

Idag är Vallentunasjön en grund insjö, uppskattad för sina vyer och fåglar och för sin is och skridskoåkning. Något helt annat var det, när Vallentunasjön var del i ett öppet vattensystem med sjöar, vattendrag och våtmarker, även öar, halvöar och näs och stod i förbindelse med Mälaren och Östersjön.

Då utgjorde dessa vatten en mycket påtaglig del i människornas liv. Vi kan nog inte helt föreställa oss dess betydelse. Vad som efter hand ändrade situationen var den ständigt pågående landhöjningen. Mycket långt tillbaka i tiden gav denna landhöjning möjlighet till bosättning. Man kunde odla där det tidigare varit vikar och större vatten. Sjöbottnar blev odlingsmark, men vattendragen fanns under lång tid kvar kring byarna för samfärdsl och vattenlederna användes så länge som möjligt. Det var lättare att flytta tung last på vatten eller på isar än på bristfälliga vägar. Lindö gård, Grana och Näle lär ha forslat spannmål till Hargs kvam via vattenleden över Kallängarna. Ända till 1927 hade Brottbys ångbåtstrafik vars motto var "finns det bara dagg i gräset, så kommer vi".

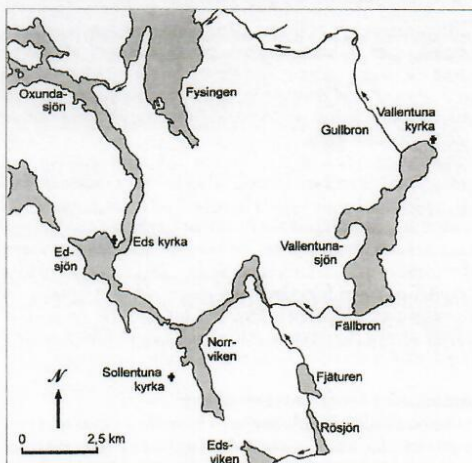
Landhöjningen och vattenlederna

På 1000 år har landhöjningen sänkt vattennivån i Östersjön inom vårt område med ungefär 5 meter och på 2000 år ungefär med 10 meter. Vallentunasjön ligger idag cirka 7,5 m över Östersjöns vattenyta. Kartan till höger visar vattenlandskapet i stora drag under vikingatiden, då Mälaren var en vik av Östersjön. Kartan på nästa sida visar motsvarande för 2000 år sedan, då det troligen fanns östersjövatten i Vallentunasjön.

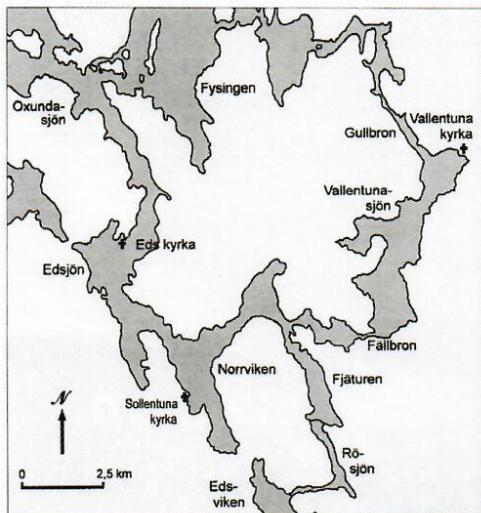
Vallentunasjön har under dessa 2000 år haft två leder till Mälaren eller Östersjön. Båda lederna har runnit mot väster ut ur Vallentunasjön. I öster utgör en bergsrygg vattendelare med bl a Bällstaberg, idag ca 60 m över havet. Denna vattendelare gav tillflöden till Vallentunasjön men var knappast av betydelse som kommunikationsled. Långt tillbaka i tiden gick en vattenled mot öster via Gävsjöbäcken till Angarnsjön och stod i förbindelse med Östersjön, men resterna ligger nu minst 15 m över havet och den har inte haft vatten från Vallentunasjön

under de senaste 3000 åren. Den berömda Jarlabankes bro i närheten drogs således inte över en egentlig vattenled vid Vallentunasjön.

Den nordvästliga leden ur Vallentunasjön rann via Gullbron och sjön Sormen över Kallängarna, vidare längs Hargsån, sjöarna Fysingen och Oxundasjön ut i Mälaren vid Rosersbergsviken. Till Hargsån kom bl a ett tillflöde och en vattenled från Markim. Idag finns hela leden kvar i sin ursprungliga sträckning som diken och åar. Den f d leden ger nu ett litet inflöde till Vallentunasjön, genom att en meterhögh landrygg några hundra meter från strandkanten delar vattenloppet i två rikt-



Kartan visar Vallentunasjön och de omgivande vattenleder på vikingatiden, dvs för omkring 1000 år sedan. Nuvarande kyrkor angivna som referenspunkter (karta efter Tage Sundqvist).



Vallentunasjön och omgivande vattenleder omkring år 0. Nuvarande kyrkor angivna som referenspunkter (efter Tage Sundqvist).

ningar. Från denna höjdrygg rinner dock vattnet nordnordväst ut och följer den gamla vattenleden till Mälaren.

Den sydvästliga leden förbi Fällbro och Sköldnora till Norrviken hade utlopp i Mälaren via Rotebro, Edsån, Edsån och Oxundasjön men stod även i förbindelse med Östersjön genom Edsviken via Norrviken eller via sjöarna Fjäturen och Rösjön. Dock bröts den direkta vattenförbindelsen mellan Norrviken och Edsviken troligen före år 0, och kartorna ovan visar att man fått dra båtar över land en sträcka. Det är intressant att notera, att fortfarande under vikingatiden var landområdet väster om Vallentunasjön fram till Upplands-Väsby en ö i Mälaren.

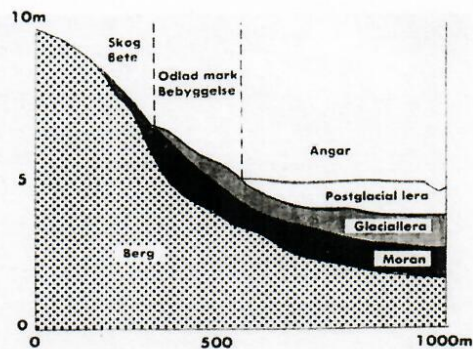
Under tidig järnålder, när bosättning i området var etablerad, tycks lederna haft öppet vatten på samma nivå hela vägen från Vallentunasjön till Mälaren. Efter hand som landhöjningen fortgick, kom rullstensåsar och bergformationer att utgöra hinder för vattnet. Sjöar avsnördes och försande vatten uppstod här och var, t ex vid Hargs kvarn och Sköldnora kvarn. Namnen på dessa platser vittnar om hur skilda vattennivåer längs lederna kom till praktisk nytta.

Studierna av bl a Långhundraleden visar, att dragrännor eller omlastningsplatser har skapats vid hinder längs vattenlederna. Båtar eller last har förflyttats över land till nästa vatten. Fynd av särskilt gjorda dragrännor finns från Uppland, t ex vid Sjöås (nära Arlanda flygplats) där en led från Mälaren tog vägen över en rullstensås till Långhundraleden. Vid Draget nära Bålsta förkortades vägen från Östersjön söderifrån till Uppsala via ett näs på ca 200 meter. Det kan mycket väl ha funnits dragrännor vid Norrviken och Rösjön för att nå Edsviken eller förbi forsarna eller dämmena vid Harg eller Sköldnora.

Landskapet kring vattenlederna

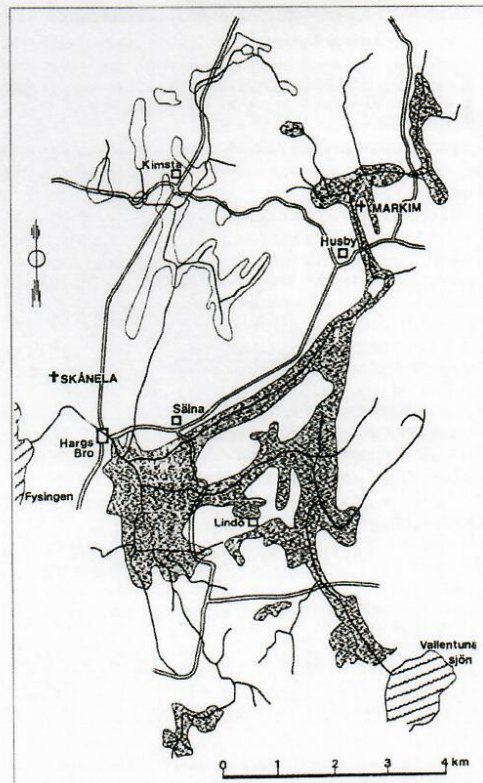
I boken om Långhundraleden har Yngve Gustafsson beskrivit en del förhållanden vid sidan av landhöjningen, vilka påverkat landskapet. De är även giltiga i detta sammanhang.

Profilen ovan till höger visar uppländska dalgångar med olika lager i jordytan. Ovanpå urberget finns morän som inlandsisen fört med sig. Detta lager har använts för skogsbruk eller som



Upländsk lerdalgång i tvärprofil med jordytans olika lager (enligt Yngve Gustafsson).

betesmark. Ovanpå moränen finns den varviga leran, där de äldsta odlingarna och den mycket gamla bebyggelsen finns. Ovanpå den varviga leran finns ännu ett lerlager som bildats av havsvågorna. I detta lager skar sig vattenlederna ner, ofta omgivna av våtmarker. Våtmarkerna bildade efter hand ängar som skördades och gav foder till husdjuren. Så småningom har



Översvämmade ängsmarker i Vallentuna och Markim före rivningen av kvarnen vid Hargsbro på 1860-talet (enligt Yngve Gustafsson).

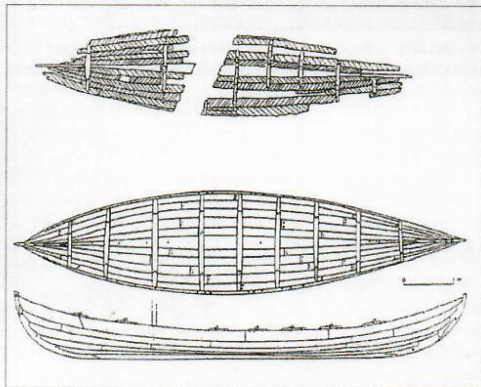
ängarna dikats ut och blivit åkerjord. Inte sällan har marknivån hos dessa utdikade ängar sjunkit upp till en meter genom dränering av vatten som bundits av lerorna. Grusåsar eller urberg har stuckit upp och utgjort hinder för vattnet här och var. Vid Harg användes berghällarna i vattenleden till en kvarndamm och dessutom som underlag för tre runristningar, som vittnar om platsens betydelse. Dämnet vid Hargsbro kvarn var anledning till att Kallängarna och stora delar av de forna vattenlederna från Vallentuna och Markim översvämmades, något som också skulle kunna uttryckas som att området behöll den vattennivå som den tidigare haft "naturligt" men som förändrats genom landhöjningen. En långvarig konflikt mellan berörda bönder och mjölnaren ledde till att kvarnen vid Hargsbron revs på 1860-talet.

En liknande situation fanns vid Sköldnora kvarn som revs på 1890-talet. Denna plats utgjorde huvudscenen i en av C J L Almqvists folkliksberättelser, "Skällnora kvarn". När kvarnen revs kunde bönderna i Fällbro och i Torslunda by bättre använda ängsmarkerna längs vattenleden mot Norrviken.

En stark drivkraft fanns under 1800-talet för att utvidga åkermarken, vilket ledde till att de vattendrivna kvarnarna vid Hargsbro och Sköldnora avlägsnades, men också till sjösänkningar. Vallentunasjön sänktes på 1890-talet med drygt en meter. Uppenbarligen hade vattenlederna kring Vallentunasjön då förlorat sin stora betydelse som transportväg.

Båtarna för 1000 år sedan

Mig veterligt har inte gjorts några fynd av riktigt gamla båtar vid Vallentunasjön eller vid dess vattenleder. Däremot finns fynd från andra håll i Uppland, t ex från Söderby-Karl genom Viksbåten, som hittades i samband med utdikning av ängsmark för ungefär 100 år sedan. Viksbåten kom att bli liggande på hembygdsgården Eriksskullens vind till 1985, då marinarkologen Gunilla Larsson intresserade sig för den. Båtens bordläggning,



Viksbåten vid fyndtillfället och som rekonstruerat skrov (enligt Gunilla Larsson).

tofter, spant, reling, köl, stävar, nitar för bord och köl och drevning var relativt väl bevarade och ritningar gjordes upp. Vad som förvånade var att ekträet i båten var intakt utan sprickbildning eller förruttelse. Det var därför möjligt att helt rekonstruera Viksbåten.

Viksbåten var sannolikt byggd på 1000-talet och hade en längd på 9,6 m. Den har visat sig vara typisk för mellersta och södra Skandinavien från vendetid, vikingatid till äldre medeltid. Båten hade rots och seglats. Kölen var gjord i ett helt stycke

av ek. Även bordläggningen var av ek, dock inte utsågad på vanligt sätt utan radialkliven. Det innebär att ekstocken klyvs i längsgående, relativt tunna "lårtbitar" som efter bilning till bordsplankor nitas samman i bordläggningen, varvid varje bordsplanka läggs om lott enligt principen klinkbyggd. Borden har en tjocklek på högst 22 mm. Metoden med radialklyvning är mödosam, men vinsterna när det gäller skrovvikt, hållfasthet, smidighet och böjlighet är sensationella.



Tälja under segel. Foto: Runar Lännevall.

En replik av Viksbåten kunde göras tack vare Gunilla Larssons arbete och båtbyggaren och f d verkmästaren vid Neglingevarvet Axel Lindbergs djupa kunskaper om trä och båtar. Den moderna kopian heter Tälja och överensstämmer med Viksbåten. Den är 9,6 m lång och väger 500 kg. Bordläggningen är endast 55 cm hög. Båten har provats i olika sammanhang för rodd och segel och har dragits över land. Tälja har utrymme för upp till 14 personer, varav 12 roddare.

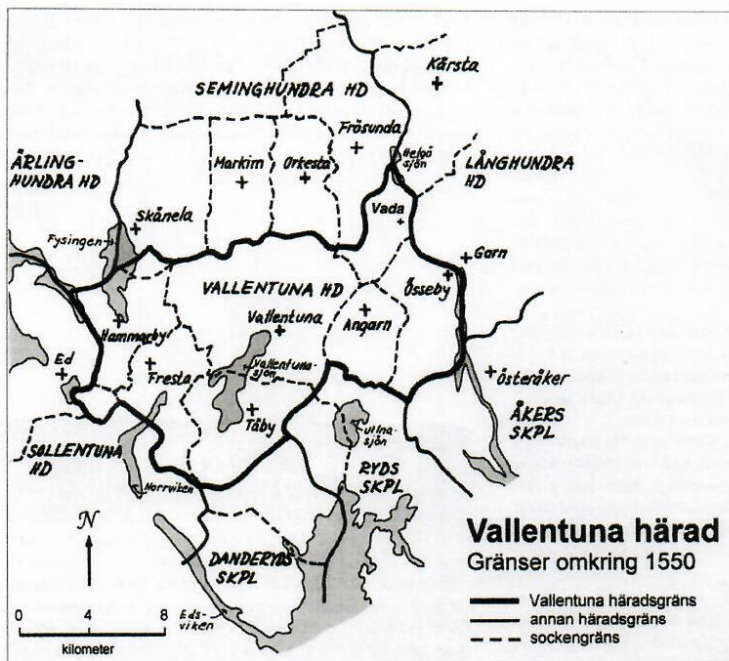
En annan replik är båten Embla där erfarenheterna från Viksbåten varit nyttiga. Den är 7,2 m och väger endast 250 kg. Embla återger en typ av båt som användes i båtgravarna runt Gamla Uppsala. Båda dessa rekonstruktionsarbeten har resulterat i värdefulla insikter om Viksbåten som konstruktion och bruksföremål.

Viksbåten representerar en båttyp som är helt anpassad till grunda och trånga vattenleder. Båten behöver inte djupare vatten än 50 cm. Båtens vikt och form gör att den kan lätt rullas eller dras över land. Det är dessutom en sjösäker båt som kan färdas på stora vatten. Tälja har t ex seglat över Östersjön till Estland och den deltog i 1000-årsfirandet av Leif Erikssons landstigning på Newfoundland i Nordamerika. I samband med 1000-årsminnet av Olof Skötkonungs dop i Husaby i Västergötland tog sig Tälja med besättning sommaren 2000 hela vägen från Stockholm, varvid olika sjöar och vattenleder användes i kombination med dragning över land. Sträckan Stockholm-Husaby tog sju dagar.

Vattenledningens användning

Våra kunskaper om användningen av vattenlederna kring Vallentunasjön är fortfarande mycket bristfälliga. Det finns dock några kända förhållanden som indirekt visar på olika sidor av användningen:

- När bebyggelsen etablerades inom vad som blev Vallentuna hundare, bosatta sig människorna i ett vattenlandskap, och mycket av vad som idag är land var vatten. Transporter på vatten måste ha varit en väl etablerad nödvändighet. När bristen på vatten i sjöar och åar blev märkbar, bemödade man sig under lång tid om rensning av vattendrag för att transporter skulle upprätthållas. Rimligen



Vallentuna hundare sedermera Vallentuna härad före gränsändringarna på 1600-talet (enligt S Rahmqvist, kartritning Rose-Marie Thuveesson).

bör det ha funnits ett visst motstånd mot att övergå till landtransporter som byggde på ny teknik t ex vägar, vagnar och broar.

- Byar och gårdar inom Vallentuna hundare låg oftast, så att de kunde nås via vattenvägar.
- Gårdarna runt Vallentunasjön har i flera fall marker på både östra och västra sidan av sjön och den naturliga transportvägen har varit över sjön.
- Det är troligt att Vallentuna hundare, sedermera härad, organiserades runt Vallentunasjön och dess vattenleder. Tingsplatsen låg vid Vallentunasjön, t ex vid Arkils tingsplats och något senare vid Gullbron. För att förflytta sig till och från tingsplatsen färdades man på vatten eller is. På 1600-talet ändrades emellertid Vallentuna härad genom att bl a Vallentunasjöns södra del med landområden inklusive Täby kyrkby överfördes till Danderyds skeppslag.
- Markim, som idag är en utpräglad jordbruksbygd utan vattendrag, har några traditioner från den tid när vattenlederna hade betydelse för bygden. Det finns ett vackert, smitt vikingaskepp på dörren till Markims kyrka. Denna dörr kan vara äldre än själva kyrkan som uppfördes omkring 1200. Vidare finns en sägen inom socknen om ett begravt skepp längs den tidigare vattenleden. Det skulle också finnas järnfästen i berget för förtöjning av båtar. Dock har inga fynd gjorts av något sådant.
- Ledung innebar att båtar med besättning inom hundaret ställdes till kungens förfogande för olika ändamål, vanligtvis krigiska. Ledungen förutsatte vatten och vattenleder. Ledung i anslutning till en kungamakt finns dokumenterad från äldre medeltid men har troligen funnits tidigare även-

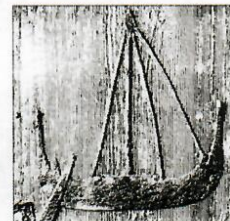
tuellt inom ramen för en mera lokal organisation än kungamakten.

- Ett stort antal runstenar i Vallentuna talar om färder över vatten till andra länder som Gårdarrike, Grekland och England. Inskrifterna visar, att båtfärder utgjorde en viktig del av livet för människorna i Vallentuna omkring år 1000.

I detta sammanhang bör också nämnas fyndet av stockar nedslagna i marken tvärs över den före detta vattenleden cirka 100 m norr om nuvarande vägbron vid Gullbron. Antalet stockar har uppskattats till ett tusental, varvid flertalet troligen finns kvar i marken. Stockarna upptäcktes i samband med plöjning på platsen. Karl Erik Mörk intresserade sig starkt för frågorna kring dessa stockar och utgrävningar gjordes omkring 1980. Man konstaterade, att stockraden var ca 125 meter lång och fyra meter bred och antog, att det varit en bro. Tidsbestämningen med C¹⁴-metoden gav ett uppseendeväckande

resultat, nämligen att stockraden var cirka 2 400 år gammal. Hade stockraden verkligen varit en vägbro? Det finns kanske annan tänkbar användning än vägbro.

Det känns angeläget att efter hand söka svar på några frågor som rör användningen av vattenlederna kring Vallentunasjön.



Skepp från tidig medeltid på en mycket gammal dörr i Markims kyrka.

Litteraturtips

Gustafsson, Y. *Långhundraledens landskap efter människans ingrepp*. Långhundraleden – en seglats i tid och rum, s 23-44, Arbetsgruppen Långhundraleden, Uppsala 1993.

Gustafsson, G (red). *Historia och minnen i Markim*, Vallentuna, 1995.

Larsson, G.. *Skeppsbyggnadsteknik och samhälle*. Teknik & Kultur – tidskrift för teknik-, industri- och arbetshistoria, nr 4 1995, s 6-12.

Rahmqvist, S. *Vallentuna under tidig medeltid*. Helmfrid, S (red). Vallentuna Anno Domini 1198, Vallentuna 1998.

Rollof, Y. *Inre vattenvägar i Uppland*. Ur Tidskrift för Sjöväsendet, juni 1962.