

Situne Dei

Årsskrift för Sigtunaforskning och historisk arkeologi

2017

Redaktion:

Anders Söderberg
Charlotte Hedenstierna-Jonson
Anna Kjellström
Magnus Källström
Cecilia Ljung
Johan Runer

Utgiven av Sigtuna Museum



Fornkåre tog sig fram, där andra gett upp

Rune Edberg

I juli 2016 nådde expeditionen med Fornkåre sitt slutmål, den gamla ryska staden Smolensk. Fornkåre blev därmed den första vikingatida båt som i modern tid – och utan otidsenliga metoder – tillryggalagt hela sträckan från Sverige till Dnjepr, en flod som slutligen mynnar i Svarta havet.

Av praktiska skäl genomfördes expeditionen utspridd över flera år. Den första och längsta etappen, mellan Uppsala och Novgorod, ägde rum 2012. Den andra, med en lång uppströmsrodd på floden Lovat, 2013. Den tredje 2014, då den första vattendelaren passerades och den fjärde och sista 2016 (*karta 1*). Fornkåres besättning har bestått av frivilliga, både från Sverige och Ryssland.

Fornkåre är en 9,6 meter klinkbyggd ekbåt, kopia av en vikingatida båt som påträffats i myrmark i Söderby-Karl och rekonstruerats (originalet finns utställt på hembygdsmuseet Eriksskulle, "Roslagens Skansen").

Båtens skeppare Lennart Widerberg har i Situne Dei (2013 & 2014) och i samarbete med redaktionen skrivit om färdens bakgrund och två inledande etapper. Denna avslutande artikel, som sammanfattar etapp tre och fyra, bygger på information från Widerberg.

Första landdraget

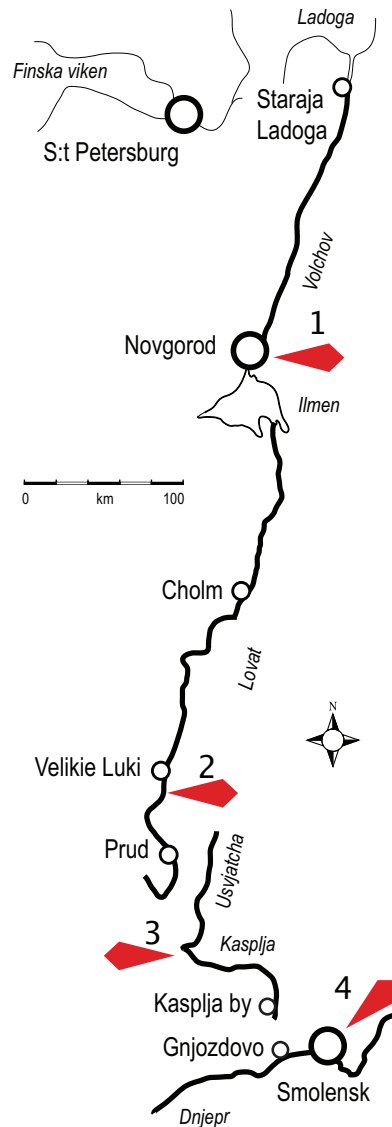
Etapp tre, i juli 2014, inleddes med en besvärlig rodd på den smala, grunda och steniga övre Lovat. De ca 100 km som återstod krävde åtta dagars hårt arbete. Att det trots allt gick att tränga fram ända till den punkt där det är kortast möjliga avstånd över vattendelaren var en positiv erfarenhet. Expeditionen med båten Aifur 1996 hade tvingats avbryta flodfärden långt tidigare.

Figur 1. Fornkåres första ryska landdrag med båten på slanor som huggits i omgivningarna. Bybor ryckte in för att hjälpa till (2014).

Foto: Lennart Widerberg.



Karta 1. Fornkåres etappmål under färden genom Ryssland: 1=2012, 2=2013, 3=2014 och 4=2016. Karta författaren.



Vid byn Prud som ligger ca 160 m.ö.h. är dragsträckan fågelvägen ca 6 km. I praktiken blev den något längre. Den metod som Widerberg valde var att skjuta och dra båten på träslanor, huggna på platsen där det växte gott om asp. Omgivningarna var sumpiga och metoden fungerade bäst på fastare mark och grusvägar. En svårighet var att hålla båten på rätt köl samtidigt som den fördes framåt (*fig. 1*). Först på fjärde dagen och efter ca 10 km dragning nådde Fornkåre Uzmen-sjön på andra sidan vattendelaren. Därifrån gick det ganska lätt att fortsätta nedströms floden Usvjatcha till dess utlopp i floden Dvina.

I juli 2016 var Widerberg tillbaka i Ryssland för att avsluta expeditionen. Fornkåre var kvar i Ryssland, vårdad av hans samarbetsparter föreningen Viking Nevo i Smolensk.

Båten sjösattes ännu en gång, och färden gick utan problem mot den svaga strömmen på floden Kasplja. Ibland kunde man också använda ett hjälpsegel. Kontrasten var stor mot det hårda slitet på Lovat.

Andra landdraget

Vid byn Kasplja togs båten åter upp på land för ett nytt drag, för här ligger vattendelaren mellan Östersjöns och Svarta havets flodområden.

Nu provade Fornkåres skeppare en annan lösning. Av en tallstock och enbart med hjälp av yxa, hammare och stämjärn byggde han en enkel liten kärra. En del av stocken fick bli hjul genom att den mellersta delen delvis högs bort för att utgöra axel. Undersidan av en annan bit av stocken skälades ur för att matcha axeln. Ovensidan av denna försågs med piggar som stöd för båtölen (*fig. 2*).

Som väntat blev friktionen mellan de två stockarna kraftig men kunde hållas i schack genom att stanna ofta och låta kärran svalna samtidigt som slitytorna fettades in. Den



Figur 2. Här syns den enkla stockkärran under användning vid Fornkåres andra landdrag (2016). Foto: Lennart Widerberg.

enkla anordningen höll i två dygn och ca 24 km landfärd. Eftersom hjulens diameter var liten så var kärran oanvändbar i ojämn terräng utan existerande grusvägar och stigar utnyttjades så mycket som möjligt.

Denna fiffiga anordning skulle givetvis förr eller senare ha gått sönder, men att göra en ny på platsen hade varit rätt enkelt. Ännu bättre vore att ha färdighuggna reservdelar med sig och därmed slippa plötsliga haveriavbrott.

Vikingatida gravfält

Det sista draget kunde möjligen ha förkortats om det gått att använda någon av områdets åar. Men de visade sig vid en rekognoscering föra dåligt med vatten och dessutom vara starkt överväxta med hindrande buskage.

Efter att ha sjösatts i Dnjepr roddes Fornkåre upp för denna breda flod till Gnjozdovo, där besättningen fick en visning av de arkeologiska undersökningarna. Här ligger ett av Europas största vikingatida gravfält med en hel del spår av skandinavisk närvaro. Därefter avslutades expeditionen genom rodd till själva Smolensk.

Expeditionens grunddata återfinns i tabellen nedan. Intressantast är nog siffran för medelvärde för färd på insjöar och floder, ca 23 km per dag. Denna uppgift bör, sedd i sitt sammanhang, vara en indikation på en sannolik hastighet vid förhistoriska färder.

Etapp	Dagar totalt	Dagar till havs	Dagar i sjöar och floder	Dagar landdrag	Km totalt	Km till havs	Km i sjöar och floder	Km landdrag
2012	23	12	11		1362	862	500	
2013	20		20		410		410	
2014	15		12	3	155		145	10
2016	9		7	2	142		118	24
Totalt	67	12	50	5	2069	862	1173	34

Tabell 1. Fornkåres färd från Uppsala till Smolensk i siffror. Daglig medeldistans ca 31 km, på insjöar och floder ca 23 km, landdrag ca 7 km. Daglig medeldistans etapp 1: ca 59 km, etapp 2: ca 21 km, etapp 3: ca 10 km, etapp 4: ca 16 km. Tabell författaren.