

situne dei

Årsskrift för Sigtunaforskning
och historisk arkeologi

2013

Redaktion:

Elisabet Claesson

Rune Edberg (samordnare)

Magnus Källström



Utgiven av
Sigtuna Museum

Med Fornkåre till Novgorod 2012

En kort dokumentation av en långfärd med en kopia av en vikingatida båt med några erfarenheter och kommentarer

Lennart Widerberg

I maj–juli 2012 genomfördes en båtfärd från Uppsala till Novgorod. Båten, döpt till Fornkåre, är en kopia efter båtfinnet från Vik, Söderby-Karl, som daterats till vikingatid.

Syftet med detta bidrag är att kort beskriva idén bakom färdprojektet och båten. Data från färden sammanfattas och några erfarenheter som kan vara av jämförande värde i diskussionen bland arkeologer om vikingatidens sjöfärder lämnas också.

Färdprojektet

Projektets bakgrund finns i mitt intresse för de vikingatida förbindelserna mellan Mälardalen och det fornriska området, Rus. Så firade t.ex. Novgorod och Ryssland 2012 att det var 1150 år sedan den tillkallade svenske fursten Rurik tog makten på platsen. I Novgorod finns Rysslands millenniemonument, rest 1862.

Det tidiga Novgorod har också svensk anknytning med Olof skötkonungs dotter Ingegerd, som giftes bort med furst Jaroslav där. Jaroslav och Ingegerd blev senare storfurstepar i Kiev, det fornriska rikets cen-

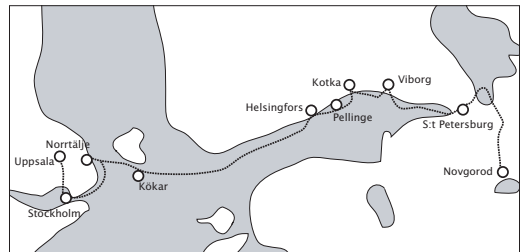


Fig. 1. Fornkåres färd 2012. Karta red.

trum. Efter sin död 1050 blev Ingegerd helgonförklarad.

Strax utanför Novgorod ligger Gorodisjtje, stadens föregångare, känt som Holmgård. Borgen var en viktig handelsplats längs leden mellan Skandinavien och det bysantinska riket. I den fornriska krönikan kallas leden ”Vägen från varjagerna till grekerna”. Längs vägen till Novgorod ligger också Staraja Ladoga, för vikingatidens skandinaver känt som Aldegjuborg, med arkeologiska lämningar redan från 700-talet.

Också i dagens Ryssland finns ett stort intresse för dessa gamla förbindelser och mitt syfte är att i vänskapens intresse och i egenskap av lärare engagera ungdomar på båda sidor om Östersjön genom ömsesidiga



Fig. 2. Rodd på Ekoln under första etappen. Foto förf.



Fig. 3. Fornkåre förtöjd i Nylands skärgård. Foto förf.

besök, båtbyggen och färder. Under färden med Fornkåre på Mälaren och i Stockholms inre skärgård deltog ungdomar i 17-årsåldern av båda könen från min klass på Rodengymnasiet i Norrtälje. Ryska ungdomar deltog på färden på floderna i Ryssland. De var i 16-årsåldern och kom från turismskolan i staden Novaja Ladoga. (Över Östersjöns och Ladogas öppna vatten bestod besättningen enbart av vuxna.)

Viks båten och Fornkåre

Viks båten grävdes fram år 1900 på mark tillhörande gården Vik i Söderby-Karls socken strax norr om Norrtälje. Båten hade ett par år dessförinnan, under arbete med täckdikning, påträffats nedsjunken i torven. Båtdelarna tillvaratogs av en hembygdsin-



Fig. 4. Segling på Finska viken. Foto förf.



Fig. 5. Rodd på Neva i S:t Petersburg. Museifartyget kryssaren Aurora i bakgrunden. Foto förf.



Fig. 6. Lennart Widerberg intervjuas av Rossija-TV vid ankomsten till Novgorod. Foto från förf.

tresserad lantbrukare. Vid en inventering i ett magasin på Söderby-Karls hembygdsgränd på 1980-talet återupptäcktes båten av arkeologen Gunilla Larsson. Hon dokumenterade alla delarna och under hennes ledning monterades båten också ihop. Numera finns den utställd i hembygdsgården.

Båten är 9,6 m lång, 2,2 m bred och klinkbyggd. Den är helt byggd i radialspräckt ek. De dateringar som gjorts med hjälp av ^{14}C -metoden och dendrokronologiska metoder har inte varit entydiga, men enligt Gunilla Larsson bör båten ha byggts vid 1000-talets mitt.

Viks båten påminner mycket om de båtar som påträffats i vendel- och vikingatida båtgravar i Valsgårde nära Gamla Uppsala och på andra platser, med skillnaden att i gravarna är trävirket inte bevarat, bara järnritarna. Den välbevarade Viks båten är därför ett unikt fynd. (Larsson 2007:34f).

Viks båten har av konstruktionen att döma kunnat ros med sex par roddare. Spår av en mastfot visar att den också varit avsedd för att kunna seglas.

Noggrann kopia

Fornkåre byggdes vintern 2011–2012 som en så noggrann kopia som möjligt av Viks båten, enligt Gunilla Larssons rekonstruktion. Tidigare har jag byggt flera andra kopior av Viks båten.

Jag har tidigare också genomfört en rad olika färder med mina Viks båtar. Dels på inre vattenvägar i Mellansverige och dels ett flertal färder över Östersjön. Detta har givit viktiga erfarenheter om båttypens egenskaper, hur man utnyttjar dem bäst och vilka krav som ställs på befälhavare och besättning.

Alla erfarenheter som jag gjort under dessa mer än 15 år har jag byggt in i utrust-

ningen av Fornkåre. Avsikten är att man inte bara ska färdas med båten utan också kunna leva i den.

Under 2010 och 2011 har jag också tillsammans med ryska ungdomar byggt tre båtar i Ryssland. De finns nu i Staraja Ladoga, Novgorod och Smolensk (och är döpta till Volchov, Slavovitj respektive Gagarin). De är alla byggda i gran.

Färdens genomförande

Första etappen av färden med Fornkåre startade i Uppsala mot aftonen av den 11 maj 2012. (Tilläggas bör att jag redan 2010 och 2011 gjorde färder från Husby i Vendel till Uppsala på Vendelån och Fyrisån med en annan av mina Viksbåtar, Freja. Vi gjorde strandhugg vid Valsgårde och Gamla Uppsala. Detta var ett slags uppstart till färden med Fornkåre.) Etappen gick förbi Sigtuna och Stockholm och ut i Saltsjön. Den avslutades i Norrtälje morgonen den 13 maj. Etappen präglades av hård rodd i motvind till Sigtuna. Därefter, sedan vinden vänt, god segling till Stockholm och sedan rodd hela vägen Stockholm–Norrtälje. Där avslutades etappen och färden gjorde ett planerat uppehåll.

Etapp två startade efter midnatt i Norrtälje den 18 juni och nådde S:t Petersburg 28 juni. Seglingen över Ålands hav till Kökar klarades av på mindre ett dygn och Kökar blev en bra hamn för en övernattnings på grund av motvind med regn. Ett planerat stopp gjordes i Helsingfors. I Pellinge i Borgå skärgård gjorde vi på grund av hård motvind med ihållande regn ett uppehåll i två nätter. Vi anlöpte också Kotka och Viborg. Dagsetappen från Viborg till S:t Petersburg i hård vind och grov sjö var ett fräsande äventyr där skummet flög över Fornkåre.

Fornkåres färd 2012 i siffror

Etapp 1

Datum	Ort	Besättning
11 maj	Uppsala	2 vuxna, 15 ungdomar
12 maj	Sigtuna	2 vuxna, 2 ungdomar
12 maj	Stockholm	3 vuxna, 10 ungdomar
13 maj	Norrtälje	

Antal dygn: 1,5. Tid under gång: 33 tim
Därav segling: 16 tim. Därav rodd: 17 tim
Distans: 145 km

Etapp 2

Datum	Ort	Besättning
18 juni	Norrtälje	6 vuxna
28 juni	S:t Petersburg	

Antal dygn: 11. Tid under gång: 166 tim
Därav segling: 129 tim. Därav rodd: 37 tim
Distans: 800 km

Etapp 3

Datum	Ort	Besättning
1 juli	S:t Petersburg	3 vuxna, 10 ungdomar
2 juli	Schlisselburg	(över Ladoga 6 vuxna)
3 juli	Novaja Ladoga	
10 juli	Novgorod	

Antal dygn: 10. Tid under gång: 140 tim
Därav segling: 22 tim. Därav rodd: 118 tim
Distans: 420 km

Sammanlagt

Antal dygn (uppehållen i Norrtälje och S:t Petersburg borträknade): 23
Tid under gång: 339 tim
Därav segling: 167 tim. Därav rodd: 172 tim
Distans: 1362 km

Den tredje etappen startade i S:t Petersburg morgonen 1 juli. Rodden på Neva var ansträngande på grund av hård ström samtidigt som det var förbjudet att segla på floden trots att det hade varit möjligt. Vid vissa skyddsobjekt var det landstigningsförbud. Därefter var det god segling över Ladoga. Sedan följde rodd hela vägen på Volchov på grund av motvind. Novgorod nåddes under kvällen av 10 juli.

Några erfarenheter

Att göra onödiga uppehåll sinkar alltid oerhört en färd av detta slag. En viktig princip var därför att utnyttja gynnsamma vindar, oavsett tid på dygnet. Så när det var vind för segling, så stannade vi inte. Detta innebär att besättningen bland annat fick vänja sig vid att sova i skift ombord.

Vid rodd rodde vi i fören och aktern. Där är tofterna högre och man sitter så att man får ner knäna och benen och därmed bättre kraft. Vi rodde maximalt med sju åror, fem i fören och två i aktern. Sova gör man liggande i mitten på båten. Under färden lagade jag också varm mat ombord under gång vid tre tillfällen. Det gick bra, om man passade på i smult vatten. Vi samlade grenar, kvistar och lite vass vid strandhuggen. Med elden i en plåtburk koktes gröt och soppa på sjövattnet, men örtte på sötvatten.

Viksbåten i original har haft masten på ett spant en smula för om midskepps. Hur mycket segel som Viksbåten fört går inte att veta, men Fornkåres olika råsegel var på 2, 10, 16 respektive 20 m². Till 99 % användes 10m² seglet.

Det har visat sig vid seglingar med Viksbåtarna att det inte är någon bra idé att inbilla sig att man kan gå högt upp i vind. För det som händer är att man tappar farten och

då fungerar inte långkölen längre utan båten börjar driva i sidled.

Däremot har jag märkt att om man förstärker med rodd kan man segla betydligt högre i vind eftersom man då håller uppe farten. Då fungerar kölen. Seglet hänger alltså med mycket högre i vind än vad kölen gör. Därför hade vi på Fornkåre förberett två roder. När vi hade svårt att hålla kursen satte vi ett förligt roder som styrde upp mot vinden. Det kunde göra en kursskillnad på fem till tio grader vid frisk vind.

En jämförelse

Uppgifterna från Fornkåres färd kan vara intressanta att jämföra med andra färdexperiment. Här ska bara ett exempel på detta tas.

Fornkåres färd Uppsala–Novgorod tog 23 dagar, varav en dag stillaliggande (dvs två övernattningsnätter på samma plats) på grund av dåligt väder. Uppehållen i Norrtälje och S:t Petersburg då borträknade.

Som jämförelse tog båten Aifurs färd Sigtuna–Novgorod 1994 nästan dubbelt så lång tid, 42 dagar, varav tre dagar stillaliggande (Edberg 1994:68f).

De två båtarna är ungefär lika stora även om Aifur är tyngre och mer djupgående. Aifur var vid färden riggad med ett 19 m² råsegel.

En grov jämförelse mellan vädererfarenheterna visar att Aifur hade bättre tur med vindarna och seglade i runda tal 2/3 av den effektiva färdtiden medan Fornkåre seglade endast ungefär halva tiden. Att Aifurs effektiva färdtid var kortare, 307 timmar jämfört med Fornkåres 339 timmar, beror rimligen på detta. Att Fornkåre i dagar räknat gjorde färden betydligt snabbare än Aifur berodde istället på min princip att inte slå läger i land

eller göra andra uppehåll annat än av tvingande skäl.

•••

Min ambition är att senare kunna berätta utförligare och i bokform om färden med Fornkåre och de övriga kopior av Viksbåten som jag byggt och färdats med.

Referenser

- Edberg, R. 1994. *Expedition Holmgård. Vikingabåten Aifurs färd från Sigtuna till Novgorod*. Sigtuna.
- Larsson, G. 2007. *Ship and society. Maritime Archaeology in Late Iron Age Sweden*. Uppsala.

Summary

In the summer of 2012, the author and his crew travelled from Uppsala in Sweden to Novgorod in Russia in a replica of a mid-11th century boat. The replica, named Fornkåre, was meticulously crafted by the author to the specifications of the original, a 9.60-meter long boat of oak found in

Vik, Söderby-Karl parish, Uppland.

The voyage took 23 days, not counting two planned stops. The total number of hours under way amounted to 339, of which 167 were spent sailing and 172 rowing. Continuous sailing by night and day, with as few landfalls as possible, was conducted when the winds were favourable. On these occasions hot meals of porridge and soup were prepared onboard over a fire of reeds and twigs placed in an iron cauldron. Several kinds of sails were carried onboard, but the 10-metre square sail was almost always preferred. Rowing was undertaken in shifts, employing a maximum of five rowers fore and two aft. Off-duty crewmen slept amidships.

The voyage highlighted Viking Age ties between Sweden and Russia. According to Russian chronicles Novgorod was founded by the Swedish prince Ryurik in AD 862. In 2012, the city celebrated its 1150th anniversary. Teenagers from both Sweden and Russia joined the crew when the vessel travelled along rivers and lakes.