**Kung Valdemars segelled med gamla och nya ögon**

***– en analys av det danska itinerariets Finlandsdel baserad på gamla kunskaper och modern kartteknik*  
  
TEXT, KARTOR & BILD: ANDERS MOLIIS-MELLBERG**

*Den gamla ruttbeskrivningen mellan Danmark och Finland, som till vardags kallas Kung Valdemars segelled, har fängslat forskare och amatörer alltsedan den återupptäcktes på 1600-talet.*   
  
Jag fick min första kontakt med den då jag år 1970 erhöll Svante Dahlströms bok Gullkrona som studentgåva. Jag hade då redan under ett antal år kajkat omkring i den sydfinländska skärgården på en gammal segelbåt, och boken hjälpte mig att se på den med nya ögon. Inte enbart som ett sommarparadis, utan även som ett område med en otrolig historia.

**MÅNGA FÖRTJÄNSTFULLA** böcker och artiklar har skrivits om segelleden, med det känns ändå inte som om ämnet är uttömt. För att citera Jarl Gallen:

*”Det finns urkunder, i vårt fall medeltidsurkunder, som diskuterats till lust och leda, så att man frågar sig om ännu något verkligen finns att utvinna ur texten. Men det finns också fall, där diskussionen bitit sig fast vid en detalj, eller en aspekt där man förlorat helheten.”*

Nu kan man ju fråga sig vad som i så fall ännu kunde tillföras diskussionen, speciellt ur en amatörforskares synvinkel. För att svara på detta måste man ta hjälp av ett annat citat, denna gång av Henrik Ramsay:

*”Så har flitiga forskare fogat sida vid sida till Finlands skärgårdsleders historia. Stundom förefaller det mej såsom vi sportseglare kunde göra nytta – och själva ha nöje – genom att med praktiska rön söka pröva hypoteserna eller bekräfta teorierna. Erfarenhet om betingelserna för segelfarkosters framförande i Finlands skärgård har, några enstaka skutskeppare undantagna, endast lustseglarna.”*

Det ligger något i Ramsays ord. Urkundsforskningen har bedrivits så långt att nya rön är svåra att finna, och för att komma vidare måste den kanske kombineras med kartografiska analyser, något som blivit mycket lättare med modern teknik. I kombination med rikliga fältstudier längs farleden kan det vara möjligt att skapa den helhetssyn som Gallen efterlyser.

**PÅ 1600-TALET** återfanns en dansk medeltida urkund, som består av sammanlagt 153 pergamentblad med varierande texter. En del utgörs av en jordabok från kung Valdemar Seirs tid (1202-1241), bestående av listor på egendomar och inkomster i bl a Halland och Estland. Denna del har ibland fått ge namn åt hela boken trots att den är endast en mindre del av urkunden. Andra delar är t ex ett kalendarium, kungalängder, teologiska texter och listor över biskopssäten, samt två itinerarier, eller färdbeskrivningar (Faktaruta 1). Det första behandlar färden från Ribe i Danmark till Accon i det heliga landet, och det andra itinerariet färden från Utlängan söder om Kalmar till Reval i Estland.

Jarl Gallen har i en bok, som utkom postumt 1993, gjort en ingående analys av den danska urkunden. Många av texterna kan härledas till tiden före 1240, medan andra sannolikt har tillagts något senare. Texterna är skrivna med tre olika handstilar, och på basen av innehållet i några av texterna drar Gallen slutsatsen att de är producerade av franciskanmunkar.

**BESKRIVNINGEN** av segelleden från Utlängan till Reval består av en uppräkning av orter och deras inbördes avstånd längs den svenska och finländska kusten. Trots att Valdemar Sejr både år 1206 och 1219 företog krigståg till Estland, finns det inget som bekräftar att han använt sig av just denna segelled. Större krigsflottor seglade antagligen som regel över öppna havet för att spara tid och minska provianteringsbehovet under resan, medan skärgårdslederna frekventerades av en annan typs fartyg, som transporterade gods och personer mellan olika kusthamnar.

**ITINERARIET** innehåller med några få undantag inte några egentliga navigeringsanvisningar och är därför knappast avsett för dessa fartygs skeppare. Det är dessutom skrivet på latin, som snarast var kyrkans språk. Då man läser det, får man därför intrycket av att den i stället utgör en slags båttidtabell, med vilken en passagerare kan planera sin resa längs den svenska och finländska kusten. Franciskanmunkarna rörde sig flitigt i detta område och kunde ha stor nytta av en sådan. Gallens hypotes är alltså att itinerariet skrivits ned av en franciskanmunk, tidigast i mitten av 1200-talet och senast början av 1300-talet, innan danskarna drog sig tillbaka från Estland.

**DEN FINLÄNDSKA DELEN** av segelleden går från Arholma i den svenska skärgården till Porkala, därifrån överfarten till Estland görs. Sträckningen av leden efter att Åland passerats tyder på att den uppstått som en genomfartsled för att ta sig österut in i Finska viken. Slutmålet var kanske ursprungligen Holmgård i det nuvarande Ryssland och senare Estland, men inte det finländska fastlandet, vars kolonialisering börjat först senare. Leden löper i den yttre skärgården, men innehåller även information om hur man vid bra väder kunde ta alternativa rutter över öppna havet.

Om itinerariet skrevs under andra hälften av 1200-talet hade danskar och svenskar, understödda av den katolska kyrkan, redan i ca 100 års tid företagit korståg och andra raider till både Finland och Estland (Faktaruta 2). Åbo var under svensk kontroll, men resten av Finland, speciellt tavasternas och karelarnas områden, var inte kristnade. Att dessa stammar inte var ofarliga, visar deras krigståg mot både Åbo och Sigtuna. Tavasterna gjorde uppror så sent som 1236. Detta kan vara en bidragande orsak till att dåtidens sjöfarare från väster ogärna gick längre in i skärgården.

**ITINERARIET** är förvånansvärt exakt, och största delen av orterna som nämns kan identifieras ännu idag. Precisionen i beskrivningen tyder på att detta var en mycket etablerad segelled, som hade använts en lång tid innan texten skrivits. Den är minst 800 år gammal, men sannolikt hade vikingarna använt den redan långt tidigare.

Då man försöker lokalisera segelledens sträckning, måste man beakta att skärgården på vikingatiden inte såg likadan ut som idag. Landhöjningen har gjort att Åland idag är 6 m högre än på 1000-talet. Landhöjningen avtar sedan under färden österut, så att motsvarande höjd för Skärgårdshavet är ca 5 m och Porkala 3 m. Kartorna i denna artikel är ritade efter Lantmäteriverkets grundkartas 5 meters höjdkurvor, vilka ger en ganska god bild av förhållandena på den aktuella tiden.

**SOM MAN KAN SE** från kartorna var många av dagens kobbar och skär undervattensgrynnor på den tiden. Större öar fanns redan då, men kan ha förändrats mer än vad höjdkurvorna visar. Smala sund och vikar har fyllts med eroderingspartiklar och förmultnade växtdelar, vilket ytterligare förstärkt deras igenväxt, eller eutrofiering. På de ställen där sandåsarna löper ut i havet kan landhöjningen till och med ha lett till att strandlinjen fått en helt ny dragning. Då sanden, som tidigare funnits på djupet, stigit närmare vattenytan, har stormar och strömmar format helt nya dyner och rev. Detta fenomen är än idag observerbart i västra Estland och kan ha spelat en stor roll för hur Hangöudd förändrats med tiden.

**ITINERARIET** **ANVÄNDER** *ukaesio* som distansenhet. I motsats till den övriga texten är detta inte latin utan danska, uke sjö, dvs på svenska veckosjö. Denna gamla benämning har uppstått på vikingatiden och ansetts syfta på den tid ett roddlag orkar ro utan avbyte. Måttet är alltså egentligen ett tidsmått, och detta innebär att den korresponderande längden varierat kraftigt beroende på var och när måttet brukats.

Åsikterna om en veckosjös längd har också gått isär mellan itinerarieforskarna. Gallen och Cederlöf refererar till en gammal uppfattning, som likställer en veckosjö med en tysk mil eller 4 nautiska mil (1 nautisk mil, nm, är 1852 m). Kerkkonen ansåg att den bör vara 6,5 nm, och Ericsson understöder henne med hänvisning till den norska forskaren Morcken, som anser att ungefär 6 nm är korrekt.

Ingen har tydligen försökt räkna efter vad detta skulle innebära. Finlandsdelen av itinerariet, från Arholma till Porkala, uppges t ex vara 39 veckosjöar. Gallen och Cederlöf skulle då tolka distansen som 156 nm, vilket skulle föra dem något förbi Jussarö, men inte ända till Porkala. Kerkkonen och Ericsson skulle däremot räkna med ca 250 nm, vilket räcker till att passera Lovisa!

**HÄR FINNS UPPENBARLIGEN** plats för en systematisk analys med hjälp av datorstödda navigationsverktyg. Med hjälp av dylika kan etapperna längs segelledens kända hamnar föras in på ett elektroniskt sjökort, och sträckornas längd enkelt avläsas.

Vi kan då börja med att titta på totallängden av segelleden. Enligt beskrivningen är totallängden 113 ukaesio (i fortsättningen används denna benämning på distansmåttet, detta för att understryka att här inte avses begreppet veckosjö i allmänhet, utan uttryckligen det längdmått som itinerariet brukar).

Segelleden kan på vissa etapper tolkas på litet olika sätt, men resultatet blir i medeltal en totallängd på 500 nm. Det skulle innebära att en ukaesio är ca 4,4 nm. Om vi nu delar totallängden i sträckan Utlängan – Arholma, 66 ukaesio, som är 293 nm och sträckan Arholma – Reval, 47 ukaesio, som är 209 nm så kommer vi till samma resultat. Samma gäller den alternativa rutten Hangö – Odensholm, 8 ukaesio, som är 35 nm.

**EFTERSOM** den finländska delen av segelleden är i fokus, kan vi fortsätta med att dela upp denna mellan de hamnar som anses vara väl identifierade, det vill säga Arholma – Lemböte – Kökar – Örsund – Jussarö – Porkala – Reval. Här börjar etapplängderna bli så korta, att onogrannheten på grund av avrundning växer. På itinerariets tid användes inte decimaler, utan distanserna uppgavs som heltal, med undantag för ett fåtal mycket korta sträckor där halva ukaesio använts. En angiven heltalsdistans kan alltså vara 0,4 ukaesio längre eller kortare i verkligheten, men detta försvinner vid avrundningen. Om vi korrigerar för detta kan alla ovan nämnda etappdelars uppmätta längder fås att motsvara antalet ukaesio i itinerariet med användandet av 4,4 nm per ukaesio.

**EXAKTHETEN HOS** distansangivelserna i itinerariet är alltså av allt att döma mycket god, och det har stora konsekvenser för farledsuttolkningen. Om man vill placera en viss hamn någonstans som inte passar in med avstånden kan man inte, som ibland har skett, bortförklara det med onoggrannheten hos begreppet veckosjö. Tvärtom, avståndsuppgifterna i itinerariet väger tungt vid lokaliseringen av hamnarna.

Med denna slutsats kan vi fortsätta med att granska hamnarna i segelledens åtta etapper mellan Arholma och Reval.

1. **Arnholm (Arholma) – Lynæbötae (Lemböte)**

*”Från Arnholm över Mare Aland till Lynæbötae VI”*

Arholma var den naturliga startpunkten för att korsa Ålands hav om man inte drog sig för dagsseglatser över öppet vatten. Alternativet var att fortsätta upp längs med kusten längs Väddörännan och sedan ta rutten Grisslehamn – Signilskär – Eckerö, det som senare blev postväsendets huvudstråk. Detta betydde dock ett par extra dagars resa, och därför valde många hellre att invänta tjänligt väder vid Arholma och sedan styra direkt mot Åland, där Lynæbötae nämns som destination.   
  
**ITINERARIET** ger till och med ett längre alternativ och skriver senare: ”*Märkas bör, att från Arnholm till Lynæbøte, kursen leder mitt mellan öster och norr, och att man, om vinden står gynsam från väster, kan segla i rät linje från Arnholm till Hangethe*”.

De dåtida skepparna var alltså inte rädda för öppet vatten. Däremot ville man, då som nu, undvika områden med grynnor och brist på goda landmärken. Detta kan ha varit orsaken till att man inte siktade på Lemlands sydspets och rundade Åland på södra sidan, såsom farleden går idag. På den tiden hade skären kring Rödhamn och Flaka hamn ännu inte stigit så högt över havet att de kunnat erbjuda sjöfararna tillräckligt skydd ifall en sydväststorm överraskat dem.

I stället tog man sikte på de 30 – 50 m höga berg, som kantar infarten till Lumparen och kunde vid dessa finna en god hamn med tillgång till vatten och sannolikt även andra förnödenheter. Åland var bosatt redan under vikingatiden, och Lemböte förmodas därför ha haft en fast befolkning vid denna tid.

**FORSKARE** tycks vara rätt ense om var Lynæbøte var beläget. Reinhold Hausen utforskade området redan på 1800-talet och fann då en kapellruin, som senare iståndsattes. Kapellgrunden har senare enligt Stig Dreijer daterats till 1100-talet. Fynd av offerkällor och forngravar stärker uppfattningen att detta var en viktig knutpunkt redan på vikingatiden.

Sträckan Arholma - Lemböte är ungefär 27,5 nm lång, vilket med antagandet 4,4 nm/ukaesio motsvarar 6,2 ukaesio, helt i linje med itinerariets VI.

1. **Lynæbötae (Lemböte) - Fyghelde (Föglö) - Thiyckækarl (Kökar)**

”*Därifrån till Thiyckækarl VIII. Märkas bör att mellan Thiyckækarl och Lynæbötae ligger många öar vid namn Fyghelde*.”

Den kortaste rutten från Lemböte till Föglö gick förr över Lumparen och genom Lumparsund i dess sydöstra hörn. Detta sund har idag vuxit igen och är ofarbart för större fartyg, men bör ha fungerat bra för 900 år sedan.

Från Föglö går rutten till Kökar vidare genom Föglö kyrksundet och över Kökarsfjärden. Enligt Stig Dreijer har också Föglö kyrka delar som daterats till mitten av 1100-talet, vilket bekräftar att leden använts länge.

**SVEN ANDERSSON** från Vårdö ville på sin tid förlägga leden till Embarsunden i norra Föglö. Dessa sund har alltid fungerat som en populär led från Åland till Korpo och Åbo, men som Christoffer Ericsson påpekar finns det ingen anledning att göra denna omväg om slutmålet är Kökar.

Kökar bestod för 800 år sedan av ännu flera öar än idag, och sunden och vikarna mellan dessa erbjöd goda hamnar. Huvudön Karlsö är full av fornlämningar, som visar att säljägare rört sig på orten redan under bronsåldern. Småningom blev Hamnöviken norr om Karlsö en viktig angöringspunkt, speciellt för sjöfarare västerifrån. De höga bergen på Karlsös nordvästkust utgjorde goda siktmärken, och på den tiden kunde sundet mellan Hamnö och Karlsö användas för insegling, vilket sparade några sjömil.

**DÄREMOT** är det inte säkert att den hamn som nämns i itinerariet låg på Hamnö, som allmänt antagits. Delar av ön var på den tiden under vatten, och de låga klipporna runtomkring ser inte ut att ha gett mycket lä mot vinden. Blicken faller i stället på södra sidan av Hamnsundet, och de vikar som nu kallas Munkvärvan, Träsket och Storängen. Dessa var antagligen betydligt mera lockande som hamnar vid denna tidpunkt. Kökars större öar hade vid slutet av 1200-talet ca 12 skattehemman, så några av dessa låg säkert här.

När Hamnö sedan fått sin första bebyggelse är oklart, men man vet att ett franciskanerkloster grundades på 1400-talet på ön. För munkar erbjöd ön sannolikt då lugn och ro, men ändå närhet till den övriga bebyggelsen. Under reformationen på 1500-talet stängdes alla kloster, och även Kökarklostret fick förfalla. År 1785 invigdes en ny kyrka på den gamla grunden.

Karta 1 visar hur seglingsleden kunde ha gått. Som framgår av kartan är den 7,6 ukaesio lång, vilket avrundat ger itinerariets VIII.

1. **Thiyckækarl (Kökar) - Aspæsund (Aspösund)**

*”Därifrån till Aspæsund VI, och där finns tre öar av vilka en är Aspæ, den andra är Refholm, den tredje Malmø, och Iurima ligger från dem ytterst mot söder och närmast havet.”*

Vid färden vidare från Kökar österut kunde den dåtida sjöfararen välja mellan flera alternativa rutter. Förutom dagens farled norrom Kökar fanns det då tack vare det höga vattenståndet också några andra vattenleder som skar genom Kökar-arkipelagen. Som karta 2 visar, var det naturligaste valet antagligen att gå på någondera sidan av Flattö, men det är inte heller omöjligt att den nuvarande dalen mellan Sommarön och Hellsö var farbar för 800 år sedan. Beroende av ruttvalet bör följande större siktmärke, om man färdades längs den sydliga rutten, ha varit Hamnskär. Efter dessa kom Kvigharufjärden, där en sjöfarare sannolikt började spana efter Långlandet och Flakaskär i norr, samt Vidskär i söder. Sedan följde det som kallas Aspösund.

Aspösund och dess läge har länge gäckat forskarna, och otaliga holmar har föreslagits som kandidater för denna plats. Aspöarkipelagen har på grund av sitt namn varit huvudalternativ, men något slutligt bevis för att den skulle utgöra gamla Aspösund har man inte hittat. I stället finns det tre problem med detta alternativ.

**FÖR DET FÖRSTA** tyder namnet på att platsen faktiskt utgjordes av ett äkta sund, inte en vik och inte heller en grupp fristående öar. Österviken, där Aspö nuvarande hamn finns, såg helt annorlunda ut då den landtunga, som idag bildar centrum för bebyggelsen, befann sig under vatten, och även om viken redan då utgjorde ett bra skydd mot många vindar, är det osäkert om man skulle ha kallat den för ett sund.

På 1200-talet hade Aspö sannolikt på södra sidan ett sund, som löpte från Västerviken till Torskhamnen, men frågan är om de klippor som utgör platsens södra sida då hade stigit tillräckligt högt över havet för att ge gott skydd mot hårda vindar, vilket borde ha varit en förutsättning för att sundet skulle få en så central betydelse för sjöfarten.

**FÖR DET ANDRA**, så ger farledsbeskrivningen tilläggsinformationen att Aspösund består av tre öar, Aspö, Refholm och Malmö, samt att Jurmo ligger söder om dessa. Det är svårt att få denna beskrivning att passa in på Aspöarkipelagens struktur. Aspö skulle väl i så fall vara huvudön*,* Refholm utgöras av Långnäset i sydväst och Malmö av antingen Hummelnäs eller Sommarön i öster. Det finns även ett antal öar i sydost, Konungsö, Ramsö och Flatö, vilka kunde komma ifråga, men då stämmer inte itinerariets beskrivning av tre distinkta öar längre in på topografin.

**FÖR DET TREDJE** stämmer heller inte avstånden helt. Aspaesund skall enligt itinerariet ligga mitt emellan Kökar och Örsund, 6 ukaesio från vardera. Förutsatt att ortsbestämningen av dessa är korrekt, ligger Aspö i verkligheten ca 5,4 ukaesio från Kökar och 6,5 ukaesio från Örsund, vilket avrundat skulle innebära 5 respektive 7 ukaesio.

Ingen av dessa invändningar är i sig tillräcklig vägande för att diskvalificera Aspö, men osäkerheten bidrar säkert till att många andra alternativ föreslagits. Jarl Gallen har tagit fasta på Petrus Gyllenii dagbok från en sjöresa år 1651, där han beskriver en färd från Brunskär söderut: ”*Sedhan möter Aspesundh, thär effter Muskär, så Wijskär 3 stoore mijl ifrå Brunskär.”* Muskär, i Johan Månssons sjöbok kallad Myshamn, torde vara dagens Långsund, mellan Långland och Flakaskär, och Wijskär är uppenbarligen Vidskär. Baserat på denna beskrivning föreslår Gallen att Aspösund skulle vara Aspkobbarna strax söder om Brunskär, men detta skapar problem med både itinerariets distansangivelser och med kobbarnas trovärdighet som en skyddad hamn vid 1200-talets vattenstånd.

**MYSTERIET ASPÖSUND** har ytterligare komplicerats av att det senare funnits andra orter med detta namn inom det gamla svenska riket. Enligt Hälsingelagen från 1300-talet, Konungabalken VII, var bönderna inte förpliktade att göra ledungstjänst om ledungen gick *”över havet eller utanför Aspasund”.*  Senare finns också i Stockholms stadslag ett Aspasund nämnt som den yttersta gränsen för stadens rätt. Gerhard Hafström och Gunnar Bolin har var för sig vid olika tidpunkter dragit slutsatsen att också dessa namn syftar på Korposkärgårdens Aspösund och att de tidiga svenska lagarna sträckte sig över Skiftet. Gallen nämner dock ett Aspö nära Runmarö på svenska sidan som en sannolikare kandidat för dessa ortsangivelser.

Beträffande de öar som itinerariet nämner att Aspaesund består av, har bland annat Levi Fagerström framkastat Nötö och Björkö som kandidater för *Refholm* och *Malmø*. Det är en möjlig tanke, speciellt om man sitter med ett modernt sjökort framför sig och kan se ”von oben” på skärgården. Men på 1200-talet fanns det inga kartor, utan alla öar framstod så som de såg ut betraktade från ett fartygsdäck. Aspö, Nötö och Björkö ligger då för långt ifrån varandra för att man skall uppleva dem som en sammanhängande ögrupp.

**SAMTIDIGT KAN MAN** dock inte undgå att notera att en av dessa öar, Björkö, ligger exakt mitt emellan Kökar och Örsund, alltså precis där itinerariet placerar Aspösund. Om man dessutom studerar Björkös topografi och beaktar effekten av landhöjning och eutrofiering, finner man att ön vid tidpunkten för den omtalade segelleden sannolikt genomkorsats av ett sund med tre infarter. Ön bestod alltså då av tre öar. Om dessa tre öar kallats Aspö, Refholm och Malmö, så skulle itinerariets beskrivning stämma väl, och tillägget att Jurmo ligger från dem ytterst mot söder och närmast havet skulle också få en logisk förklaring.

Mitt på ön finns fortfarande ett område som kallas Aspängen, men detta kan vara en nyare benämning. Om Refholmskall tolkas som en holme med långsträckta undervattensgrynnor (rev), så går tanken osökt till de klippor som idag kantar insjön, men som för tusen år sedan låg närmare vattenytan. Betydelsen av ”malm” i Malmö torde indikera förekomst av sand och sten, och de otaliga rösen, jungfrudanser och stenfötter som finns på ön är ju ett tecken på detta.

**BJÖRKÖ** har länge haft en roll som populär hamn i Skärgårdshavet. Dagens Byviken är fortfarande en livlig ankarplats, och det är inte svårt att föreställa sig att forntidens sjöfarare gärna följde vikens förlängning intill de branta klippor, som då bildade en perfekt hamn mitt på ön. Namnet kan ha uppkommit så länge faret genom ön var segelbart, men kan även ha använts efter det att platsen på grund av landhöjningen förvandlats till en hamnvik. Att namnet sedan i något skede försvunnit och ersatts av Björkö kan antingen ha med den förändrade växtligheten eller med betydelsen som handelsplats att göra.

Karta 2 beskriver rutterna mellan Kökar, Aspö och Björkö. Till den sistnämnda är avståndet från Kökar ganska precis VI ukaesio.

1. **Aspæsund (Aspösund) - Örsund (Hitis)**

*”Från Aspæ till Örsund VI”*

Problemet med Örsund är att namnet inte mera är i bruk och därför inte återfinns på någon modern karta. Svante Dahlström nämner att man försökt koppla Örsund till dagens Örö och därmed bevisa att den gamla segelleden skulle ha gått via denna ö. Som Dahlström påpekar, förefaller det dock mycket osannolikt att man skulle ha valt denna rutt, eftersom den leder vidare genom de farliga Bengtskärsvattnen. De grynnor som idag hotar sjöfarare där låg förstås på denna tid djupare och var ofarliga, men dagens övervattenskär var i stället då grynnor vid vattenytan och gjorde en genomfart på 1200-talet mycket riskabel, speciellt utan sjökort och navigationshjälpmedel.

**DAHLSTRÖM STÖDER** därför tanken att Örsund är det nuvarande Kyrksundet i Hitis, och att namnet ändrats i och med att en kyrka byggts där. Den första hänvisningen till ett Kyrksund är från Magnus Erikssons resa i Finland 1347, men trots att många äldre forskare inte tvekat att placera detta i Hitis, är Dahlström mera skeptisk i frågan och pekar i stället på Åland och Kyrksundet nära den plats där Kastelholm några årtionden senare uppfördes. Oberoende av detta har Hitis Kyrksund under de följande århundradena befäst sin ställning som ortsnamn, till och med så väl att hela området framtill 1600-talet kallades Kyrkosundsskär.

Att Kyrksundet varit en viktig handelsplats redan under vikingatiden har senare, i början av 1990-talet, bekräftats med hjälp av utgrävningar och fynd, och därmed har bland annat Levi Fagerström ansett att man kan placera itinerariets Örsund på västra sidan av detta.

Som karta 3 visar är avståndet mellan Björkö och Örsund också VI ukaesio.

1. **Örsund (Hitis) – Hangethe (Hangö) – Lowicsund (Tvärminne)**

*”Därifrån till Hangethe III. Och från Hangethe, som på finska kallas Cuminpe, till Lowicsund II.*

*Dessutom må märkas att man, om det behagar, kan segla från Hangethe till Hothensholm med nordlig vind åt sydost. Där är havet VIII ukæsio brett.”*

Följande etapp leder från Örsund till Hangethe. Slutleden på det sistnämnda namnet kommer från svenskans ed, som bland annat Birger Boström uttolkar som näs, landtunga, eller vattendelare, allt mycket relevant för naturen kring Hangöudd. Itinerariet ger också det finska namnet Cuminpe, vilket visar att man börjar närma sig trakter där båda språken var allmänna. Här är slutleden *pe* sannolikt finskans *pää*, dvs spets eller udde. Henrik Cederlöf konstaterar att förstavelsen ”trotsar också djärva hypoteser”, men Heimo Hakala har faktiskt indirekt förklarat namnet i en artikel i Kirkkonummen Sanomat år 2010. Han har där föreslagit att en ny storkommun i Västra Nyland skulle ta namnet Kumio, som han hävdar att är ett gammalt namn på Salpausselkäåsen. Varifrån Hakala fått denna uppgift är oklart, men om den är korrekt är Kumionpää, ”spetsen på åsen Kumio”, ett rätt träffande namn på Hangöudd, speciellt om man närmar sig den från land, såsom finnarna gjorde.

**JONATAN REUTER** konstaterade redan 1937 att de två sannolika platserna för en hamn är Kapellhamnen och området kring Tulludden-Gäddtarmen. Mot det senare alternativet talar återigen topografin för 800 år sedan. Med dåvarande vattenstånd är det mycket svårt att föreställa sig att dessa klackar och skär kunde erbjuda en säker hamnplats där man kunde invänta tjänligt väder för krävande etapper i båda riktningarna. Av den orsaken har Boström i sin bok framfört uppfattningen att Kapellhamnen var den egentliga ankringsplatsen på denna tid. För en sjöfarare från Hitis-trakten var det säkert redan då naturligt att styra mot det höga Kasberget, som ligger på den skyddade hamnens norra sida. Existensen av ett gammalt kapell och fynd från gjorda utgrävningar stärker uppfattningen om hamnens gamla betydelse.

Karta 4 visar hur segelleden kunde ha gått över Hangö Västra. Avståndet från Örsund motsvarar 3.1 ukaesio, vilket stämmer bra med itinerariet. Också avståndet till Hothensholm, dvs Odensholm på estniska sidan, 8 ukaesio stämmer med verkligheten.

**PROBLEMET MED** denna ortsbestämning blir i stället följande etapper österut. Avståndet till Jussarö, som är den första säkert identifierade hamnen, anges vara II+I+II = V ukaesio, eller ca 22 nm. Om man mäter avståndet från Kapellhamnen längs dagens farled runt Uddskatan fram till Jussarö kommer man till minst VI ukaesio, som är aningen för långt för att kunna accepteras. Boström hade en lösning på problemet, nämligen att sjöfararna drog sina fartyg över det smala näset vid Gåsörsbukten och därmed vann ett par sjömil. Rektorskollegan Cederlöf köpte inte denna tanke, utan ansåg det svårbegripligt att skeppare, vana vid öppna vatten, skulle ta till dylika ansträngningar för att undvika en rätt liten omväg. Man måste hålla med om detta.

**ERICSSON HADE** dock redan tidigare, 1984 i Mariehamn, framfört en annan hypotes som kunde förklara gåtan. Med hänvisningar till opublicerat material av Svante Dahlströms hand framkastade han tanken att hela den del av Hangöudd som idag upptas av Frihamnsområdet, med undantag för bergknallarna av granit, har uppstått först under en senare tid. Detta har skett genom att stora områden med sandbotten på grund av landhöjningen kommit nära vattenytan, där sedan stormar och strömmar av dessa skapat dyner och landtungor som nu bildar udden. Passagen mellan nuvarande Gåsörsbukten och Hangö Västra hamn skulle alltså ha varit naturligt farbar innan udden formats. Som kartan visar öppnar detta en helt ny bild av den forntida sjövägen runt Hangöudd.

**VAR KUNDE DÅ** Loviksund ha varit beläget? Sundet antas av forskarna ha fått sitt namn från ett närbeläget glo, dvs en vik med smalt inlopp. Det utgör enligt itinerariet det första etappmålet efter att Hangöudds sydsida avverkats. Denna sträcka är ännu idag besvärlig, med långgrund kust mot norr, öppet hav mot syd, och skär och grynnor längs farleden. Situationen var säkert densamma för 800 år sedan, och man kan anta att sjöfararna därför valde den hamn som innebar första ordentliga skydd och vila efter färden. Tre platser har föreslagits i tidigare utredningar, nämligen Gloskär, Sjö-Björkskär och Tvärminneön.

Området vid Gloskär har ett lockande namn med tanke på (G)loviksund, men avståndet från Kapellhamnen blir för kort, och följande etapper för långa. Tvärminneön har föreslagits av Reuter, som påpekar att den har en hamnvik, som tidigare kan ha utgjort ett glo. Problemet är det motsatta till i Gloskärfallet, första sträckan blir för lång och följande sträcka för kort.

**ÅTERSTÅR** Sjö-Björkskär, som ligger mellan Gloskär och Tvärminneön. Fastlandssidan består idag av lågt belägna sanddyner, som i likhet med Hangöudd kan ha fått sin slutliga form långt efter itinerariets uppkomst. Man kan dock vara rätt säker på att ett sund har löpt här, som förlängning till den nuvarande Österviken norr om Sjö-Björkskär. Denna ö har också på norra sidan ett lågt beläget område, som tidigare kan har utgjort en glovik.

Avståndet från Kapellhamnen till Sjö-Björkskär är, som kartan visar, 2,3 ukaesio, avrundat II.

1. **Lowicsund (Loviksund) – Karienkaskæ (Hästö Busö) - Iuxarö (Jussarö) – Horinsarae (Hättö)**

*”Därifrån till Karienkaskæ I. Därifrån till Iuxarö II. Vidare till Horinsaræ, som danskarna kallar Hestö II.”*

Denna etapp går till den enda plats i itinerariet som enbart har ett finskt namn. Namnet har kopplats ihop med både Karis (Karjaa på finska) och Älgö, som Kerkkonen funnit ett alternativnamn på, nämligen *Ellie-Karrieser*. Ojansuu har hänvisat till kari, det finska ordet för grund, skär. Som ofta med filologiska härledningar har man svårt att komma från teori till bevis. Vill man dock hålla sig till itinerariets distanser, och utgår från att Loviksund ligger vid Sjö-Björkskär, så är den större ö som ligger en veckosjö från Loviksund och två från Jussarö sannolikt Hästö-Busö.

**MÅNGA FORSKARE** har förbryllats över att itinerariets farled efter Hangöudd inte fortsätter längs någon av de nutida naturliga inomskärslederna som löper från Tvärminne till Barösund, utan i stället går ut till Jussarö. Som Cederlöf skriver, ”varför segla ut i öppen sjö för att ankra här, för att på nytt söka sig inåt?” Hans teori är att man därigenom vid lämpligt väder haft en chans att från Jussarö styra direkt på Reval och därigenom förkorta resan med ett par dagsetapper. Mot detta kan man dock invända att itinerariet, som annars erbjuder alternativa rutter i öppen sjö, inte nämner Jussarö som en utseglingspunkt.

Citatet visar att Cederlöf, liksom många före honom, är låsta vid tanken att farleden måste passera, om inte genom Barösund, så i alla fall via någon av hamnarna vid Orslandet. Kanske Jakob Teits farledsbeskrivning från 1500-talet, som följer denna rutt, har påverkat tänkandet i denna riktning. Man bortser då emellertid från att den inre skärgården mellan Tvärminne och Barösund innan den svenska kolonialiseringen tagit fart inte nödvändigtvis upplevdes som en trygg och naturlig genomfartsled. De finska ortsnamnen visar att området sannolikt fungerat som fiskevatten och jaktmarker för folkstammarna i inlandet, till exempel tavasterna. Det är helt möjligt att sammanstötningar mellan dessa och de främmande sjöfararna inte uteslöt strider och plundring, och att den säkraste leden till Reval därför gick längs de yttersta öarna. Detta var ju dessutom den kortaste vägen näst efter segling över öppet hav.

Som karta 5 visar är avståndet från Loviksund till Karienkaskae ganska exakt I ukaesio, och vidare till Jussarö är det 1,7 ukaesio, avrundat II. Sedan gäller det att på 2 ukaesios avstånd finna ”Horinsarae, som danskarna kallar Hestö”.

**TIDIGARE FORSKNING**, Alf Brenner, och senare Ivar Westman, vill förlägga Hestö till Korpholm nordost om Tostholm, och Cederlöf förkastar inte detta, men talar också varmt om Orslandet och någon av dess skyddade vikar. Men placerar man Hestö här gör man en icke obetydlig avstickare från den raka leden till Porkalaudd, vilket skapar problem med distanserna. Dessutom, som redan nämnts, att först bege sig ut till Jussarö för att sedan ta sig tillbaka in i den inre skärgården verkar inte logiskt.

Allt talar alltså för att det i stället skulle röra sig om en av de sydligaste öarna i Ingå skärgård, gärna en med en duglig hamn. Den ö som då ligger närmast till hands har ett intressant namn. Kan det vara så enkelt att Hestö blivit Hättö?

Avståndet från Jussarö till Hättö är 2,2 ukaesio, avrundat II.

1. **Horinsaræ (Hättö) - Purkal (Porkala)**

*”Därifrån till Purkal III. Och till denna ö går kursen från Hangethe mot öster men dock litet åt norr.”*

Farleden fortsätter efter Hestö mot Porkala, för att därifrån ta kurs över Finska viken mot Nargö. Porkalahalvön är välbekant och har säkert i alla tider varit en överfartspunkt för Estlandstrafiken. Däremot finns det vissa frågetecken om exakt var den ö, som itinerariet benämner Purkal*,* var belägen. Följer man itinerariets anvisning ovan och lägger ut en ostnordostlig kurs från Hangö, landar man i de sydligaste delarna av Porkala-arkipelagen.

Spetsen av Porkala udd var på 1200-talet en fristående ö, så det naturliga antagandet skulle annars vara att Purkal fanns här. Detta skapar dock vissa problem med den korta distansangivelsen mellan Hestö och Purkal, som uppges vara endast III ukaesio. Fast man korrigerar för maximal avrundning och räknar med 3,4 ukaesio, kommer man inte riktigt ända fram till Porkalaudd. Som karta 6 visar kan man därför inte utesluta att det dåtida Purkal syftar på någon av öarna sydost om Porkalaudd, Träskö (Storlandet) eller Makilo, vilket skulle ha sparat några sjömil för Revalsfararna. Båda öarna, och speciellt Träskö, hade goda hamnvikar med dåvarande vattenstånd. Namnet Purkal måste i så fall tolkas som gemensamt för hela området, eller så har det senare vandrat norrut och övergått till att beskriva själva fastlandsudden.

1. **Purkal (Porkala) - Narigeth (Nargö) – Karlsö (Paljassaare Poolsaar) - Ræuelsburg (Reval, Tallinn)**

*”Så från Purkal över Mare Estonium till Narigeth VI. Därifrån till Karlsö I och en halv. Därifrån en halv till Ræuelsburg.*

*Märkas bör att från Purkal till Ræuelsburg har man att segla i sydostlig riktning.”*

Itinerariet avslutas med överfarten över Finska viken, förbi Nargö och Paljassaareudden och in i Revals hamnvik. Avståndet från Porkala till Reval är cirka 8 ukaesio, vilket stämmer bra.

**Sammanfattning**

Vad kan vi då dra för slutsatser? Jämfört med tidigare utforskning av Finlandsdelen i Kung Valdemars segelled har tre nya aspekter lyfts fram:

1. Längden av en ukaesio har uppskattats utgående från kartanalyser i stället för att baseras på äldre källor. Den har därvid visat sig vara 4,4 nm, vilket är något längre än det klassiska antagandet 4 nm. Tillförlitligheten i distansuppgifterna har visat sig vara god, varför dessa har kunnat ges stor vikt vid tolkningen.
2. Tack vare tillgång till modernt kartmaterial har de topografiska förändringarna till följd av landhöjning, eutrofiering och dynbildning kunnat analyseras bättre än tidigare.
3. Till skillnad från många tidigare studier har mindre vikt lagts vid farledsuppgifter från tiden efter att den svenska kolonialiseringen tagit fart, och då inomskärsfarlederna fått en större betydelse. I stället har tolkningen baserats på ett scenario där segelleden avsiktligen gått i det yttersta havsbandet, dels för att förkorta färden och dels för att undvika risken att råka ut för fientliga överfall. Som faktaruta 2 visar, karakteriseras ju 1100- och 1200-talet av otaliga sammanstötningar mellan de olika folkgrupperna kring Östersjön.

Med beaktande av detta har det varit möjligt att definiera en rutt, som väl stämmer överens med itinerariets uppgifter. Med den kunskap som finns om de topografiska förhållandena för 800 år sedan kan man också hävda att den föreslagna rutten med tanke på farbarhet, landmärken och hamnarnas kvalitet är en sådan som en seglare av idag instinktivt skulle välja.

Helt säkert är den beskrivna rutten inte korrekt på alla punkter. Den tillgängliga informationen räcker inte till för att lösa alla gåtor som itinerariet innehåller. Förhoppningsvis kan de framlagda hypoteserna i alla fall inspirera till vidare forskning, och kanske kan de i bästa fall till och med leda till att intresset för utgrävningar skulle växa. Skärgården vilar fortfarande på otaliga fynd i väntan på sina upptäckare.

**Artikelförfattaren   
Anders Moliis-Mellberg** är diplomingenjör och har sedan mitten av 1970-talet verkat på olika poster inom den europeiska stålindustrin. Fritiden har han om möjligt tillbringat i skärgården.

Materialet om segelleden har samlats under en längre period och nu slutligen gett upphov till vidstående artikel.

Adress: Idvägen 9A, 02170 Esbo

Tfn: +358 (0)40-5343752

e-post: [moliis-mellberg@kolumbus.fi](mailto:moliis-mellberg@kolumbus.fi)

Faktaruta 1

**Innehållet i Kung Valdemars jordabok**

Kalendarium

Jordabok (listor på inkomster, egendomar, land i bl a Halland, Estland för tiden 1202-1241)

Valdemarsannaler framtill 1219

Kungalängd tom Erik Klipping (1259-1286)

Biskopssäten och kyrkoprovinser (utan Åbo, vars första verifierade biskop var Bero 1249, som också grundade ett dominikankloster)

Kejsar- och kungalängder

Påvelängd tom Gregorius IX (1227-1241)

Sedelärande berättelser

Teologisk analys av texter av påve Innocentius III (1198-1216)

**Itinerarium I (Ribe-Accon)**

**Itinerarium II (Utlängan-Reval)**

Jordabok

Teologiska skrifter

Testamentsutdrag

Faktaruta 2

**Historiska händelser på segelledens tid**

1123 Novgoroderna anfaller Tavastland

1142 Tavasterna gör motattack mot Novgorod

1149 Tavasterna anfallar åter Novgorod

1156 Erik den Helige företar det första korståget till Finland

1157 Knut Valdemarsson företar ett fälttåg till Estland

1164 Svearna företar ett fälttåg till Ryssland

1170 Påve Alexander III utfärdar en bulla om kristnandet av Finland

1178 Karelarna anfaller Västfinland

1186 Ryssarna anfaller Tavastland

1187 En karelsk styrka bränner Sigtuna i Svealand

1191 Danskarna företar korståg till Finland och Estland

1196 Birger Brosa leder ett svenskt korståg till Estland

1197 Ryssarna anfaller Tavastland

1198 Åbo ödeläggs

1206 Den danske kungen Valdemar Sejr erövrar Ösel

1216 Påve Innocentius III utfärdar en ny bulla om kristnandet av Finland

1219 Valdemar Sejr leder ett nytt korståg till Estland och grundar Reval

1220 Svenskarna företar ett misslyckat korståg till Estland

1226 Novgoroderna företar ett ortodoxt korståg till Tavastland

1236 Tavasterna gör uppror mot den kristna missionen

1239 Birger Jarl leder det andra svenska korståget till Finland och besegrar tavasterna

1241 Novgoroderna besegrar en skandinavisk här vid Nevan

1280 Bygget av Åbo och Tavastehus slott påbörjas

1292 Novgoroderna anfaller Tavastland

1293 Torgils Knutsson leder det tredje svenska korståget. Karelen erövras och Viborgs fästning byggs

1343 Esterna gör uppror och danskarna förlorar gradvis kontrollen över Reval

**Litteratur**

*Andersson, Sven*, Kring två kungsristningar vid en åländsk farled. Åbo 1937

*Bolin, Sture*, Om Nordens äldsta historieskrivning. Lund 1931

*Boström, Birger*, Hangö udd, forntida hamnar och hällristningar. Hangö 1968

*Brenner, Alf*, En västnyländsk bygdekrönika I. Ekenäs 1936

*Cederlöf, Henrik*, Farleder och lotsplatser i Ekenäs skärgård. Ekenäs 1986.

*Dahlström, Svante*, Gullkrona, 2 uppl. Ekenäs 1966.

*Dreijer, Stig*, Hamnar och farleder på Åland i anslutning till itinerariet. Bottnisk kontakt II. Mariehamn 1984.

*Ericsson, Christoffer*, Danska itinerariet i finländsk forskning. Bottnisk kontakt II. Mariehamn 1984.

*Fagerström, Levi*, Skärgårdslandskapen och den danska seglingsskildringen från 1200-talet. www.saaristo.org/bilder/kyrkor\_sve.pdf

*Gallen, Jarl*, Det danska itinerariet. Postum utgivning. Hangö 1993

*Hafström, Gerhard*, Ledung och marklandsindelning. Uppsala 1949.

*Hakala, Heimo*, Kolumn. Kirkkonummen Sanomat 2010.

*Hausen, Reinhold*, Lemböte kapell. Åland 1916

*Kerkkonen Gunvor*, Västnyländsk kustbebyggelse under medeltiden. Helsingfors 1945.

Landhöjningen i Östersjön. Uppslagsverket Finland 1983

*Ojansuu, Heikki*, Suomalaista paikannimitutkimusta I. Turku 1920

*Ramsay, Henrik*, Sommar och segel. Schildts 1946

*Reuter, Jonathan*, Tre medeltida hamn- och orienteringsplatser vid den västnyländska kusten. Finsk tidskrift 4 1937

*Westman, Ivar*, En gammal nyländsk stråkväg. Helsingfors 1937

Bildtexter

Samtliga kartor och bilder är gjorda av författaren

Samtliga kartor beskriver ett vattenstånd +5 m över nuvarande nivå

Karta 1. Segelleden mellan Lemböte och Kökar.

Karta 2. Segelleden mellan Kökar och Björkö.

Karta 3. Segelleden mellan Björkö och Hitis.

Karta 4. Segelleden mellan Hitis och Tvärminne.

Karta 5. Segelleden mellan Tvärminne och Hättö.

Karta 6. Segelleden mellan Hättö och Porkala.

Bild 1. Byviken på Björkö har för 800 år sedan fortsatt genom hela ön

Bild 2. Dalsänkan som löper genom Björkö är kantad av branta klippor idealiska för angöring

Bild 3. Dalsänkan genom Björkö har länge haft bosättning på öns östra sida

Bild 4. Västerviken på Aspö är en alternativ placering för det legendariska Aspösund

Bild 5. Kyrkosundet mellan Hitis och Rosala är numera delvis igenvuxet. Den rikliga förekomsten av sten- och sandrev (örar) kan förklara det gamla namnet Örsund.

Bild 6. Kapellhamnen i Hangö kantas av höga berg som utgör naturliga riktmärken för seglaren.

Bild 7. Hangös yttersta udde består delvis av ett näs av sand, som kan ha uppstått långt efter itinerariets farledsbeskrivning

Bild 8. Tvärminne hamnvik är fortfarande populär trots att landhöjningen sannolikt täppt till det gamla Lowicsund

Bild 9. Sjö-Björkö hade för 800 år sedan ett eget glo med inlopp mellan dessa klippor och utgjorde en naturlig anhalt längs den gamla segelleden

Bild 11. Jussarö har i alla tider varit ett riktmärke för navigeringen längs Finska viken

Bild 12. Hamnviken på Hättös västra sida kan ha välkomnat sjöfarare redan på 1200-talet