

Debatt

Bör inte Viksbåten omtolkas?

Bland de många mer eller mindre fantastiska "vikingaskepp" som – i Historiska museets och kulturhuvudstadsårets regi – samlades vid Galärvarvet i Stockholm den 31 juli 1998 märktes *Tälja*, en smäcker och till synes välseglande båt, om än med ett något lågt fribord. *Tälja* hör hemma i Norrtälje – därav också namnet – och är byggd med ett båtfynd från Söderby-Karls socken, någon mil norr om Roslagens huvudstad, som förebild. *Tälja* är byggd med autentiska metoder och seglas nu i en förenings regi.

AV RUNE EDBERG

S pillrorna av originalet, *Viksbåten* kallad och helt i ek, tillvaratogs för nästan ett sekel sedan, år 1900, av en intresserad lantbrukare. Platsen var ett uppgrundat sund som först blivit slättermark och sedan lagts under plogen. Så småningom hamnade båtdelarna i det hembygdsmuseum, som kom att byggas på orten. Uppsalaarkeologen Gunilla Larsson arbetade 1985 med att ordna museisamlingarna och "återupptäckte" då materialet. Efter ett mångårigt pussel- och dokumentationsarbete kunde hon 1993–94 plocka ihop *Viksbåten* igen. Detta skedde inför publik på Sjöhistoriska muse-

et i Stockholm med hjälp av bland annat den välkände träbåtsbyggaren Ace Lindberg. I samband med rekonstruktionen gjordes också C14-analyser, som gav en datering på båten till år 1140, ±70 år

Åter till Söderby-Karl

Sedan 1996 är *Viksbåten* tillbaka på Söderby-Karls hembygdsmuseum Erikskulle, som byggts ut speciellt för ändamålet. Museets öppettider är för all del rätt begränsade, fyra timmar varje söndag i juli, men man kan ju alltid ringa om man vill komma på annan tid. Ett problem är att museilokalerna, som vintertid utnytt-

jas för olika slags sammankomster i bygden och då därför hålls uppvärmda, knappast är någon idealisk bevarandemiljö för båten.

För Gunilla Larsson har *Viksbåten* blivit en livsuppgift och hon har själv för en del år sedan skrivit i denna tidskrift om fyndet. (G. Larsson 1986). I samband med att båten nu ställts ut har hon gett ut ett populärt hållet häfte: *Viksbåten. En kort beskrivning av båtfyndet från Söderby-Karl*. (G. Larsson 1997). Detta är den första skriften om projektet och därför mycket välkommen. Författaren har också publicerat flera vetenskapliga uppsatser (till exempel G. Larsson 1993) och sammanta-



Viksbåten, rekonstruerad av Gunilla Larsson och Ace Lindberg, som den var utställd på Söderby-Karls hembygdsmuseum Erikskulle i juli 1998. Foto: Rune Edberg.



Tälja, rekonstruerad efter Viksbåten. Bilden är tagen i Stockholm 31 juli 1998. Foto: Rune Edberg.

get finns det därför nu ett underlag för att följa forskningsuppläggget och ta upp vissa frågor till nödvändig diskussion.

Ett krux vid rekonstruktionen var att *Viksbåten* var skadad av dikesgrävning. En bit av skrovets mittparti var helt enkelt bortgrävt. I Gunilla Larssons tolkning har båten varit ca 9,60 meter lång, 2,20 m bred och endast 54 cm från köl till reling (också uppgiften 65 cm förekommer i den nya skriften, men den siffran är enligt författaren inte längre aktuell). Båten var klinkbyggd med fem bordgångar på ömse sidor. Borden var nitade medan de nio spanten hade fästs in med tränaglar. Bordläggningen var drevad med tjärat nöthår och en del av den välbevarade kalftringen hade tillvaratagits av upphittaren och återfanns av Gunilla Larsson på museivinden.

Spår av årtullar eller hår saknades men Gunilla Larsson anser att lösa sådana kan ha surrats på relingen. Hon skriver också att båten haft mast, och att denna varit placerad vid andra spantet från fören räknat. Där finns nämligen ett urtag och en kloss. Detta fäste är emellertid

rätt klen och om det verkligen är här som masten suttit är väl en öppen fråga. Den besättning som seglar nybygget *Tälja* har placerat masten midskepps utifrån hypotesen att mastfästet suttit i den del av båten som förstördes vid diskgrävningen.

Gunilla Larsson understryker att *Viksbåtens* bord är framställda i radialspräckningsteknik vilket givit ett smidigt och hållbart skrov. Experiment, som Gunilla Larsson lett, har också övertygande visat att blött ekvirke är ett formbart och lämpligt material vid båtbygge. Att båtar byggda på detta manér kategoriskt och i alla avseenden är överlägsna båtar byggda i sågat virke bör enligt min mening emellertid inte behandlas som ett axiom utan förtjänar en jämförande prövning. (Sågning var ju inget alternativ på 1100-talet eftersom tekniken ännu inte fanns, däremot finns det gott om exempel på att beskedligare virke än ek använts vid järnålderns båtbyggeri). Synen att båtar generellt blev mycket lätta bara man byggde med radialspräckt ek kan också diskuteras. Konstruktionsmodell och dimensionering av intimring betydde kanske mer. En-

ligt uppgift från båtföreningen väjde *Täljas* skrov, före den första sjösättningen, drygt 500 kg. Bordläggningens vattenuppsugning, riggen osv bör innebära att båtens vikt är minst 700 kilo och att den således är alldeles för tung för att bäras av sin besättning, ens korta sträckor. (Man kan jämföra med den största av småbåtarna i Gokstadfyndet, som är något längre än *Viksbåten* och där skrovvikten enligt uppgift endast är ca 350 kilo).

Ledningsbegreppet

Lika intressant som själva fyndet är fyndsammanhanget och dess betydelse för tolkningen av båten. Vad kan den ha haft för funktion, var och hur framfördes den, varför övergavs den? Likheten i konstruktion mellan *Viksbåten* och de båtar som är kända från Mälardalens båtgravfält – Vendel, Valsgårde, Ulltuna, Tuna i Alsike, Tuna i Badelunda – är uppenbar. De är nästan alla klinkade, smala roddbåtar utan bestämda spår av mast, med längder på 5 – 12 meter. Gunilla Lars-

son gör också denna parallell, men söker samtidigt andra jämförelser, också med båtar och skepp i helt andra miljöer och vatten. Hennes slutsats är att *Viksbåten* – liksom för övrigt också båtarna i Valsgärdes båtgravar – har tillhört den sjömilitära försvarsorganisationen, ledungen. I sin uppsats från 1993 för hon ledungen tillbaka till 600-talet och ser ett direkt samband mellan båtgravarna och "Svearikets expansion österut".

Därmed griper Gunilla Larsson tillbaka på en äldre forsknings-tradition med anknytning till namn som K G Westman och Gerhard Hafström. För dessa var ledungen sammanknippad med frågor om markägande, territoriell indelning och tidig kunglig maktutövning. Ledningsbegreppet, som i svenskt källmaterial inte är belagt före 1200-talet och då i huvudsak som ett skatteinstrument, projicerades med hjälp av landskapslagarnas stadganden och vissa andra uppgifter tillbaka till vikingatid eller ännu tidigare. Den så kallade örlogsledningen framställdes som en stor-skalig realitet.

Genom åren har många betydande forskare försökt lösa frågan om den svenska statsbildningen med hjälp av ett bollande med företeelser som ledung, hundaren, åttingar, tolfter, hamnor och husabyar. Ibland dras också frågor om ledungsskeppens storlek upp i denna aritmetiska akrobatik, och ska man här tala om en tendens över tiden så har skeppen i dessa analyser blivit allt mindre och ledungsflottorna allt glesare! När Hafström i sitt arbete 1949 konstruerade en vikingatida armada på 280 skepp à 100 man (28 000 man!) så talar en av dagens forskare, Mats G Larsson, om små skepp med tolv mans besättning och styrman. (Hafström 1949, s. 58f; M. G. Larsson 1993). Men alltför små båtar blir svåra att motivera i ett ledungssystem, speciellt som att ledungen inte bara var ämnad till kustförsvar utan också för offensiva uppgifter i östra Östersjöområdet. Att så små, lågbordiga och ranka farkoster som båtgravarnas båtar eller *Viksbåten* varit ändamålsenliga vid militära expeditioner över öppet hav (annat än vid extremt gott högsommarväder) är ju otroligt.

Om man studerar etnologiskt material, exempelvis allmogebåtar så som de dokumenterats av Albert Eskeröd i flera arbeten, finner man en stark kontinuitet med *Viksbåten* och båtgravarnas båtar. (Eskeröd 1973). Detta förhållande noteras också Gunilla Larsson. I allmogebåtbygget finns, som man kan vänta, regionala och lokala variationer. Vissa av dessa skillnader kan ses som svar på kraven vid skilda fairvattensförhållanden medan andra olikheter säkert kan ha kulturella orsaker. Speciellt intressant bland de senare skillnaderna är användningen av segel. (Vi får inte utgå från att folk seglade eftersom vi själva kanske skulle ha gjort det i motsvarande situation). Det sker givetvis också en utveckling över tiden. Men gemensamt för dessa båtar är att de måste sägas ha svarat mot befolkningens behov av samfärdsl. De har varit allmänt förekommande över lång tid. Ledungens båtar, hur de nu sett ut, måste i antal ha varit som en droppe i havet bland dessa och att försöka tolka nästan varje båt-fynd som ett ledungsskepp är långsökt.

Tidig kyrkbåt?

Ledungsväsendets ålder och omfattning ifrågasätts numera på starka grunder av många forskare (senast Varenius 1998, s. 36f) och att ensidigt förknippa *Viksbåten* eller båtgravarnas båtar med denna – halvt mytiska – företeelse övertygar inte. Andra tolkningar, som dessutom ligger närmare till hands, kan visa sig vara betydligt bättre. Varför inte pröva idén om att *Viksbåten* varit en helt civil farkost, avsedd för "persontransport" inom bondesamhället, kanske rentav en mycket tidig kyrkbåt? Kyrkotopografin i området är intressant. Fyndplatsen för *Viksbåten* är belägen endast ca en kilometer från Söderbys (numera Söderby-Karls) kyrka och längs den forntida farleden söderut finns ca sju kilometer söderut Roslags-Bro kyrka med sitt monumentala läge. Karls kyrka (nu ruin) vid den å som från Erken rinner mot den forna sjöleden finns också i närområdet. De nuvarande kyrkorna uppfördes visserligen först på 1200- eller 1300-talen men har alla

äldre föregångare på respektive plats.

Gunilla Larsson antyder vidare att *Viksbåten* kan ha sänkts med avsikt som en del av spärr över den dåtida farleden. Detta förhållande återstår dock att utreda. Analogi med de danska *Skuldelevskeppen*, som skyddat Roskilde från plötsliga anfall, tycks mig ganska halsbrytande.

Som bekant är det mycket sparsamt med välbevarade båt-fynd från järnålder/tidig medeltid i Östersjöområdet. I detta perspektiv är *Viksbåten* enastående, inte minst därför att så mycket av virket är bevarat. Gunilla Larsson har djupa kunskaper om äldre båtbyggen och hennes kommande publicering av fyndet är mycket efterlängtat.

Referenser

- ESKERÖD, ALBERT: Kyrkbåtar och kyrkbåtsfärder. Stockholm 1973.
- HAFSTRÖM, GERHARD: Ledung och marklandsindelning. Uppsala 1949.
- LARSSON (NORBERG), GUNILLA: Medeltida båt-fynd i Vik. I Meddelanden från Marinarkeologiska sällskapet 3/1986.
- LARSSON, GUNILLA: Gravarna från Valsgärdes båtgravar. Ett försök till tolkning. I Tor 25. Uppsala 1993.
- LARSSON, GUNILLA: *Viksbåten*. En kort beskrivning av båt-fyndet från Söderby-Karl. Norrtälje 1997. (Utg.: Söderby-Karls fornminnes- och hembygds-förening).
- LARSSON, MATS G.: Kung Eriks nyordning? Spår efter samhällsorganisation i vikingatidens Uppland. I Kärnhuset i riksäpplet. Uppland, Upplands fornminnesförenings och hembygdsförbunds årsbok. Uppsala 1993.
- VARENIUS, BJÖRN: Han ägde bo och skeppslid. Studia archaeologica universitatis umensis 10. Umeå 1998.