

# Nytt ljus över vikingatidens Järlaled

Av Arne Baumann

Järlaleden omfattar det forntida sjösystem som förband nuvarande Kolbottensjön-Järlasjön-Sicklasjön-Hammarbysjön med Mälaren och därmed Birka och Sigtuna. Den har bedömts som en betydelsefull led för vikingatida färder. På kartor över denna tidsepok har Henriksdalsberget och Järlaön visats som separata enheter och med farleder främst över Järla-Sicklasjöarna men även via Svindersviken.

Vid en närmare prövning av ovan nämnda karta framgår dock en annan bild. Med hjälp av Lantmäteriets fastighetskarta, där 5-metersnivåkurvan är lika med vattenytan vid år 1000 e Kr, framgår det tydligt att:

– Landbryggan vid inloppet från Lännerstasundet in i Kolbottensjön (Järlasjöns lilla bisjöyta) ligger på eller över 5-metersnivån, det vill säga, att leden avsnörts redan före år 1000, troligen ca 900 med hänsyn till att Kolbottensjön idag ligger ca 1,7 m under landbryggans yta genom landhöjningen. Vid kontroll på plats framgår att detta hinder består av en stor, flack klipphäll, uppskattningsvis ca 40 x 30 m. Inget dike som skulle avvattnat sjön föreligger och tyngre större skepp kan inte regelmässigt ha dragits här.

– Området vid Svindersvikens innersta del mellan Henriksdalsberget och Alphyddan visar att marken där består av storblockig ursprunglig moränmassa och ligger 2-3 m över 5-metersnivån. Här har under vikingatiden överhuvudtaget ingen sjöburen genomfart varit aktuell med hänsyn till blockterrängen.

– Hammarbysjön, fram till 1920-talet en insjö, numera en del av Saltsjön sedan Skanstullsslussen och Danvikskanalen öppnats och Sickla sluss byggts för att bibehålla vattenytans nivå i Sickla-, Järla- och Kolbottensjöarna. Dessa låg tidigare, på 4,7 m (+ 20 cm från mätningåret 1959 till 2009) över havsytan och höjer sig en halv meter per sekel. Denna vattenytas



höjd är högst intressant för ytterligare argument. Exakt samma vattenhöjd (här med +70 cm från mätningåret 1859 till 2009) finns återgiven på Topografiska Corpsens karta över Stockholm och i skala 1: 20 000 och utgiven 1859. Noggrannheten kan vi lita på då kartan uppmätts av ingenjörer och artilleriofficerare.

4,7 m nivå (+ 70 cm för tidsfaktorn ovan) utgör den uppdämningsnivå Gustav Vasa skapade på 1540-talet vid Danviksklippan i avsikt att erhålla en stabil vattenyta för bäcken för kvarndrift på Kvarnholmen.

Denna del av Hammarbysjön måste alltså tidigare haft ett inlopp, okänt hur länge, från Saltsjön. Fastighetskartan över området ger inga klara indikationer då Hammarbykanalen skär rakt genom området och därmed är hela den gamla bäckfäran bortsprängd.

Desto intressantare är följande: på en teckning av Elias Martin vid 1700-talets slut kan man se hur den gamla Brunkebergsåsen utgör ett näs i Hammarbysjön, vilket fungerar som Dalarö- och Göta Landsvägar under 1700-talet. Det

syns tydligt hur brett näset är, åtminstone 10-15 m, har staket på båda långsidorna och fortsätter söderut mot nuvarande Gullmarsplan respektive norrut in vid skansen på Södermalm.

Det framgår vidare att vägbankens topp ligger ett par meter över vattenytan och därmed 2-3 m över den aktuella nivån under vikingatiden. Alldenstund Elias Martin är känd som en ytterst noggrann avbildare av Stockholmsmiljöer i andra fall finns det ingen tvekan om bildens korrekthet.

## Transportteknik under vikingatiden

### Ed och drag

De viktigaste transporterna skedde längs sjöleder. Vägnätet var så gott som obefintligt och utgjordes i inlandet snarast av rid- och klövjestigar eller lokala spår för hjuldon eller slädar.



Elias Martins teckning från slutet av 1700-talet över Brunkebergsåsen vid nuvarande Skanstull.

Båtbyggandet genomgick under vikingatiden en teknisk utveckling som möjliggjorde svearikets expansion och utveckling. Förbättrad byggteknik möjliggjorde långa färder. Det som betydde mest torde varit att man kunde få fram lätta farkoster, som kunde bäras/rullas/ dras över landhinder. Järlaleden måste under vikingatiden ha varit användbar för små lätta båtar där besättningarna i periodens tidigare del endast lyft båten och dragit den över uppgrundningen vid Duvnäsfladen eller t.o.m. över åsryggen vid Skanstull.

### Skeppsbyggnadsteknisk utveckling

Vanligen tänker man sig vikingaskepp som ganska stora båtar med längder upp mot 20 meter eller mer, av typen norska Osebergs- och Gokstadskeppen, använda på färder över havet och därför kraftigt byggda för att klara grov havs-sjö. Svearna däremot drog på kombinerade härnads- och handels-tåg österut på de ryska floderna. Där var man tvungen att dra båtarna långa sträckor över land på grund av dels näs och landområden mellan vattenlederna dels av sinande vattenföring i floderna sommartid. Olika författare framhåller att man särskilt vintertid, lämnat båtarna och bytt till slädar.

Praktiska prov med olika båttyper har visat på möjligheter – men också omfattande svårigheter – vid nutida försök att ta sig fram från Sverige till Svarta Havet. Den s.k. Krampmacken, en replik av båttyp från Gotland lyckades att på Östeuropas floder och över Karpaterna ta sig dit. Särskilt besvärligt var det över berg och backar men med hjälp av dragdjur lyckades man nå målet.

Även vikingabåten Aifur, som fått sitt namn efter en stor fors i floden Dnjepr, visade sig kapabel att genomkorsa Ryssland och Ukraina ner till Cherson på Krim. Svårigheterna var som ovan – tungt skepp och bristande vattenföring. Stundtals fick man, av tidsskäl, ta hjälp av moderna hjälpmedel (t ex traktor).

Fyndet av den s.k. Viksbåten Roden har i mångt visat sig vara en nyckel till lösning av problemet med trävirkets tyngd, båtars sjövärdighet och framkomlighet. I sin omfattande och detaljrika avhandling "Ship and Society" har Gunilla Larsson, med C<sup>14</sup>-datering, visat att båten var vikingatida. Med hjälp av erfaren båtbyggare återskapades

d v s att man tagit segment av stocken från barken in till kärnan, vilka sedan jämnas till med bredyxan för att få dem jämntjocka.

Med ek som material klyver man träet lätt längs fiberriktningen. Resultatet blir en helt annan styrka genom att fibrerna förblir hela. Praktiska prov

Båttyp	Vikt, ca kg	Längd, m	Byggnadsteknik
Krampmacken	800	8	Sågade bord
Aifur	600-700	9	Sågade bord
Viksbåten			Radiellt
Roden	500	9,6	splittrat trä

båten men är numera återbördad till hembygdmuseet i Söderby-Karl där fyndet gjordes för över 100 år sedan.

Vikingabåten visade sig vara i mångt

visar att en plank, 10-20 mm tjock, håller 2 personers tyngd när de står på plankan lagd över ett par bockar. Resultatet blir ett mycket starkt och böjligt/följsamt skepp, något som medför extra sjövärdighet (båten flyter som en kork), snabbhet och smidighet mot stora rörelser i sjön och samtidigt lätthet att ro och dra över land.

Viksbåten Rodens ursprung i Roslagen och även båtfynd i Ryssland pekar på att vikingafärderna i Österled skedde med relativt små båtar, 9-12 m, försedda med rektangulära råsegel



En "Viksbåt Roden" i sin naturliga miljö. Så här torde vikingatida skepp sett ut i Östersjöområdet – roddfartyg med råsegel som hjälp vid förlig vind.  
Foto Lars Uno Andersson

likartad med begravningsbåtarna i Vendel och Valsgärde.

Vid jämförelser mellan de nämnda båtarna märks främst viktskillnaden. Hur hade den uppnåtts och vad betydde den för båtens sjöegenskaper?

För att klara påfrestningarna i hård sjö byggdes båtarna framförallt i ek, som dock är ett tungt träslag. Tidigare tekniker valde ut långa, raka träd för att få långa bord och så sågade man eken rakt igenom och fick så ut ett par bord per träd, de som utgjorde kärnan (för att få tillräckligt breda plankor). Med denna metod åstadkoms två bord per stock och med en bordtjocklek av 30-35 mm, alltså en dyrbar teknik. Viksbåten däremot har fått sin bordläggning genom s.k. radiell klyvning,

och med plats för ett 10-tal roddare. Den öppna, grundgående, klinkbyggda båten med stäv i båda ändar, styrrå om styrbord och med tofter/lårar för rodd, rustning, frakt, proviant och vapen var anpassad såväl till skärgårdsvatten och floder som till östersjöhaven, vid rodd i motvind eller bleke, eller för segel vid förlig vind.

Seglen gjordes av fårull, möjligen blandad med tagel eller hampa. Bästa hampan kom från Ukraina, i övrigt fanns ull och tagel hemmavid. Färger på segel erhöles både av inhemska medel, t ex ekbark, för att förhindra mögelangrepp, förstärka ullen och göra den vattenmotståndligare, men också finare färger, importerade från Bysansområdet (genom kontakter via den klassiska "Si-

denvägen”). Seglen kunde ha mönster eller vara uppdelade i färgfält, vertikala eller horisontella, på de sätt vi ofta förknippar med vikingasegel.

Kopior av Viksbåten Roden har byggts av Lennart Widerberg i Norrtälje och testats praktiskt, såväl i skärgården som över Ålands hav utan problem, trots endast 18 cm fribord. Transporter över land har också ingått i programmet och utförts av gymnasieungdomar. Sju personer kunde dra båten normalt. Även för att lyfta skrovet räckte en sådan begränsad skara. Plats finns för 14 personer trots ett lastutrymme om cirka tre kubikmeter, något som var tillräckligt för framförallt pälsverk (blåräv, mård, ekorre) från sveariket och införsel av tyger och textilier (siden, mattor, bildvävnader), färger och silver. Skydd mot väta skapades genom filter, som var ullfettindränkta eller genom innerskydd under råseglet, då detta tjänade som regntak när båtarna ankrade upp på stränderna för kvällen.

Beträffande ed och drag sommardag får man inte glömma att Järlaleden kunde utnyttjas vintertid, främst för lokal handel och kommunikation. När all sjöfart låg nere möjliggjordes transporterna med slädar, trugor och ”skridskor”.

Sentida exempel på detta utgör Vintertullen på Söder i Stockholm, dit skärgårdsbönderna under århundraden fört sina produkter – tran, strömming, skinn mm -. Roland Svensson beskriver i sin bok ”Skärgårdsliv i gången tid” hur slädförar från Gustavsberg på Farstalandet drog över Baggensfjärden till Skogsö, där vägen gick ner till stranden (via Ekorren) vid Lännerstasundet alldenstund Baggensstaket var öppet eller hade svag is på grund av strömmar. Färden gick vidare via Duvnäsfladen in i Kolbotten- Järsla- Sickla- och Hammarbysjöarna till Värmdögatan, det som idag utgör Vintertullsområdet.

### Järlaledens etymologi och historia

Leden har fått sitt namn efter den dominerande sjön. Järlasjöns etymologiska bakgrund torde vara jarl och utgör ett intressant kapitel.

Den forna svenska iarl, iaerl och erila hör samman med heruler, en germansk folkstam, varav en grupp slagit sig

ner vid ”gautarna” och som varit runskriftskunniga och krigiska. Namnet jarl har indikerat hög, social ställning, skriv-, runkunnighet samt stor stridskompetens.

I Eddadikten Rigstula omnämns tre sociala skikt: jarl – förnäm man, karl – fri man och thrall – träl.

I Snorre Sturlassons Edda berättas vidare att jarlar styr sina länder, dömer efter landets lag och försvarar landet som ligger längst bort från konungen. Kungens och jarlens följen kallas hirdmän och huskarlar.

Kungen utnämnde jarlen (ämbetet gick ej i arv) från det ledande stormannaskiktet förbundet med kungamakten. Jarlen kontrollerade oftast ledungen men inte nödvändigtvis själva striderna. Jarlens kontrollfunktion omfattade också skatteupptagande, tullavgifter och handelskontroll. För positionen av en jarlagård vid Järlaleden talar väl det faktum att ledungsorganisationen längs kusten Roden sägs ha haft sin samlingsplats vid Kungshamn vid Skurusundets mynning i farvattnet mellan Lidingö och Ormingelandet, just det område där Danderyds och Värmdö skeppslag möts och där det finns en naturlig skeppshamn med skyddat läge för hårda vindar, främst från sydväst men också nordväst.

En avvikande placering av ledungsflottans samlingsplats har återfunnits med hänvisning till vattnet mellan nuvarande Söder- och Norrmälarstrand. En jarls uppehållsort vid Järsla utesluter inte något av alternativen – kanske båda gällde? Under skilda perioder? Men det skyddade läget vid Kungshamn förefaller att föredra.

Att hitta någon namngiven vikingatida jarl i det aktuella området har inte varit möjligt. I Götaland och på andra håll har det funnits källor med uppgift om kända jarlar men ingen över Mälardalsregionen eller delar av den. Inte heller i verket Det medeltida Sverige (D M S) har några uppgifter om någon känd jarl som ägare till Järsla kunnat finnas.

Gårdarna Sickla, Järsla och Duvnäs hörde under medeltiden till Solna socken. Trakten var förhållandevis glest bebyggd med begränsade åkermarker

och utgjorde ett omland med få starka stormän till skillnad från Södertörn. Järslaområdet var således ett utkantsområde i skärgården. Om jarlen hade sin hemvist i eller omkring Järsla är det helt naturligt med tanke på att jarlarna som kungamaktens förlängda arm just befinner sig längst bort från kungamaktens centrum. Det är uppenbart att kungarna i Birka eller Sigtuna men även Uppsala strävat att lägga sig till med randområdena vid Mälarens utlopp i Saltsjön, vilket skedde senare under Birger Jarls söners tid, särskilt Magnus Birgeron (Ladulås) som strävade efter att utvidga sina domäner i östra Mälarmrådet. Han ägde bevisligen sålunda Hargsö, nuvarande Boo gård, vilken han donerade 1288 till en av sina trogna.

### Järsla-Sickla-Hammarbyledens vara eller inte vara

Resultatet av föregående resonemang blir alltså att vid ca 900-talet var inloppen till Kolbotten-Järsla-Sickla-Hammarbysjöarna, på grund av uppgründningen, stängda överallt utom vid Danviksrännan. Självklart var det inga svårigheter att dra små båtar över främst näset men samtidigt började större skepp skapas för både handels- och krigsföretag och då byggde dessa båtars framförande på användning av segel och mindre på åror. Med ökade lastvolym försvann mycket av fördelarna med den kortare men omlastningskrävande färden via Järlaleden i förhållande till den obetydligt längre seglatsen via Skurusundet och in i Mälaren vid nuvarande Norrström som inte blev Strömmen förrän på 1200-1300-talet.

Konkreta bevis för teorin talar Valdemar Seirs eftervikingatida itinerarium, där färden från Dalarö går via Haru/Baggensstaket till Sverigön i Skurusundets mynning i inloppet till Stockholm.

Likaså visar fyndet av det s.k. Kungshamnsvraket att detta var den naturliga leden för tungt lastade skepp under högmedeltiden. Det är det näst äldsta båtfyndet från 1300-talet som hittats i Stockholmstrakten. Lasten bestod av tegel och ligger fortfarande kvar på bot-Sicklaön” och författad av Gabriel Goding 1774 funnit ett tegelbruk på Duvnäs holms norra del. Möjligen var



*Järlaleden: hittillsvarande uppfattning visar genomfart från Baggensstäket via Järlassjön in i en fri Hammarbyleden jämte dito över Svindersviken men däremot stängd förbi-fart över nuvarande Danvikskanalen.*



*Järlaleden i ny tolkning: Järlassjön har avsnörts vid Duvnäs- och Svindersviken samt Hammarbyleden men däremot haft öppning till Saltsjön via Danvikskanalen.*

det i denna omgivning det medeltida tegelbruket låg med god tillgång till lokala råvaror, lera och bränsle. Vrakfyndet pekar på att en så tung last inte drogs via Järlaleden alldenstund längden på transportvägen till det troliga byggnads-området Gråmunkeholmen var av underordnad betydelse för det ca 13 m långa och 2 m breda fartyget.

Ett mer spektakulärt bevis vore om man med hjälp av Ottar Svarte, poet som nämner att "Olav härjade på näsen" respektive Snorre Sturlassons berättelse i Heimskringla om Olav Haraldsson (den helige) kunde verifiera händelsen: Olav låg i Sigtuna år 1007 när han fick reda på att sveakungen befäst med kedjor och samlat folk vid Stocksundet (Stockholm). Olav for då dit och lät gräva ut en ränna som så snabbt fylldes av den överfulla Lagen (Mälaren) att Olavs skepp lyftes ut på vågorna och undkom sveakungen. Min fråga blir då: varför lät inte Olav sina båtar löpa ut via Hammarby-Järlaleden? För många hinder: Brunkebergsåsen respektive uppgrundningen vid Duvnäsfladen, risken för överfall/bakhåll i den smala leden, alternativt för tunga skepp? Jag har inget svar.

I anslutning till ägandestrukturen kan ett intressant faktum noteras. Erik Magnusson var hertig och riksjarl och förlänad Södermanland. Med hänsyn till att Magnus Ladulås bevisligen ägde Hargsö/Boo är det inte orimligt att tänka sig hertigen/riksjarlen som bakgrund till namnet Järla, Järla gård och Järlassjön. Dessutom, som skildras i särskilt avsnitt, var Järlaleden helt uppgrundad varför hela nuvarande Nackas område mellan Järlassjön – Skurusundet

– Danviken – Skanstull var en enhet med bara sjööppning till Hammarby-sjön genom området vid nuvarande Danvikskanalen. Jarlainflytande innebär kanske också ett stöd för antagandet att Kungshamn varit samlingsplats för ledningsflottan.

Kan det även vara så att man på så sätt också fått en naturlig gränsdragning mellan Södermanland och Uppland, som inte går längs Järlaleden utan följer strandlinjen Skurusundet – stora farleden in mot Stockholm?

### **Järlaledens strategiska betydelse vid svearikets grundande**

Den politiska utvecklingen i Östersjöländerna under vikingatiden är till stora delar okänd. Sjöfarten domineras av daner, svear och gutar men tack vare frankernas expansion mot de germanska och slaviska folken i öster föreligger några historiska uppgifter från frankiska källor och därmed blir dock vissa skeenden kända.

Danerna är på 800–900-talet en stormakt, som dels expanderade österut i Nordtyskland, dels samlade väldiga flottor och angrep England. Även sveariket påverkades. Stora påspärrar anlades i Blekinge, Slätbaksviken i Östergötland, Södermanland och Uppland. Det marina försvaret växte och flyttades ut i kustlandet.

Då fienden var vattenburen blockerades väsentliga sjöleder in mot svearikets centrala bygder: Himmerfjärden, Stockholms strömmar, Långhundraleden och sannolikt även Baggensstäket.

Med tanke på att så många spärrar byggts under senare delen av 900-talet, talar mycket för att det skett på Erik

Segersälls initiativ efter hans seger 976 över Styrbjörn Starke i slaget vid Uppsala, något som kan tolkas som att han lagt grunden till Svea rike, även om det skulle ta ända fram till Birger Jarls tid tills det enade Sverige skapades.

En slutsats blir att Baggensstäket får en mycket viktig position för försvar mot inkräktare men också kontroll av den långväga handeln. Se bara på det faktum att den förste dokumenterade ägaren till Hargsö/Boo gård, Magnus Fries, borgare i Stockholm, säkerligen var av tysk ursprung, kanske hanseat?

Järlaleden i sin tur förlorade sin betydelse som skeppsled i och med de havsgående båtarna blev för tunga att släpas och dras över näset vid Kolbotensjön och åsen vid Skanstull. Kanske underlättade detta faktum också valet av platsen för uppförandet av Stockholms första borg. Strategiskt väger ett sådant resonemang tungt.

Under 1000-1100-talet ökade attackerna från folk från andra sidan av Östersjön, t ex ester. Påspärrarnas betydelse minskade å andra sidan snabbt under 1200-talet i och med feodalväsendets framväxt med riddarhärar, yrkessoldater, borgbyggen av sten mm. Dock behöll man säkert spärranläggningarna, inte minst på Boo, för kontroll av handeln samt skatteuppbörd. Boo gård utgjorde genom sitt strategiskt ekonomiskt betydelsefulla läge en viktig funktion vid den viktigaste farleden in mot Stockholm, särskilt när Sveriges närmande till kontinenten, speciellt nordtyska Hansans handelsområde, skedde.

*Diskutera med författaren tel 08-896836.*