

Medeltida farled. Kung Valdemars segelled var en medeltida sjöfartsled som sträckte sig från Danmark, utefter den svenska kusten, till Estland. Nenningesund ingick i leden och finns omnämnt i ett danskt dokument från 1200-talet. I Roslagens sjöfartsminnesförenings årsbok Rospiggen 2009 skriver Ulf Sporrang om leden. Föreningen Nenningesund återger här texten med illustrationer.

Kung Valdemars segelled

Det har funnits folk i Östersjöns skärgårdar ända sedan inlandsisen släppte sitt grepp om landskapet. Arkeologiska bevis finns för att fångstkulturer existerat i vad vi i dag kallar för Stockholms skärgård redan 7-8000 år f Kr. Efter hand kom en omfattande handel att beröra detta vattenområde, bl.a. skulle salt få betydelse som importvara. Hudar, torkad eller saltad fisk och jordbruksprodukter blev viktiga exportvaror.

Östersjöhandeln ökade successivt i betydelse där Birka en gång spelade en viktig roll när det gäller fjärrhandel och utbyte av varor mellan öst och väst. Under medeltiden blev den tyska Hansan en mäktig aktör.

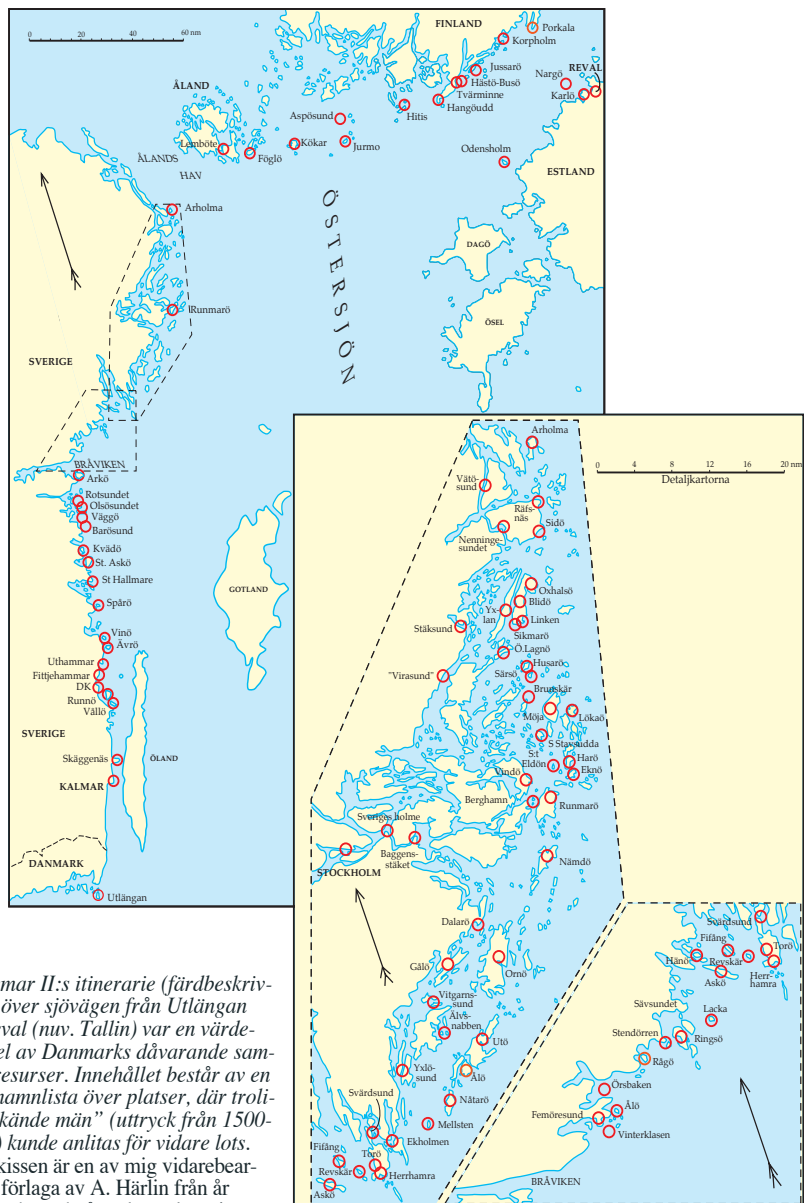
Exporten under medeltiden omfattade metaller, trä, tjära, skinn, spannmål, smör och fisk. Det kustnära strömmingsfisket fick stor omfattning under samma tid. Redan på 1100-talet anläggs fiskeläger ute i den yttre skärgården. Området blev en viktig part i det europeiska försörjningssystemet.

Parallellt med detta sker politiska och religiösa erövringsföretag runt om i Östersjörummet och detta innanhav får en alltmer strategisk betydelse för politik och ekonomi. Självklart utvecklas också själva sjöfarten, dels genom att större, seglande och lite mer djupgående fartyg byggdes passande för öppet hav (Haasum 1995), dels genom att systemet av segelleder utvecklades varigenom tryggheten ökade för de sjöfarande.

Vi kan med säkerhet räkna med att pålitliga segelledsbeskrivningar funnits sedan 1200-talet och framåt, troligen är dessa beskrivningar av betydligt äldre datum.

Ser vi saken ur internationell synpunkt förekommer anvisningar för europeiska sjöfarande redan vid tiden för Kr f. Även om den allmänna kartografin hade en verklig nedgångsfas under tusen år mellan 400-talet och 1400-talet när katolska kyrkan av ideologiska skäl förvängde världsbilden, så gav sjömännen aldrig upp kravet på att få korrekta avstånds- och bäringsuppgifter inför sina resor.

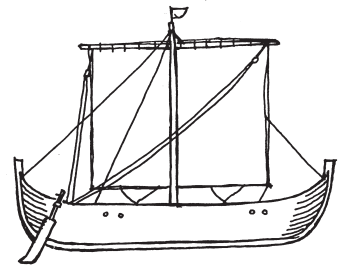
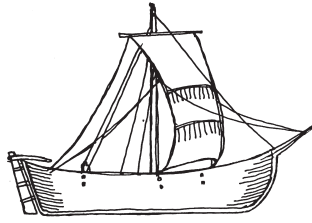
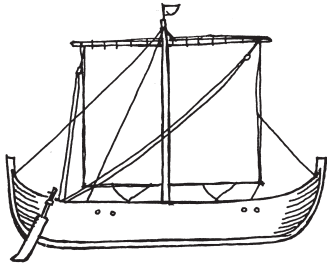
Farled från Utlängan i Danmark till Reval i Estland redovisad i Konung Valdemar II:s Jordebok på 1200-talet



Valdemar II:s itinerarie (färdbeskrivning) över sjövägen från Utlängan Reval (nuv. Tallin) var en värdefull del av Danmarks dåvarande samre resurser. Innehållet består av en gammal lista över platser, där troligen "kände män" (uttryck från 1500-talet) kunde anlitas för vidare lotsrtskissen är en av mig vidarebearbetad förlaga av A. Härlin från år 12 och med några kompletteringar gjorda av H. Breide år 1993.

Jag skall alltså här presentera ett sådant exempel från svenska farvatten nedtecknat kring år 1300. Det gäller Kung Valdemars segelledsbeskrivning över sträckan från Utlängan i Blekinge till Tallinn på den estniska kusten. Sträckan är drygt 500

nautiska mil, dvs. ca 1000 km och har beräknats ta 15 dagar med de bästa vindar. Beskrivningen är naturligtvis på latin och har rubriken Naugatio ex Dania per mare Balthicum ad Estoniam. Den ingår i den s.k. Kung Valdemars jordebok, som är



Roslagen representeras av många ortsnamn i den historiska förteckningen

hopkomponerad av flera skrifter. Delarna anses ha blivit sammansatta av några munkar vid Sorö kloster på Själland. Efter reformationen splittrades materialet och kom på avvägar, men har numera genom besynnerliga tillfälligheter återfått formen av en hel bok som förvaras i det danska riksarkivet.

Den som alltså sägs ha medverkat till att denna segelledsbeskrivning tillkommit, kung Valdemar II av Danmark, levde mellan 1170 och 1241. Kungen ligger begravd i Mariakyrkan i Ringsted. Han var till en början hertig av Schleswig och sedermera kung av Danmark 1202 – 1241.

Kung Valdemar är känd för sina erövringar i norra Tyskland och i Baltikum. År 1206 företog han ett korståg till Ösel tillsammans med den mäktiga ärkebiskopen i Lund Andreas Sunesen, som säkert var den drivande i företaget. År 1219 återvände Valdemar till Estland i ett nytt korståg som resulterade i att Estland erövrades.

Det var under detta korståg som man upplevde ett järtecken. Dannebrogen föll ner från himlen och ledde de danska trupperna till seger. Kungen har sedermera fått tillnamnet Sejr. För att hålla greppet över de nya landområdena krävdes ständiga kontroller och kontakter och det är i det perspektivet som vi skall se tillkomsten av itinerariet mellan Utlängan och Tallin, Estlands huvudstad som grundades av danskarna.

Ett itinerarium (av latinets *i*ter=väg, resa) är alltså en slags färdbok eller vägvisare och kan antingen vara en ren företeckning över de vid färdvägarna belägna rastplatserna bl.a. med uppgift om inbördes avstånd eller också kunde itinerariet få formen av en enkel kartskiss

I det aktuella fallet är det frågan om en förteckning om två och en halv sida som blivit föremål för ett betydande intresse från vetenskapligt håll (Härlin 1942, Cederlund 1989, 1993, Flink m fl 1995) samt från kulturvårdande organisationer,

bl.a. hembygdsföreningar som skyltat leden och försöker hålla den öppen i de delar där uppgrundning pågår.

Syftet med min uppsats är som sagt att ge Rospiggens läsare ett enklare sammandrag av vad vi vet om leden eftersom den passerar genom stora delar av östra Svealands skärgårdar, inte minst Roslagen. Våra trakter representeras av många ortsnamn i den aktuella förteckningen.

Vilket var då syftet med att upprätta den aktuella segelleden? Sedan 1700-talet har ett flertal personer lockats till forskning med utgångspunkt från itinerariets uppgifter. Under 1800-talets senare del behandlades leden i sin helhet av en svensk geograf, Erik Wilhelm Dahlgren, vars uppsats bär titeln "Segelanvisningar för de nordiska farvattnen" (Cederlund 1995).

I modern tid har vetenskapliga undersökningar systematiskt utforskat ledens beskaffenhet (Härlin 1942, Cederlund 1989). Man har sedan 1940-talet genomfört fältinventeringar, rekonstruerat segelleden genom praktiska seglingsförsök och studerat handlingar om leden från 1500-, 1600- och 1700-talen, vilka alla troligen återgår på äldre förhållanden. Också muntliga traditioner i skärgården har tagits till vara.

Man har ursprungligen tänkt sig att itinerariet nämmer ett antal goda hamnplatser för att underlätta val av övernattningsställen eller platser där man kunde invänta bättre väder. Det är emellertid slående att många goda naturhamnar inte nämns i handlingarna över huvud taget. Många av de angivna platserna utgörs av karakteristiska sund, men också i detta fall saknar man många kända, tidigt nämnda namn.

Det förefaller därför troligt att de angivna platserna i förteckningen haft en annan funktion. Kanske har de fungerat som ett slags lotsstationer mellan vilka avståndet dessutom ofta angavs. Överensstämmelsen mellan de namngivna platserna i itinerariet och senare tiders

lotsplatser/lotshejman är slående. Av de namn som förekommer i förteckningen är det endast en mindre del som inte kan knytas till de lotshejman eller lotsplatser som vi känner från början av nyare tid (Cederlund 1995).

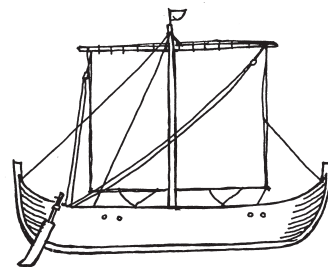
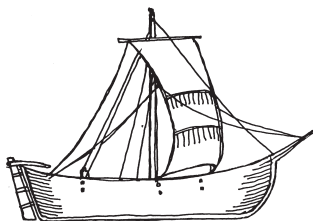
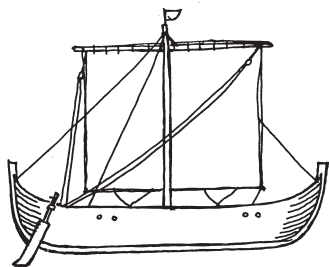
Itinerariet upptar drygt 100 namn, varav 78 utefter den svenska kusten. Ofta är det de äldsta namnformerna vi känner för respektive ort- eller platsnamn. Flera av namnen är förvånansvärt väl bibehållna genom åren. Naturligtvis kan stavningen av namnen växla i de fall då de återkommer i beskrivningen – det fanns ju ingen normering av stavningen på den tiden (Härlin 1942).

Avstånden mellan "lotsstationerna" angavs i veckosjöar (ukaesio). Ännu 1642 tillerkändes "stymännen" så och så många ören per lotsad "veckesjö eller mil". Det är här fråga om det gamla måttet sjömil som ungefär motsvarade ungefär 4 nautiska mil. Själva ordet veckosjö hänger ihop med växling och har på försök tolkats som en roddartörn, dvs. den tid då ett roddarlag skulle arbeta innan det fick "vika sig" för nästa lag (Härlin 1942).

Som lotsar och vägvisare fungerade skärgårdsbor och "kände män" som bodde på gårdar med visskattfrihet för att de tjänstgjorde till sjöss (Cederlund 1989, 1993). Undan för undan lotsade de fartyget och angav namn på öar, uddar, hamnplatser, sund osv. Dessa män medverkade alltså i uppteckningen av namnen som förekommer i beskrivningen. De angav också avstånden mellan viktigare platser och lämpliga hamnar. Bara två större orter finns förtecknade, nämligen Kalmar och Stockholm.

Skepparna å sin sida var för tiden skickliga navigatörer. Kompasser hade visserligen börjat användas under 1200-talet men var en sällsynt företeelse. Istället fick man i sin orientering lita till landkonturernas förändring, kasar, båkar och kummel.

Man styrde efter stjärnorna och la märke till hur vattnets utseende skiftade,



hur vindarna varierade, hur sjöfåglarna uppträdde och i vilken riktning de flög. Ljud och dofter från land kunde också vägleda. Molnens formationer liksom vattnets rörelser kunde vara viktiga iakttagelser.

Man gick helst inomskärs, där risken för överfall var mindre och man lodade ofta (Cederlund 1993, Haasum 1995). Uppgifterna om hur man genomförde seglatserna är knapphändiga, men genom den marinhistoriska tillämpade forskningen har man skapat levande insikt om hur förhållandena tedde sig i svårnavigerade vatten. Det är troligt att de farkoster det här är fråga om främst var avsedda för persontransporter, ett slags kurirbåtar, med god tillgång till roddare. Båtarna som utnyttjade leden kunde troligen också segla i medvind men de roddes i motvind. Det var framför allt handelsfartygen som seglade över öppna vatten.

Under 1200-talet levde den spetsgattade vikingatida båttypen med högt uppdragna stävar med en mast med enkelt råsegel kvar. En sådan båttyp passade naturligtvis väl för en segelad i trånga vatten. Den vikingatida styråran ersattes redan under tidig medeltid av ett stävroder men levde kvar i många enklare sammanhang, t ex hos bussen, ett litet klinkbyggt handelsfartyg. Bussen avlöstes i sin tur av byrdingen, ett skandinaviskt fartyg från 1200-talet. Byrdingen var en bred, relativt kort, klinkbyggd båt med stävroder, bogspröt och råsegel.

Störst betydelse för den medeltida handeln fick emellertid den frisiska koggen. Det var ett kraftigt fartyg med högt skrov och fallande akter. Den var flatbottnad med klinkbyggd botten och kravellbyggda bordsidor. Den var från början enmastad.

Koggen avlöstes av holken under senare delen av medeltiden. Under 1400-talet övergick man mer och mer till kravellbygge. Därmed förändrades tekniker, former och rigg. Vid övergången mot 1500-talet kunde fartygen nå en längd om hela 50 meter med upp till fyra master och stor segelyta. Båtarnas hastighet översteg troligen inte 8 knop. Arbetet ombord förändrades eftersom alla segelmanövrar inte längre kunde utföras

från däck (Haasum 1995 s 86 ff).

Den första grundligare undersökningen av farleden på svensk botten genomfördes av Axel Härlin 1942. Han har delat upp beskrivningen i ett antal delsträckor (som inte förekommer i originalhandlingen). Alla namn som upptas nedan är direkt hämtade ur Härlins beskrivning Vår äldsta seglingsbeskrivning från 1942. I tolkningen av namnformerna har Härlin haft hjälp av ett antal språkforskare. När det gäller östra Svealands kust – från Bråviken och norrut - har följande orter antecknats (den ursprungliga stavningen anges inom parentes):

• **Från Bråviken** via en yttre led till Runmarö

Bråviken (brawic), Vinter (winterclasæ), Ålö (alør), Rågö (rugø), Ringsö (rinzø), Lacka (lackæ), Askö (askø), Revskär (ræueskiær), Torö (toræ), Herrhamra (hærihammær). Från Herrhamra vidare mot Mellsten (mæthelsten), Älvsnabben (alæsnap), Gålö (gårdø), Vindö (windø) och vidare mot Runmarö (rudmi). Man har också angivit några öar utefter en led ost om den nämnda nämligen Nätarö (nutarn), Ålö (olæ), Utö (utøi), Ornö (ornæ), Nämndö (neffø) och till sist Runmarö.

• **Den södra delen av Husaröleden**

Från Runmarö till Berghamn (strømsø), Eldön eller S. Jällön (eldø), Stavsudda (sandø) samt Brunskär (brunsø). Det fanns också en ostligare möjlighet via Eknö (enkø), Harö (hærø), Lökaö (steflø) mot Möja (myghi).

• **Husaröledens norra del till Arholma**

Från Runmarö till Särsö (særsær), Husarö (husarn), Lagnö (enlang), Linken (lincer), Sikmarö (sicmar), Blidö (finør), Yxlan (øslæ), Oxhalsö (oxhals), Sidö (widør), Rävsnäs (ræfnes) vidare mot Arholma (arnholm).

• **Från Bråviken via en inre led till Stockholm**

Bråviken (brawic) till Femöresund (fimersund), Örsbaken (ørsebac), Rågö (rugø), Stendörren (stendor), Sävsundet (siuia), Hänö (hafø), Fifång (fifang),

Svärdsund (swether sund), Ekholmen (eikhalm), Yxlösund (oslæsund), Vigarnsund (ikernsund), Gålö (gardø), Dalarösund (dalernsund), Baggenstaket (hariestic), Sveriges holme (swethiuthæ) samt till Stockholm (stokholm).

Anmärkning: Sveriges holme är tillsammans med Danmarks holme belägen i Skurusundets mynning, helt nära storstaden. Hur holmarna fått sina namn är inte känt men Kristian II skall enligt sägnen ha intagit Danmarks holme i ett försök att återta Stockholm på 1500-talet. Antingen är den uppgiften felaktig eller så bör tolkningen av Sveriges holme (swethiuthæ) ifrågasättas eftersom holmen omtalas redan ca 1300 i itinerariet.

• **Från Sveriges holme till Arholma**

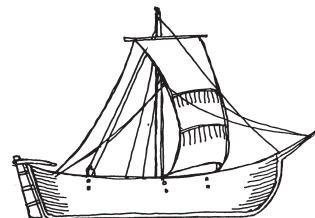
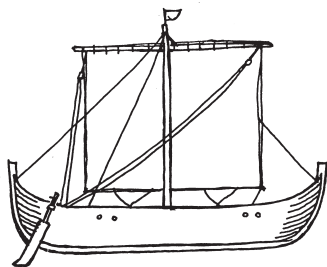
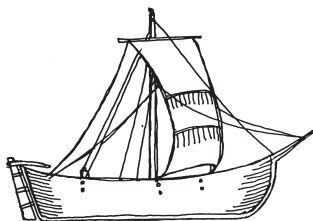
Från Sveriges holme till Vira sund (wiræsund), Stäksund (malægtagh), Nenninge sund (krampe sund), Vätö sund (weddesund) och till sist Arholma (arnholm).

De allra flesta ortnamnen går att känna igen än i dag. De mest avvikande har underkastats en språklig granskning med åtföljande förslag till tolkning. I några fall bör alltså översättningen från medeltidsdanska till nutidssvenska ses som ett preliminärt försök till tolkning från språkforskarnas sida.

Av figur 2 framgår det förslag till de olika ledernas sträckning utefter östra Svealands kust som utarbetats i samband med publiceringen i Sveriges Nationalatlas 2008. Även andra sträckningar av leden har föreslagits genom östra Svealands vatten.

Det är troligt att de angivna namnen skall knytas till såväl en yttre som inre farled. Den inre går via Baggenstaket, Stockholm, Vaxholm och vidare norrut genom Furusundsleden för att sedan ta vägen genom Nenningesundet. Än idag finns det intresse för att återuppliva den gamla leden genom Rådmansö via just Nenningesundet.

Den yttre leden, där flera alternativa sträckningar kan tänkas, går via Mellanskärgården utefter leder som ännu flitigt används av såväl nyttotrafiken



Kanske samlades fartygen för att i konvoj gemensamt segla ut över Ålands hav

som fritidsseglarna, t ex Husaröleden. Överfarten mot Åland gick via Arholma, vilket gav den kortaste distansen över öppet hav och vanligtvis gynnsamma vindar. Samma sträckning hade för övrigt den första färjelinjen till Åland efter andra världskriget.

Arholma var troligen bebyggd redan under medeltiden. I kronans jordebok från mitten av 1500-talet redovisas åtminstone tre skattepliktiga hemman med lotsplikt, vilket i sin tur gav vissa skattelättnader. Så länge som segelepoken existerade låg man här och inväntade lämpligt väder. Kanske samlades fartygen för att i konvoj gemensamt segla ut över Ålands hav – det största öppna vattnet på leden (Cederlund 1993).

Man kan fundera över orsaken till att man inte utnyttjade den medeltida Väddö kanal för att gå mot Åland via nuvarande Grisslehamn. Orsaken till detta vet vi naturligtvis inte och vi kan bara konstatera att itinerariet över huvud taget inte ger oss någon upplysning om kanalens existens innan den slammade igen och återupptäcktes på 1500-talet av Gustaf Vasas vattenledsinventerare Rasmus Ludvigsson. Troligen var det denna upptäckt som föranledde kungen att ta i med hårdhandskarna mot de "lata roslagsbönderna" som inte förmådde hålla kanalen öppen. Landhöjningen var ett okänt fenomen (Ohlson 1946, Strömberg 1985).

Källor
Cederlund C O: 1989. Sjövägen vid svenska Östersjökusten på 1200-talet. *Marinarkeologisk Tidskrift* 3/1989
Cederlund C O: 1993. Forskare till rors kartläggning sjöväg från 1200-talet. *Forskning och framsteg* 5/1993
Cederlund C O: 1995.
Flink G (ed): 1995. Kung Valdemars segelled. Riksantikvarieämbetet
Haasum, S: 1995. Medeltida seglatser. Båtar och navigation. Ingår i Flink G (ed). Kung Valdemars segelled. Riksantikvarieämbetet.
Härlin, A: 1942. Vår äldsta segelbeskrivning. *Till Rors* nr 10, 1942
Ohlson, M: 1946. Vem var första kanalbyggaren? En förnekad farled. *Rospiggen* 7, s 14-21
Strömberg B: Den äldsta Väddökanalen. *Rospiggen* 45, s 8-22
Sveriges Nationalatlas 2008: vol. Stockholm-Mälardalen avsnittet Kusten och skärgårdarna s 78ff
Wikipedia; Upslagsord Valdemar II Sejr och Kung Valdemars Jordebok

Kung Valdemars segelled genom Stockholms skärgård

