, där de flesta säkert nu hamnat på land. Här får man peka på ortnamn på Stäk-se Bolin G: Stockholms uppkomst från 1933 och för en kritik Modeer I: Namn- och ordgeografiska studier 1937).

CW(Sthlm)



Mälarskuta från 1700-talet  
efter modell i läns museet,  
Västerås.