

# VIKINGABÅT PÅ RULLAR

– RAPPORT FRÅN ETT EXPERIMENT

**Författare:**  
Rune Edberg  
Arkeologiska  
institutionen  
vid Stockholms  
universitet  
106 91 Stockholm

**Sommaren 1994  
genomförde Aifur, en  
rekonstruerad båt av  
vikingatida typ,  
framgångsrikt en färd  
från Sigtuna till  
Novgorod i Ryssland.  
Efter 41 dagar nådde  
expeditionen fram och  
båten togs hem på  
lastbil och färja.  
(Edberg 1994)**

**F**öreningen som äger Aifur planerar att sommaren 1996 fortsätta färden genom Ryssland. Enligt planerna, som när detta skrivs är preliminära, kommer Aifur att transporteras till Novgorod och sättas i vattnet på samma plats som den lyftes upp i augusti 1994. Sedan kommer båten att ros uppför floden Lovat så långt det går och därefter dras över land på ett par ställen. Det första målet är Smolensk vid Dnjepr. Därefter ska färden så småningom fortsätta mot Kiev och Svarta havet.

Innan Aifur – som varit vinterupplagd vid Viks folkhögskola nära Uppsala – efter 1995 års värrustning åter sjösattes i Mälaren, ägnade medlemmarna i föreningen en dag åt att känna efter hur det var att rulla den 9 meter långa, 2,2 m breda och drygt 600 kg tunga båten på land.

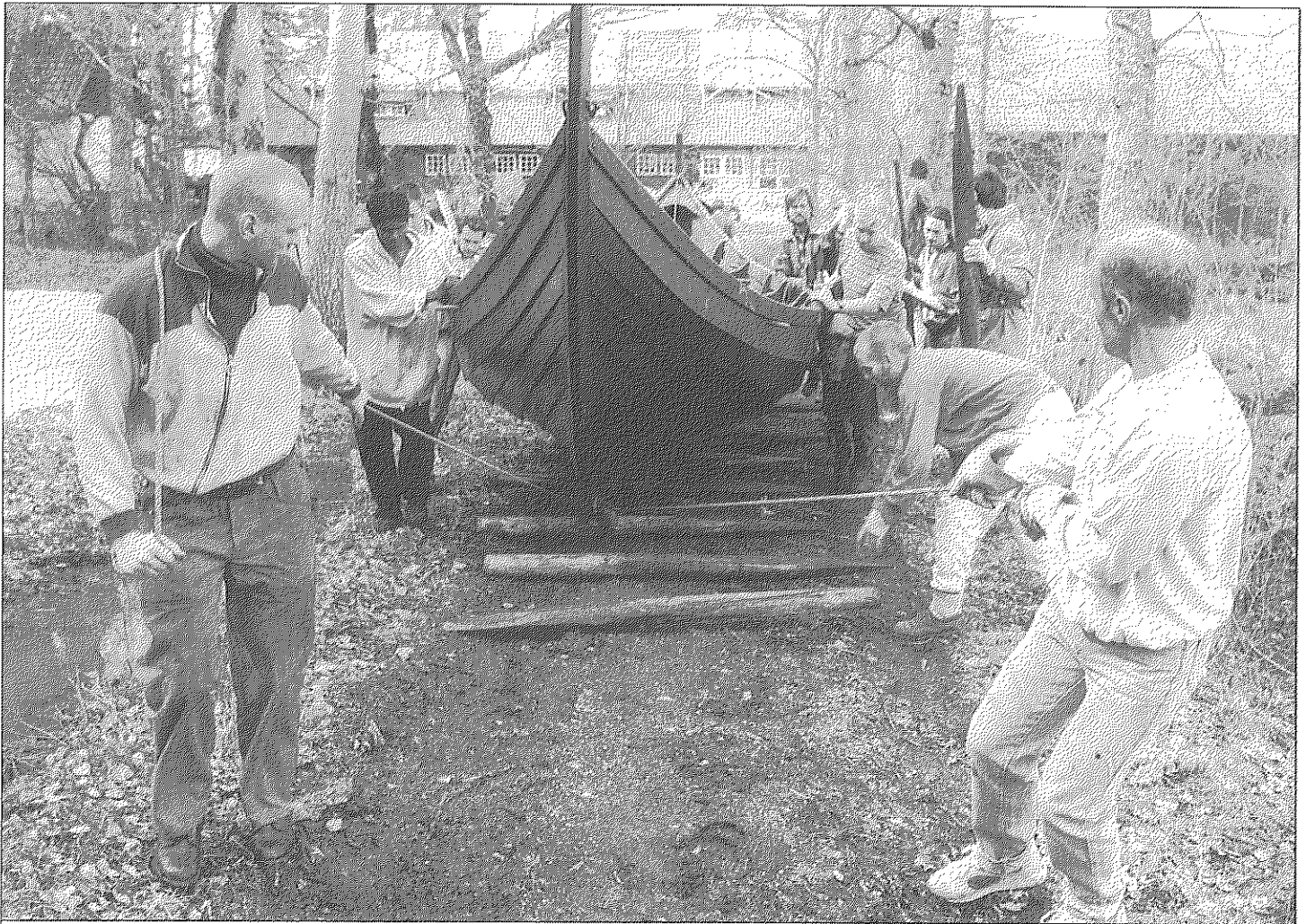
Vid dragövningarna rullades båten på 10 cm tjocka och 180 cm långa stängselstolpar av grån, i ena ändan utdragna till en lång spets. Nio stolpar fanns tillgängliga, men åtta visade sig vara lagom och tillräckligt.

Dragarlaget bestod av åtta föreningsmedlemmar och sex folkhög-

skoleelever från Vik. Det hade en varierad ålderssammansättning. Någon enstaka deltagare kan kanske betecknas som muskelknutte, men de flesta var ordinära, friska män. Två kvinnor deltog. Gemensamt för den 14 personer starka gruppen var att alla var utvilade och påtagligt entusiastiska inför uppgiften.

Efter bara några minuters arbete utkristalliserade sig en fungerande arbetsorganisation. Den bestod i att sex personer sköt på, tre på var sida, medan sex andra langade rullar ("lunnor") föröver i takt med att båten rullade framåt. Av de resterande två fungerade en som lagbas med rätt att ryta order och den andre gick bakom, fri att rycka in varsomhelst vid akut behov. Vid uppförslut drog två man med ett kort rep i fören.

Att "rulla båt" visade sig vara ett hårt arbete. De som langade rullar svettades mest, det gällde för dem att få fram nya rullar hela tiden så att de som sköt på kunde hålla jämn fart. Allra jobbigaste position hade den som var längst förut i langningskedjan, för han måste samtidigt småspringa och lyfta med bockad rygg. Att rullarna var spetsade visade sig vara en fördel vid



langning, då den smala änden erbjöd ett gott grepp.

Provsträckan bestod i huvudsak av plan eller svagt kuperad mark. Den var till 70 procent traktorväg, grusad körväg eller grässväl och till 30 procent asfaltväg. Den uppmätta genomsnittsfarten var ca 10 meter i minuten, eller ca 0,6 km i timmen, inkluderande ett antal "pusta-ut"-avbrott på någon minut, men utan egentliga raster inräknade.

Noterbart är att asfaltväg visade sig vara det klart sämsta underlaget. På den hårda ytan ville nämligen stängselstolparna rulla omkring under båten på ett fullständigt oordnat och mycket irriterande sätt och Aifur kunde inte dras med mer än ca 8 meter i minuten. På lerig traktorväg, grus och gräs bet rullarna i stället fast lagom hårt i marken. På traktorväg uppmättes således ca 13 meter i minuten.

Proven med landdragning var en förövning för den fortsatta expeditionen i Ryssland och jag tolkar resultaten som att det visserligen kommer att bli mycket slitsamt, men ändå fullt genomförbart att rulla båten mellan floderna i Ryssland.

En dagsetapp i storleksordningen fem km bör vara möjlig, förutsatt att farbar stig är rekognoserad.

En uppenbar slutsats är att båtens normalbesättning (nio personer) är klart för liten för att rulla båten några längre sträckor. På detta problem kan man tänka sig två försvarbara lösningar:

- Om flera båtar färdas i sällskap kan besättningarna hjälpas åt och ta en båt i taget vid dragen. Bagage och last måste bäras i separata omgångar. Alternativet verkar fullt möjligt men mycket kraft- och tidsödande.

- Arbetskraft kan hyras in på platsen. Bärare för gods har en lång och fast tradition vid de ryska dragen (se t ex Kerner 1946 för en dokumentation av 1200-talets förhållanden vid Smolensk) och för en expedition som vill spara på krafterna förefaller möjligheten realistisk. Krampmacken-expeditionen använde med gott resultat hästar som draghjälp i Polen. (Nylén 1983, 1987).

*Vikingabåten Aifurs besättning hade det svettigt vid proven med landdragning. Men med hjälp av elever från Viks folkhögskola kunde försöken genomföras. Här syns hur rullarna langas fram längs babordssidan från aktern till fören medan de som drar och skjuter på försöker hålla en jämn takt så att båten inte blir stående.*  
Foto: Rune Edberg

**Författare:**  
Seth Jansson  
och  
Christer  
Westerdahl

#### Referenser

*Edberg, R.*  
Expedition Holmgård. Vikingabåten Aifurs färd från Sigtuna till Novgorod. Ett arkeologiskt äventyr. (Sigtuna museers skriftserie, 5). Sigtuna 1994

*Kerner, R.J.*  
The Urge to the Sea.  
The Course of Russian History.  
Berkeley and Los Angeles 1946.

*Nylén, E.*  
I österled.  
Med vikingaskepp mot Miklagård.  
I. Uppströms genom Polen.  
RAGUs arkeologiska skrifter  
1983:2. Visby.

*Nylén, E.*  
Vikingaskepp mot Miklagård.  
Krampmacken i Österled.  
Borås 1987.

(red. tillägg)  
*Westerdahl, G.*  
Verkehrstechnik auf Binnenwasserstraßen in Russland zur Wikingerezeit.  
I: Deutsches Schifffartsarchiv 15  
1992:84-104  
jfr Medd/MAS 3-8 1985:12-20