LÄNGS LAND OCH VATTEN

En studie av medeltida färdstråk och knutpunkter

Peter Berg

SÖDERTÖRN DOCTORAL DISSERTATIONS

LÄNGS LAND OCH VATTEN

En studie av medeltida färdstråk och knutpunkter

Peter Berg

Södertörns högskola

Ämne: Arkeologi
Forskarutbildningsområde: Historiska studier
Institutionen för historia och samtidsstudier

Södertörns högskola
(Södertörn University)
Biblioteket
SE-141 89 Huddinge

www.sh.se/publications

© Peter Berg

Omslagsfoto: Peter Berg
Omslag: Jonathan Robson
Grafisk form: Per Lindblom & Jonathan Robson

Tryckt hos E-print, Stockholm 2026

Södertörn Doctoral Dissertations 259
ISSN 1652–7399
ISBN 978-91-89962-69-9 (tryckt)
ISBN 978-91-89962-70-5(digital)

Innehållsförteckning

Förord ... 11

Figurförteckning ... 13

1. Inledning ... 15
   1.1. På väg mot staden ... 15
   1.2. Syfte och frågeställning ... 16
   1.3. Teoretiska vägar ... 17
      1.3.1. Utgångspunkter ... 17
      1.3.2. Rörelser och möten ... 18
      1.3.3. Landskap och berättande ... 20
      1.3.4. Föregivettagna strukturer ... 21
      1.3.5. Natur är inte kultur? ... 22
   1.4. Metod och avgränsning ... 23
   1.5. Tidigare forskning ... 27
   1.6. Disposition ... 30

2. Drakön ... 31
   2.1. Inledning ... 31
   2.2. Bakgrund ... 31
   2.3. Topografi och fornlämningar ... 34
   2.4. Arkeologiska spår av hamnplatsen ... 36
      2.4.1. Undersökta lämningar ... 36
      2.4.2. Hamnen ... 36
      2.4.3. Bebyggelsen ... 39
      2.4.4. Begravningsplatsen ... 42
      2.4.5. Verksamheter ... 43
      2.4.6. Dateringar ... 45
   2.5. Drakön i sitt sammanhang ... 47
      2.5.1. Norrlandskusten och inlandet ... 47
      2.5.2. Havet ... 47
      2.5.3. Fastlandet ... 49
   2.6. I skyddad hamn ... 53

3. Sikavarp ... 59
   3.1. Inledning ... 59
   3.2. Bakgrund ... 59

3.3. Topografi och fornlämningar ... 61
3.4. Arkeologiska spår av hamnplatsen ... 62
3.4.1. Vallar och lerbottnar ... 62
3.4.2. Fyndmaterialet ... 66
3.4.3. Bebyggelsen ... 67
3.5. Kapellet ... 69
3.6. Landmärken ... 72
3.7. Öland och Östersjön ... 74
3.8. Skärgårdskapell ... 77
3.9. I skydd av kapellets murar ... 83

4. Göta landsväg och Stockholms ström ... 85
4.1. Inledning ... 85
4.2. Bakgrund ... 85
4.3. Tidigare uppfattningar om landsvägen ... 87
4.4. Att färdas genom landskapet ... 89
4.5. Att röja väg och bygga bro ... 93
4.6. Att återskapa ett färdstråk ... 95
4.7. Resan mot staden ... 95
4.7.1. Från Flottsbro till Stadsholmen ... 95
4.7.2. Flottsbro och Glömsta ... 97
4.7.3. Långbro och Årsta ... 104
4.7.4. Södermalm ... 107
4.7.5. Vid vägs ände? ... 110
4.7.6. Stadsholmen före 1250 ... 112
4.7.7. Helgeandsholmen och Norrmalm ... 114
4.7.8. Broarna och strömmarna ... 117
4.8. Vattenvägen till och från staden ... 120
4.9. Dalarövägen ... 123
4.10. Stockholms södra förbindelser – ett tolkningsförslag ... 126

5. Släbro och Nyköpingstrakten ... 131
5.1. Inledning ... 131
5.2. Bakgrund ... 131
5.3. Det sörmländska vägnätet ... 136
5.4. Längs åsen (den regionala resan) ... 141
5.5. Mot staden (vardagens rörelser) ... 147
5.5.1. Från Husby-Oppunda ... 147
5.5.2. Längs sidan av ån ... 149
5.5.3. Liv och rörelse längs resan ... 152
5.6. Nyköpingsåns farbarhet ... 154
5.7. Släbro ... 155

5.8. Genom staden mot havet 158
5.9. Över havet 163
5.10. Alla (sörmländska) vägar leder till Nyköping? 168

6. Berättelsen är utan slut 171
6.1. Rekapitulation 171
6.2. Stadens förutsättningar 172
6.3. I väglöst land 175
6.3.1. Det svårfångade vägnätet 175
6.3.2. Rörelser skapar platser 181
6.4. Från korsväg till stad 184
6.4.1. Möten vid knutpunkter 184
6.4.2. Rörelserna styrs av platserna 184
6.4.3. Städer som blev 186
6.4.4. Städer som inte blev 189
6.5. När verksamheten slagit rot och makten tar över 190
6.6. Pågående processer 192

Summary in English 195

Litteratur- och källförteckning 201

Abstract

De medeltida städerna har varit föremål för många arkeologers och historikers studier. En vanlig uppfattning är att städerna anläggs och planeras på initiativ av en enskild makthavare. Utgångspunkten för denna studie är att städer, handelsplatser och andra mötesplatser i det medeltida landskapet snarare bör förstås som pågående processer som drivs i vitt skilda syften och innefattar olika företeelser, aktiviteter, resor och transporter.

Ett grundläggande antagande för studien är att man inte kan studera staden isolerat, utan att aktiviteter, människor och landskap måste ses som en helhet för att man ska kunna förstå hur städer och andra mötesplatser uppstår. Syftet med avhandlingen är att förstå hamnars och städers utveckling i ljuset av vägar över både land och vatten. För att följa processerna när knutpunkter blir till städer studeras färdstråken i landskapet och även mindre mötesplatser och hamnar där vägarna strålar samman.

I avhandlingen flyttas fokus, från formella och historiskt kända stadsbildningar och anlagda vägnät, till landskapet som helhet. Därigenom ges utrymme att uppmärksamma alla de möjliga framtider som hela tiden har erbjudits i det föränderliga landskapet. Landskapet behandlas således inte som ett vitt ark där människan planerar och anlägger städer och andra mötesplatser, utan som en komplex väv som hela tiden skapar förändring och påverkar hur människor ser på sin vardag. Genom att frångå motsatsförhållandet mellan den skapade staden och den naturliga landsbygden framhålls det faktum att dessa är tätt sammanflätade och att de förutsätter varandra. Med andra ord kan man säga att städerna och andra mötesplatser växer ur landskapet, och inte på eller vid sidan av detsamma.

Nyckelord: vägar, hamnar, städer, landskap, medeltid, rörelser, knutpunkter

Abstract (in English)

Medieval towns have been the subject of numerous studies by archaeologists and historians. A common view is that towns were established and planned on the initiative of an authority. The point of departure for this study is instead that towns and other meeting places in the medieval landscape should be understood as ongoing processes, driven by a wide range of purposes and involving various phenomena, activities, journeys and movements of goods and people.

A fundamental assumption of the study is that towns cannot be examined in isolation; rather, activities, people and landscape must be considered as an integrated whole to understand how towns and other meeting places emerge. The aim of the dissertation is to explore the development of harbours and towns in relation to routes over both land and water. To trace the processes through which junctions develop into towns, the study examines routes through the landscape as well as smaller meeting places and harbours where these routes converge.

The dissertation shifts the focus, from formally established and historically documented towns and constructed road networks, to the landscape. This makes it possible to attend to the range of potential developments that have continuously been present. The landscape is thus not treated as a blank slate upon which humans plan and construct towns and other meeting places, but as a complex web that continually generates change and shapes how people perceive their everyday surroundings. By moving beyond the dichotomy between the constructed town and the natural countryside, the study highlights how these are closely intertwined and mutually dependent. In this sense, towns and other meeting places are understood as emerging from the landscape, rather than being imposed upon it.

Keywords: routes, harbours, towns, landscape, Middle ages, movements, junctions

Förord

Nu är det över, boken är klar! Efter fyra och ett halvt års intensiva studier och efterforskningar infinner sig en påtaglig tomhet och så klart en stor lättnad. När jag påbörjade mina doktorandstudier kunde jag inte föreställa mig vilken sorts resa jag stod inför, både lärorik och utvecklande. Längs färden har flera hinder och svårframkomliga passager, såväl yrkesmässiga som privata, passerats. Som tur är har jag inte varit ensam och nu återstår det att tacka alla dem som på olika sätt har bidragit till att jag till slut har gått i mål (och nära nog på utsatt tid).

Mitt första och största tack riktas självklart till Kerstin Cassel, min huvudhandledare och vägledare i det akademiska landskapet, utan ditt solida stöd och brinnande engagemang hade avhandlingen aldrig blivit färdig. Jag vill även tacka min biträdande handledare Johan Rönnby som lugnt och metodiskt har plockat ner mig på jorden när idéerna har dragit i väg. Stort tack till alla som har läst och diskuterat texterna i samband med mitt halvtids- och slutseminarium.

Tack till alla doktorandkollegor som jag har haft nöjet att tillbringa tid med på olika seminarier och i andra sammanhang på högskolan, ett särskilt tack riktas i detta avseende till min rumskamrat och vapendragare Nathalie Hinders. Tack också till Hans Bolin som har kommit med många kloka funderingar och kommentarer. Jag vill även rikta ett särskilt tack till en av mina absolut bästa och äldsta arkeologvänner Fredrik Lundström, utan dig hade jag förmodligen aldrig sökt någon doktorandtjänst, tack för inspiration och för alla goda samtal.

Avhandlingsarbetet har också inneburit att jag har begett mig ut på en hel del resor i det faktiska landskapet. En särskilt minnesvärd sådan var när jag till slut fick det stora nöjet att besöka lämningarna efter den medeltida hamnen på Drakön i Hudiksvalls skärgård. Ett stort tack till Andreas Widerberg som ordnade så att jag kunde följa med på denna utflykt och tack till Hälsinglands museum för att jag fick åka med i båten. Andreas arbetar i detta nu med att sammanställa och tillgängliggöra den opublicerade rapporten från undersökningarna som genomfördes på Drakön under början av 1970-talet och förhoppningsvis får vi tillfälle att återvända till denna fantastiska plats i framtiden. Jag vill även tacka Lars Norberg och Patrik Gustafsson Gillbrand som var behjälpliga med råd och kartor när jag var som mest

stressad. Ett stort tack riktas även till Anna Plikk som avsatte tid för rådgivning om strandlinjeförskjutning i slutskedet av avhandlingsarbetet. För övrigt vill tacka alla mina tappra och ständigt kunskapsproducerande kollegor inom exploateringsarkeologin, vi ses i den grävda verkligheten. Jag vill även rikta ett stort tack till mina barndomsvänner från Vendelsö, som jag har den stora glädjen att aldrig växa upp tillsammans med.

Ett särskilt tack riktas till mina föräldrar, Aina och Lennart Berg, som alltid ställer upp och stöttar mig i både medgång och motgång. Jag vill även tacka mina syskon Katarina Blocksjö och Henrik Berg och deras fantastiska familjer, vad skulle man göra utan tjocka släkten! Tack till mina svärföräldrar Arja och Mats Hellborg som alltid tar emot oss med öppna armar i Sala, nästa gång lämnar jag datorn hemma.

Avslutningsvis vill jag tacka mina allra närmaste. Tack till min älskade fru Sabina som har visat stort tålamod och förståelse under hela avhandlingsarbetet, och som dessutom har ägnat åtskilliga timmar till att nagelfara det språkliga, det har gett mig stor trygghet. Tack till min äldsta son Artur, lik sin far i mycket men långt mycket klokare. Vad jag än säger måste du lova att du aldrig slutar att argumentera. Tack till min yngsta son Bernard, den mest sympatiska och kluriga person man kan tänka sig, ofta bär du hela din omgivning på dina små axlar. Tack för allt.

Vendelsö maj 2026

Figurförteckning

Figur 1. Draköns belägenhet i Hudiksvalls skärgård. Bakgrundskartan har hämtats från lantmäteriets karttjänst Min karta. ©Lantmäteriet (CC-BY 4.0).

Figur 2. Drakön, terrängskuggning och fornlämningar. Bakgrundskartan har hämtats från lantmäteriets karttjänst Min karta. ©Lantmäteriet (CC-BY 4.0).

Figur 3. Det uppgrundade inloppet till den forna hamnlagunen på Drakön. Foto av författaren.

Figur 4. Hamnanläggningen på Drakön med bebyggelse och det förmodade kapellet. Efter Huggert 1986 s. 37. Med tillstånd av Anders Huggert (2026-03-04).

Figur 5. Hamnanläggningen på Drakön. Foto av författaren.

Figur 6. Brinks rekonstruktionsförslag över den södra delen del av Norrstigen. Bilden har beskurits. Efter Brink 2000 s. 46. Med tillstånd av Stefan Brink (2026-04-27).

Figur 7. Drag- och Edlokaler mellan Söderhamn och Hudiksvall. Bilden har beskurits. Efter Westerdahl 1989 s. 204. Med tillstånd av Christer Westerdahl (2026-04-27).

Figur 8. Kapelluddens belägenhet på Ölands östkust. Bakgrundskartan har hämtats från lantmäteriets karttjänst Min karta. ©Lantmäteriet (CC-BY 4.0).

Figur 9. Kapelludden, terrängskuggning. Bakgrundskartan har hämtats från lantmäteriets karttjänst Min karta. ©Lantmäteriet (CC-BY 4.0).

Figur 10. Kapelludden, plan över lämningar och undersökta schakt. Efter Fernholm 1986 s. 6. Bilden har beskurits.

Figur 11. Kors, kalkugn, kapell och fyr, i ett i övrigt mycket flackt landskap vid nuvarande Kapelludden. Foto av författaren.

Figur 12. Informationsskylt som berättar att Göta landsväg skulle ha funnits redan under medeltiden. Foto av författaren.

Figur 13. Knutpunkter längs vägen mot Stockholm. Markerade på utsnitt ur karta över Sotholms och Svartlösa härader från år 1716. Akt A33. Lantmäteristyrelsens arkiv.

Figur 14. Stenlagt vägavsnitt i skog. Foto av författaren.

Figur 15. Översikt som visar några av färdstråken i området mellan Flottsbro och Glömsta som diskuteras i texten. Bakgrundskartan har hämtats från lantmäteriets karttjänst Min karta. ©Lantmäteriet (CC-BY 4.0).

Figur 16. Kvarter och gränder med lämningar efter möjliga kaj- och bryggkonstruktioner som omnämns i texten. Markerade på utsnitt ur 1930 års karta över Stockholm, genom A. E. Påhlman och N. Hanzon. Stockholms stads-

arkivs kartsamling. NS 442, SE/SSA/0234/J 4 A:23. Stockholms stadsarkiv (CC-BY).

Figur 17. Utsnitt ur 1625 års karta över Stockholm. Stockholms stadsarkivs kartsamling NS 442, SE/SSA/0234/J 1:22. Stockholms stadsarkiv (CC-BY).

Figur 18. Stig längs sidan av ås i Säs fäbodar i Dalarna. Foto författaren. Därintill ett utsnitt ur Vädersolstavlan som visar stigar som löper längs sidan av Brunkebergsåsen. Av Jakob Elbfas, 1636. Foto: Göran Fredriksson. Stockholms stadsmuseum (CC-BY). Hämtad från: https://stockholmskallan.stockholm.se/post/2, 2026-04-22.

Figur 19. Utsnitt ur karta som visar rullstensåsarnas utsträckning inom Mälarens och en del av Dalävens vattenområde. Efter Erdmann (1868), karta 8. Sveriges geologiska undersökning.

Figur 20. Släbro och nyköpingstrakten. Efter Bäck 2017 s. 17 med hänvisning till utfört arbete. Med tillstånd av Arkeologerna, Statens historiska museer (2026-05-11).

Figur 21. Utsnitt ur Georg Biurmans vägvisare. Efter Biurman 1776. Kungliga biblioteket (PDM 1.0).

Figur 22. Utsnitt ur karta över allmänna vägar, krogar och gästgivargårdar inom Nyköpings län från 1688. Akt. C6. Erik Nilsson Agner. Lantmäteristyrelsens arkiv.

Figur 23. Utsnitt ur Schücks schematiska bild över det medeltida vägnätet i Sverige. Efter Schück 1933 s. 240.

Figur 24. Översikt som visar gravarnas täta utbredning längs en del av på Tumboåsen. Bakgrundskartan har hämtats från lantmäteriets karttjänst Min karta. ©Lantmäteriet.

Figur 25. Översikt som visar de vadställen och brolägen vid Husby-Oppunda som diskuteras i texten. Bakgrundskartan har hämtats från lantmäteriets karttjänst Min karta. ©Lantmäteriet (CC-BY 4.0).

Figur 26. Gravfält och hålvägar vid Släbro. Bakgrundskartan har hämtats från lantmäteriets karttjänst Min karta. ©Lantmäteriet (CC-BY 4.0).

Figur 27. Karta över Nyköping från 1735. Ichnographia hodierna Nycopiae. Martino Riwell. Lunds universitetsbibliotek (PDM 1.0).

Figur 28. Skärgården och Enskär. Bakgrundskartan har hämtats från lantmäteriets karttjänst Min karta. ©Lantmäteriet (CC-BY 4.0).

1. Inledning

1.1. På väg mot staden

Den här boken handlar som titeln antyder om medeltida färdstråk och knutpunkter. Mitt intresse för landskapets färdstråk väcktes redan när jag skrev min första arkeologiska uppsats som handlade om två fornborgar i Tyresö på Södertörn (L2015:9456 & L2014:333) för snart 20 år sedan. Man hade sedan tidigare fastslagit att dessa anläggningar var uppförda i kommunikativa lägen vid knutpunkter i landskapet där flera land- och vattenvägar sammanstrålar (se Wall 2003 s. 92f). Jag fascinerades av tanken på att dessa anläggningar måste ha haft en viktig roll eller funktion i förhållande till hur man färdades genom landskapet. Trots att det är svårt att veta vilka funktioner anläggningarna egentligen haft vidhåller jag än idag att de tillsammans med de flesta andra arkeologiska lämningar måste förstås som en del av ett farledslandskap – där människor har rört sig.

Intresset för landskapet och hur man kan färdas genom det har därefter följt mig under hela min resa som fältarkeolog, framför allt i samband med att jag själv rört mig till fots i samband med arkeologiska utredningar. Att färdas genom landskapet, praktiskt taget i historiens spår, är enligt min mening det absolut bästa sättet att komma det förgångna riktigt nära, och som jag kommer att återkomma till nedan så är det bara på detta sätt vi har möjlighet att skapa en förståelse för den dåtida människan.

Som grävande arkeolog har jag dessutom, vid flera tillfällen, ställts inför den angenäma uppgiften att tillsammans med flitiga och kunniga kollegor undersöka platser där flera av landskapets vägar sammanstrålat. Det har rört sig om allt från medeltida stadskvarter till järnåldersboplatser och gravfält. När vi talar om dessa platser använder vi oss ofta av termer som goda eller strategiska och kommunikativa lägen. Hur man har tagit sig fram längs färdvägar och vattenvägar som leder till mötesplatserna diskuteras dock relativt sällan inom svensk arkeologisk forskning, och studier som inriktar sig på land- och vattenvägarnas gemensamma relation till mötesplatserna saknas nästan helt. Målet med avhandlingen är att fylla denna kunskapslucka.

Rörande den tidiga medeltiden (cirka 1050–1200) och högmedeltiden (cirka 1200–1350) som utgör avhandlingens huvudsakliga tidsram, utgör städerna utan konkurrens de mest uppmärksammade mötesplatserna. Därför är

det märkligt att kommunikationerna mellan dessa – både sinsemellan och med andra platser i landskapet – inte har diskuterats i större uträckning. Den stadshistoriska forskningen i Sverige har i huvudsak inriktat sig på enskilda orter eller städer (Andersson 1979 s. 5) vilket även avspeglats i de stadshistoriska monografier som publicerats genom åren (Anglert 2006 s. 246). Det är inget fel med detta, men det kan även vara fruktbart att lyfta blicken för att studera likheter och skillnader mellan olika platser. I stället för att för att enbart betrakta staden respektive hamnen som anlagda och planerade platser riktas fokus i denna studie därför mot rörelserna och processerna som leder fram till att dessa uppstår, växer och förändras.

Rörelserna genom det medeltida landskapet kan beskrivas som en stafett av människor, djur och varor som färdas och avlöser varandra. Man kan tänka sig ett myller av rörelser längs både land- och vattenvägar som sammanflätas i olika typer av knutpunkter, varav några har kunnat växa och utvecklas till städer. Rörelserna mellan land och vatten har slingrat sig längs linjer från kajer och bryggor, genom gränder och gator, och vidare genom andra delar av landskapet. För att vi ska kunna förstå de medeltida mötesplatserna, oavsett om det rör sig om hamnar i större städer eller vägkorsningar i skogen, bör dessa med andra ord studeras som ett resultat av rörelser och aktiviteter i landskapet.

I stället för att utgå från övergripande förklaringsmodeller och förgivettagna strukturer, är avsikten med denna avhandling att lyfta fram den väv av rörelser som gör att platser blir till. I förlängningen ska den kunskap som genereras ur det arkeologiska källmaterialet även kunna bidra till förståelse för kommunikationsledernas betydelse för samhället och mötesplatserna i vår egen tid.

1.2. Syfte och frågeställning

Utgångspunkten för studien är att städer, handelsplatser och andra mötesplatser i landskapet bör studeras som pågående processer som drivs i vitt skilda syften och innefattar olika företeelser, aktiviteter, resor och transporter. Ett grundläggande antagande är att man inte kan studera staden isolerat, utan att aktiviteter, människor och landskap måste ses som en helhet för att man ska kunna förstå hur städer och andra mötesplatser uppstår. Syftet är att förstå hamnars och städers utveckling i ljuset av vägar över både land och vatten. För att följa processerna när knutpunkter blir till städer studeras färdstråken i landskapet och även mindre mötesplatser och hamnar

där vägarna strålar samman. Avhandlingens huvudsakliga frågeställningar lyder enligt följande.

- Kan studier av arkeologiska lämningar och landskapets topografi i sig användas för att identifiera äldre färdstråk och är det på så sätt möjligt att teckna en bild av ett medeltida farledslandskap?
- På vilket sätt kan ett perspektiv som fokuserar på rörelser, vägar och aktiviteter i det omgivande landskapet som helhet bidra till förståelsen av städers uppkomst?
- I vilken utsträckning har farbara stråk i landskapet bidragit till städers och andra mötesplatsers uppkomst och utveckling?
- Finns det en påvisbar kontinuitet i nyttjandet av färdstråken och knutpunkterna i landskapet?

1.3. Teoretiska vägar

1.3.1. Utgångspunkter

En av vetenskapens och arkeologins centrala uppgifter rör frågan om hur glappet mellan vetenskaplig teori och arkeologiskt material ska kunna överbryggas. Ett svar på denna problematik som vunnit mark under senare år tycks vara att de teoretiska resonemangen snarare uteblir och att man i allt större utsträckning förlitar sig på naturvenskapliga analyser och massiv datainsamling. Utvecklingen av nya tekniker och undersökningsmetoder har onekligen haft stor betydelse för det arkeologiska ämnet, men dessa landvinningar kan enligt min mening aldrig ersätta vetenskapsteorins grundläggande betydelse för tolkningen av det arkeologiska materialet.

Utgångspunkten för denna studie är att tolkningsarbetet i första hand är att jämföras med en diskussion mellan arkeologen och det arkeologiska källmaterialet. Uttolkarens egna erfarenheter och fördomar kommer oundvikligen att sammanflätas med det sistnämnda. Detta förhållande utgör en central del av Hans-Georg Gadamers hermeneutiska förståelseprocess. Gadamer menar att det inte går att bortse från den egna förförståelsen eftersom den är en förutsättning för att vi ska kunna tolka och förstå världen över huvud taget. Vidare menar han att denna förförståelse till delar är gemensamt traderad (för en redogörelse över Gadamers argumentation se Cassel 2014 s. 332f). Med en sådan syn på tolkning och förståelse kan en humanist inte försöka ge sken av att en studie skulle kunna leva upp till naturvetenskapens krav på

objektivitet. Vill vi skapa en förståelse för andra människors tillvaro är jaget nämligen det enda verktyg som finns att tillgå.

Glappet mellan teori, material och tolkning kommer aldrig att kunna slutas helt och forskarens främsta uppgift är i stället att föra en stringent och trovärdig diskussion med materialet som gör att glappet minskar. Nyckeln till att överbygga glappet mellan teori och empiri är enligt min mening att den teoretiska utgångspunkten måste implementeras både i utformning av metod och vid urvalet av källmaterial.

En annan medveten strategi för att motverka uppdelningen mellan teori och praktik, är att den teoretiska positioneringen i denna avhandling inledningsvis kommer att hållas kort. Min avsikt är att de teoretiska perspektiven därefter ska broderas ut och vävas samman med tolkningarna i avhandlingens mer empiriska delar.

1.3.2. Rörelser och möten

Rörelser som förutsättningar för påträffanden och möten är ett ämne som behandlats grundligt av kulturgeografen Torsten Hägerstrand. I den postumt utgivna *Tillvaroväven* (2009) liknar han världen vid ”ett oavbrutet skådespel av påträffanden med åtföljande beröringar”. Dessa skeenden är enligt honom ett fundamentalt ingripande i både den materiella och kulturella sfären. Hägerstrand menar därför att det inte är orimligt att utnämna påträffandet till världens mest grundläggande händelse (Hägerstrand 2009 s. 69f).

För att kunna överblicka hur saker förändras över tid menar Hägerstrand att man kan använda sig av det demografiska begreppet livslinje som sträcker sig mellan en individs födelse och dödsögonblick. Linjen symboliserar individen och dess fortsatta existens. Genom att tingen uppenbarar sig i rummet med sina utsträckta kroppar omvandlas de till vad Hägerstrand kallar för virtuella fibrer i ett tidrum. När detta sker framträder allrummet som en väv som tecknas av de banor eller trajektorier som tingen drar upp när de grupperas om av naturkrafter, beteenden och handlingar (Hägerstrand 2009 s. 94f).

Beträffande mötets betydelse framhåller Hägerstrand att man inte behöver bläddra särskilt många sidor i en dagbok för att förstå att en människas livsbana präglas av påträffanden som den åstadkommer eller berörs av. På detta sätt menar han även att historiska eller litterära skildringar kan liknas vid hela vävar av trajektorier. Därtill understryker han att även naturtingens trajektorier formas på ett liknande sätt när de bildar den ena beröringskonfigurationen efter den andra:

> En insekt, som landat på ett löv har gjort detta till golv. Några regndroppar faller. Lövet blir till ett tak, som avleder vatten och samtidigt skyddar vad som finns rakt under. En fågel, som kommer flygande, kan inte slå sig ner på lövet. Det bär inte en fågel. Den måste söka sig mot den kraftigare kvisten. En ko på väg hem till mjölkningen nafsar till sig lövet och klampar vidare. Berättelsen är utan slut (Hägerstrand 2009 s. 97).

Trots att samtliga inblandade i citatet ovan hör till vitt skilda kategorier är de inblandade i påträffanden som länkar dem till varandra. Vissa av dem är undvikta, andra sökta medan vissa bara är slumpmässiga och tillkomna med anledning av det uppkomna sakläget.

Människors, djurs och växters liv är på så vis uppbyggda kring samexistens och möten. De sociala mötena mellan människor kan te sig viktigare för livsinnehållet än möten med exempelvis träd, gatstenar eller bord. Hägerstrand understryker dock att det är viktigt att man inte bortser från luftens, vattnets, födans och artefakternas betydelse i våra liv. Vi ingår nämligen i en sammanhängande kollektion av ting som inget kan frikopplas ifrån (Hägerstrand 2009 s. 98).

Socialantropologen Tim Ingold, som i flera avseenden har inspirerats av Hägerstrand, betonar att människans varande inte äger rum på platser, utan längs banor. Varje invånare som färdas längs en bana lämnar efter sig ett spår. Där människor möts binds vars och ens liv samman och därav sammanflätas spåren. Varje sammanflätning kan liknas vid en knut, och ju mer livslinjerna sammanflätas, desto tätare blir knuten. Enligt Ingold kan platser därför liknas vid knutar och trådarna som de knutits av är linjer av vägfarande (Ingold 2022a s. 181).

Med ledning av Hägerstrands och Ingolds resonemang, kommer mötesplatserna – i form av hamnar, vadställen och städer etcetera – som står i fokus för denna studie, att betraktas som knutar av rörelser och sammanträffanden som kan vara såväl sökta och planerade som uppkomna till följd av det rådande sakläget. En hamn eller marknadsplats kan således ha tillkommit som ett resultat av en mer eller mindre planerad handling men de kan även ha uppstått som en följd av slumpmässiga möten på platser i landskapet där många passerar. I de flesta fall kan man dock tänka sig att det rör sig om kombinationer av flera olika faktorer. Även om människan ofta har tydliga intentioner är det dessutom viktigt att understryka att dessa inte alltid får det utfall som förväntas.

Oavsett vilka faktorer som ligger bakom mötesplatsernas uppkomst kommer dessa alltid att uppstå till följd av rörelser genom landskapet. I detta avseende är det även viktigt att understryka att landskapet i sig består av på-

gående processer (se exempelvis Ingold 1993) som obevekligen leder till att rörelsemönster kommer att förändras över tid. Landhöjningen utgör ett exempel på en långdragen förändringsprocess som har stor betydelse för hur man kan färdas genom landskapet. Den processen kan exempelvis yttra sig i att hamnar grundas upp och att landmassor som tidigare legat under vatten framträder som framkomliga för den som färdas till fots. Det är dock viktigt att understryka att det inte bara är praktisk framkomlighet som avgör hur människor rör sig genom landskapet, vilket jag kommer att återkomma till under rubriken nedan.

1.3.3. Landskap och berättande

Ingold har tidigare argumenterat för att berättande och kunskapsöverförande är tätt sammanlänkade med rörelser genom landskapet. Att känna någon eller något är enligt honom samma sak som att kunna berättelser, och att kunna knyta dessa till sin egen. Enligt honom kan människans kunskaper även växa genom att man hör andras historier berättas och inte bara genom direkta möten. Genom att berätta en historia relaterar man till händelser i det förgångna och får dessa att komma till liv inför lyssnarna, så som att de utspelar sig här och nu. Relationens innebörd ska i det här sammanhanget inte ses som en koppling mellan förutbestämda enheter, det handlar enligt Ingold snarare om att spåra vägen genom en terräng av levd erfarenhet. Genom att färdas mellan platser i sällskap med de som är mer kunniga än en själv, och genom att höra deras berättelser, lär man sig enligt Ingold att koppla upplevelser av händelser i sitt eget liv till föregångarnas liv. På så sätt upptar man rekursivt trådar av tidigare liv och infogar dessa i den livstråd man själv spinner (Ingold 2022a s. 196). Det som skiljer den erfarne från novisen handlar således inte om lagring av kunskap, utan om förmåga att läsa ledtrådar i omgivningen. Skillnaden är inte hur mycket någon vet utan hur bra den vet. Den som vet bra är även bra på att berätta för andra, och inte bara i den meningen att den är bättre på att återberätta om världen. Det handlar snarare om att ha mer en finstämd perceptuell medvetenhet om sina omgivningar. Att berätta handlar enligt Ingold således inte om att representera världen, utan om att spåra en bana genom den som andra kan följa (Ingold 2022a s. 197).

Kort sagt, kunskap är något man växer in i och inget som överförs i egentlig mening. Ingold understryker även att denna tillväxt är en del av den totala utvecklingen av människan i hennes närmiljö – varken sinnliga eller kroppsliga förmågor är givna på förhand, utan utvecklas under denna process. Det som skiljer människan från djuren är hennes förmåga att väva in historier från det förgångna i den samtida världens texturer (Ingold 2022a s. 200).

Med ledning av Ingold utgår denna studie från att berättelser är något som uppstår i samspel med och vävs in i landskapet. Genom dessa berättelser knyter människan an till landskapet och berättelserna kan även fungera som en sorts undermedvetna vägbeskrivningar. Det är dock viktigt att understryka att alla människor ser olika saker i landskapet, beroende på erfarenhet som ofta är kopplad till olika sorters sysslor, med andra ord vad man vanligen gör i det aktuella landskapet. Det landskapsanknutna erfarandet och berättandet är i grunden personligt men det kan även vara en del av ett större kollektivt berättande som bland annat kan yttra sig i att man av tradition och vana väljer att färdas längs särskilda stråk genom landskapet.

1.3.4. Föregivettagna strukturer

Som fastslogs i avhandlingens inledning är avsikten med denna studie att försöka frångå de övergripande förklaringsmodeller och förgivettagna strukturer som ofta tillämpas inom arkeologisk forskning. Även i detta avseende kan man söka stöd i Hägerstrands resonemang kring verklighetens beskaffenhet. I syfte att nå olika mål, menar han att människan placerat sig själv och en uppsättning av olika ting och material ovanpå det som redan var givet av naturen. Dessa sammansättningar är dock tidsligt och rumsligt begränsade, vilket enligt Hägerstrand innebär att det totala resultatet inte speglar någon allomfattande plan, det är således ingen som har bestämt hur allting ska bli (Hägerstrand 2009 s. 99). Hägerstrands resonemang är tänkvärt och sätter fingret på ett återkommande problem inom arkeologisk forskning, nämligen det faktum att man gärna inordnar det arkeologiska materialet efter på förhand fastslagna kategorier och strukturer. Möjligen är detta även anledningen till att Hägerstrands teorier, med ett fåtal undantag, inte har uppmärksammats inom det arkeologiska forskningsfältet. Det bör dock nämnas att Oscar Aldred har förespråkat att Hägerstrands teorier borde ha en given plats i arkeologisk forskning om rörelser (Aldred 2021 s. 30ff).

Även Ingold har förespråkat en mer öppen och befriande syn på världen där individer lever sina liv längs banor som inte begränsas av en institutionell ram som ständigt slår tillbaka mot personens eller jagets konstitution (Ingold 2022 a s. 267). Med ledning av Ingold och Hägerstrand är avsikten med denna studie att bedriva en arkeologisk forskning som följer och lär om världen tillsammans med materialet – de arkeologiska lämningarna – i stället för att inordna dessa efter på förhand givna kategorier och koncept.

Jag vill dock understryka att jag i denna studie inte vill bidra till en dikotomi mellan ett öppet sätt att se på världen och de strukturer och maktförhållanden som uppenbarligen finns i människans historia (se Ingold 2022a s.

267 för ett liknande resonemang). Eftersom min ståndpunkt är att det inte finns någon övergripande plan som tingen inordnas i gäller det dock att börja i den öppna änden och följa tingens livsbanor.

Denna inställning återfinns även inom Bruno Latours definition av *Actor–Network- Theory* (ANT) som innebär att man med yttersta noggrannhet alltid ska följa de enskilda aktörerna (se exempelvis Latour 2005). I en liknande andemening avser denna studie i första hand att rikta fokus mot den mångfald av mindre stigar och färdalternativ som beträtts av en rad olika aktörer som rört sig i det medeltida landskapet. Berättelsen börjar således i det till synes heterogena materialet och arbetar sig uppåt för att slutligen kunna säga något om de mer övergripande strukturerna som uppstår efter att aktörer av olika anledningar har färdats i samma riktning, vilket i det här sammanhanget främst har kommit till uttryck i större färdstråk och mötesplatser.

1.3.5. Natur är inte kultur?

Den strikta uppdelningen mellan natur och kultur har länge haft en central roll inom den arkeologiska forskningstraditionen, något som bland annat kommer till uttryck i fältarkeologens strävan efter att urskilja spåren av mänskliga handlingar från det som ”bara” är naturligt. Förmågan att kunna urskilja det som skapats av mänsklig hand från det naturliga utgör således en central del av det arkeologiska fältarbetet.

Ett annat exempel är att man i maritima sammanhang ofta talar om naturhamnar, men man hör sällan talas om de för sammanhanget givna motsatserna, nämligen kulturhamnar. I diskussioner om maritima miljöer, antas naturhamnen vanligen utgöras av en plats där naturliga förutsättningar, utan mänskliga tillägg och förbättringar, tillåter att man lägger till med ett skepp eller en båt. Kulturhamnen borde i detta avseende därför utgöras av en plats som helt saknar naturliga förutsättningar för detta ändamål. Men några sådana platser finns inte i den levda verkligheten och inga hamnar anläggs i ett vakuum. Den naturliga hamnen ges mening och blir en hamn i samband med att den brukas som en hamn av människor.

Till uppdelningen mellan natur och kultur hör även uppfattningen att landskapet och naturen tillskrivs mening av människans göranden. Detta är en problematik som behandlats ingående av Ingold som – grovt förenklat – menar att människan i själva verket utgör en del av omgivningen som blir till genom ständigt pågående processer (Ingold 2022a s. 7, 87f, 160).

Beträffande människans förhållande till sin omgivning har Ingold uttryckt sig enligt följande:

> Bathed in ligtht, submerged in sound and rapt in feeling, the sentient body, at once both perceiver and producer, traces the paths of the world's becoming in the very course of contributing to its ongoing renewal.
>
> Here, surely, lies the essence of what it means to dwell. It is, literally to be embarked upon a movement along a way of life. The perceiver-producer is thus a wayfarer, and the mode of production is itself a trail blazed or path followed. Along such paths, lives are lived, skills developed, observations made and understandings grown. But if this is so, then we can no longer suppose that dwelling is emplaced in quite the way Heidegger imagined, in an opening akin to a clearing in the forest. To be, I would now say, is not to be *in* place but to be *along* paths. The path, and not the place, is the primary condition of being, or rather of becoming (Ingold 2022a s. 15).

Ingold är kritisk mot den traditionella uppfattningen att naturen och landskapet skulle utgöra ett tomt ark som kan fyllas med mening och kultur. Han menar i stället att landskapets former, liksom identiteterna och förmågorna hos dess mänskliga invånare, framträder genom förtätningar eller kristalliseringar av aktiviteter inom ett relationellt fält. När människor, under sina vardagsliv, tar sig fram till fots i en bekant terräng, så införlivas stigarna och konturerna, som varierar över årstiderna, i människans egna förkroppsligade förmågor. Omvänt menar han även att människans vardagsrörelser väver ett trassligt nät av personliga stigar genom själva landskapet. Med andra ord kan man säga att landskapet och människan vävs samman genom promenader i en ständigt pågående process (Ingold 2022a s. 58).

1.4. Metod och avgränsning

Metoden som tillämpas i avhandlingen bottnar på flera sätt i det teoretiska ramverk som presenterats ovan. Kanske allra tydligast i det avseende att studien utgår från att människans rörelser genom landskapet är sammanlänkande med dess upplevelse av omgivningen (se även Jarrett 2005 s. 59ff; samt Eriksson 2021 s. 18, som nyligen har framfört liknande resonemang).

Med vår tids ögon krävs dock en viss omställning för att kunna närma sig förutsättningarna för erfarandet av landskapet under medeltiden. Den som idag avser att färdas genom ett okänt landskap kommer med stor sannolikhet förlita sig på en karta eller kanske ännu troligare en mobiltelefon med en inbyggd GPS. Sådana hjälpmedel har, enligt min mening, bidragit till att vi med tiden har distanserat oss från det landskap som vi faktiskt lever i. Den som färdades utanför sina hemtrakter under medeltiden hade förmodligen inga större problem att leta sig fram längs kända färdstråk som över tid hade

förstärkts med gravfält, bebyggelse, runstenar och andra markeringar. Därtill kunde man även ta hjälp av naturliga landmärken såsom åsar och vattendrag som ledigt kunde följas längs långa sträckor i landskapet (jfr Tilley 1994 s. 61, som diskuterar vattendragens betydelse som vägvisare). Därtill lär muntligt traderade berättelser som uppstått i samspel med landskapet ha fungerat som en sorts memorerade vägbeskrivningar.

Denna studie utgår således ifrån att landmärken, topografi och mänskliga aktiviteter i landskapet samverkar i skapelsen av ett organiskt framväxande vägnät. Rent metodologiskt innebär detta att medeltidens färdstråk bör kunna återskapas genom att man låter sig vägledas av de ovan uppräknade faktorerna. Beträffande den rumsliga avgränsningen så utgår studien inte från ett begränsat geografiskt område eller någon modell som redan på förhand skulle ha bestämt vilka vägar som vore intressanta att följa. Studien utgår i stället från ett antal illustrerande exempel på mötesplatser och utgångspunkter, och därefter har landskap och lämningar efter mänskliga aktiviteter fått leda vägen.

Tanken har helt enkelt varit att försöka skildra utsnitt ur landskapet så som det kan ha upplevts av människor i rörelse under medeltiden. Målet med detta tillvägagångssätt har varit att komma bort från den förenklade bild av landskapet som den översiktliga kartan ger. Landskapet och den levda verkligheten är helt enkelt alldeles för komplex för att kunna skildras på detta övergripande sätt.

Det vanligaste sättet att återskapa vår materiella omgivning är tveklöst genom avbildning, företrädesvis i form av landskapsbilder och topografiska kartor. Ett problem med landskapsbilden är, som Hägerstrand påpekat, att den är egocentrisk i den meningen att dess innehåll är ordnat efter vad som kan ses från en enda utgångspunkt. Den topografiska kartan saknar å andra sidan ett motsvarande centrum. Hägerstrand menar att man i kartans fall i stället kan säga att det finns en utsiktspunkt ovanför varje punkt i kartan. Bägge formerna av avbildningar innehåller bara de för synen åtkomliga delarna av tillvarovävens rumsliga tvärsnitt vid en vald tidpunkt. Ingen av avbildningarna förmår därför att helt och hållet återge vår komplexa omgivning. Tillvaroväven har dessutom en ”atomistisk” och rörlig detaljrikedom som ingen av avbildningsformerna kan återge. Hägerstrand menar därför att det inte finns något sätt att till fullo göra en sådan avbildning. Han understryker dock, att avbildningarna, trots denna ofrånkomliga ytlighet, inte kan avfärdas som hjälpmedel; det gäller bara att vara medveten om dessa begränsningar (Hägerstrand 2009 s. 264f).

Kenneth Olwig är inne på ett liknande spår när han diskuterar kartans och landskapsbildens missvisande natur. Han menar att både landskapsbilder och kartor skapar illusioner av att människors liv utspelar sig inom strikt geometriskt avgränsade områden (Olwig 2013 s. 259). I detta avseende bygger han vidare på Latours resonemang kring att användningen av vissa vetenskapliga metoder bidrar till en bild av världen som är konstruerad och alienerad från människan (Latour 1999).

Utöver de mer visuella tillkortakommanden som uppräknats ovan har avbildningarna ytterligare en uppenbar begränsning. De förmår nämligen endast att återskapa resultatet från ett av människans sinnen, nämligen synen. För den som söker sig fram genom ett landskap, lär både hörsel, känsel och doft, men även kroppsuppfattning och balans, spela en avgörande roll.

Målet med denna avhandling är som framgått ovan att studera färdvägslandskapet så som det kan ha upplevts under medeltiden. Eftersom landskapet har formats genom olika aktiviteter och rörelser, bör det vara genom ett sådant perspektiv som landskapet och mötesplatserna bäst kan studeras.

Mot bakgrund av det ovan sagda är syftet inte att försöka skildra enskilda människors känslomässiga upplevelser av landskapet. Tanken är i stället att undersöka vilka färdledsalternativ som över huvud taget har varit möjliga eller rimliga och vad detta i förlängningen kan ha haft för betydelse för mötesplatserna (se Aldred 2021:76 för ett liknande resonemang). Erfarandet och närvarandet längs farlederna, till och från knutpunkterna, kan mycket väl ha varit avgörande för hur dessa platser har utvecklats. En konkret fråga som kan knytas till detta resonemang är huruvida det har funnits särskilda landmärken som gjort att vissa av knutpunkterna har varit lättare, för långväga resenärer, att hitta fram till. Dessa landmärken har, som påtalats ovan, troligen även förankrats i berättelser om landskapet. På detta sätt kommer upplevelsen i egenskap av praktisk tillvaro i landskapet att införlivas i de föreställningar och berättelser som man bär med sig. Här framträder en avsevärd skillnad mellan att studera en karta med fornlämningar och att faktiskt studera fornlämningsmiljöerna på plats i landskapet.

Det är som sagt svårt att veta hur enskilda personer upplever sin omgivning men genom att försöka återskapa, och uppfatta, det landskap som de medeltida människorna var verksamma i menar jag att vi kan dela den spatiala uppfattningen av landskapet med den historiska människan (jfr Tilley 1994 s. 73ff). När vi gör detta kommer vår egen förförståelse att förändras och vi kommer närmare den medeltida människan, vilket innebär att vår förförståelse kan prövas och att vi närmar oss ett samförstånd som enligt Gadamer är detsamma som att förstå (se Cassel 2014 s. 336f).

Studiens utgångspunkt bottnar som framgått ovan i att rörelsen är en förutsättning för mötet som av Hägerstrand har beskrivits som den mest elementära av alla händelser. Studieobjekten utgörs därför av olika exempel på färdvägar och platser där rörelser genom landskapet har sammanflätats, vilket vanligen förefaller ha varit i övergångar mellan land och vatten där många vägar möts. Men det kan även röra sig om naturgeografiskt fördelaktiga sträckningar som drar till sig rörelser från mindre stigar och vägar. Dessa närstudier kompletteras även med jämförelser med andra landsskapsavsnitt och platser som av tidsmässiga och utrymmesmässiga skäl behandlas ur ett mer övergripande perspektiv. De exempel som diskuteras återfinns i huvudsak längs den svenska Östersjökusten och därutöver görs även vissa nedslag längre inåt land. Tidsperioden som behandlas utgörs i första hand av tidig medeltid och högmedeltid som tillsammans upptar intervallet mellan cirka 1050 och 1350 efter vår tideräknings början. Som påtalats tidigare utgör dock färdstråken och mötesplatserna pågående processer som kan vara svåra att avgränsa i tid; därför diskuteras i vissa fall även arkeologiska lämningar från både äldre och yngre tidsperioder.

Den uppmärksamme kommer snart bli varse att denna avhandling inte redovisar några exempel från modellen över strandlinjeförskjutningar som finns att tillgå via SGU:s hemsida. Den främsta anledningen till detta är att modellen visar ett generellt förlopp och därför inte kan ligga till grund för mer detaljerade analyser (SGU 2026). Däremot har SGU:s kartvisare använts för att studera förloppet i grova drag, och i enskilda fall där detta har en avgörande betydelse för tolkningarna kommenteras detta i löptexten. Det hade dock varit möjligt att ladda ner höjddata och bygga mer korrekta modeller över strandförskjutningar och fornsjöar i ett GIS-program. Det är dock svårt att veta hur nära de verkliga förhållandena man kan komma och för denna studie har jag valt att prioritera studiet av det faktiska landskapet i fält. Jag har med andra ord besökt och studerat de flesta av sträckorna och platserna som skildras mer detaljerat i avhandlingen. I kombination med studier av topografiska och geologiska kartor som tillhandahålls via lantmäteriets webtjänst (Min karta) har jag därmed kunnat dra relativt säkra slutsatser om vilka passager som kan ha förhindrats av sankmarker och sjöar under medeltiden. Beträffande de hamnmiljöer som har studerats i detalj så har jag till stor del förlitat mig på tidigare forskares beräkningar av strandförskjutningen. Dessa beräkningar har dock stämts av med hjälp av dagens relativa landhöjningsberäkning och resultatet visar att de äldre beräkningarna är relativt pålitliga (se kapitel 2 och 3).

1.5. Tidigare forskning

Som framgått inledningsvis handlar denna avhandling inte om städer och andra mötesplatser i sig, utan om hur man har färdats mellan dessa och vad färdlandskapet har haft för betydelse för platsernas uppkomst. Därför kommer forskningshistoriken avseende de medeltida städerna att vara kortfattad, och i första hand fokusera på frågor som rör deras tillblivelse. För en ingående och stringent presentation av den stadsarkeologiska forskningen i sin helhet hänvisas i stället till Joakim Kjellbergs avhandling *Den medeltida stadens dynamik* (2021).

De tidiga städernas uppkomst är en fråga som har diskuterats flitigt och uppfattningen om städernas tillblivelse kan i stora drag delas in i två olika skolor, dels ett formellt perspektiv där man menade att städerna huvudsakligen hade tillkommit som ett naturligt resultat av ekonomiska drivkrafter, dels det senare historiematerialistiska perspektivet där man förordade att städerna tillkommit i samband med att feodala strukturer etablerades (Hed Jakobsson 2003 s. 76ff). En av de mest framträdande forskarna inom den senare skolan är utan tvekan Anders Andrén. Han vände sig mot handelsparadigmet och argumenterade i stället för att de tidiga städerna i Danmark skulle ha tillkommit som ett resultat av regala förläningar (Andrén 1985 s. 83). Efter Andréns uppgörelse med handelsparadigmet har den historiematerialistiska förklaringsmodellen dominerat forskningen i både Danmark och Sverige. Detta har bland annat yttrat sig i att de tidiga städerna vanligen sätts i samband med ett regalt maktutövande (Hed Jakobsson 2003 s. 80ff).

Det finns dock exempel på forskare som har ifrågasatt bilden av att maktutövning är en förutsättning för organiserad handel och uppkomsten av städer. Däribland Mats Mogren som framhåller att makten inte är en förutsättning för tidiga urbana platsers tillblivelse, utan snarare är något som drabbar dem i ett senare skede (Mogren 2013 s. 79). Mogren är kritisk mot att det hierarkiska synsättet har fått ett allt för stort utrymme inom det arkeologiska forskningsfältet. Rörande de tidiga urbana platsernas tillkomst menar han att detta bland annat har yttrat sig i att strukturerade tomtindelningar nästan alltid ses som ett uttryck för en regal närvaro. Han framhåller i stället att man bör uppmärksamma det faktum att samhällen ofta kan vara självorganiserade (Mogren 2013 s. 76f). En mer komplex bild avseende de medeltida städernas framväxande har även framförts av Mats Roslund som bland annat betonar att det kollektiva ansvaret var en viktig grund för de medeltida städernas utveckling (Roslund 2020 s. 27f).

Angående den hierarkiska centralplatsmodellen som länge präglade det arkeologiska ämnet så framhåller Mats Anglert att relationerna mellan olika enheter inte nödvändigtvis behöver vara rankade sinsemellan eller ingå i några överordnade system. Han menar att dynamiken och flexibiliteten i landskapet genererar ständiga förändringar av maktrelationer och utveckling av nya strategier (Anglert 2006 s. 249). Enligt Jes Wienberg har begrepp som centralort och centralplats, som vanligen sammankopplas med någon sorts makthavare, sakta börjat ge vika för mer ”post-centrala” perspektiv, vilket i första hand har inneburit att man i allt större utsträckning börjat laborera med hypotesen att samhället byggs upp av ickehierarkiska nätverk och aktörer. Centrum och hierarki har kommit att ersättas av begrepp som nätverk, nod, aktör och flöde. Bilden av kungen som den självklare stadsgrundaren har kommit att ifrågasättas och i stället förespråkas ett sampel där makthavare skapar ramverk som motvilligt efterföljs av andra aktörer. Wienberg understryker dock att man, trots intentionen, ändå har haft svårt att bryta sig loss, både från det centrala perspektivet och diskussionen kring makt (Wienberg 2020 s. 154f).

Det är svårt att över huvud taget närma sig ett studium av den urbana mötesplatsen utan att först ha tagit ställning till det svårdefinierade begreppet stad. Vid definitionen av vad som är en stad har man inom stadsarkeologin av tradition låtit sig vägledas av olika kriterier (se exempelvis Andersson 1990 s. 26). Städerna skulle på så sätt kunna liknas vid objekt som bestäms och typologiseras på samma sätt vid registreringen av enskilda arkeologiska föremål. Frågan är dock om en definition av staden eller icke-staden, och gråzonen där emellan, i många avseenden skymmer insikten i vad dessa platser egentligen har bestått av. För denna avhandlings ändamål har det visat sig vara mer ändamålsenligt att tala om städer i termer av stadstillblivelser (i egenskap av pågående processer) än om stadsbildningar (som slutliga produkter). Stockholm är ett exempel på en process som pågått ända sedan 1200-talet och ett återkommande dilemma har varit, och är, hur man på bästa sätt ska kunna ta sig till och från staden.

Det faktum att människors rörelser är en förutsättning för uppkomsten av städer och andra mötesplatser uppmärksammas sällan inom stadsarkeologisk forskning, med det finns även i detta avseende vissa undantag. Vissa forskare menar att det är rörelserna som genererar de kommunikativa noderna där människor har samlats och att vägar, förbindelser och gränser i hög grad har bestämt eller påverkat mötesplatsernas lokalisering. Betraktas både färdvägar till lands och farleder till sjöss blir även mötet mellan dessa element betydelsefullt (Anglert 2006 s. 236). Beträffande Trondheim i Norge

har Axel Christophersen varit inne på ett liknande spår. Han framhåller att handeln och därav rörelserna mellan hamnen och genomfartsgatan i staden hade stor betydelse för stadstomternas struktur (Christophersen 1999 s. 165f).

Vägar på land har i första hand behandlats utanför det arkeologiska forskningsfältet (se exempelvis Brink 2000; Montelius 2004; Mannerfelt 1936 & Schück 1933). Det ska dock tilläggas att det finns vissa mer arkeologiskt renodlade exempel som behandlar landvägar (se exempelvis Stenqvist Millde 2007 & Biörnstad 1958). Dessutom finns flera exempel där vägforskningen har bedrivits ur ett mer lokalhistoriskt sammanhang (se exempelvis Lundquist 1999 rörande vägar i Haninge; Berry 1996 beträffande det gotländska vägnätet & Montelius 2012 som har behandlat de medeltida vägarna i Dalarna).

Vattenvägar behandlas, av logisk förklaring, nästan uteslutande inom det marinarkeologiska forskningsfältet (se exempelvis Eriksson 2022; Cederlund 1991 & 1995 samt Westerdahl 1989). Denna forskning handlar dock till stor del om den havsgående sjöfarten, och insjöar och vattendrag behandlas mer sällan. Men det finns även i detta avseende vissa undantag. Inlandets vattenvägar har tidigare diskuterats av både Christer Westerdahl och Carl Olof Cederlund (Westerdahl 1995a & 1989; Cederlund 2010) och därtill kan nämnas att Staffan von Arbin har behandlat medeltida sjöfart över Vättern (Arbin 2010).

När det kommer till hamnar har det bedrivits en hel del forskning rörande utskärshamnar och rurala miljöer (se exempelvis Ilves 2012; Lundström 1976 & 1983; Cederlund 1979) medan forskningen rörande hamnar i städer är relativt sparsmakad. Som jag tidigare har påtalat (Berg 2019) beror detta sannolikt på att dessa hamnar befinner sig i ett gränsland mellan stadsarkeologi och maritim arkeologi (för en liknande ståndpunkt se Edberg 2012). Det finns dock även i detta fall en del avvikande exempel (se exempelvis flera bidrag i Bill & Clausen 1999 samt i von Carnap-Bornheim m. fl. 2018) och i vissa sammanhang inkorporeras hamnar och bryggkonstruktioner i diskussionen om stadsmiljöer i sin helhet (se exempelvis Nordström & Lindeblad 2016 rörande Nyköping, samt Dahlbäck 1982 beträffande Stockholm).

För hamnarnas vidkommande bör det tilläggas att det även har bedrivits en relativt omfattande forskning angående vikingatida hamn- och handelsplatser som till viss del faller utanför tidsramen för denna studie. Det tydligaste exemplet för nordiskt vidkommande utgörs av Birkas hamn som nyligen behandlats av Sven Kalmring (2021) som för övrigt har bidragit med ingående forskning rörande den vikingatida hamnen i Hedeby (Kalmring 2010).

1.6. Disposition

I detta inledande kapitel presenterades studiens problemformulering och syfte samt teoretiska utgångpunkter, metod och avgränsningar. Därtill redogjordes även kortfattat för tidigare forskningsinsatser inom det berörda området. I det andra kapitlet riktas fokus mot en medeltida hamnmiljö på Drakön i Hudiksvalls skärgård. Avsikten med kapitlet är att betona Drakö-hamnens betydelse som mötesplats i en farledskontext. Denna plats är sedan tänkt att användas som plattform för utblickar och jämförelser med andra liknande hamnar.

Detsamma gäller även för kapitel 3 men därvid utgår diskussionen från den medeltida kapellruinen och hamnmiljön vid nuvarande Kapelludden på Öland. I kapitlet riktas även ett särskilt fokus mot de medeltida skärgårdskapellen och vad dessa kan ha haft för betydelse för det medeltida kommunikationsnätet.

I avhandlingens fjärde kapitel studeras förutsättningarna för att färdas längs Stockholms södra landförbindelse, som vanligen brukar benämnas Göta landsväg, samt vad denna har haft för betydelse för stadens tillkomst.

I det femte kapitlet som avslutar avhandlingens empiriska del diskuteras ett antal sörmländska farledsalternativ som sammanstrålar vid Släbro och Nyköpingstrakten. Avsikten med kapitlet är att belysa farledernas betydelse för Nyköpings uppkomst samt att utreda framkomligheten längs dessa.

I avhandlingens sjätte kapitel diskuteras medeltidens färdstråk och knutpunkter ur ett bredare perspektiv. Diskussionen utgår från resultaten från de föregående kapitlen men knyter även an till andra forskningsresultat. Syftet med kapitlet är att förankra tolkningen och förståelsen av färdstråken och mötesplatserna i en fördjupad diskussion som utgår från teoribildningarna om rörelser och möten som anslås i inledningen.

2. Drakön

2.1. Inledning

Syftet med kapitlet är att med utgångpunkt från Drakön, som är belägen i skärgården utanför Hudiksvall (figur 1), diskutera hur en plats som spelat stor lokal och regional roll kan förlora sin betydelse och falla i en sorts arkeologisk glömska. Det retrospektiva arkeologiska perspektivet tenderar nämligen att endast uppmärksamma de platser som ”lyckats bli städer” vilket gör att vi inte ser processerna och komplexiteten i förändringarna som leder fram till att platser utvecklas.

Kapitlet inleds med en kortare bakgrund följt av en redogörelse över öns topografi och kända fornlämningar. Därefter följer en diskussion rörande det arkeologiska materialet samt Drakön förhållande till omlandet. Därefter görs utblickar mot och jämförelser med ett antal medeltida hamnlägen, huvudsakligen den längs den svenska Östersjökusten.

2.2. Bakgrund

Den 15 oktober 1928 undertecknar Arvid Enqvist rapporten till riksantikvarien rörande en besiktning han året dessförinnan hade genomfört på Drakön. Besiktningen hade genomförts efter begäran av folkskollärarinnan Astrid Forsberg som uppenbarligen hade vetskap om att det fanns fornlämningar på platsen. Vid besöket visade det sig att det fanns ett mindre muromgärdat område på den sydöstra delen av ön som i folkmun kallades för ”gamla kyrkogården”. Därtill vittnade notiser i en kapellbok från den närliggande Agön om att man så sent som under slutet av 1700-talet hade begravt en förolyckad person här. Arvid Enqvist antog dock att kyrkogården sannolikt var från medeltiden. Ett femtiotal meter norr om begravningsplatsen uppmärksammade Enqvist den uppgrundade lilla viken som av tradition brukade kallas för Sankt Olofs hamn. Enligt Enqvist hade hamnen troligen nyttjats av fiskare som en gång bodde på den numera helt övergivna ön. I den inre delen av hamnområdet uppmärksammade Enqvist en nära 2,5 meter lång kullfallen bautasten samt ett röse som sannolikt hade utgjort dess

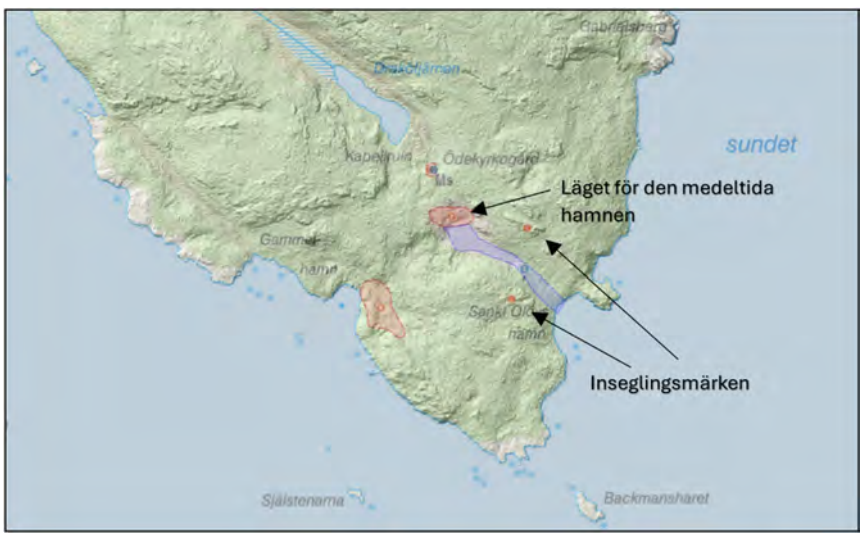
bottenstöd. Enkvist fann det hela mycket egendomligt och bestämde sig därför att gräva ett stick vid stenens förmodade ursprungplats. I samband med detta framkom rengjorda brända ben och han drog därför slutsatsen att det rörde sig om en grav (Enqvist 1928).

Enqvists upptäckter på den lilla ön i Hudiksvalls skärgård var såklart anmärkningsvärda och blev på sikt startskottet för en rad olika vetenskapliga insatser. Frågan man kan ställa sig är varför Enqvist, trots uppgifterna om att det har skett minst en sentida begravning i området, förutsätter att begravningsplatsen skulle vara medeltida, och varför förutsätter han att det har bott fiskare på ön? Dessa frågor får jag tillfälle att återkomma till senare.

I rapporten till riksantikvarien argumenterade Enqvist för att lämningarna på Drakön borde undersökas mer systematiskt. Redan året därpå skickades Mårten Stenberger på uppdrag av riksantikvarien till ön för att göra en noggrannare undersökning och resa den förmodade bautastenen. Vid undersökningen som då genomfördes framkom kol och ben och även Stenberger drog slutsatsen att det rörde sig om en grav (Lundström 1973a s. 90; Huggert 1978b s. 4). Enligt uppgifter i ATA restes stenen med hjälp av sex frivilliga fiskare från Kråkö fiskeläge (Frödin 1929).

I samband med att Sjöhistoriska museet år 1970 genomförde etnologiska undersökningar av de maritima verksamheterna i Hudiksvallstrakten identifierade Per Lundström ett antal terrassartade anläggningar och ytor som röjts från sten i slänten ovanför den inre delen av hamnen på Drakön (Lundström 1973a s. 90f). Vid de arkeologiska undersökningar som genomfördes mellan 1971 och 1975 visade det sig att anläggningarna utgjorde lämningar efter ett flertal medeltida byggnader. Dessvärre skrevs aldrig någon slutlig rapport, men en preliminär redovisning av resultaten från undersökningarna (Huggert 1978b) förvaras tillsammans med foton och ritningar i ATA. Dagboksanteckningar och fullständiga listor över fynden återfinns i Sjöhistoriska museets arkiv. Därtill har tolkningar och beskrivningar från undersökningarna publicerats i ett antal kortare artiklar, som i första hand har skrivits av Lundström och Anders Huggert (Huggert 1974, 1976, 1978a, 1986, 1991, 1996 & 1998; Lundström 1973a, 1973b, 1974, 1976 & 1981). Därutöver har hamnen även uppmärksammats i samband med två maritimhistoriska symposier som anordnandes runt mitten av 1970-talet (se Eklund 1974 respektive Cederlund & Wessling 1976).

Figur 1. Draköns belägenhet i Hudiksvalls skärgård. Bakgrundskartan har hämtats från lantmäteriets karttjänst Min karta. ©Lantmäteriet (CC-BY 4.0).



Figur 2. Drakön, terrängskuggning och fornlämningar. Bakgrundskartan har hämtats från lantmäteriets karttjänst Min karta. ©Lantmäteriet (CC-BY 4.0).

2.3. Topografi och fornlämningar

Den båtburne handelsbesättningen som under medeltiden närmade sig Drakön från sydöst vägleddes mot hamnen på långt håll med hjälp av sjömärken som markerade en siktlinje, relativt fri från grund. Efter att med sjömärkenas hjälpa ha sökt sig fram till inseglingsrännan kunde de enkelt ta sig vidare in till lagunhamnen. Fortlöpte färden därefter genom lagunen uppmärksammades snart den bebyggelse som bredde ut sig längs höjdryggen som tornade upp bakom och omfamnade lagunens norra stränder.

Det första som skymtades av denna bebyggelse var kanske ljuset från härden i en byggnad som var belägen på krönet av höjdryggen öster om lagunen. Fortsatte färden därefter mot den nordvästra änden av lagunen möttes de av en rejäl och stabiliserande stenskoning som likt en skål fångade upp och välkomnade den som sökte sig mot land. Väl framme i hamnen kunde de nyanlända resenärerna blicka upp över en löst sammangyttrad bebyggelse som vilade på terrasser i den branta södersluttningen.

Drakön genomkorsas av ett dalstråk som sträcker sig från Mjölkhamn i nordväst till viken som benämns som Sankt Olofs hamn i sydöst. Vid Dalstråkets breda mynning mot Sankt Olofs hamn finns en tydlig strandvall som löper innanför och parallellt med den nuvarande stranden. Längre inåt land smalnar dalstråket av och kröker sig mjukt mot väst. I dalgångens smalaste del finns en flack tvärrygg av svallsediment som utgör pasströskel till ett långsträckt kärr som i nordväst övergår till den närmast ovala mosse som en gång rymde den medeltida hamnen (Huggert 1978b s. 5f)

Draköhamnens tydliga topografiska utformning gör att det är lätt att föreställa sig hur området såg ut under medeltiden. Hamnens mynning vidgade sig välkomnande för att sedan övergå till en lätt krökt, cirka 15 meter bred, passage som mynnade ut i en den ovala hamnbassängen. Bassängen som idag utgörs av en mosse omges av 10–15 meter höga berg och moränsluttningar. Ur ett sjöfartsperspektiv är det enligt Lundström svårt att föreställa sig ett bättre skyddat läge. Hade man väl nått hamnen kunde vilket oväder som helst få rasa (Lundström 1981 s.15f).

Den som idag anlöper till den sydöstra sidan av Drakön kan fortfarande beskåda lämningarna efter ett antal sjömärken (figur 2). På den västra och östra sidan av den ursprungliga inseglingsrännan återfinns nämligen fundament till sjömärken, som sannolikt bestått av stänger. På västra sidan återfinns två stensatta hål, som delvis verkar vara naturbildade och förstärkta med upplagd sten. Lämningarna är välbevarade och har uppmätts till cirka

0,4–0,5 meter i diameter och är intill 0,5 meter djupa. På motsvarande östra sidan av inloppet finns ett större upplag av sten som vilar mot en fast häll. Lämningen är cirka 1–2 meter i diameter och en meter hög. Även i detta fundament finns ett hål där det sannolikt har suttit en stång. Enström, som har dokumenterat lämningarna, framhåller att de västliga fundamenten bildar en enslinje som är relativt klar och fri från grynnor. Enligt honom skulle detta kunna utgöra ett av de äldsta beläggen för fasta sjömärken i Norden (Enström 1984 s. 76). Norman argumenterar dock för att sjömärken var ovanliga förr i tiden och menar att man i stället har använt sig av naturliga landmärken (Norman 1993 s. 58). Räknar man in bronsålderns rösen och järnålderns fornborgar i denna kategori ser situationen dock helt annorlunda ut. Dessutom finns även flera exempel på andra byggnader och anläggningar som kan fylla en liknande funktion, exempelvis kyrkor och kastaler. Därtill bör nämnas att även runstenar bör ha fungerat som ett sorts orienteringspunkter i landskapet, och ofta restes de vid brytpunkter mellan land och vatten (Källström 2015 s. 23).

Beger man sig till fots genom dalstråket och vidare över mossen (figur 3) i riktning mot norr möts man så småningom av en rejäl stenskoning som lydigt följer den forna strandkanten. I slänten bakom denna återfinns resterna efter den bebyggelse som uppmärksammades av Per Lundström och Anders Huggert under början 1970-talet (figur 4 & 5). Bebyggelsen är belägen inom ett område som sträcker sig längs en moränrygg, från den resta stenen och cirka 50 meter mot västsydväst. I sydöst sträcker sig området nästan hela vägen fram till mossen och hamnens kant (Huggert 1978b s. 6).

Vid fosfatkarteringen som genomfördes i samband med de arkeologiska insatserna framträdde nio koncentrationer som vid närmare granskning kunde relateras till mer eller mindre tydliga grundmurar till byggnader. Därtill identifierades ytterligare tre grunder utan förhöjda fosfatvärden. Vid bosättningen i slänten är det enligt Lundström uppenbart att man utnyttjat terrängens naturliga förutsättningar. I den branta sydsluttningen var man dock tvungen att gräva sig in för att åstadkomma terrasserade plan för byggnader. Även längre upp, där sluttningen övergår i mer platåbetonad mark, har man uppfört byggnader och på ett liknande sätt har man även utnyttjat en mer platålik yta vid hamnområdets östra sida (Lundström 1981 s. 19).

Längre in på ön återfinns lämningarna efter ett kapell (L1951:3347) med en tillhörande begravningsplats (L1951:2697) samt ett minnesmärke (L1951:2698). På den sydvästra sidan av ön finns resterna efter ett sentida fiskeläge (L1951:2895).

2.4. Arkeologiska spår av hamnplatsen

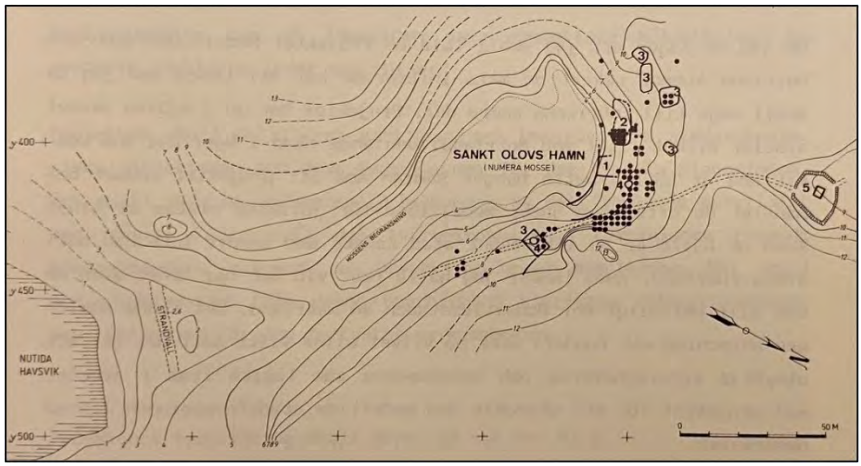
2.4.1. Undersökta lämningar

I det följande avsnittet diskuteras de lämningar som identifierades och undersöktes av Huggert och Lundström under 1970-talet. För enkelhetens skull har dessa indelats i tre olika områden. Dessa utgörs i följande ordning av hamnen, bebyggelsen och begravningsplatsen.

2.4.2. Hamnen

Vid den nordvästra änden av mossen återfinns den cirka 25 meter långa stenskoning som följer den forna strandlinjen och som av allt att döma utgör resterna efter en medeltida strandförstärkning. Troligen har denna stabiliserande kajkonstruktion även haft en överbyggnad av trä. Från stenskoningen sträcker sig ett antal stenrader i riktning upp mot slänten. (Huggert 1978b s. 63). Ingen av dessa stenrader har undersökts arkeologiskt men Huggert håller för troligt att stenraderna – tillsammans med skoningen – har burit upp enklare sjöbodar (Huggert 1976 s. 183). Att man gärna har byggt så pass nära vattnet känns även igen från de samtida städerna där byggnader ofta var placerade i nära anslutning till vattnet (se exempelvis Berg 2019).

Figur 3. Det uppgrundade inloppet till den forna hamnlagunen på Drakön.
Foto av författaren.



Figur 4. Hamnanläggningen på Drakön med bebyggelse och det förmodade kapellet. Efter Huggert 1986 s. 37. Med tillstånd av Anders Huggert (2026-03-04). 1: Stenskoning samt område för sjöbodar. 2: Terrassering med byggnadsfundament. 3: Byggnadsfundament. 4: Spiselröse. 5: Begravningsplats.

Figur 5. Hamnanläggningen på Drakön. Foto av författaren.

När området strax utanför hamnen undersöktes med en järnsond visade det sig att den ursprungliga hamnbassängens kanter sluttar brant mot ett maximalt djup om nära 5,5 meter (Lundström 1973a s. 95) vilket innebär att man har kunnat lägga till här med relativt djupgående båtar. En förutsättning är dock att man har kunnat ta sig igenom den grundare passagen vid pasströskeln.

I de schakt som senare öppnades visade det sig att skoningen var byggd av stenar i varierande storlek, varav de största uppmättes till 0,3–1,1 meter. Stenarna var placerade i rad tvärs över moränsluttningen och staplade i upp till fyra skift uppför densamma. I stenskoningens framkant, och något längre ut från denna, låg en hel del både bearbetat och obearbetat trä, bland annat stockar med inhuggna hak som vittnar om att de har ingått i olika konstruktioner. Längst ned i botten fanns svallad sand och gyttja som överlagrades av torven i mossen. Här framkom huggspån, benmaterial och diverse föremål av trä samt rester av stenskoningen som rasat ner från sitt ursprungliga läge (Huggert 1978b s. 52ff).

Lundström menar att lämningarna i mossen med största sannolikhet utgör rester av bryggor (Lundström 1973a s. 96). Jag menar dock att det kan vara svårt att skilja trädetaljer som ingått i kajer och bryggor från mer landanknutna konstruktioner som exempelvis bodar och kavelbroar (se även Berg 2019 s. 36). Därför bör man ha i åtanke att konstruktionsresterna i mossen mycket väl även skulle kunna utgöra rester efter bebyggelse som rasat ut i vattnet. Det kan givetvis vara så att det har funnits någon form av överbyggnad till kajskoningen och man kan även anta att det rimligen har funnits bryggor i vattenbrynen, men i likhet med många andra hamnplatser är detta ännu inget som har kunnat beläggas arkeologiskt.

En av de tydligaste lämningarna i området närmast hamnen utgörs av en horisontell terrassyta som delvis är ingrävd i moränsluttningen strax väster om stenskoningen. Vid undersökningen visade det sig att denna hade belagts med en packning av sten och att dess kortsidor avslutades med större stenblock (Huggert 1978b s. 17ff). Både Lundström och Huggert menar att det har funnits lämningar efter en eller möjligen två byggnader på terrassen (Lundström 1981 s. 20; Huggert 1976 s. 184). Den nordöstra halvan, där det fanns ett tjockare kulturlager, har förmodligen utgjort en bostadsdel. I det nordöstra hörnet hade man med hjälp av ett par markfasta stenblock byggt upp en eldstad. En liknande konstruktion hade även inrättats i den motsatta änden av terrassen (Lundström 1981 s. 20).

Värt att uppmärksamma är att man har använt den befintliga topografin för att bygga eldstäder i byggnaderna – ett slags mikroexempel på hur olika anläggningar och företeelser växer fram i ett växelspel mellan kultur och natur. I anslutning till eldstäderna identifierades även en följd av mer eller mindre eldpåverkade kulturlager (Huggert 1978b s. 17ff). Fynden som påträffades på terrassen utgörs bland annat av olika bronser i form av band, beslag och bleck, flinta, knivar, spikar och diverse järnföremål samt ett par eldstål (Huggert 1978b s. 21ff). Bland de daterande fynden som påträffades

på terrassen utmärker sig ett bronsbleck med dekor i form av ett kronprytt huvud med böljande lockar som enligt Lundströms bedömning ska vara från 1300-talet (Lundström 1981 s. 28). Här påträffades även två silvermynt i form av en 6-penning som präglats i Åbo för Erik av Pommern (1396–1439) samt en tvåsidig penning, slagen för konung Magnus Eriksson (1319–1364) omkring 1320–1330 (Lundström 1981 s. 26ff; för fyndens lokalisering se Huggert 1978b s. 21).

Lundström menar att det yngsta daterade fyndet utgörs av det tidiga 1400-talsmyntet (Lundström 1973a s. 94), men enligt fyndtabellen i den opublicerade rapporten (Huggert 1978b s. 23) verkar det även ha påträffats ett skaft från en kritpipa, som inte lär vara äldre än 1600-talet, på terrassen. Här framkom även skärvor av invändigt glaserat rödgods (Huggert 1978b s. 23f), som förvisso kan vara senmedeltida (Brorsson 2007 s. 7), men som vanligen förknippas med yngre tidsperioder.

I den tudelade byggnadens funktion ser Lundström en direkt parallell till senare tiders fiskelägen där byggnader vanligen är uppdelade i en bostadsdel och en arbetsdel. Med ledning av närheten till vatten drar han även slutsatsen att det bör ha funnits en brygga i anslutning till byggnaden (Lundström 1981 s. 20).

Värt att notera är att det i arkivrapporten inte framgår att det har funnits någon byggnad på terrassen. Beskrivningen antyder snarare att det rör sig om en relativt öppen verksamhetsyta med två eldstäder i respektive kortsida (Huggert 1978b s. 17ff). Jag menar att terrassen med eldstäderna även skulle ha varit en ganska mäktig och inbjudande entré till hamnområdet som även hade kunnat fungera som ledljus i mörker och dimma.

2.4.3. Bebyggelsen

Merparten av bebyggelsen eller aktivitetsytorna verkar ha varit koncentrerad till ett område vid kanten av moränryggen, strax norr om hamnen och de förmodade sjöbodarna. I området, som uppvisar flera koncentrationer av höga fosfater (Lundström 1981 s. 18), återfinns ytterligare minst en terrassering och lämningarna efter det röse som tidigare hade uppmärksammats av Enqvist (Huggert 1978b s. 6). Vid undersökningen av röset framkom kulturpåverkade lager med både brända och obrända ben. Den något försiktiga tolkningen som framfördes i den opublicerade grävrapporten var att det rörde sig om konstruktions- och verksamhetsrester runt en härdplats (Huggert 1978b s. 36). När Huggert senare behandlade materialet framhöll han dock att det rörde sig om ett spiselröse som förmodligen hade varit beläget i en relativt stor byggnad (Huggert 1976 s. 184). Även Lundström (1981) menar

att spisröset var beläget i en byggnad, om än något otydlig. Till skillnad från de övriga undersökta byggnaderna saknas här naturliga förutsättningar för anläggandet av en härdplats. Här hade en sådan i stället åstadkommits genom att man med stenar byggt upp ett cirka en kvadratmeterstort spiselfundament (Lundström 1981 s. 20ff). Värt att notera är att den resta stenen som tidigare antogs utgöra en del av ett gravmonument (se ovan), enligt Lundström snarare ska ha ingått i denna byggnad (Lundström 1981 s. 17, 20).

Fynden som påträffades utgjordes bland annat av ett flertal bronser, spikar, diverse järnföremål, flinta en del av en glaspärla samt fragment av stengods (Huggert 1978b s. 39–42). De daterande fynden som påträffades vid spiselröset bestod av ett enklare medeltida ringspänne, ett fragmentariskt silvermynt och en kraftig dolk (Lundström 1981 s. 28; för fyndens lokalisering se Huggert 1978b s. 39). Myntet utgörs av en del av en 6-penning som i likhet med sin motsvarighet från terrassen har präglats för Erik av Pommern (1396–1439). Dolken som påträffades har tolkats som ett stickvapen som under medeltiden benämndes som en ”misericordia” eller nådastötsdolk. Som namnet antyder var detta ett dödligt vapen som användes för att tränga igenom ringbrynjor och andra rustningar (Lundström 1981 s. 28). Dolktypen var i bruk under 1300–1400-talet och ingick vanligen i riddarens utrustning men användes även som försvarsvapen av civila personer (Huggert 1976 s. 185). Dolken på Drakön skulle mycket väl kunna ha tillhört en handelsman på resa som stannat till för att vila i den skyddade Sankt Olofs-hamnen.

Bland fynden i byggnaden utmärker sig även ett graverat beslag i kopparlegering som enligt Huggert kommer från ett kasserat tvättfat som vanligen dateras till första hälften av 1200-talet. Med ledning av beslagets placering, i ett lager som måste ha avsatts före det att eldstaden anlades, argumenterar han för att komplexet på Drakön inte lär ha etablerats före 1300-talet. Som stöd för argumentationen betonar han att beslaget även bör ha varit i bruk en tid innan det hamnande i marken under eldstaden. En förskjutning av etableringstiden från 1200 fram till 1300-talet stämmer enligt Huggert dessutom bättre överens med det faktum att tiden runt 1300 har beskrivits som en brytpunkt för samhällsutvecklingen i stort. Han utesluter dock inte att det kan ha förekommit en viss verksamhet på platsen redan under 1200-talet (Huggert 1998 s. 93f; se även Huggert 1986 s. 34).

Vandrar man vidare från terrassen i nordvästlig riktning upp genom slänten, möts man vid moränryggens översta del av ett antal stenröjda ytor (Huggert 1978b s. 6). En av dessa, som var särskilt framträdande, visade sig vid undersökningen vara ett närmast rektangulärt område som omgärdades av en tydlig stenram. Vid undersökningen som företogs inom denna anlägg-

ning framkom ett sot- och kolbemängt kulturlager med inblandning av brända ben och diverse föremål. Värt att nämna är att man i likhet med terrassen närmast hamnen även här hade utnyttjat markfasta block för att åstadkomma en eldstad (Huggert 1978b s. 26ff; Lundström 1981 s. 20).

Fynden som påträffades utgjordes bland annat av bronser, järnstycken och flinta (Huggert 1978b s. 30f). Bland föremålen utmärker sig en ornerad bältessölja av brons som Lundström daterar till äldre medeltid. Till samma tid daterar han även ett remändesbelag av brons som avslutas i ett plastiskt utformat huvud i romansk stil (Lundström 1981 s. 26ff; för fyndens lokalisering se Huggert 1978b s. 31).

Lundström menar att stengrunderna som undersöktes utgör lämningar efter byggnader som troligen har varit knuttimrade. Måttangivelserna på grunderna stämmer enligt honom väl överens med längden på virket som vanligen kan tas ut från ett träd. Den 13 meter långa byggnaden på terrassen avviker dock, men i detta fall kan man – som även framgått ovan – enligt Lundström anta att det har rört sig om två separata, möjligen sammanbyggda byggnader med en längd om vardera sex meter. Sot, kol och aska har anhopats direkt på golvytor som enligt Lundström har bestått av jordgolv (Lundström 1981 s. 22f). Men eftersom det inte heller verkar finnas något bevarat trä från väggarna så bör man nog inte utesluta att det även kan ha funnits träbeläggningar på golven som har vittrat sönder.

De undersökta stengrunderna utgör förmodligen rester efter olika sorters boningar. I medeltida städer visar det sig ofta att byggnader inte har burits upp av mer än ett fåtal stenar, i vissa fall inte ens i alla hörn. Utmärkande för byggnaderna från Drakön är att åtminstone två av dessa verkar ha uppförts runt härdar som konstruerats med stöd av markfasta block. Lundström menar att det är oklart hur härdarna och deras markfasta stenblock har infogats i byggnadskonstruktionen. Han understryker dock att dessa, i motsats till eldhusens mitthärd, uppenbarligen har varit placerade i hörnen eller mitt för en långsida, som i fallet med huset med härdröset (Lundström 1981 s. 23). Det här är intressant, härdplatserna verkar ju ha varit det primära. Frågan är om det verkligen rör sig om knuttimrade byggnader, eller snarare om verkssamhetsytor med enklare överbyggnader. Detta kan exempelvis jämföras med relativt bastanta stengrunder från det närliggande Hornslandsområdet som har tolkats som rester efter bostäder i form av kojor (Westberg 1964). Jag håller för troligt att härdarna med markfasta block mycket väl kan ha nyttjats före det att byggnaderna tillkommer. Dessa kan dessutom ha varit tillfälliga konstruktioner eller sådana som har vuxit fram

allt eftersom. Det här är enligt min mening ett utmärkt exempel på hur människan ofta tar vid efter det som naturen påbörjat (jfr Ingold 2007b).

2.4.4. Begravningsplatsen

Den som rör sig vidare längs stigen som sträcker sig i nordvästlig riktning över moränryggen kommer efter en kort stund fram till en liten glänta som rymmer ett muromgärdat område som antas utgöra en begravningsplats. Begravningsplatsen omgärdas av en staplad mur som korsas av två passager belägna i sydlig respektive nordvästlig riktning. Den förstnämnda utgör ändpunkt för den stig som sträcker sig från viken, som idag bär namnet Sankt Olofs hamn, och upp förbi den medeltida hamnplatsen. Den senare leder till Drakötjärnen längre inåt land (Huggert 1976 s. 184). Området innanför murarna har en oregelbundet fyrkantig form som förmodligen har styrts av den omkringliggande topografin. I norr finns kärrmark och omedelbart åt väster finns terräng med rejäla stenblock. I öst löper muren längs foten av en sluttning och även i söder höjer sig terrängen (Huggert 1978b s. 7).

I området innanför bogårdsmuren syns åtminstone sex tydliga gravsänkor. I det muromgärdade områdets centrala del finns lämningarna av vad som av allt att döma utgör ett mindre byggnadsfundament. Vid undersökningen av fundamentet framkom ett fyndförande kulturlager samt en mindre samling ben. Väster om fundamentet identifierades en möjlig härd som innehöll ett fåtal brända ben. Fynden som påträffades inom byggnadsfundamentet utgjordes av spikar, diverse järnföremål, en hake av järn, ett avslag av flinta, en slipsten samt kvarts (Huggert 1978b s. 43ff). I den osteologiska rapporten framgår att det finns tre fragment av brända ben från kapellet som inte har kunnat identifieras (Hårding 1996 s. 9).

De flesta som behandlat materialet från Drakön tidigare verkar rörande överens om att det undersökta fundamentet utgör lämningarna efter ett kapell. Den främsta anledningen till att man har dragit denna slutsats lär vara att det rör sig om en ensamliggande byggnad som omgärdas av vad som mycket väl skulle kunna utgöra en bogårdsmur, en minst sagt välkänd kombination inom kyrkliga sammanhang. Dessutom lär namnet Sankt Olof som används som benämning på den närliggande viken ha bidragit till antagandet att det skulle finnas ett kapell helgat åt Olof någonstans på ön (se exempelvis Huggert 1978b s. 4. Kapell med koppling till Sankt Olof behandlas vidare i kapitel 3).

Men fynden som påträffades vid undersökningen av fundamentet, bland annat spikar, diverse järnföremål samt en del av bryne och ett flintavslag (Huggert 1978b s. 50), indikerar snarare att det rör sig om en byggnad som nyttjats för mer vardagliga ändamål. Att skärgårdskapell även har nyttjats för

mer profana syften som förvaring av redskap och dylikt är dock även känt från senare historisk tid (Norman 2006 s. 85f). Sänkorna inom det murom-gärdade området har aldrig varit föremål för några arkeologiska undersök-ningar, och med tanke på att historiska källor vittnar om att det har skett sentida begravningar i området lär detta heller inte vara aktuellt i framtiden. Att det rörde sig om gravsänkor, eller i alla fall om avlånga nedgrävningar bekräftades dock i samband med undersökningen. Det var dock på förhand bestämt att ingen av gravarna skulle undersökas och därför dokumenterades bara de delar av sänkorna som frilades i samband med den övriga utgrävningen (Huggert 1978b s. 47). Lundström menar att gravsänkorna var så pass tydliga att det är rimligt att anta att samtliga av dessa härrör från senare tiders begravningar (Lundström 1981 s. 24). Trots alla frågetecken verkar Huggert (1978b s. 4) och Lundström (1981 s. 34) vara eniga om att det inte finns någon anledning att ifrågasätta att det förmodade kapellet hör till den medeltida hamnanläggningen. Peter Norman menar dock att begravningsplatsen snarare bör sättas i samband med den yngre säsongsfiskehamnen på öns sydvästra sida (Norman 1993 s. 81) som fortfarande var i bruk under 1700-talet (Huggert 1978b s. 3).

Frågan rörande det förmodade kapellets ålder lär inte kunna besvaras inom ramen för detta avhandlingsarbete men kanske kan en utblick mot andra liknande platser ge en viss förståelse för varför man från början har antagit att det rör sig om ett medeltida kapell. Detta får jag tillfälle att åter-komma till i kapitel 4.

2.4.5. Verksamheter

Lundström lanserade tidigt idén om att Draköhamnen i första hand skulle förstås som en betydelsefull fångststation i ett område rikt på strömming, lax och säl. Men han var på inget sätt främmande för att hamnen även kunde ha nyttjats som handelsstation, transitoplats och väntplats för mer långväga sjö-trafik (Lundström 1973a s. 103). Vid ett senare tillfälle betonar han dock att hamnanläggningen i första hand lär ha utgjort en fjärrfiskestation. Kapellet måste enligt honom ha tillkommit för att begrava människor på långresa (Lundström 1981 s. 34ff). Det rika fyndmaterialet talar enligt Huggert snarare för att hamnen i första hand bör ha ett samband med fjärrhandeln (Huggert 1976 s. 186), en uppfattning som även delas av Norman. Att det inte kan röra sig om en säsongsfiskehamn beror enligt Norman framför allt på att det saknas typiska fiskelägeslämningar så som båtlänningar och gistgårdsrösen. Därtill menar han att bebyggelselämningarna på Drakön delvis är större än de tomtningar som vanligen påträffas på utskärsfiskelägena (Norman 1993 s.

64). Mogren har dock påtalat att segelleden inte bör ha varit den primära orsaken till att det har uppstått ett samhälle på Drakön. Han framhåller i stället att hamnanläggningen bör tolkas som ”*en speciellt inrättad fiske- och jaktstation*” som organiserats av kronan för att försörja kungsgårdarna som etableras i Hälsingland under 1300-talet (Mogren 2000 s. 214). Oskar Törnqvist som är den senaste i raden att behandla Drakön, menar att det rör sig om en komplex plats där handel och fiske förmodligen har kombinerats (Törnqvist 2019 s. 135).

Det torde enligt min mening vara ställt bortom allt tvivel att det har bedrivits fiske vid Drakön, men frågan är hur omfattande denna verksamhet har varit. Till stöd för Huggerts och Normans argumentation bör det understrykas att fyndmaterialet som kan sättas i samband med fiskeriverksamhet representeras av ett enda flöte och ett sänke. Dessutom menar Barbro Hårding att den anatomiska fördelningen av sälben borde ha sett annorlunda ut om det hade rört sig om en fångstation (Hårding 1996 s. 13).

I fyndmaterialet förekommer även en del järnföremål som indikerar helt andra typer av verksamheter. Lundström framhåller att dessa först och främst är att betrakta som kastat gods men menar att de även skulle kunna vara avsedda som råämnen för smide. Bortsett från någon enstaka slaggklump har man dock inte kunnat belägga någon smidesverksamhet på platsen (Lundström 1981 s. 26). Den slagg som senare analyserades visade sig dock med all sannolikhet härröra från smide (Hjärthner-Holdar 1997). Om inte slaggstycket har kommit till ön som en del av barlast visar detta enligt min mening att smide i någon omfattning har förekommit på ön. Därtill påträffades ett trettiotal fragment av bronsbleck, varav flera med nithål. Dessa lär enligt Lundström förmodligen utgöra stympade rester i form av bältesbeslag eller dylikt (Lundström 1981 s. 28), och frågan är om inte dessa också kan betraktas som råämnen för hantverk.

Det osteologiska materialet som samlades in vid undersökningarna dominerades av nöt och får eller get medan ben från fågel och fisk var mycket sparsamt förekommande, vilket enligt Hårding dock skulle kunna bero på dåliga bevarandeförhållanden (Hårding 1991 s. 1). Rörande fiskbenen, menar Lundström att dessa i själva verket borde ha varit i majoritet, men även han är inne på att dessa bevaras sämre än ben från andra djur (Lundström 1981 s. 26). Hamnbassängen uppvisar dock förträffliga bevarandeförhållanden och om det hade funnits fiskben bland avfallet borde detta sannolikt ha varit synligt i materialet härifrån. En annan förklaring till att det saknas fiskben är kanske att man helt enkelt inte har ätit någon fisk på plats och att eventuell fångst har forslats från platsen i relativt intakt form.

Fördelningen mellan köttrika respektive köttfattiga djurdelar visar enligt Hårding att man i större utsträckning har forslat styckat kött av får eller get till ön än vad man har gjort med kött från nöt och svin. Kanske har man hållit enstaka nötkreatur på ön för mjölkens skull eller också fördes svin och nöt levande till ön för att slaktas på plats (Hårding 1996 s. 14). Artfördelningen i hamnområdet med en större andel ben från svin, som dessutom enbart består av slaktavfall, lär enligt Hårding vara ett resultat av sophantering. Hamnen har kanske varit en avfallsplats för större avfallsmängder medan mindre mängder sopor har kastats direkt utanför husknuten (Hårding 1996 s. 12). Att hamnen var en plats där man gärna deponerade avfall är även känt från flera medeltida städer (se Berg 2019).

2.4.6. Dateringar

I ett tidigt skede framhölls att delar av fyndmaterialet indikerade att hamnen på Drakön kunde ha tagits i bruk redan under 1200-talet (se Lundström 1981 s. 34). Som framgått ovan så ifrågasattes detta senare av Huggert som menade att hamnanläggningen, trots inslag av ett visst 1200-tals-material, snarare bör ha anlagts under 1300-talet (Huggert 1998). Han menade bland annat att de äldsta föremålen som påträffas på boplatser ofta brukar vara från tiden före boplatsens etablering. Därefter verkar de flesta forskare som har behandlat platsen vara överens om att hamnanläggningen bör ha tagits i anspråk någon gång under 1300-talet. Enligt Leif Grunberg visar fyndmaterialet att hamnen bör ha tagits i bruk någon gång under första hälften av 1300-talet (Grundberg 2006 s. 100) och Mogren menar att platsen mer eller mindre bör betraktas som en renodlad 1300-tals-företeelse (Mogren 2000 s. 213). Detta är dock en uppfattning, som enligt min mening, är förankrad i bilden av att mötesplatser företrädesvis skulle vara anlagda och planerade vid en viss tidpunkt. Betraktas platsen i stället som en pågående process är det fullt rimligt att delar av den till synes gyttriga och oplanerade bebyggelsen kan ha börjat växa fram redan under 1200-talet.

I samband med de arkeologiska undersökningarna gjordes även en kvartärgeologisk beräkning av strandlinjeförskjutningen i området som bland annat visade att strandlinjenivån, runt år 1300, hade varit belägen cirka fem meter över den dåvarande havsnivån (Miller 1974 s. 64ff). För sammanhanget är det värt att notera att kajskoningen i hamnen till stor del löper längs femmeterskurvan (se figur 4). Millers beräkning baserades på precisionsavvägningen av rikets höjdsystem (1970) som uppskattade att landhöjningen vid Drakön hade varit 75 centimeter per hundra år (Miller 1974 s. 64). Baserat på dagens relativa landhöjning som för Drakön är cirka 6,7 millimeter per år

kan man snarare räkna med att strandlinjen vid år 1300 var belägen cirka 4,7 meter över dagens nivå (2000–1300 [antal år] x 6,7 [millimeter per år] = 4690 millimeter). Denna beräkning utgår från att landhöjningen har varit konstant och likartad över tid. Man vet att så inte är fallet men skillnaderna minskar ju längre framåt i tid man kommer och därför kan beräkningen betraktas som relativt pålitlig (Anna Plikk muntligen 2026-02-06; se även figur 5.1 s. 117 i Ågren & Svensson 2007). Det föreligger således en differens på cirka 30 centimeter i jämförelse med Millers beräkning av 1300-talets strandlinje. Siffrorna är dock ungefärliga och givet de topografiska förutsättningarna, med branta sluttningar som omsluter den tidigare lagunhamnen, så är skillnaden enligt min mening försumbar.

En dateringsaspekt som har tagits för givet av samtliga som behandlat materialet från Drakön är att hamnen på grund av landhöjningen måste ha övergivits någon gång under 1400-talet. Detta är inte så konstigt eftersom Millers kvartärgeologiska beräkningar visade att hamnen inte kan ha varit i bruk mycket senare än 1400-talets talets mitt då pasströskeln blev för hög för att man på ett rimligt sätt skulle kunna ta sig in i hamnen (Miller 1974 s.71).

Hur det gick till när inloppet grundades upp kunde enligt Lundström konstateras i ett schakt som öppnades vid den inre strandvallen som spärrar inloppet till hamnbassängen. Under ett nära meterdjupt lager av svallad sand framkom huggspån och en stav till ett laggkärl som visade att man nått den gamla kanalens botten. Efter att uppgrundningen gått så pass långt att stormarna började svalla in sten och grus förvandlades den gamla hamnbassängen först till en tjärn som sedan växte igen till dagens mosse (Lundström 1981 s. 33). I ett initialt skede menar Huggert att det kan ha varit meningsfullt att vidta åtgärder för att fortsatt kunna bruka hamnen men att man till slut blev tvungen att överge den (Huggert 1998 s. 89f). I detta avseende får man även räkna med att det kan ha varit aktuellt att dra båtarna genom den uppgrundade kanalen för att ta sig in i den skyddade hamnen.

Därtill visar fyndet av kritpipan att det förkommer någon form av aktivitet på platsen långt senare. Möjligen kan det vara så att man av tradition eller rent praktiska skäl har fortsatt att återvända till platsen trots att själva hamnläget har blivit svårtillgängligt och därav fallit ur bruk. I detta avseende är det även angeläget att lyfta frågan kring åldern på den yngre säsongsfiskehamnen på den sydvästra sidan av ön. Denna har, så vitt jag vet, inte varit föremål för några arkeologiska undersökningar. Historiska källor vittnar dock om att denna hamn har nyttjats under 1700-talet och enligt Lundström har den övergivits under början av 1800-talet (Lundström 1981 s. 12). Det finns i nuläget inget som motsäger att hamnen även hade kunnat nyttjas

långt tidigare, vilket i sådant fall skulle överbygga det kronologiska glappet mellan de båda hamnanläggningarna. Detta skulle även vara en avgörande faktor för diskussion kring den omstridda kapellbyggnaden på begravningsplatsen. Möjligen skulle det kunna vara så att den uppförs redan under medeltiden för att sedan brukas återkommande ända fram till mitten av 1800-talet. På så sätt skulle den kunna knytas till bägge hamnanläggningarna. Dessvärre har ju denna byggnad inte kunnat uppvisa några som helst daterande fynd, och en datering av byggnaden skulle därmed vara en angelägen fråga för framtida forskningsinsatser.

2.5. Drakön i sitt sammanhang

2.5.1. Norrlandskusten och inlandet

För att kunna förstå Drakös roll som knutpunkt i ett nätverk av farleder krävs att man lyfter blicken och studerar platsen utifrån ett vidare sammanhang. Följande avsnitt inleds med en redogörelse över Draköhamnens relation till närliggande öar och vattenleder i egenskap av den inre och yttre farleden. Därefter riktas fokus mot fastlandets vägnät och hur detta i förlängningen är sammanlänkat med farlederna till sjöss.

2.5.2. Havet

Ögruppen som Drakön tillhör är belägen i Hälsinglands yttre skärgård, mitt för inloppet till Hudiksvallsfjärden. Historiska källor vittnar om att ögruppen, som förutom Drakön består av Agön, Kråkön och Innerstön, länge har använts som riktmärke vid seglation längs kusten (Huggert 1978b s. 2). När Kyrkoherden Olof Johan Broman under första hälften av 1700-talet låter uppföra ett kapell på Kråkön, framhåller han att kapellet byggs:

> … dels för theras skull, som ligga i fiske så på thenna ö, som på Drakön och Jnerstön; dels och för them mångom Siöfarandom, som här, ifrån alla orter, kring hela helsingbotn, etc. fram och återsegla med större och mindre fartyg, ankrande oundwikel här wid thessa öar, i synerhet när mörka nätter äro, och wissa Stationer måste i acht tagas… (Broman 1912–1954 s. 720).

Bromans skildring vittnar således om att den som färdades mellan olika platser runt Bottenhavet mer eller mindre oundvikligen skulle behöva lägga till vid någon av dessa öar. Att ögruppen var betydelsefull för sjöfarten framgår även av Andreas Bureus (1571–1616) generalkarta över Gästrikland och Hälsingland (SE/KrA/0400/09A/001, Riksarkivet). På denna karta namnges Agön som *Aughön* och strax väster om denna finns ett antal mindre öar som troligen stämmer överens med dagens Kråkö och Innerstön, Drakön var nog

för liten för att avbildas. Väl värt att uppmärksamma är att Agön är den enda ö/ögrupp längs hela den avbildade kusträckan, som sträcker sig från norra Uppland till gränsen mellan Ångermanland och dagens Västerbotten, som har markeringar för goda hamnlägen. Detta styrker att ögruppen måste ha varit en viktig ankringspunkt i Bottenhavet under mycket lång tid.

Skärgårdsområdet som Drakön tillhör avbildas, om än något vagt, återigen på en karta som upprättats mellan 1650 och 1667 (Akt V5, LMS se även Huggert 1996 s. 74). På en kopia av denna karta som upprättades vid Kungliga lantmäterikontoret år 1714 benämns öarna i området väster om Agön som *Gedsk, TopSker och Hastgrünne* och i sundet mellan Geddskär och Agön syns en markering för lämplig ankringsplats (Huggert 1996 s. 74). Därtill avbildas ögruppen på Geografisk karta över Hälsingland (Akt V10, LMS) från 1689 och på en geografisk avritning över en del av Hälsinglands skärgård (Akt V13, LMS) från 1698. Både på kartan och avritningen, men kanske framför allt på den senare, avbildas ögruppen noggrant och namnen på öarna framgår relativt tydligt. Dessa kallas nu för *Agöön*, *Kalfüen*, *Mellanön* och *Innestöön* (se även Huggert 1996 s. 77). Genom sundet mellan de två förstnämnda öarna (nuvarande Drakön och Agön) sträcker sig vad som omnämns som *Den Stoora skepsleeden*. Symboler i form av ankare visar att det varit lämpligt att lägga till längs denna farled eller i sundet mellan nuvarande Drakön och Kråkön. På en geometrisk avmätning över Hälsinglands norra skärgård som upprättades av lantmätarna Lars Lindenborg och Nils Matsson Röring år 1748 (Akt V19, LMS) benämns öarna med samma namn som de har idag.

Hudiksvallsborgarnas privilegiebrev vittnar om ögruppen som Drakön tillhör har benämnts som Agöarna sedan början av 1600-talet (Huggert 1996 s. 73f), men för att ta reda på de enskilda öarnas namn får man enligt Huggert i stället förlita sig på de historiska kartorna. Med ledning av dessa hävdar han att Drakön ursprungligen har benämnts som Kalvön. Men enligt Westerdahl verkar det snarare vara så att ön har gått under bägge benämningarna (Westerdahl 1987 s. 207). Den första gången ön omtalas enligt uppgifter i ortnamnsregistret vara är dock år 1688 och då endast under benämningen Drakö (id 172779 i ortnamnsregistret). Väljer man att se till dessa uppgifter finns det därmed ingen anledning att, såsom Huggert gjort, utesluta möjligheten att Drakön är ett äldre namn. Huggert menar att det möjligen kan finnas ett samband mellan namnet Kalvön och benen från nötkreatur som påträffats vid de arkeologiska undersökningarna som genomfördes på ön. Den troligaste förklaringen är dock enligt Huggert att mindre öar som har ett samband med större öar ofta benämns som kalvar. I det här fallet rör det sig om kalven till huvudön Agön (Huggert 1996 s. 77f).

Namnet på Sankt Olofs hamn bidrog tidigt till uppfattningen om att det skulle finnas ett medeltida kapell någonstans på ön. I en skrivelse till riksantikvarien från 1928 framgår att den lilla igengrundade viken av äldre tradition brukar benämnas som Sankt Olofs hamn (Enqvist 1928). Första gången namnet kan beläggas är på en karta över skärgården från 1772, där det tydligt framgår att det är läget vid viken som avses (Akt V26-1:3, LMS).

Strax sydöst om Agön återfinns enligt dagens karta ett Olovgrund, men de som hade hoppats kunna koppla namnet till helgonberättelsen lär bli besvikna. Enligt uppgifter i ortnamnsregistret såg en skeppare vid namn Olof en bränning där och belönades för upptäckten av grundet (se Olovsgrundet, 173374 i ortnamnsregistren). Detta utgör enligt min mening ett tydligt exempel på att det kan vara vanskligt att fästa för stor vikt vid ortnamnen. Det är med andra ord svårt att säkerhetsställa vilka Olofs-namn som verkligen går tillbaka till medeltiden.

2.5.3. Fastlandet

Hälsingelagen som daterats till första hälften av 1300-talet (Ohlmark 1976 s. 294) ger en viss inblick i hur vägfarandet kan ha tett sig i Hälsingland under medeltiden. I Konungabalken i Hälsingelagen framgår att kungen, efter att ha passerat Mårdbäcken, är i helsingarnas lagvärnad. Detta innebär bland annat att helsingarna ska ombesörja snövägar och skjuts:

> Så skola hälsingarna hålla väg genom snön och göra skjutsning. Vid Mårdbäck skola de möte med åtta hästar för skjuts, och med tio om man ska göra väg. På återfärden skola de följa konungens foror till Hamrånge. Inne i landet skall det vara så, som gammalt och fornt har varit: norrstigen till Njurunda, därifrån till Selånger, därifrån till Alnö, så till Hässjö, så till Älgsjö. Sedan tar ångermanländarna vid och svara för färden tillbaka till Selånger (Holmbäck och Wessen 1979a s. 292, Konungabalken, elfte flocken).

I Hälsingelagen framgår det även att hälsingarna var ansvariga att upprätthålla broar och vägar på sin egen mark och att de tillsammans skulle ombesörja broar alternativt färjor över älvar i landskapet, nämligen Ljusnan, Njurundaälven, Indalsälven och Ångermanälven (Holmbäck och Wessén 1979a s. 378, Byalagsbalken, artonde flocken). Dessa överfarter har naturligtvis dragit till sig rörelser genom landskapet vilket även har gett upphov till möten. Rent praktiskt kan man tänka sig att personer har behövt invänta både färja och resesällskap vid dessa platser, och vid vissa tidpunkter kan det säkert ha uppstått en viss trängsel.

Stefan Brink har med hjälp av ortnamn och kartor kunnat rekonstruera stora delar av den medeltida Norrstigen som sträckte sig mellan kungsgårdarna längs Norrlandskusten. Enligt honom utgör denna sträcka en av landets äldsta kända landbundna farleder. Med ledning av ortnamnen och passagen i Hälsingelagen (som citeras ovan) argumenterar han för att det rör sig om en regal väg som främst nyttjats under vintern. Under sommarhalvåret menar han att eventuella transporter företrädesvis har utförts med båt längs kusten (Brink 2000 s. 43ff).

Brink menar att Norrstigen har följt en ganska given sträcka, åtminstone från Hudiksvall till Njurunda, där den i princip har löpt längs ett sammanhängande system av öppna myrar, små tjärnar, åar och sjöar. Norrstigens sträckning genom södra Hälsingland är dock långt ifrån lika enkel att återskapa. Som framgått ovan skulle hälsingarna möta upp kungen vid Mordbäck, bäcken som löper genom Ödmorden, som utgör gränsen mellan Gästrikland och Hälsingland. Brink menar att man troligen har kommit in från Hamrånge och följt rullstensåsen som löper därifrån och norrut, in i Ödmorden. Vid Mordbäck har man antingen fortsatt längs samma ås västerut upp till Skog, Bergviken och Ljusnan. Alternativt har man färdats rakt norrut längs ett system av myrar via sjöarna Noran, Fäbodtjärn, Sör- och Norrbränningen, Järvsön och vidare upp till Marmen och Ljusnan. Oavsett vilken väg man har färdats har man därefter tagit sig till Söderala och vidare till Norrala.

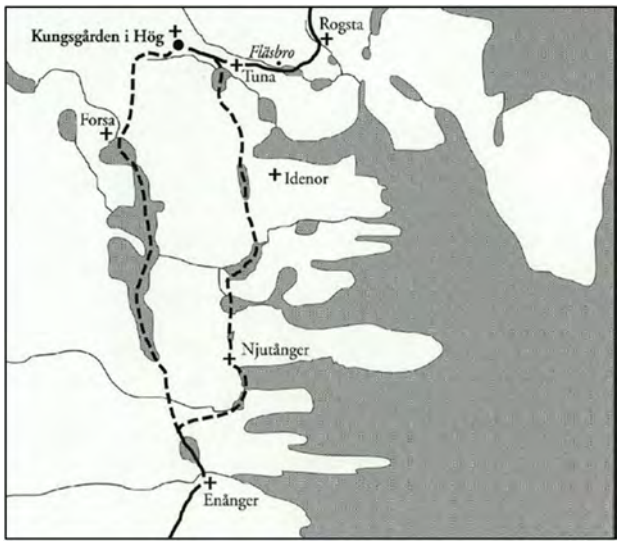
Därefter menar Brink att vägen är mycket svår att återskapa. Det troligaste alternativet bör enligt honom ha varit att man har färdats från Norrala via Enånger och vidare längs flera små sjöar och åar upp till Forsavattnen. Från Kyrksjön kunde man sedan färdas via odlingsbygden vid Hedsta, Rumsta, Hjortsta och Åsak för att slutligen nå fram till Hög. Ett annat alternativ har varit att färdas via myrar och sjöar till Enånger och Njutånger och vidare till Idenor. Sedan kan vägen ha fortsatt längs en gammal vägsträckning från Björka via Hede till Finnflo, Tuna och Hög (Brink 2000 s. 47). Det senare alternativet har en starkare koppling till kusten och passar därför bättre för den som exempelvis vill skifta från den viktiga landvägen till dess maritima motsvarighet. Det finns enligt min mening heller ingen motsättning i att bägge dessa sträckor kan ha nyttjats under medeltiden.

Brinks bidrag avseende Norrstigen är mycket användbart men det är oklart varför han förutsätter att det bara är regala transporter som har skett längs sträckan. Han främsta argument för att det inte kan röra sig om en vanlig byväg är att den tas upp i just konungabalken och inte i byalagsbalken (se Brink 2000 s. 43). Jag håller för troligt att vägen även har brukats av annat folk och till viss del även under andra delar av året. Dessutom lär den regala

vägen med stor säkerhet ha föregåtts av flera mindre vägar av äldre datum. Det är värt att notera att Drakön är strategiskt belägen i mynningsområdet till ett antal fjärdar som leder vidare in till bygder som knyter an till Norrstigens potentiella uträckning i öster. Dessa utgörs av Tuna, Idenor och Rogsta som ligger vid den innersta delen av Hudiksvallsfjärden med dess förgrening i Norstafjärden, Njutånger som ligger längst in i Kyrkbyfjärden samt Enånger som ligger vid den innersta delen av Enångersfjärden (för bygdernas vidkommande se Huggert 1978b s. 2). Angående landvägarna kan det även nämnas att det har funnits ett medeltida kapell i Njurunda som legat intill Norrstigen som ska ha varit i bruk från åtminstone 1200-talet och fram till 1500-talet (Grundberg 2006 s. 37, 41).

Om man beaktar Norrstigens utsträckning tillsammans med Westerdahls redogörelse av farleden mellan Söderhamn och Hudiksvall, som baseras på förekomsten av ed- och dragnamn, får man en ganska god bild av Drakön förhållande till Hälsinglands inre land och vattenvägar (figur 6 & 7). Den yttre farleden har så klart erbjudit en mängd olika färdalternativ (för en sammanställning av kända historiska farleder i området se Westerdahl 1987, bilaga 26). Vid goda vindförhållanden menar Westerdahl att den yttre farleden har varit att föredra även vid framförsel av mindre farkoster som annars behövde dras över land vid otaliga platser genom den inre skärgården (Westerdahl 1989 s. 194). Det är i mina ögon ändå förvånansvärt hur mycket man måste har ansträngt sig för att framföra båtarna över landmassan, vilket förmodligen har att göra med skeppens och båtarnas överlägsna lastkapacitet. Det enda färdmedel som på något sätt har kunnat mäta sig med dessa i detta avseende bör enligt min mening vara vintertidens slädar.

Sammantaget visar de återskapade lederna att Drakön är belägen i den yttre farleden och därmed är det med utgångspunkt i detta sammanhang som platsen bäst kan förstås. Hamnen har förmodligen varit en viktig plats för skydd i händelse av ofördelaktigt väder. Dessutom har den förmodligen varit en plats för omlastning av varor eller passagerare mellan den yttre och inre farleden och i förlängningen även farlederna längre inåt land. Hamnen på Drakön kan därmed inordnas i den typ av uthamnar som enligt Westerdahl sträcker sig som ett pärlband längs den yttre skärgården. Dessa uthamnar återfinns av förklarliga skäl alltid i ett, i förhållande till farleden, fördelaktigt läge. På morgonen behövde man snabbt kunna ta sig ut för att fylla seglen med vind. En viktig aspekt rörande denna typ av hamnar är att det även kan ha funnits särskilda behov när man stannade till inför längre resor över öppet vatten eller i övergångar mellan skilda transportzoner (Westerdahl 1998 s. 5f).



Figur 6. Brinks rekonstruktionsförslag över den södra delen av Norrstigen. Bilden har beskurits. Efter Brink 2000 s. 46. Med tillstånd av Stefan Brink (2026-04-27).

Figur 7. Drag- och Edlokaler mellan Söderhamn och Hudiksvall. Bilden har beskurits. Efter Westerdahl 1989 s. 204. Med tillstånd av Christer Westerdahl (2026-04-27).

2.6. I skyddad hamn

Som framgått ovan handlar denna avhandling om knutpunkter och mötesplatser som har uppstått där färdstråk i landskapet sammanstrålar. Utgångspunkten är att dessa platser har vuxit fram genom olika aktiviteter och behov som förändras över tid. Därmed kommer hamnar och andra mötesplatser ständigt förändras och att de saknar således ofta en tydlig början och ett tydligt slut. Som anslogs inledningsvis är avsikten även att undvika tillämpandet av övergripande modeller som ofta resulterar i att enskilda makthavare eller eliter anses ligga bakom planerandet och anläggandet av mötesplatser i landskapet.

Med ledning av det ovan framförda resonemanget syns det rimligare att tala om tillblivelse eller framväxande än om anläggande av mötesplatser. Detta motsäger dock inte att enskilda personer eller kollektiv både kan så frön till städer eller handelsplatser som sedan kan ansas, ympas och till och med förflyttas. En förutsättning är dock att platserna först kan slå rot och för det krävs att landskapet erbjuder vissa förutsättningar, och att dessa kan tas i anspråk. Därmed kan det medeltida landskapet inte betraktas som ett tomt kartblad som människan kan organisera, planera och förändra bäst den vill.

Under medeltiden intensifierades rörelserna genom landskapet och i takt med detta växte vissa av mötesplatserna. Men det tillkom även nya mötesplatser, dels som resultat av medveten planering, dels som resultat av mer slumpmässiga möten (jämför exempelvis med Hägerstrands resonemang om det uppkomna sakläget som anfördes inledningsvis). I takt med att vissa knutpunkter utvecklades och expanderade kunde även de andra mötesplatsernas funktioner förändras. De mindre omlastnings- och viloplatserna blev därmed en viktig del av rörelserna genom landskapet som var den drivande motorn i framväxten av medeltidens större, och i vissa fall beständigare mötesplatser, nämligen städerna.

Under 1200- och 1300-talet återfinns, som jag återkommer till nedan och i nästföljande kapitel, ett antal mer eller mindre Drakö-liknande hamnplatser längs Östersjökusten. Vissa av dessa har uppenbarligen nyttjats redan under järnåldern medan andra verkar ha tagits i bruk först under medeltiden. Även dessa hamnplatser kan såklart ha nyttjats för landstigning och vila tidigare, men detta verkar i så fall inte ha lämnat några arkeologiska spår i landskapet. I takt med att rörelserna mellan dessa platser ökar i intensitet, tas dessa förmodligen i anspråk på ett sätt som lämnar tydligare arkeologiska avtryck. Därmed bör det knappast ha varit makthavare eller handelsorganisationer som har upptäckt dem. Den lokala kännedomen bör enligt min mening ha

varit helt avgörande för nyttjandet av medeltidens kartbefriade landskap. Detta kan exempelvis jämföras med organisationen av ved- och koltransporter i Norbergs bergslag som enligt Gert Magnusson måste ha organiserats av lokala bergsmän (1998 s. 41).

Som Huggert (1976 s. 185) tidigare påtalat verkar den tämligen löst grupperade bebyggelsen på Drakön inte ha tillkommit efter någon striktare reglerad plan. Det mesta talar i stället för att det är platsens topografi som har varit den styrande faktorn (se även Lundström 1981 s. 19). Detta blir tydligt om man ser till terrasserna som bättrats på, och de markfasta stenblock som nyttjats för att bygga eldstäder. Detta förhållande styrks även av begravningsplatsen som ligger insprängd mellan ett flertal topografiska element som har bidragit till att området har fått en något udda form. Detsamma går även igen i utformningen av hamnanläggningens kajkonstruktion som i stort sett har konstruerats genom att strandkanten i den naturliga hamnen har bättrats på med stenrader. Dessa till synes ytliga förändringar av landskapet kan mycket väl vara något som pågått successivt och under en längre period. Därför är det svårt att tro att hamnanläggningen och bebyggelsen skulle ha planerats och anlagts av en makthavare vid ett enskilt tillfälle.

De grundläggande förutsättningarna för att en mötesplats ska kunna uppstå är så klart att man på ett fördelaktigt sätt kan färdas till och från platsen. Det borde vid det här laget vara ställt bortom allt tvivel att Drakön och ögruppen som den tillhör har utgjort en av de mest fördelaktiga rast/- och viloplatserna längs en betydande del av den svenska Östersjökusten under en mycket lång tid. Dessutom ligger den vid inloppet till flera vikar som leder in till fastlandets medeltida bebyggelse som knyts samman i ett nätverk av landvägar, inom vilken Norrstigen kan tänkas ha varit ett sorts huvudpulsåder. Huruvida platsen senare kan ha tagits i anspråk av någon makthavare låter jag dock vara osagt, men det finns i nuläget inga belägg för att hamnanläggningen på Drakön var något som planerades och anlades vid ett enskilt tillfälle.

Man kan tycka att terrassen och den stenskodda strandkanten på Drakön utgör en till synes blygsam hamnanläggning, men i jämförelse med andra medeltida motsvarigheter så visar den sig faktiskt vara förhållandevis rejäl och välbevarad, till och med i jämförelse med lämningar som återfinns i de samtida städerna. Rörande hamnarna i de medeltida städerna har områden med lämningar efter liknande kaj- och bryggkonstruktioner bland annat identifierats i Nyköping, Kalmar och Stockholm (se Berg 2019).

En annan mycket välbevarad hamnanläggning som också har en stenskodd strandkant utgörs av den naturliga lagunhamnen på Fårö (Monié Nordin 2021 s. 235, se även Munthe 1942). Likheterna mellan Draköhamnen

och denna påtalades tidigt av både Lundström och Huggert (Lundström 1973a s. 102f; Huggert 1974 s. 49f). Därtill återfinns resterna efter en omfattande kajkonstruktion vid Kättilö som är belägen vid inloppet till den östgötska skärgården (Norman 1995 s. 73).

Längs den norrländska Östersjökusten återfinns lämningar som tolkats som möjliga kajkonstruktioner och bryggkonstruktioner vid Kyrkesviken i Grundsunda (Grundberg 2006 s. 43) samt vid Sankt Olofs hamn i Selånger (Grundberg 2006 s. 43). Väl värt att uppmärksamma är att lämningarna i Selånger, i likhet med sin namne på Drakön, utgörs av en halvcirkelformad terrassering. I anslutning till denna syns vallar, svackor och förhöjningar som enligt Leif Grundberg kan antas utgöra rester av en pir, vägar och bryggkonstruktioner (Grundberg 2006 s. 46f). Här har man även identifierat bebyggelselämningar som daterats till tiden mellan 1200 och 1400-talet, med tyngdpunkt i 1300-talet. Merparten av fynden är av urban karaktär och vittnar om en hög social status och långväga kontakter, enligt Grundberg är det uppenbart att hamnen har fungerat som mötesplats (Grundberg 2006 s. 49).

Lämningarna i Kyrkesviken i Grundsunda utgörs förutom av den förmodade kajanläggningen även av en kyrkogrund och ett antal andra husgrunder (Grundberg 2006 s. 87ff). Platsen har varit i bruk under hela 1200-talet och en bit in i 1300-talet. Fynd av mynt, keramik och kammar visar på intensiva kontakter med urbana platser i södra östersjöområdet (Grundberg 2006 s. 93). Den maritima karaktären i närområdet har gjort att Kyrkesviken ibland har ansetts ligga isolerat långt ute i kustbandet. Ur kommunikationsmässig synvinkel menar dock Grundberg att hamnen har legat strategiskt i förhållande till den medeltida bygden i socknens södra del och att den var lättillgänglig för samtliga byar kring Risöfjärden, under såväl sommar som vinter (Grundberg 2006 s. 94). Oavsett vem eller vilka som stod bakom kyrkan och de övriga verksamheterna i Kyrkesviken så menar Grundberg att det transportgeografiska läget måste ha haft en avgörande betydelse för bebyggelsens lokalisering. Platsen låg nämligen i en gränszon som skapade både tillgångar och särskilda behov. Grundberg menar således att det är hamnen och de maritima förutsättningarna som utgjort basen för gårdens eller det lilla samhällets existens (Grundberg 2006 s. 95).

Utöver dessa hamnplatser har Mogren föreslagit att det kan finnas en direkt parallell till samhället på Drakön i Abbordåvan på Västerön (Jättholmarna). Här finns nämligen en skyddad hamnbassäng i ett liknande läge med bebyggelselämningar och en begravningsplats. Dessa har dock inte varit föremål för någon arkeologisk undersökning (Mogren 2000 s. 213).

Därtill finns ytterligare ett antal medeltida mötes- eller marknadsplatser längs den norrländska Östersjökusten som inte uppvisar några tydliga hamnanläggningar. Bland annat Luleå Gammelstad med bebyggelselämningar från 1300-talet (Grundberg 2006 s. 97) och Piteå kyrkby som utgjorde en kyrk- och marknadsplats som lär ha etablerats under 1300-talets början och övergivits under 1400-talets början. Vid undersökningarna vid Kyrkbyn har man identifierat så mycket som ett 30-tal husgrunder och en större mängd fynd som indikerar omfattande Östersjökontakter, men även ett antal samiska föremål finns representerade. Slaggfynd och härdgropar visar att man sysslat med smide och bronsgjutning på platsen (Grundberg 2006 s. 98).

Vid Kyrkudden i Hietaniemi som är beläget invid Torne älv har man påträffat lämningar efter begravningar och byggnader som troligen har utgjort verkstäder. Området har tolkats som en marknadsplats där man har sysslat med tjärframställning och järnhantverk. Samtliga gravar är ickekristna och dateras till tiden mellan 1100–1600-talet. De äldsta gravarna sammanfaller med jordbruksindikationer i pollendiagrammen, men marknadsplatsen verkar inte ha tagits i bruk förrän under 1300-talet. Platsen har dock på grund av forsar inte kunnat nås direkt från Bottenhavet med båt och förutsätter därför ett omland längre uppströms detta område (Grundberg 2006 s. 97).

Platserna som beskrivits ovan vittnar onekligen om omfattande kommunikativa aktiviteter längs Norrlandskusten under medeltiden. Detta förstärker enligt min mening bilden av att skärgårdslandskapet där Drakön återfinns lär ha trafikerats livligt under denna tid. Färdas man genom detta landskap idag kan det dock uppfattas som ganska ödsligt och övergivet. Platser i skärgården som upplevs på detta sätt idag lär, som Westerdahl tidigare har påtalat, ha uppfattats helt annorlunda under medeltiden. Eftersom skeppen tidigare var helt beroende av väder och vind blev uthamnarna frekvent besökta och levande platser, som övergavs i samband med att skeppen blev större och motoriserade (Westerdahl 1998 s. 5). Detta stämmer även väl överens med Ingolds resonemang om att skeppen under många tusen år har vänt ut och in på världen i den meningen att havet i allt större utsträckning har erbjudit de överlägset bästa förutsättningarna för längre resor och transporter. Detta har inneburit att öar har utvecklats till centrum för handel, medan inlandet har upplevts som mer svårtillgängligt. Denna utveckling har hållit i sig ända fram till moderna tiders transportrevolutioner med vägar, järnvägar och flyg, vilket inneburit att många öar har förpassats till periferin (Ingold 2022b s. 169). Ingold hänvisar i detta avseende till Kenneth Olwigs idé om att historien i sig karaktäriseras av förändringar i styrkeförhållandet

mellan land- och vattenburen infrastruktur (Ingold 2022b s. 169, även Olwig 2019 s. 93).

I sammanhanget är det viktigt att påpeka att ödslighet och avlägsenhet är två relativa begrepp som oundvikligen kommer att ställas i motsats till något annat, företrädesvis ett centrum. Besöker man Drakön idag slås man dock av att det rör sig om en tämligen övergiven plats. Dessutom har landhöjningen gjort att det är svårt att lägga till vid ön med båt, vilken förstärker bilden av att det idag rör sig om en relativt otillgänglig plats.

Med ledning av det omvända förhållandet mellan land- och vattenvägarna kan man anta att hamnen på Drakön och andra liknande platser frekventerades flitigt under medeltiden, i alla fall under den del av året som tillät resor över Östersjön. Öarnas och utskärshamnarnas centrala roll i de vattenbaserade kommunikationerna är ett tema som vidareutvecklas i kapitel 3.

3. Sikavarp

3.1. Inledning

I detta kapitel fortsätter diskussionen om de medeltida hamnarna, men fokus riktas nu i stället mot Sikavarp som utgörs av en hamnplats med ett kapell som är beläget på den östra sidan av Öland (se figur 8). Därtill görs även utblickar mot andra hamnplatser i skärgården med lämningar efter byggnader som av tradition har tolkats som kapell.

3.2. Bakgrund

År 1634 skriver antikvarien Johannes Haquini Rhezelius i sina reseanteckningar att det ska ha funnits en liten köpstad på Sikavarps udde som verkar ha ödelagts efter att borgarna i Kalmar har visat sitt missnöje:

> ”På Sikuarpz wdd - - - hafr warit en lyten köpstadh, som rudera utuijsa och gamble män än seija wetta” (Rhezelius, citerad i Blomkvist 1972–73 s. 247)
>
> ”Alle af gemene man på Öland, synnerligh i Norre Motet, äre illa tillfridz därutinnan, att thenne lille dock mycket nyttige handelsstadh skulle så wara ödhelagd efter Calmare stadz klagan i S. kon. Johans tidjh, detta landet till stor skadha ” (Rhezelius, citerad i Blomkvist 1972–73 s. 247).

Rhezelius uppgifter stämmer även väl överens med befallningsmannen Petter Åstrand fantasieggande skildring från slutet av 1700-talet:

> Et gammalt dockument är kommit mig i händer, som intygar, at på --- Långöre Udde, i forna tider skal warit en stad eller Handelsplats, kallad Sikehamn. Wallar åt sjösidan, stenlagde Gator, Källare, Brunnar, Kyrkogård och stenbroar, fast nu liggande på torra landet, synas wara ojäfwuge wittnen til denna Fornsagan (Åhstrand, citerad i Blomkvist 1972–73 s. 247).

Enligt historikern Nils Blomkvist finns det ingen anledning att ifrågasätta trovärdigheten i Rhezelius skildring, som uppenbarligen utgår från berättelser som, vid den tidpunkt de skrevs, låg relativt nära i tid. Beträffande trovär-

digheten i Åhstrands dokument är Blomkvist dock betydligt med skeptisk. Det faktum att Åhstrand argumenterar för dokumentets innehåll i stället för att återge detsamma, talar enligt Blomkvist för att berättelsen knappast kan vara särskilt trovärdig (Blomkvist 1972–73 s. 247). Blomkvists bedömning är förmodligen riktig, och källan bör därmed användas med viss försiktighet. Men som arkeologen Ragnhild Fernholm tidigare har påtalat, så verkar skildringen ändå ha en viss förankring i landskapet på platsen (jfr Fernholm 1987 s. 11).

Den som idag besöker Kapelludden, som platsen numera kallas, kan beskåda och förundras av lämningarna efter en imponerande kyrkobyggnad som dominerar det flacka och närmast ödsliga kustlandskapet. I den gropiga och kuperade slänten, som breder ut sig nedanför kapellet, döljs de lämningar som tillsammans med historiska uppgifter har legat till grund för antagandet om att det har legat en handelsplats här (figur 9). I området finns även ett ståtligt stenkors som omgärdas av en vall, och strax innanför udden ligger den uppgrundade vik som lär ha använts som hamn under medeltiden.

Vid Riksantikvarieämbetets inventeringar för den ekonomiska kartan som genomfördes vid mitten av 1970-talet fastslogs att lämningarna i området utgjordes av en ruin efter ett kapell med en tillhörande bogårdsmur, ett stenkors omgivet av en cirkelformad vall, en vallanläggning och ett antal gropar varav flera bedömdes utgöra lämningar efter hus och källare samt en brunn som var belägen cirka 15 meter sydöst om kyrkoruinen (Fernholm 1987 s. 5). En plan över fornlämningsområdet upprättades av K G Pettersson år 1961.

År 1978 genomfördes en provundersökning inom det förmodade hamnläget, med syfte att datera och fastställa områdets karaktär. Undersökningen genomfördes som en del av projektet ”Tidiga hamnar och handelsplatser på Öland”, som bland annat syftade till att klargöra den öländska bebyggelseförskjutningen från äldre järnålder till vikingatid och tidig medeltid (Fernholm 1987 s. 5).

År 1979 genomfördes en mindre arkeologisk undersökning som berörde området inom och invid kyrkoruinen, undersökningen genomfördes i samband med restaureringsarbetet. I samband med detta öppnades även schakt vid brunnen och vid stenkorset sydväst om kapellet (Lundberg 1984 s. 5).

Redan innan de arkeologiska insatserna genomfördes hade man gjort flera intressanta fynd i området runt kapellet, dels i form av en nyckel till ett bultlås, dels ett antal armringar av silver från tiden mellan cirka 950 och 1050 (Fernholm 1987 s. 9; Boström m. fl. 2011 s. 2ff).

Utöver rapporteringen från undersökningarna som nämnts ovan (Lundberg 1984 respektive Fernholm 1987) har hamnplatsen vid Sikavarp behandlats vid ett flertal tillfällen. Först och främst i det större verket *Ölands*

medeltida kapell som utarbetades under ledning av Ragnhild Boström (Boström m. fl. 2011) samt dessförinnan i ett antal mindre skrifter och artiklar (däribland Andersson 1931; Blomkvist 1972–73 & Boström 2004).

3.3. Topografi och fornlämningar

Den som under medeltiden färdades över Östersjön i riktning mot Sikavarp lär på långt avstånd ha kunnat betrakta, och ledas mot land av, den imponerade vitkalkade kapellbyggnaden som tronade upp från en svag förhöjning i det i övrigt mycket flacka landskapet.

När man närmade sig land blev man snart varse ett gytter av människor som var i full färd med att samspråka medan de packade upp varor av diverse slag. Mitt bland dem tronade ett mäktigt och vallomgärdat kors som visade att detta var en fredad plats för handel och utbyte, där även den mest långväga främling var välkommen. Innan man kunde ta del av den uppsluppna stämningen som vanligen uppstår i marknadssammanhang, fick man dock ge sig till tåls, båten skulle dras i land och detta gjordes med fördel i den långgrunda vik som skar in i landmassan väster om udden.

Sikavarp, som numera kallas för Kapelludden, utgörs av en tämligen flack halvö på den östra sidan av Öland där kusten är öppen och långgrund. Väster om udden återfinns den långgrunda Skedstaviken som under medeltiden lär ha trafikerats som hamn. Eftersom den öländska kusten är öppen och långgrund har det förmodligen varit svårt att hitta lämpliga utskeppningshamnar. Gällande den östra sidan, har Sikavarp i Bredsätra socken, ansetts vara en av de mest betydelsefulla platserna under medeltiden (Fernholm 1987 s. 10).

I nuläget vet man inte var den medeltida hamnen har legat men troligen har den varit placerad i den numera uppgrundade lagunen väster om fornlämningsområdet (Fernholm 1987 s. 11, se även Cederlund kommentar, ATA, dnr 6267/75). Under första hälften av 1200-talet menar Boström att havsytan vid Sikavarp var belägen ungefär en halv meter över dagens nivå. Den grunda viken bör således ha varit lämplig för den tidens grundgående skepp och båtar (Boström m. fl. 2011 s. 37). Utgår man från dagens relativa landhöjning som för Sikavarp kan beräknas till cirka 0,75 millimeter per år bör 1200-talets strandlinje (1250) mycket riktigt varit belägen cirka 0,5 meter över dagens nivå (Anna Plikk muntligen 2026-02-06; se även figur 5.1 s. 117 i Ågren & Svensson 2007). Boström framhåller att det gamla hamnläget i viken lär ha övergivits i samband med att den mer djupgående koggen togs i bruk, och att hamnen då har flyttat till det nuvarande läget nere vid udden

(Boström m. fl. 2011 s. 37). Bilden av skeppsutvecklingen har dock nyanserats något och numera talar man snarare om att skeppen generellt sett blir större under medeltiden (se Björdal & Rönnby 2023 s. 39). För övrigt är Boströms iakttagelse förmodligen helt riktig. Förklaringen till att hamnen flyttar bör sökas i både naturgeografiska och skeppteknologiska förändringar, vilket återigen är ett uttryck för den hårfina gränsdragningen mellan natur och kultur som anslogs i avhandlingens inledning.

Boström framhåller även att området runt kyrkan, som i tre väderstreck omges av vatten, i likhet med andra äldre handelsplatser kan ha avgränsats mot öns fastland med en skyddsvall (Boström m. fl. 2011 s. 37). Denna fråga var dock inte aktuell när undersökningar genomfördes, men de vallar som än idag kan beskådas i området verkar snarar skydda hamnplatsen från sjösidan sett.

På en svag åsrygg som bryter det låglänta området tronar den muromgärdade ruinen efter Sankta Britas kapell, även omnämnt som *Långöre* eller *Sikavarps Kapell*. Närmare stranden reser sig det ståtliga stenkorset, som i likhet med kapellet antas vara från medeltiden (Boström m. fl. 2011 s. 29). Promenerar man från kapellet i riktning ned mot stranden slås man av att marken är närmast perforerad av gropar och svackor i olika former och storlekar. Sammanlagt återfinns här elva registrerade anläggningar i form av rundade gropar och avlånga och rektangulära svackor (Fernholm 1987 s. 7 se även Riksantikvarieämbetets plan över området, upprättad av K G Pettersson 1961). Troligen rör det sig om lämningar efter en enklare strandnära bebyggelse.

Längst ut mot vattnet i söder finns en tydlig vall som omsluter en sentida husgrund. Vallen (som benämns som en bröstning på geometrisk karta över Kläppinge by från 1683) är kraftigt markerad och halvcirkelformad, cirka 35 meter lång, 4–5 meter bred och 0,7 meter hög (Fernholm 1987 s. 7,14). Innanför denna finns ytterligare en bågformad vall av klappersten som utsträcker sig väster om området med gropar och svackor och avskärmar dessa från havet. Utmärker sig gör även en hästskoformad anläggning som är belägen strax öster om det vallomgärdade korset.

3.4. Arkeologiska spår av hamnplatsen

3.4.1. Vallar och lerbottnar

Vid provundersökningen som genomfördes år 1978 öppnades ett antal 20–160 meter långa sökschakt, samt ett antal mindre schakt och provrutor (figur 10). Det bör dock understrykas att merparten av schakten endast var en meter breda och därför ger en begränsad bild av fornlämningarnas beskaffenhet. Lämningarna som påträffades var i huvudsak koncentrerade till en svag

höjdrygg i anslutning till kapellet. Här framkom bland annat rester av den äldre bogårdsmuren, flera sot- och lerlager/lerbottnar, fläckvis förekommande kulturlager samt enstaka byggnadsrester (Fernholm 1987 s. 42).

Bland de anläggningar som framkom i samband med undersökningen utmärker sig ett antal lerklädda nedgrävningar som var koncentrerade till höjden väster om och strax nedanför kapellet. Tre av dessa nedgrävningar framkom på höjden i anslutning till den västra delen av det muromgärdade området runt kapellet (schakt I). Två av dessa (Anl. 7 & 9b) som var belägna på östra sidan av muren bedömdes tillsammans ha ingått i någon form av byggnad. Den tredje nedgrävningen (Anl. 4) var belägen väster om muren (Fernholm 1987 s. 17f).

I ett område med kraftigt förhöjda fosfatvärden, söder om det muromgärdade området (schakt III), framkom ytterligare fyra möjliga lerbottnar (Anl. 13:1–4) (Fernholm 1987 s. 25ff). Ytterligare två lerbottnar (Anl. 20 & 21) framkom inom den nordvästra delen av det muromgärdade området (östra delen av schakt IV enligt Fernholm 1987 s. 27f). Därtill påträffades ett fyndrikt lager (A23) som visades höra till en lerklädd nedgrävning strax norr om kapellet (Schakt VI) (Fernholm 1987 s. 28f).

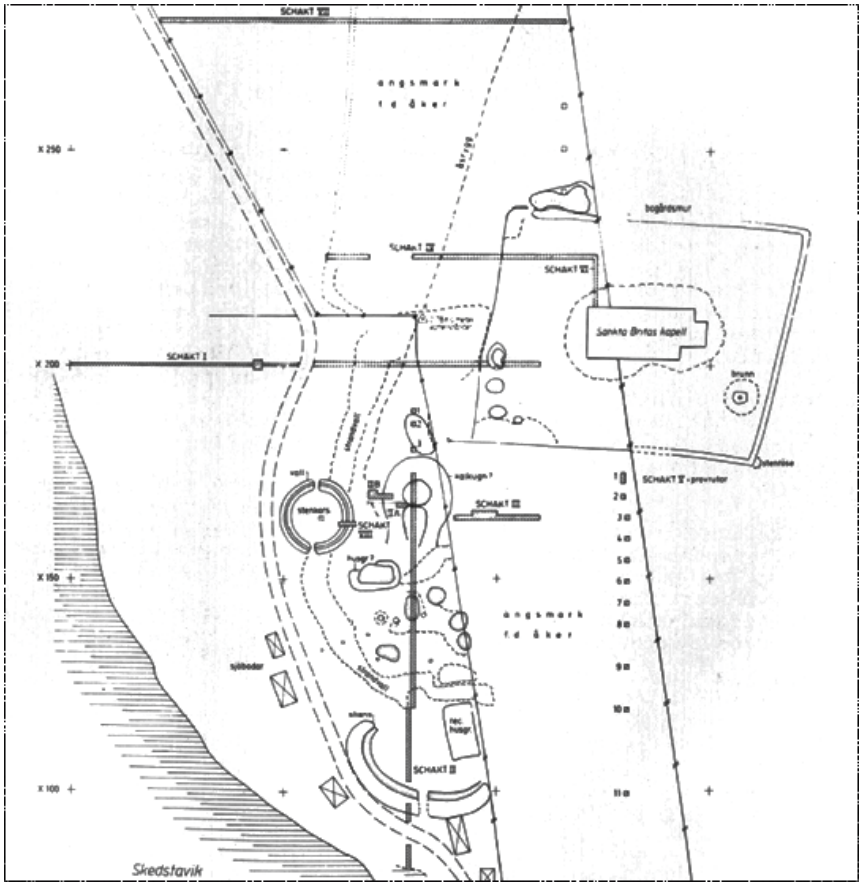
Lerbottnar är i likhet med tomtningar omdiskuterade fornlämningskategorier, och det finns idag inte någon enighet i tolkningar och heller inte i definitioner. Flera forskare har behandlat anläggningstyperna, men det finns utan tvivel behov av mer forskning. I denna avhandling är det emellertid inte nödvändigt att gå in i den frågan, eftersom syftet snarare är att visa på hur diversifierad verksamheten är i hamnar och vid mötesplatser vid kusten.

Vid undersökningarna kunde man även konstatera att vallen som tidigare har tolkats som en skans utgjordes av naturligt avsatta lager som förstärkts genom påbyggnad, troligen med material från området norr om vallen där en sänka löper längs dess insida (Fernholm 1987 s. 20). Det är tydligt att den förstärkta vallen har omslutit ett par sentida byggnader. Dels den befintliga husgrunden som är markerad på planen över området (se figur 10), dels en husgrund som identifierades i schakt II vid undersökningen, som visade sig innehålla fynd av sentida karaktär (Fernholm 1987 s. 20).

Vid undersökningen visade det sig även att den inre strandvallen innehöll ett kulturlager med keramik som överlagrades av sand och sten (anläggningsbeskrivningar ATA). I detta fall måste det röra sig om svämsand och sten som sköljt in från havet. Det är värt att uppmärksamma att groparna och svackorna som har tolkats som äldre bebyggelselämningar återfinns innanför denna vall. Möjligen är det så att vallarna har nyttjats som skydd för två olika generationer av byggnader.

Figur 8. Kapelluddens belägenhet på Ölands östkust. Bakgrundskartan har hämtats från lantmäteriets karttjänst Min karta. ©Lantmäteriet (CC-BY 4.0).

Figur 9. Kapelludden, terrängskuggning. Bakgrundskartan har hämtats från lantmäteriets karttjänst Min karta. ©Lantmäteriet (CC-BY 4.0).



Figur 10. Kapelludden, plan över lämningar och undersökta schakt. Efter Fernholm 1986 s. 6. Bilden har beskurits.

Fernholm framhåller med viss försiktighet att den hästskoformade anläggningen som återfinns i området utgör en raserad kalkugn. Liknande nutida, och mer eller mindre raserade, exempel kan enligt Fernholm studeras längs den öländska kusten (Fernholm 1987 s. 22ff). Vid undersökningarna av kapellet framkom dessutom spår av puts som troligen kan kopplas till kalkugnen (Fernholm 1987 s. 39). Efter att ha bevittnat bränning och släckning av öländsk kalksten i modern kalkugnsrekonstruktion säger sig Boström vara helt övertygad att den hästskoformade anläggningen i Sikavarp utgör resterna av en kalkugn. Ugnen har dock inte kunnat dateras men Boström menar att den rimligtvis måste ha använts i samband med byggandet av kapellet och murarna runt kyrkogården och korset (Boström m. fl. 2011 s. 35).

3.4.2. Fyndmaterialet

Fynden som påträffades faller inom en vid dateringsram som sträcker från medeltid fram till modern tid. Enligt Fernholm baseras denna datering huvudsakligen på keramik och till viss del även mynt. En av de vanligast förekommande fyndkategorierna var keramik i form av svartgods och yngre rödgods. Beträffande keramiken som påträffades saknas äldre rödgods nästan helt, medan det yngre rödgodset förkommer i något större utsträckning än svartgodset. Därtill påträffades även den del stengods, samt fajans och porslin.

Lagren i marken förefaller ha varit ganska omrörda och det går enligt Fernholm inte att se någon stratigrafisk differentiering mellan den yngre och den äldre keramiken i schakten. Det yngre rödgodset och stengodset förekommer dock huvudsakligen i den västra, lägre belägna delen av området, medan den äldre keramiken koncentreras till höjdpartiet i öster där även lerbottnarna var belägna. I flera av dessa anläggningar påträffades svartgods av typerna A och BI, talrikast var den något yngre typen B1 (Fernholm 1987 s. 32). Studerar man anläggningsbeskrivningarna från undersökningen verkar det dock bara som att tre fyndposter med äldre svartgods har kunnat knytas direkt till någon av lerbottnarna i området, och i samtliga fall är bestämningen osäker, dels i anläggning 4 (som även skulle kunna vara BI), dels i anläggning 23 där bestämningen är osäker (anläggningsbeskrivningar i ATA). Utöver den keramik som kunde knytas till anläggningarna framkom även lösfynd av svartgods i området väster om kapellet (Fernholm 1987 s. 32).

Vid undersökningarna framkom även en ansenlig mängd flinta som huvudsakligen utgjordes av lösfynd i anslutning till anläggningar. Därtill påträffades även en del tegel av en kupad modell som troligen är medeltida, främst i anslutning till kapellet och bogårdsmuren (Fernholm 1987 s. 33). Därutöver påträffades även en rad andra fynd som förekommer under längre tidsperioder och därmed är svåra att datera.

Flera av fynden utmärker sig dock genom sin tydliga medeltida prägel. Dessa utgörs bland annat av en äldre medeltida nyckel som påträffades i anslutning till den förmodade kalkugnen. Därtill påträffades även ett rosettformat beslag av brons, en liten svepningsnål och en mängd nätsänken av kalksten. Inga träföremål påträffades, vilket troligtvis beror på dåliga bevaringsförhållanden, men däremot påträffades en mängd djurben av svin, häst, nöt, får/get, katt, hund, hare och fågel som låg spridda på olika nivåer i schakten. Därutöver framkom en hel del sentida fynd över hela området med en viss koncentration till områdets västra och södra delar. Lagren var i vissa fall kraftigt omrörda och sentida fynd förekom även tillsammans med me-

deltida fynd i flera av anläggningarna, vilket enligt Fernholm förmodligen beror på att platsen i stort sett nyttjats ända sedan övergången mellan järnålder och medeltid fram till senare tid (Fernholm 1987 s. 33f).

3.4.3. Bebyggelsen

Fernholms slutsats efter undersökningen var att det förmodligen rör sig om en säsongsbetonad hamnplats med enklare bebyggelse i form av bodar och förrådsutrymmen som använts för utskeppning av varor under vissa tidpunkter på året (Fernholm 1987 s. 42). Med undantag för ett fåtal anläggningar som möjligen kan tolkas som lämningar efter byggnader har man dock inte kunnat fastställa någon mer omfattande bebyggelse i området. Fernholm betonar att bilden av bebyggelsen vid hamnläget än så länge är något oklar. Flera av de synliga lämningarna på platsen utgör enligt henne troligen rester av bodar och förrådshus och möjligen något enstaka bostadshus. Att bilden inte har klarnat beror på att de arkeologiska insatserna har varit begränsade (Fernholm 1987 s. 35).

Med anledning av att det är så liten del av området som undersökts arkeologiskt är det således svårt att dra några egentliga slutsatser rörande bebyggelsens omfattning. Fyndmaterialet från lagren som undersökts talar emellertid för omfattande aktiviteter i området under en förhållandevis lång tid och det är svårt att tro att det inte skulle ha funnits någon form av bebyggelse i området. Dessutom visar resultaten från flera stadsarkeologiska undersökningar, att grunder till enklare bodar och förråd inte behöver vara särskilt manifesta. Därtill kan man även räkna med att stenmaterial från eventuella äldre byggnader sannolikt har återanvänts vid anläggandet av de stenmurar som finns i området. I sammanhanget kan det även vara värt att notera att den tidigare uppodlade åkermarken i öster mycket väl kan ha utplånat en stor del av de äldre lämningarna.

Med ledning av Fernholm kan man således anta att merparten av de karterade groparna och svackorna, tillsammans med de undersökta lerbottnarna, utgör lämningar efter enklare byggnader. Eftersom undersökningarna har berört en så pass liten del av området är det således även svårt att säga något om bebyggelsens inbördes kronologiska tidställning. Studerar man karteringen över området (figur 10) kan man dock ana att det rör sig om en relativt ostrukturerad bebyggelse, som i likhet med den på Drakön, sannolikt inte har anlagts efter en på förhand bestämd plan. Utmärkande för bebyggelsen i Sikavarp är att den snarare tycks ha tillkommit i skydd av den naturliga klapperstensvallen som sträcker sig genom området. På ett liknande sätt har även de sentida husgrunderna skyddats av den bågformade vallen längre ut

mot havet, som också är naturlig, men som bättrats på och förstärkts i efterhand. Detta är återigen ett exempel på det intrikata förhållandet mellan natur och kultur.

Rörande fyndmaterialet så menar Fernholm att fynden av fiskben och nätsänken indikerar att fisket har varit en viktig verksamhet i Sikavarp. Djurben från nöt, svin och får/get lär enligt henne komma från proviant medan ben från hare och fågel tyder på jakt. Därtill förekommer även ben från häst, katt och hund som indikerar någon form av bofasthet, det kan dock röra sig om en säsongsbetonad sådan. Vidare framhåller Fernholm att lerbottnarnas betydelse är central för tolkningen av den tidiga verksamheten på platsen (Fernholm 1987 s. 35). Vissa av lerbottnarna innehöll fiskben och Fernholm menar att dessa lerbottnar lär ha använts i samband med beredning av sill, som var en vanlig företeelse i södra Skandinavien under äldre medeltid (Fernholm 1987 s. 31, 42). Studerar man anläggningsbeskrivningarna verkar det som att knappt hälften av de möjliga lerbottnarna (Anl. 4, 9b, 13:1,13:4 & 23), innehöll fiskben och endast i ett fall (Anl. 13:1) verkar det ha rört sig om en större mängd (anläggningsbeskrivningarna i ATA). Därtill visar fynden av fiskben egentligen bara att man har fiskat i området och som Lars Ersgård tidigare påtalat kan ett sådant material knappast användas för att urskilja fisket som en separat aktivitet, eller för den delen urskilja fiskarna som en distinkt gruppering (Ersgård 1991 s. 326).

Enligt anläggningsbeskrivningarna (ATA) innehöll två av lerbottnarna lager av sot och kol och bränd lera (Anl. 7 & 9b, se även Fernholm 1987 s. 18, som snarare menar att anläggningarna tillsammans har ingått i en obestämbar byggnad) och i en annan lerbotten framkom en större ansamling sten (Anl. 13:1, se även Fernholm 1987 s. 25f). Det är oklart hur detta ska tolkas men det är svårt att se hur dessa inslag skulle kunna härledas till fiskberedning. I anslutning till en av lerbottnarna framkom även ett fyndrikt lager som bland annat innehöll ett antal medeltida mynt och en sölja av silver (Fernholm 1987 s. 29; se även Anl. 23 nedan). Dessa inslag indikerar enligt min mening att lerbottnarna i Sikavarp utgör rester av byggnader som även kan ha nyttjats för andra syften än beredning av fisk. Boström menar att lerbottnarna i själva verket skulle kunna utgöra rester av en sorts grophus som utgjort tillfälliga bostäder för både fiskare och marknadsbesökare (Boström m. fl. 2011 s. 34). En intressant tanke som framförts av Ersgård är att de skånska lerbottnarna dessutom kan ha fungerat som en sorts inmutning för rätten till marknadsplats (Ersgård 1991 s. 326).

Grophus är en byggnadstyp som vanligen förkommer längre inåt land och som ofta tillskrivs betydelsen som hantverkshus, men de kan även ha nyttjats

i andra syften. I Mälardalen har man vid flera tillfällen påträffat större ansamlingar av grophus på platser där man kan ana att flera färdstråk i landskapet har sammanströmmat, exempelvis vid Gamla Uppsala (Beronius Jörpeland m. fl. 2017) och Eds allé (Celin & Eklund 2017). Inlandets grophus skulle mycket väl kunna ses som en direkt parallell till de kustbundna hamnlägenas lerbottnar. Jag menar att dessa lämningar i första hand bör betraktas som rester av multifunktionella byggnader som kan ha uppfyllt olika behov som uppstår vid marknader och samlingspunkter i landskapet.

Fyndmaterialet som framkom vid undersökningen talar enligt Fernholm för att det bedrivits verksamheter i Sikavarp redan under tidig medeltid, kanske redan så tidigt som 900–1000-tal (Fernholm 1987 s. 35). Som framgått ovan utgörs dock merparten av den svartgodskeramik som har kunnat knytas direkt till lerbottnarna i området av yngre varianten (BI). Beträffande dateringen av det detta gods så förekommer det i Skandinavien redan under 1100-talet, men det är som vanligast under 1200- och 1300-talet (Broberg & Hasselmo 1981 s. 125: Brorsson 2002 s. 121, 126, 2007 s. 7). Detta talar enligt min mening för att dateringen av de undersökta lerbottnarna möjligtvis skulle kunna skjutas framåt något i tid. I detta avseende utmärker sig dessutom ett fyndrikt lager som påträffades i anslutning till en av lerbottnarna strax norr om kapellet (A23). I lagret fanns bland annat sju hela eller fragmentariska silvermynt varav fem svenska mynt, präglade mellan 1130 och 1318, kunde identifieras. Därtill påträffades även en svensk slätringsbrakteat från 1200-talet strax norr om det fyndrika lagret (Fernholm 1987 s. 32f).

Återigen är det dock viktigt att understryka att flera av de undersökta anläggningarna även innehöll uppenbart sentida material, som visar att marken är kraftigt omrörd. Det går därför inte att dra några säkra slutsatser utifrån dateringarna av fyndmaterialet. Det är det även viktig att understryka hur liten del av området som faktiskt har undersökts, vilket gör att det är svårt att förstå platsen i sin helhet. Som påtalats ovan kan det även vara så att det funnits helt andra typer av byggnader i området som inte har lämnat några tydliga spår.

3.5. Kapellet

Efter att ha besökt platsen år 1634 uppgav Rhezelius att kapellet då saknade tak. År 1830 återstod ännu så pass mycket av väggarna att fönster och dörrar ännu var synliga, men kor och sakristia var raserade (Lundberg 1984 s. 8). Sten från kapellet ska ha använts till renovering och tillbyggnad av Bredsätra kyrkas bogårdsmur under andra hälften av 1800-talet. Långhusets västgavel

rasade samman under en höststorm 1914 och stora delar av rasmassorna ligger fortfarande kvar i långhusets västra del. År 1929 genomfördes en restaurering av kapellet. De kvarstående murarna fogades om med cementbruk och långhusets sydöstra hörn murades upp till cirka två meters höjd. Därtill förstärktes även murverket i den norra långhusväggen (Lundberg 1984 s. 6).

Kapellet ligger inom ett fyrsidigt muromgärdat kyrkogårdsområde som har uppmätts till cirka 3050 kvadratmeter vilket är likvärdigt med sockenkyrkogårdarna från samma tid (Boström m. fl. 2011 s. 47). I kyrkogårdens sydöstra hörn återfinns den brunn som, av Rhezelius år 1634, omnämns som Sankta Britas brunn, vilket enligt Boström lär kunna sättas i samband med Sankta Brigida av Kildare som var ett irländskt helgon. I likhet med många andra heliga brunnar menar Boström att även denna lär ha föregåtts av en hednisk offerkälla som i tidig kristen tid döpts med ett helgonnamn (Boström m. fl. 2011 s. 47). Vid de arkeologiska undersökningar som genomförts vid brunnen har man dessvärre inte kunnat fastställa dess ålder (se Lundberg 1984 s.14).

Vid undersökningarna som genomfördes i samband med renoveringar av kapellets murverk (1979) framkom sotlager från tiden för kapellets uppförande som överlagrade två lerbottnar, vilket indikerar att dessa skulle vara äldre än själva kapellet. Fynden som påträffades i anslutning till kapellet utgjordes bland annat av mynt från 1300–1400-talet. Därtill framkom även skärvor av keramik av typen A och BI som bedömts vara från tiden före kapellets uppförande, samt en del flinta (Fernholm 1987 s. 39; se även Lundberg 1984 s.12). Även denna undersökning styrker, enligt Fernholm, dateringarna av lerbottnarna till tiden för kapellets uppförande (Fernholm 1987 s. 39).

Med utgångspunkt från den numismatiska analysen menar Kenneth Svensson att man kan anta att kapellet har tjänat som en lokal/regional marknadsplats som under 1400-talet får en mer internationell prägel. Därtill menar han att kapellet troligen har uppförts under perioden 1300–1350 (Svensson i Boström m. fl. 2011 s. 102ff). Boström betonar dock att de arkitektoniska dragen talar för att kapellet snarare lär ha uppförts redan under 1200-talets första hälft (Boström m. fl. 2011 s. 65).

Som nämndes inledningsvis hade det sedan tidigare framkommit ett antal intressanta lösfynd i området runt kapellet. Bland annat ett antal vikingatida armbyglar och armringar som påträffades i samband med plöjning av en åker vid kapellet. Sammantaget utgjordes dessa av fyra öppna armbyglar med pressade sirater på utsidan och ormhuvudliknande ändar; en öppen och slät armring samt en armring med hopknutna ändar (Fernholm 1987 s. 9). Dessvärre finns inga mer exakta uppgifter om var dessa påträffades men enligt

Boström ska det ha funnits synliga gravkullar på den östra delen av kyrkogården under början av 1900-talet (Boström m. fl. 2011 s. 47 med hänvisning till ett brev i ATA). Möjligen skulle fynden kunna härledas till dessa. Silverfynden visar onekligen att det har förkommit aktiviteter på platsen redan under vikingatiden och i sammanhanget kan det även vara värt att nämna att det har på påträffats en mycket omfattande senvikingatida silverskatt vid Skedsta (Jonsson 2013 & 2021 s. 110) som är beläget knappt tre kilometer längre inåt land.

Vid undersökning av kapellet påträffades enligt inga lämningar efter begravningar. Enligt Sofi-Charlotte Lundberg visar detta att kapellet förmodligen inte har haft några begravningsrättigheter (Lundberg 1984 s. 11). Men enligt resultaten från den osteologiska analysen, som presenteras i slutet av Lundbergs rapport, ska det ändå ha funnits ett vadbensfragment från en människa i materialet från kapellet (se Lundberg 1984 s. 29). Därtill hade man vid den tidigare undersökningen påträffat en svepningsnål i området (se ovan). Därmed kan man enligt min mening inte utesluta möjligheten att man faktiskt har begravt människor vid kapellet, men det lär förmodligen inte ha skett i någon större utsträckning. Att man faktiskt har begravit människor på platser längs kusten som saknar begravningsrätt framgår av flera historiska exempel (se exempelvis Bolin 2019).

Kapellet vid Sikavarp omtalas i Biskop Brasks förteckning *Capelle non curate*, alltså kapell utan en särskild församling (Lindbom 1955 s. 60, för en annan tolkning av begreppets betydelse jfr Anglert nedan). Dessa tycks ofta ha legat i anslutning till viktiga medeltida platser och tolkas vanligen som gilles- eller hamnkapell (Fernholm 1987 s. 12f). Det har genom åren framförts många teorier om vem eller vilka som legat bakom uppförandet av kapellet vid Sikavarp. Byggnaden har exempelvis tolkats som vallfartskyrka och kapell för en säsongsbunden fiskarbefolkning eller för besökare till handelsplatsen. Kapellet förknippades länge med heliga Brigitta (helgonförklarad 1391) som enligt tradition även skulle ha uppfört korset på platsen. Det har även föreslagits att kapellet skulle ha anknytning till det irländska helgonet Sankta Brigida (Boström m. fl. 2011 s. 36f).

Boström framhåller att det mycket väl kan ha varit ett Katarinagille, omnämnt som *convivium Sancte Katerine in Bredæsether terre Ølandie*, som var ansvariga för uppförandet av kapellet. Man vet nämligen att detta gille, från och med år 1413, årligen betalade fyra mark silver till franciskanerna vid Katarinakonventet i Visby (Boström m. fl. 2011 s. 38, 76). Boström menar att Katarinagillet i Sikavarp förmodligen bestod av en sammanslagning av öns egna handelsmän. Att ett helt utifrån kommande handelsgille skulle ha kun-

nat uppföra ett så pass stort kapell och därtill uppfört det monumentala stenkorset håller hon för osannolikt (Boström m. fl. 2011 s. 38).

Till skillnad från kapellet på Drakön råder det som framgått ovan inget tvivel om att kapellet vid Sikavarp hör hemma i medeltiden. Huruvida det har rests under slutet av 1200-talet eller någon gång under 1300-talet är dock fortfarande något oklart. En påtaglig skillnad jämfört med Drakö-kapellet är emellertid storleken och de arkitektoniska dragen i form av kor och sakristia (angående de arkitektoniska dragen se Lundberg 1984 s. 5, 8) som vanligen brukar förknippas med de regelrätta kyrkobyggnaderna. Mot bakgrund av detta skulle man kunna dra slutsatsen att det i första hand rör sig om en byggnad som har nyttjats för religiösa ändamål.

Beträffande de medeltida kapellen har Anglert tidigare påtalat att de uppvisar en stor variationsrikedom och att de alltid måste förstås utifrån sitt specifika sammanhang. Han föreslår dock att kapellen kan delas in i tre olika huvudkategorier. Den första gruppen karakteriseras av de öländska kapellen som omnämnts som capelle non curate, vilket kan förstås som kapell utan själavård eller en särskild präst (Anglert 1984:14; för en annan tolkning av begreppets betydelse jfr Fernholm ovan). Till denna grupp hör även votiv- eller helgonkapell och stadskapell. De andra grupperna utgörs av kolonisationskapell i marginal- eller kolonisationsbygder respektive sockenkapell som har tillkommit genom sammanslagning av två socknar (Anglert 1984 s. 14f).

Boström menar att kapellet vid Sikavarp, tillsammans med flera andra av de öländska kapellen, redan under den tidiga medeltiden lär ha brukats av kringresande och gillesanslutna handelsmän. Det skulle således röra sig om så kallade köpmanskyrkor som förutom att tjäna som gudshus även haft andra funktioner, exempelvis till förvaring av varor, segel, tackel och tåg samt hö till vinterfararnas hästar (Boström m. fl. 2011 s. 10f). Boströms argument är tankeväckande, och öppnar för att kapellen mycket väl kan ha haft flera olika funktioner. Men hennes antagande baseras i huvudsak på skriftliga källor som beskriver förhållanden kring en liknande köpmanskyrka i Novgorod (Boström m. fl. 2011 s. 13), och för Sikavarps del är det svårt att belägga dessa i något arkeologiskt material.

3.6. Landmärken

När dimman ligger tät längs Ölands flacka kusträcka ser man knappt havet från land och detsamma gäller följaktligen även den som i motsatts situation närmar sig land i en båt. Behovet av synliga landmärken längs kusten lär därför ha varit stort sedan lång tid tillbaka. Vid Sikavarp finns ett antal fram-

trädande anläggningar som mycket väl kan ha tjänat som landmärken för skepp och båtar som sökt sig mot hamnen genom dimma och dis (figur 11). Mest iögonfallande är kapellbyggnaden. Med sitt tidigare vita kalkputs, och sitt röda tegeltak lär den ha varit väl synlig från mycket långt håll.

En liknande funktion kan sannolikt tillskrivas stenkorset som är placerat vid stranden cirka 70 meter sydväst om kapellet. Korset är resligt, hela 3,3 meter högt och 1,95 meter brett över korsarmarna (Boström m. fl. 2011s. 44). På formmässig grund är det, enligt Boström, rimligt att anta att korset har uppförts samtidigt som kapellet (Boström m. fl. 2011 s. 44). Korset är placerat i mitten av vad som tolkats som ett cirkelrunt torg (uppmätt till cirka 13 meter i diameter) som omgärdas av en låg vall. Boström betonar att den sammantagna anläggningen måste ha dominerat stranden och således även fungerat som ett inseglingsmärke (Boström m. fl. 2011 s. 46). Boström menar även att stenkorset av allt att döma lär ha rests av samma köpmannagille som lät uppföra kapellet. Att korset var hugget i sten innebar enligt henne att det skulle vara en ständig fridgaranti för handelsmän, inte bara under den tid som marknaden ägde rum, utan även under resorna till och från Sikavarp. Korset var således ett viktigt inslag i medeltida fjärrhandel, det garanterade torgfriden och lockade på så sätt långväga resenärer till hamnen (Boström m. fl. 2011 s. 44f).

Boström framhåller att även ruinen efter kalkugnen har använts som sjömärke (Boström m. fl. 2011 s. 35). Detta antagande gör Boström med ledning av Rhezelius beskrivning från 1634 som lyder enligt följande:

> Thätta är itt mäkeligit siökumbel och gammalt Monument, efter fordom seglares och siömäns nyttige brukning och rätt, där efter seglare och sjöfarande hafwa sig rättat, och finnes sådana Monumenta på förnemlige Landsuddar, uthi store siön" (Rhezelius, citerad i Boström m. fl. 2011 s. 35).

Cirka 200 meter norr om kapellet ska det dessutom ha funnits en vårdkase, hur gammal den har varit framgår dock ej (Boström m. fl. 2011 s. 35). Cirka 250 meter öster om kapellet ligger vidare kappelluddens fyr som byggdes under slutet av 1800-talet (Boström m. fl. 2011 s. 35). Denna utgör således den senaste i raden av landmärken i området.

Figur 11. Kors, kalkugn, kapell och fyr, i ett i övrigt mycket flackt landskap vid nuvarande Kapelludden. Foto av författaren.

3.7. Öland och Östersjön

För att kunna förstå Sikavarp som plats krävs det återigen, liksom noterats i förgående kapitel, att man lyfter blicken och studerar hamnen utifrån ett vidare sammanhang. Följande avsnitt inleds med en redogörelse över Sikavarps relation till det närmaste omlandet. Därefter riktas fokus mot Sikavarps relation till farlederna i Östersjön, vilket sedan ligger till grund för jämförelser med andra liknande platser i östersjön.

Sikavarp är beläget vid kusten i Bredsättra socken som i förlängningen har utgjort en del av Ölands rikaste järnåldersbygder. Skedstavikens hamnläge lär ha varit en viktig förutsättning för handeln och bygdens välstånd redan under järnåldern (Boström m. fl. 2011 s. 31f), något som till viss del även bekräftas av det äldre fyndmaterialet som framkommit i området runt kapellet.

Det skriftliga källmaterialet rörande Ölands medeltid är knapphändigt, men avseende den öländska handeln kan man se vissa skriftliga spår av handelsfrihet. Att man har haft goda förbindelser med omvärlden redan under järnåldern råder det inga som helst tvivel om. Men det är först under 1200-talet som handel kan styrkas i skriftliga källor. Ölänningarna välkomnas då med tullfrihet i Lübeck och år 1312 erhåller även Lübeckarna privilegier på Öland. Under senare delen av medeltiden är det även känt att utländska handelsmän kunde ingå avtal direkt med ölänningarna (Fernholm 1987 s. 10, se även Blomkvist 1972–73 s. 237f).

Blomkvist framhåller att det mycket väl kan ha funnits en koppling mellan hamnen i Sikavarp och Bo gård i Bredsätra, som fungerade som Linköpingsbiskoparnas sätesgård eller ”curia” på Öland redan under slutet av 1100-talet. Därtill menar han att gården mycket väl kan ha haft en centraladministrativ funktion redan innan den kom att inordnas under biskopen. Som grund för detta stödjer han sig på resultat från arkeologiska undersökningar och fynd i området runt Bo. Detta, det vill säga gårdens centraladministrativa funktion, skulle även ha inneburit att en handelsplats i området tidigt har haft stöd och beskydd av resursrika samhällskrafter (Blomkvist 1972–73 s. 245; se även Boström m. fl. 2011 s. 37). I detta avseende lutar sig både Blomkvist och Boström återigen mot en klassisk modell där maktens inflytande betraktas som en förutsättning för att handelsplatser och mötesplatser över huvud taget ska kunna fungera. Som jag ser det, är det dock svårt att belägga att det faktiskt skulle ha funnits en koppling mellan sätesgården och hamnen vid Sikavarp.

Rörande Ölands tidiga kommunikationer har det tidigare framhållits att det är närheten till Borgholm som har gjort Sikavarp till en av Ölands mest nyttjade och viktigaste hamnar (Lindblom 1955 s. 58). Boström är inne på ett liknande spår när hon säger sig dela K G Pettersons uppfattning om att Sikavarp kan ha utgjort Köpings uthamn i en möjlig handelsled mellan Gotland och Småland. I detta avseende hänvisar hon till Olaus Magnus karta från 1555 som uppvisar en bred väg som sträcker sig tvärs över ön. Beträffande denna väg så framgår det även att den leder från Borgholm till en brygga i Sikavarp, övriga bryggor som syns på östra sidan utgör troligen Kåre-, Källa- och Högbyhamn. Vidare understryker Boström att Ölands viktigaste hamnar under medeltiden – och långt fram i senare tid – alltid har legat på den östra sidan av ön (Boström m. fl. 2011 s. 16, 38).

Ser man till de naturgeografiska förutsättningarna kan man tänka sig att den som har velat korsa ön med fördel har sökt sig västerut från Bredsätra, för att därefter följa den ås som sträcker från Sörby hela vägen upp till Köpingsvik. Ett annat färdalternativ som avbildas på en karta från 1677 (Akt G9, LMS) korsar ön något längre västerut, möjligen rör det sig om huvudvägen till Borgholm som även avbildas på 1500-talskartan. Det bör förvisso understrykas att det öländska landskapet, som är tämligen flackt, lär ha erbjudit ett flertal goda alternativ för den som har avsett att korsa ön under medeltiden. Sommartid gällde det dock att undvika Skedemosse och andra sankmarker som utbreder sig väster om Bredsätra. Under vintern, när dessa marker har frusit, har de däremot varit ett utmärkt färdunderlag. Detta utgör ett tydligt exempel på färdlandskapets föränderliga karaktär som fastslogs i avhandlingens inledning.

Med utgångspunkt i historiska källor har Blomkvist återskapat ett antal medeltida farleder över Östersjön. Han menar att Kalmar sund har utgjort en viktig knutpunkt där en stor del av trafiken mellan västra Europa och den norra delen av Östersjön har passerat. Här passerade den norrgående trafiken som med land i sikte hade för avsikt att följa den svenska Östersjökusten. Därtill menar Blomkvist att sundet även lär ha nyttjats som passage för skepp som i stället avsåg att runda norra Ölands spets för att därefter att ta sig vidare mot Gotland och Baltikum. För den som färdades mellan Gotland och den sydvästra delen av Östersjön fanns även alternativet att följa längs Ölands östra kuststräcka. Blomkvist menar dock att denna stäcka – som är mycket öppen och till stor del saknar naturliga och skyddade hamnlägen – inte lär ha varit särskilt lämpad för den tidiga medeltidens sjöfart. Under den senare delen av medeltiden tog man sig i stället direkt från Borgholm, diagonalt via Ölands södra udde och över till Gotland (Blomkvist 1979 s. 184f).

Trots att Sikavarp, ur ett sjöfartsperspektiv, är beläget på Ölands minst lämpliga sida, råder det som framgått ovan inget tvivel om att hamnplatsen vid Sikavarp har varit belägen i ett relativt fördelaktigt läge i förhållande till vattenvägarna över Östersjön. Hamnläget utmärker sig även i det avseendet att det i övrigt är svårt att hitta lämpliga hamnar längs den grunda kuststräckan.

En för sammanhanget mycket relevant fråga är huruvida kapellet och hamnen har varit förankrade i den lokala bygden eller om de snarare har varit kopplade till en utifrån kommande aktör. Det har tidigare föreslagits att kapellen vid Sikavarp och därtill även Kyrkohamn (på södra Öland) skulle kunna sättas in i samma urbana eller preurbana sammanhang som Skanör/Falsterbo och andra platser med merkantil funktion. Även Sankt Olofs kapell på norra Öland och kapellet i Borgholm skulle kunna sättas i samband med liknande funktioner (se Norman 1993 s. 82). Norman menar att etableringen av de tidiga urbana platserna i sydöstra Småland och på Öland sannolikt bör ses som ett uttryck för den koncentration av politisk och ekonomisk makt som är kännetecknade för det medeltida samhället (Norman 1993 s. 177). Till skillnad från Öresundsregionens mer storskaliga och specialiserade fiskelägen som utvecklas till handelsplatser, framhåller dock Ersgård att kuststräckorna i Blekinge och Östra Småland uppvisar en betydligt mer diversifierad lämningsbild med kapellplatser, hamnar och områden med huskonstruktioner där man kan ha sysslat med både handel och fiske. Ersgård betonar att variationsrikedomen bland dessa platser kan ses som ett uttryck för att dessa har tillkommit i avsaknad av styrning från en mer utvecklad politisk auktoritet (Ersgård 1991 s. 329, 331).

I likhet med Ersgård menar jag att denna typ av hamnplatser i första hand har organiserats av den lokala befolkningen, och att de dessutom lär ha vuxit fram successivt över tid. I Sikavarp har detta kommit till uttryck i bebyggelsens organiska struktur men även i fyndmaterialets heterogena karaktär och breda kronologiska spännvidd. Stöd för detta återfinns dessutom i de skriftliga uppgifter som vittnar om att ölänningarna hade en viss handelsfrihet.

3.8. Skärgårdskapell

Som framgått ovan bygger den tidigare uppfattningen och förståelsen om kapellet och handelsplatsen vid Sikavarp till stor del på historiska uppgifter som är svåra att styrka i det arkeologiska materialet. Ett annat påtagligt problem är att undersökningarna som genomförts endast berör en bråkdel av området och att flera av de mer monumentala anläggningarna inte har kunnat dateras, vilket till viss del även gäller för kapellet. I likhet med Drakön kvarstår även problematiken kring kapellbyggnadernas funktioner och uppfattningen om att det ska ha funnits medeltida begravningar i anslutning till dessa byggnader. Under denna rubrik riktas fokus mot andra liknade platser med byggnader som tidigare har tolkats som skärgårdskapell.

Vid ytterskärgårdens övergivna fiskelägen återfinns ofta en typ av byggnadslämningar som vanligen har tolkats som kapell. Norman menar att dessa kapell har använts för gudstjänster men även för andra typer av sammankomster, exempelvis sådana som har med fiske att göra. Under vintern när fiskelägena inte nyttjades kunde kapellen användas till förvaring av diverse redskap. Norman menar dock att det finns ytterst få historiska uppgifter om förekomster av sådana fiskelägeskapell före 1600-talet. Ett antal kustkapell som med säkerhet kan sägas vara från medeltiden förkommer dock, men dessa verkar enligt Norman i första hand inte ha varit kopplade till fiskeverksamhet (Norman 2006 s. 85f). Utgår man från Normans sammanställning finns det sammanlagt ett tiotal möjliga skärgårdskapell från medeltiden längs Sveriges östra kusträcka (Norman 1993 s. 81). Bortser man från de senmedeltida återstår dock endast en handfull.

Rörande de skånska kapellen menar Anglert att de flesta har kustanknytning och att de troligen har varit relativt oberoende av sockensystemet. Anglert framhåller även att den största gruppen av kapell verkar vara kopplade till fiske och sjöfarten och att de har tillkommit under 1100- och 1200-talen (Anglert 1986 s. 118ff). Norman framhåller att de medeltida kapellen som återfinns längs kusterna ofta är belägna i goda lägen i förhållande till sjöfarten och att de därmed bör förstås som en sorts sjöfartskapell (Norman

2010 s. 116). Att kapellen ofta har anlagts vid kommunikativa knutpunkter och viktiga samlingsplatser har även påtalats av Törnkvist (2019 s. 303f).

Vid Kyrkohamn på Ölands södra ände återfinns lämningarna efter ett hamnläge med ett kapell som i flera avseenden påminner om hamnplatsen vid Sikavarp. Dels för att det rör sig om ett större kapell som uppförs någon gång under 1200- eller 1300-talet, dels för att man även här har påträffat lämningar av lerbottnar och spår av fiske som möjligen kan dateras till övergången mellan vikingatid och tidig medeltid (Norman 1993 s. 174). På kapellets kyrkogård har man dessutom påträffat begravningar men dessa verkar inte ha daterats (Borg 1975 s. 135f).

Därtill kan nämnas att det vid Storskär i Grankullavikens mynning på Nordligaste Öland ska ha funnits lämningar av ytterligare ett hamnkapell. Resterna efter kapellet kvarstod fortfarande under 1800-talet men införlivades därefter i fyren som uppfördes på samma plats (Boström m. fl. 2011 s. 15). Här har det dock inte påträffats några äldre fynd av samma karaktär som på Ölands södra udde eller i Sikavarp. Grankullaviken eller Örehamn som den kallades förr var tidigare känd som hamn och viktig sjöfartsknutpunkt (Norman 1993 s. 175). I samband med att grunden för den nuvarande fyren skulle grävas påträffades flera skelett, vilket vittnar om att kapellet har haft en begravningsplats (Boström m. fl. 2011 s. 13). Brev och avtal som omnämner Grankullavik (Ørehaffn) har nedtecknats vid flera tillfällen under medeltiden (1367, 1444 och 1487). Dessa brev har tillkommit i samband med möten som, enligt Boström, troligen har hållits i kapellet, som i så fall bör ha varit ganska stort (Boström m. fl. 2011 s. 15). Boström framhåller att kapellet kan ha varit byggt av gotlänningar, ett antagande som grundar sig i att Sankt Olof var de handelsidkande gotlänningarnas speciella helgon samt att hamnen i Grankullavik tidigt spelade en viktig roll i trafiken mellan Gotland och det svenska fastlandet. Vidare föreslår Boström med viss försiktighet att Sankt Olofs kyrka i Visby kanske skulle kunna utgöra Olof-gillets huvudkyrka, vilket kan jämföras med de danska Knutsgillena som hade sin motsvarighet i Ringsted (Boström m. fl. 2011 s. 16).

Hamnläget i Grankullaviken lär ha haft stor betydelse för kontakten mellan Gotland och fastlandet, inte minst i egenskap av plats för vila och återhämtning. Det lär knappast heller vara någon slump att kapellet och den efterkommande fyren har en liknande placering, kapellet har säkerligen haft en funktion som landmärke. Viken utgör ett bra skydd men det lär ha varit kärvt att hitta in till den, speciellt i händelse av dimma.

Riktar man blicken österut, mot Gotland, så återfinns en mycket välbevarad hamnanläggning med stenskoning vid den naturliga lagunhamnen

vid Lauterviken på Fårö (Monié Nordin 2021 s. 235). Likheterna mellan Draköhamnen, som diskuterades i det föregående kapitlet, och denna hamn har tidigare påtalats av både Lundström och Huggert (Lundström 1973a s. 102f, Huggert 1974 s. 49f). Här återfinns idag en 85 meter lång och upp till 20 meter bred vattenbassäng som avsnördes från havet någon gång under 1300-talet. Ett gravfält med runda stensättningarna, som ligger som ett pärlband längs stranden, visar att hamnen har varit i bruk sedan vikingatiden. Vid en mindre undersökning av hamnen, som genomfördes under slutet av 1930-talet, påträffades äldre rödgods och stengods (Siegburg) som daterades till 1200–1300-tal (Monié Nordin 2021 s. 235; se även Munthe 1942).

Knappt hundra meter sydväst om hamnen återfinns ruinen efter Sankt Olofs kapell (Sankt Äulas körka) med kyrkogård och bogårdsmur. I marken finns flacka avlånga gropar som skulle kunna utgöra rester av begravningar. Kyrkobyggnaden har varit ett kapell som troligen endast har nyttjats under delar av året. Jonas Monié Nordin menar att förekomsten av en begravningsplats är ovanlig, eftersom det vanligtvis bara var sockenkyrkor och klosterkyrkor som hade begravningsrätt. Troligen utgör de begravda på kyrkogården tillresta människor som har avlidit i samband med aktiviteter i hamnen, och vars kvarlevor inte har kunnat föras hem (Monié Nordin 2021 s. 236f). Förekomsten av ostronskal i ballaster som påträffats i hamnen vittnar om kontakter med både Nordsjön och Kattegatt. Enligt Boström är det därmed tydligt att det har bedrivits handel vid kapellet (Boström m. fl. 2011 s. 16).

Vid gamla Akergarn i Helvi socken på östra sidan av Gotland finns lämningar efter ytterligare ett Sankt Olofs-kapell. Kapellruinen ligger på nuvarande Sankt Olofsholm som ursprungligen var en liten ö (Boström m. fl. 2011 s. 16). Vid de arkeologiska undersökningar som genomfördes här år 2013 och 2014 kunde man bland annat fastslå att den första byggnaden på platsen var uppförd redan under 1000-talet. Strax söder om kapellet påträffades även ett antal skelettbegravningar som har daterats till tiden mellan 980 och 1270 (Geber m. fl. 2023).

Därutöver återfinns även ett hamnläge med en vallomgärdad begravningsplats i Fleringe socken vid Norra Gattet till Fårösund, även här har man påträffat lämningar av begravningar i form av skelettrester. Inom begravningsplatsen återfinns dessutom en ramformad stensättning och enligt Lundström rör det sig av allt att döma om resterna av ett kapell (Lundström 1983 s. 108ff).

Ser man till det svenska fastlandet finns det ett flertal exempel på byggnader vid goda hamnlägen som har tolkats som möjliga kapell. Det medeltida kapellet vid småländska Pata skulle enligt Cederlund ha utgjort en av flera

omlastningsplatser från 1100-talet som konkurrerade med Kalmar (Olof Cederlund 1995 s. 70). Verksamheterna vid denna plats verkar dock inte förekomma förrän under sent 1400-tal (Norman 1993 s. 176). Även kapellet vid Hagby förefaller vara senmedeltida, men inte långt därifrån, vid Hagbyåns mynning ligger Sankt Sigfrids hamnläge med vikingatida gravfält och härdar, som enligt Norman uppvisar samma struktur som de gotländska hamnplatserna (Norman 1993 s. 176).

Vid Kättilö, som är belägen vid inloppet till den östgötska skärgården, återfinns lämningarna efter en omfattande stenkonstruktion som har tolkats som ett fundament till en kajanläggning. Det strategiska läget, invid ett av de mest nyttjade inloppen till Östgötaskärgården, talar enligt Norman för att platsen mycket väl kan ha använts som omlastningsplats eller en mindre handelsplats. Ett femtiotal meter från kajen finns dessutom lämningarna efter en muromgärdad husgrund som tidigare har tolkats som ett kapell. En tolkning som senare ifrågasatts, främst med anledning av att man har identifierat lämningar efter en eldplats i byggnaden. Därtill påträffades även lämningar efter ytterligare hus på platsen. Lämningarnas utseende utesluter dock enligt Norman inte att det även kan ha funnits en sakral anknytning. Fynd av keramik och C14-analyser av träkol daterar husgrunden till 1200-talets första eller mellersta del (Norman 1995 s. 73). På Enskär i Bälinge sockens skärgård i Södermanland finns ytterligare en förmodad kapellgrund som med C14-analyser av träkol har daterats till tiden mellan 1320 och 1450 (Norman 2010 s. 115. Enskär behandlas vidare i kapitel 5).

Vid Fågelsundet i Uppland finns lämningar av en byggnad som inte har daterats men som, på grund av sin bogårdsmur, har tolkats som medeltida. Lämningarna efter byggnaden är belägna flera hundra meter från Fågelsundets fiskeläge. Förklaringen till kapellets placering kan enligt Norman vara att sundet utgjorde en lämplig samlingsplats för handelssjöfart under äldre tider (Norman 2006 s. 86).

Beträffande Norrlandskusten framhåller Fernholm att det finns ett par platser som påminner om Sikavarp. Mest utmärkande är kanske Sankt Olofs hamn på Drakön som haft ett liknande läge i en lagunhamn (se även föregående kapitel) med en löst grupperad och strandnära bebyggelse samt ett kapell som i likhet med Sikavarp är beläget ett stycke bakom den övriga bebyggelsen (Fernholm 1987 s. 40f).

Därutöver nämner Fernholm Kyrkesviken i Ångermanland som enligt henne uppvisar ett rikt fyndmaterial som till stora delar stämmer överens med materialet från Sikavarp. Fyndmaterialet daterar bebyggelsen till tiden

mellan 1200 och 1400 och indikerar att det rört sig om en rik miljö med goda handelskontakter (Fernholm 1987 s. 41).

Kapell och kyrkor som under hög och senmedeltiden uppfördes vid hamnar och farleder var enligt Monié Nordin ett svar på den ökande handeln. Franciskanerkonventet på Hamnö, som är beläget i den östra delen av den åländska skärgården, är ett exempel vars lokalisering har varit helt baserad på fjärrhandel och transporter mellan Sverige och finska viken. Vid undersökningar av konventet har man bland annat påträffat lämningar efter byggnader från 1300-talet. Fynd av mynt vittnar om verksamhetens betydelse för regionen samt en stark koppling till Finland och Sverige. Anläggandet av konventet, längst ut i ytterskärgården, kan förklaras av det viktiga kommunikativa läget mellan Sverige, Finland, Estland och Lettland samt den rika tillgången på fisk (Monié Nordin 2021 s. 233ff).

Väl värt att nämna är att Hamnö utgör en del av ögruppen Kökar som omnämns i en segelledsbeskrivning som brukar omnämnas som ”det danska itinerariet” (Edgren 1995 s. 48. Beskrivningen behandlas mer utförligt i kapitel 5). Därutöver finns det ytterligare ett par kända medeltida hamnar med lämningar av byggnader som tolkats som kapell längs sträckan mellan Sverige och Finland som omtalas i itinerariet. Vid Lemböte som är beläget i närheten av Mariehamn återfinns den muromgärdade ruinen efter ett Sankt Olofs-kapell som troligen har använts som sjöfarar- och eller fiskekapell (Westerdahl 2006 s. 170; se Edgren 1995 s. 50 för omnämnandet i det danska itinerariet). Resterna av stenbyggnaden som idag kan beskådas på platsen lär dock inte ha uppförts förrän under slutet av medeltiden. Mycket talar dock för att denna har föregåtts av en byggnad i trä som utifrån fynd av mynt lär ha uppförts under början av 1200-talet, kanske redan under slutet av 1100-talet (Hiekkanen 2020 s. 511f).

Vid Kyrksundet i Hitis skärgårdssocken återfinns en kapellruin och en kyrkogård som troligen är identiskt med itinerariets *ørsund*. Westerdahl understryker det faktum att kyrkogården här, i likhet med vad som kan anas vid flera andra platser, är äldre än själva kapellet. I området har man även hittat rikligt med fynd som vittnar om att det har funnits en hamnplats här redan under vikingatiden (Westerdahl 2006 s. 170f; se även Edgren 1995).

Därtill finns ytterligare ett hamnläge med ett muromgärdat kapell vid Signhildskär i Ålands skärgård, som troligen har uppförts under 1200- eller 1300-talet. Vid undersökningar av kapellet har man påträffat två skelettgravar, varav den ena har kunnat daterats till tiden mellan 1470 och 1655 (Ringbom & Remmer 1995 s. 168ff).

Utmärkande för flera av Östersjöns hamnlägen med kapell är att dessa bär namn som i olika avseenden knyter an till Sankt Olof som var ett skyddshelgon för sjöfarare under medeltiden (angående namnets betydelse se Monié Nordin 2021 s. 236f). Westerdahl håller för troligt att en innerfarled längs nedre Norrlands kust utmärks av Sankt Olofs namn. Denna led har enligt honom brukats av medeltida pilgrimer och andra resenärer på väg mot Medelpad och Trondheim, och i senare tid även av Gävlefiskare. Westerdahl är tveksam till om Sankt Olofs-hamnarna på Öland och Gotland har haft en liknande funktion som de norrländska motsvarigheterna. Dessa har enligt honom snarare fått sina namn efter till Sankt Olof vigda kapell eller platser (Westerdahl 1989 s. 184). Enligt folklig tradition uppfattas Olofnamnen vanligen som minnen efter historiska besök av helgonkungen av Trondheim, som tillsammans med de internationella Sankt Clemens och Sankt Nikolaus av Myra och Bari var de främsta helgonen för Nordens sjöfarare under medeltiden. Av dessa verkar det dock bara vara Sankt Olof som har gett namn åt havsnära platser (Westerdahl 1989 s. 184).

Rörande Olofnamnen är det värt att uppmärksamma att gotlänningarna tidigt hade en Olofs-kyrka i Novgorod. Denna omtalas nämligen på en runsten i Skoklosters socken som daterats till slutet av 1000-talet (Boström m. fl. 2011 s. 16). Ristningen gjordes över Spjallbude som stupade i Olofskyrkan i Novgorod som var en handelsstation som nyttjades vid svearnas resor i österled. Här fanns redan på 1100-talet en kyrka som var tillägnad Olof den helige. Denna kyrka var medelpunkten för vad som har kallats för ett faktori, där svearna (och senare gotlänningarna) samlades för att anordna handelsgille, på ett liknande sätt som även frisergillet i Sigtuna bedrev sin verksamhet. Vid denna osäkra tid användes kyrkorna ofta som försvarsfästen och troligen var det i samband med försvar av kyrka och faktori som Spjallbude stupade (Boström m. fl. 2011 s. 23).

Spår av begravningar har som framgått ovan påträffats vid flera av kapellen som presenterats. Utgår man från dessa exempel är det dock tydligt att det finns en stor osäkerhethet kring begravningarnas tidställning och i vissa fall kan det mycket väl röra sig om sentida gravläggningar. I detta avseende utmärker sig dock Sankt Olofs-kapellet i Helvi socken på Gotland, med flera skelettbegravningar som med god säkerhet kan sägas höra hemma i tiden mellan 980 och 1270. Slutsatsen man kan dra av detta är att det förmodligen har begravts människor vid vissa av skärgårdskapellen under medeltiden, men långt ifrån vid alla. Möjligen skulle en sådan uppdelning kunna indikera att det rör sig om hamnlägen som har nyttjats på olika sätt eller av olika typer av grupper (jfr Lundström 1983 s.111f, som menar att hamnlägen med

begravningsplatser i första hand lär ha nyttjats i samband med fjärrfiske). Avsaknaden av begravningar skulle således kunna ses som en indikation på att dessa kapell i första hand har nyttjats i lokala sammanhang, där man i första hand har begravt sina anhöriga vid sockenkyrkan. Kapellen med medeltida begravningar lär snarare har nyttjats av människor på långresa som av sanitära skäl inte har haft möjlighet att ta med sig döda kroppar hem.

3.9. I skydd av kapellets murar

När man diskuterar de medeltida hamnarna och kapellen är det viktigt att uppmärksamma det faktum att snabba väderomslag kunde innebära att man kvickt behövde uppsöka en lämplig gästhamn eller helt lägga om sin planerade färdrutt. I förlängningen kunde detta innebära att man exempelvis blev tvungen att avyttra sina varor på en helt annan plats, och till ett helt annat pris än vad man ursprungligen hade tänkt sig. Men andra ord så var de medeltida farlederna i Östersjön av föränderlig karaktär och behovet av hamnar var därför stort. Dessa hamnar kunde vara avsedda dels för mer planerade handelsbesök, dels för att söka tillfälligt skydd.

Hamnar som det var lätt att hitta till med hjälp av väl synliga landmärken, och där man enkelt kunde lägga till med en båt, ådrog sig garanterat mer rörelser och besök än andra hamnar som saknade dessa förutsättningar. Väl framme i hamnen fanns även ett behov av skydd för väder och vind i väntan på att man skulle kunna segla vidare. Enklare former av bebyggelse och kapell kan mycket väl ha tillkommit i syfte att stilla dessa behov. För resenärer med en kristen övertygelse kan kapellen även ha haft en religiös funktion, exempelvis som en plats för en stilla bön inför en särskilt besvärlig resa. Den religiösa aspekten blir särskilt tydlig i Sikavarp där kapellet uppvisar flera drag som vanligen förkommer i kyrkliga sammanhang, vilket även förstärks av stenkorset.

I likhet med Drakön utgör Sikavarp en plats som med hjälp av diverse landmärken lär ha varit relativt enkel att hitta, både för den lokala befolkningen och även för mer långväga resenärer. Detta kan ses som ett uttryck för att man har velat att gästerna enkelt ska kunna besöka hamnarna. Ett liknande resonemang har tidigare framförts av Roslund som menar att Visby ska ha etablerats och reglerats av gotlänningar i syfte att ta emot inkommande handelsmän (Roslund 2001 s. 249), för ett ingående resonemang angående behovet och viljan att ta emot gäster på särskilda platser se även Cassel 2008).

I takt med att vissa hamnar besöktes mer frekvent uppstod även ett behov av att utveckla bebyggelsen på platserna, vilket sannolikt ledde till att dessa

tilldrog sig ännu fler besökare. Var hamnen dessutom förankrad i ett rikt inland fanns även goda möjligheter för möten och utbyte mellan tillresta resenärer och den lokala bygden. Goda hamnlägen kan således vara av naturen givna men kan även ha förstärkts av människans ingripande och planering som i förlängningen påverkar platsernas utveckling.

Det arkeologiska materialet talar tillsammans med historiska källor för att verksamheterna i Sikavarp, till skillnad från exempelvis Drakön, slår rot och pågår under en relativt lång tidsperiod. Platsers utveckling kan dock även begränsas och stävjas av aktiva val och möjligen är det detta som leder till slutet för Sikavarp som handelsplats. Den skriftliga källan från 1600-talet som citerades inledningsvis indikerar nämligen att det var borgarna i Kalmar som låg bakom ödeläggelsen av handelsplatsen vid Sikavarp, som uppenbarligen sågs som ett allvarligt hot (för en ingående skildring av överhöghetens ansatser att begränsa handeln i Sikavarp under 1500-talet, se Blomkvist 1972–73). I detta avseende är det dock viktigt att understryka att fyndmaterialet som påträffades vid undersökningarna visar på aktiviteter betydligt längre fram i tid och att hamnen fortfarande brukas idag. Platsen överges således inte, utan utvecklas i en helt annan riktning.

Som framgått ovan har det funnits ett stort behov av många olika sorters hamnar runt Östersjön under medeltiden. När handeln tilltog och centraliserades till vissa färdstråk och knutpunkter var det dock långt ifrån alla hamnar och mötesplatser som fortsatte att utvecklas. Möjligen är det så att vissa av knutpunkterna fortsatte att växa på bekostnad av andra mötesplatser som tynade bort eller utvecklades i helt andra riktningar. Detta är en fråga som jag får tillfälle att återkomma till i de två nästföljande kapitlen där fokus riktas mot färdstråkens betydelse för platser som blev till medeltida städer.

4. Göta landsväg och Stockholms ström

4.1. Inledning

I detta kapitel studeras förutsättningarna för att färdas längs Stockholms södra landförbindelse som vanligen omtalas som Göta landsväg. Syftet med kapitlet är att problematisera bilden av att det under medeltiden eller redan ännu tidigare ska ha funnits en enskild och planerad landsväg som förbundit staden med de södra landskapen. Förutsättningarna för att färdas landvägen diskuteras sedan i förhållande till vattenvägarna och vad dessa tillsammans har haft för betydelse för stadens uppkomst i skärningspunkten mellan Brunkebergsåsen och utloppet till Mälaren.

4.2. Bakgrund

Göta landsväg, som utgör den historiska vägförbindelsen mellan Stockholm och de södra landskapen, framställs ofta i populärvetenskapliga sammanhang som en väg med anor från medeltiden eller ännu längre tillbaka i tid (se figur 12). Trots upprepade arkeologiska insatser längs flera sträckor som möjligen skulle kunna höra till den äldsta färdvägen har man dock inte kunnat hitta några säkra belägg för att någon av dessa skulle vara medeltida.

Först ut att skildra den omtalade Göta Landsväg var Johan Elers som under början av 1800-talet beskrev en väg som ska ha sträckt sig över Södermalm och vidare längs åsen mellan Årstaviken och Hammarbysjön. En karta från mitten av 1600-talet (upprättad i Lantmäteri-cont. mellan 1650 och 1660) visade enligt honom att dåvarande vägen till Enskede gård tidigare hade varit den allmänna vägen till Södertälje och att den tidigare kallades för Götha Vägen så som ledandes till Göta rike. Efter det att vägen via Hornstull anlades under slutet av 1700-talet, menade han att den gamla vägen övergick till att brukas som sockenväg, ledande från Skanstull, förbi Brännkyrka och Långsjö brink, Källebrinken och Huddinge till nuvarande vägen mot Fittja (Elers 1800 s. 37f).

Figur 12. Informationsskylt som berättar att Göta landsväg skulle ha funnits redan under medeltiden. Foto av författaren.

Näst på tur att den behandla landsvägen var Wilhelm Tham som ett halvt sekel senare framhöll att landsvägen som tidigare kallades för Götavägen sträckte sig från Skanstull till Huddinge förbi kyrkan som ligger knappt en halv mil från Stockholm (Tham 1850 s. 282).

Elers och Thams beskrivningar har senare tagits upp av Nils-Gustaf Stahre m. fl. (2005) som vanligen anges som källa när landsvägen kommer på tal (se exempelvis Brynja & Fennö 2001 s. 5; Söderlund 2012 s. 28). Första gången landsvägen omnämns verkar vara år 1494, men då omnämns den som den allmänna vägen (almeningx weghen) som löper från yttre söderport och upp till korset och kapellet öster om repebanan. I en tänkebok omtalas en tomt på Södermalm näst nedanför Herman Hamborgs gård, belägen utmed Stråkgatan. Det går inte att säga exakt var denna tomt har legat, men med hänsyn till namnet Herman Hamborg menar man att det möjligen är på denna tomt som krogen Hamburg senare kom att ligga. Denna krog som är känd sedan 1674 var belägen på Götgatan 55. Benämningen Stråkgatan förekommer vid flera senare tillfällen (Store Strokgatunn 1639, Stråkgatun 1669). Store sträckegathun, Stråkgatan och Sträckgatan är i första hand inte att betrakta som ortnamn. De har snarare betydelsen stora gatan eller stora vägen och

allmänningsvägen eller liknande. Detta framgår exempelvis av en formulering i ett fastebrev där det talas om en tomt på Norrmalm som ligger vid ”store stråkgatun” och som kallas för ”drotningegatun”. I en annan skrivelse förekommer en liknande formulering rörande Götgatans föregångare. Det talas då om den ”store Stråkgathen” som man kallar för ”Grindz gathon”. Namnet lär således vara en parallell till det samtidigt belagda namnet Hornsgatan. Den ena gatan ledde till grind medan den andra ledde till horn som var Södermalms södra respektive västra utpost. Från och med 1644 ersätts Grindsgatan av namnet Götgatan. Förklaringen till detta torde vara att Götgatan bildas i anslutning till det redan existerande namnet Götavägen. Då namnet grind tidigare talade om att gatan ledde till grind, anger namnet Götgatan att denna fortsätter i Götavägen (Stare m. fl. 2005 s. 247f).

Med ledning av uppgifterna från Elers och Tham och senare även Stahre m. fl. kan man dra slutsatsen att det egentligen inte finns några säkra belägg för att landsvägen faktiskt har benämnts som Göta landsväg. Det historiska kartmaterialet visar snarare att vägen i förlängningen söderut har gått under andra namn, så som *Tällie wägen* (Charta öfwer Stockholm och dess belägenhet från 1640-talet, även på en namnlös karta över Stockholm från 1666, Akt A99-1:11, LMS) och *Södermanlandzwägen* (Stockholms stads grundritning från slutet av 1600-talet).

För rättvisans skull bör man dock ha i åtanke att benämningar på gator tenderar att förändras över tid, men det är ändå anmärkningsvärt att det faktiskt inte verkar finnas några belägg för att namnet Göta landväg, som har kommit att få så pass stor genomslagskraft, verkligen har använts före modern tid. Dessutom kan användandet av det specifika namnet ha bidragit till uppfattningen att det ända sedan medeltiden har funnits en enskild huvudväg som förbundit Stadsholmen med de södra delarna av landet. Inom historieskrivningen tenderar man ofta att projicera vår tids ”fasta ordning” bakåt i tid. Ett resultat av detta är att det medeltida och förhistoriska vägnätet betraktas som fast och förankrat i en institutionell ordning. Avsikten med följande kapitel är därför att försöka problematisera bilden av att det redan på medeltiden finns en maktordning som har möjlighet att planera och bygga denna typ av vägar.

4.3. Tidigare uppfattningar om landsvägen

Det mest ingående försöket att belägga landsvägens sträckning genom landskapet genomfördes av kulturgeografen Nils Friberg under slutet av 1930-talet. Han var dock mycket skeptisk till att landvägarna skulle ha haft någon

vidare betydelse för den tidiga staden Stockholm. Han menade i stället att vattenvägarna har varit det främsta mediet för färder till och från staden. Friberg framhöll bland annat att de geologiska och topografiska förutsättningarna för att färdas landvägen till och från Stockholm inte var särskilt fördelaktiga. Det uppländska, relativt öppna och småkulliga landskapet, erbjöd enligt honom något bättre förutsättningar för samfärdsel än det kuperade landskapet söder om Stockholm. Han understryker dock att det varken i norr eller söder fanns några idealiska förutsättningar för landförbindelser med Stockholm. Sjöfarten har, enligt Friberg, därmed varit helt avgörande i fråga om stadens tillblivelse (Friberg 1938 s. 181f).

Flera andra som behandlat stadens äldsta historia har också avfärdat tanken på att Stockholm skulle ha vuxit fram i skärningen mellan viktiga land- och vattenvägar. Hans Hansson skriver exempelvis att:

> Den gamla uppfattningen, att landsvägen mellan Södermanland och Attundaland (som ju var ett av Upplands tre folkland) skulle ha gått över stadsholmen redan under forntiden och att Stockholm uppstått i skärningspunkten mellan en vattenväg och en landsväg, kan inte längre upprätthållas […] Det är Stockholm, som skapat den stora östra landvägen mellan Södermanland och Uppland och inte tvärt om. (Hansson 1939 s. 13).

Även Göran Dahlbäck är kritisk till att landvägen söderut skulle ha haft någon avgörande betydelse för stadens tillkomst. Han menar dessutom att staden inte hade något naturligt omland som kunde bidra till en regional handel. Det räcker enligt honom med att konstatera hur Södermanland än idag vänder ryggen mot Stockholm med sina branta och mörka stränder för att man ska förstå att stränderna och holmarna i strömmen inte har varit någon samlingsplats för den omkringliggande bygden. Dessutom poängterar han att det varken finns skriftliga eller arkeologiska belägg som visar att det före stadens tillkomst ska ha funnits en landväg som korsat den viktiga vattenleden (Dahlbäck 1995 s. 16).

Ett annat argument som framhållits mot att stadsbildningen på holmen skulle ha legat i linjen för en äldre vägsträcka är att den huvudsakliga landvägen sträckte sig längre in åt land över Strängnäs i riktning mot Uppsala, men som Clas Tollin (2017 s. 11) mycket riktigt har påtalat är detta en ordentlig omväg om man befinner sig i de östra delarna av Södermanland och Uppland. Dessutom tvingas man längs denna sträcka att korsa ett antal vattendrag som är betydligt bredare än vattnet vid Stadsholmen. Tollin påtalar därutöver att landvägen söderut över Södertörn inte alls är så eländig som andra velat påskina.

Därtill behandlades landsvägen av Lars Z Larsson i en uppsats från 1992. Larsson har stämt av Fribergs föreslagna sträcka med lämningarna efter järnålderns bebyggelse och andra kommunikationslämningar. Resultatet visar enligt honom att Fribergs förslag stämmer relativt väl överens med den historiskt kända vägsträckningen (Larsson 1992 s. 49f). Om man antar att vägen har sitt ursprung i det fina nätverk av vägar som bundit samman järnåldersbebyggelsen menar Larsson dock att det finns vissa intressanta avvikelser från Fribergs föreslagna sträcka (Larsson 1992 s. 49f).

Till skaran av de som faktiskt förordar landvägens betydelse sällar sig även Lars Andersson som menar att Stockholmsåsen var en viktig förbindelselänk mellan Uppland och Södermanland, som löpte rakt igenom det som senare skulle utvecklas till staden Stockholm. Andersson är dessutom en av få som uppmärksammar att vägen även förgrenas i en led söderut till Haningebyggden och vad som enligt honom skulle kunna beskrivas som hjärtat av Södertörn (Andersson 2013 s. 21). Även Friberg har uppmärksammat denna sträcka och framhåller att den har haft betydligt mer gynnsamma topografiska förutsättningar än vägen mot Södertälje. Han är dock skeptisk till att man i någon större utsträckning ska ha färdats i denna riktning (Friberg 1938 s. 184). Jag menar dock att inget hindrar att både Södertörns- och Södertäljevägarna har varit betydelsefulla, och det är just de anakronistiska antagandena om att det funnits en enda tillfartsväg som jag vill granska i detta kapitel. Dessutom är Haningebygden rikt på lämningar från både äldre och yngre järnålder, vilket ofta glöms bort i diskussionen kring Stadsholmen och Mälardalen i sin helhet. Det faktum att denna byggd har förbundits med Stadsholmen genom den kommunikativt gynnsamma åsen bör därför uppmärksammas i diskussionen om Stadsholmens äldsta historia.

4.4. Att färdas genom landskapet

Att vattenvägarna var det givna medlet för kommunikation under såväl förhistorisk som äldre historisk tid, särskilt i Mälardalen som till stor del upptas av öar och vatten, verkar de flesta vara överens om (se exempelvis Friberg och Dahlbäck ovan; samt Larsson 2016 s. 159). En anledning till att vattenvägen unisont utmålas som det givna resealternativet är att man inom både arkeologisk och historisk forskning ofta förutsätter att syftet med resor eller förflyttningar nästan alltid handlar om att det är skrymmande varor som ska transporteras från en plats till en annan. När man diskuterar resor mellan städer, hamnar och andra knutpunkter i landskapet är det dock viktigt att uppmärksamma att större kollektiva förflyttningar och transporter alltid

startar i mer småskaliga förflyttningar. I det medeltida samhället var verksamheterna och således produktionen i hög grad koncentrerade till gårdarna som var spridda i landskapet. Alla dessa gårdar var sammanlänkade av mängder av både små och stora färdstråk som i förlängningen även stod i kontakt med andra platser, som kyrkor, handelsplatser och städer.

Att färdas under förhistorisk tid och medeltid innebar sällan att man följde en och samma linje genom landskapet. Ofta valdes i stället den sträcka som passade bäst för stunden. På så sätt uppstod vad som av Jan-Olof Montelius har beskrivit som ett brett vägrum med flera parallella linjer som man kunde välja mellan (Montelius 2004 s. 5). Med anledning av att landskapet ofta genomkorsas av mängder med färdstråk som sträcker sig i olika riktningar, menar jag att det snarare rör sig om ett spritt vägrum. Färdades man på landbacken saknades dessutom regelrätta vägar långt fram i tiden. Historiska källor vittnar om att det så sent som under 1500-talet var mycket kostsamt, och föga lönsamt att reparera kronans vagnar som uppenbarligen led illa av vägarnas dåliga beskaffenhet (se not i Friberg 1938 s. 192). Bengt Lundqvist som har behandlat de historiska vägarna i Haninge har med träffsäkerhet jämfört vägars föränderlighet med bäckar eller floder som ändrar sträckning över åren. Han betonar även att det mellan fasta punkter i landskapet, exempelvis vid vadställen, kan ha funnits flera parallella sträckningar som nyttjats samtidigt (Lundqvist 1999 s. 73). Att parallella sträckningar av hålvägar tenderar att uppstå vid vattenövergångar har även uppmärksammats inom flera arkeologiska sammanhang (se Stenqvist Milde 2007 s. 69 och där anförd litteratur).

I kontrast till det breda vägrummet har det framhållits att många vägar än idag ligger kvar uppe på åsarna där de följer samma sträckning som forntidens och medeltidens ridstigar. Trots att man ofta hade flera färdstråk att välja mellan finns det således av naturen givna förutsättningar som gör att vissa huvudlinjer i landskapet kan fastställas. Hur dessa nyttjas varierar dock, inte minst efter säsong. Sommarvägarna löpte ofta längs höjdpartier och rullstensåsar och var därför ofta ganska backiga och snirkliga. Vintervägarna som löpte över vattendragens isar, frusna myrar och dalsänkor var i stället flacka, förhållandevis raka och ofta genare (Montelius 2004 s. 1).

De flesta landskapsavsnitt har således erbjudit mängder med olika farledsalternativ, ett utbud som dessutom varierat efter årstider och andra temporala aspekter. I detta avseende bör man även uppmärksamma att förutsättningarna för att färdas varierar kraftigt mellan olika typer av landskap. Att färdvägar, kanske mer än någon annan kulturföreteelse, är beroende av naturliga förutsättningar har tidigare uppmärksammats av Friberg (1939 s. 181).

Westerdahl är inne på ett liknande spår när han diskuterar hur olika typer av båtar utvecklas och utformas för att passa i vissa typer av vatten och hamnar. Han understryker dock att adaptionen av skeppen är kulturell eller kognitiv vilket innebär att de ursprungliga intentionerna inte alltid har fått önskad effekt (Westerdahl 1995a s. 213).

Det intrikata förhållandet mellan naturliga och kulturellt styrda färdstråk berörs även av Ingold som menar att färdvanorna uppstår genom att människan rör sig genom och är en del av landskapet:

> Wayfaring, I believe, is the most fundamental mode by which living beings, both human and non-human, inhabit the earth. By habitation I do not mean taking one's place in a world that has been prepared in advance for the populations that arrive to reside there. The inhabitant is rather one who participates from within in the very process of the world's continual coming into being and who, in laying a trail of life, contributes to its weave and texture. These lines are typically winding and irregular, yet comprehensively entangled in close-knit tissue (Ingold 2006:81).

Stigarna som vägfarare färdas längs kan, såvida de inte är mycket väl använda, vara svåra att identifiera för den oinvigde; exempelvis i den täta regnskogen som sluter sig omedelbart efter att vandraren har passerat eller den öppna tundran där fotspåren snabbt fylls igen av vind och snö. Vattnet är ytterligare ett exempel där spåren av rörelser omgående suddas ut. Oavsett hur svaga eller flyktiga spåren på land och vatten är etsar sig stigarna dock fast i minnet hos människorna som färdas längs dem (Ingold 2007a s. 76 och där anförd littertur).

Angående kulturen och dess avspeglingar i våra rörelsemönster har Dan Sperber utryckt sig enligt följande:

> Consider a group of people walking for the first time from a new settlement to some landmark in the distance. One person walks in front, choosing the best path through the bush – a cognitive process – and treading over grass and ground. The others follows in line, each contributing to marking the path. The following days, months and years, when people follow this footpath, they contribute each to maintaining it as a stable and salient feature of the landscape, causing others, or themselves on later occasions, to borrow it in turn. The path started its existense as the visible effect of a series of micro-decisions (of stepping here rather than there) of one individual. This visible effect caused other individuals to make similar micro-decisions, adding to the initial effect.

> Now the path has become the collective production of all those who have followed it, an item of the socialy shared landscape, and a spatially extended perceptual input guiding the steps of every new walker (Sperber 2001 s. 307).

Sperbers resonemang utgör ett tydligt exempel på hur en mer eller mindre oplanerad och kollektiv handling i slutänden kan stabiliseras i ett mer permanent färdstråk.

Sperbers tankegångar har tidigare uppmärksammats av Hägerstrand, som även tillägger att djur ofta följer i varandras upptrampade stigar. Detta antyder enligt honom att det finns en kontinuitet i sättet att reagera i förhållande till objekten inom den varseblivna omgivningen (räjongen). I organismen finns enligt Hägerstrand nämligen en djupt rotad önskan om att undvika hinder och att behöva börja om från början. Det som skiljer djurstigen från människans är dock att den aldrig utvecklas till en anlagd väg (Hägerstrand 2009 s. 32). I sammanhanget är det dock värt att poängtera att även människor och djur kan följa i varandras färdstråk. Om detta vittnar förekomsten av vadställen där djurens närvaro lever kvar i namn som exempelvis *Ulvavad* (Brink 2000 s. 34). Detta är enligt min mening ett tydligt exempel på hur människan tar vid och fortsätter processer som naturen redan har påbörjat (jfr Ingold 2007b).

Med ledning av det ovan framförda resonemanget kan man dra slutsatsen att det lär vara svårt att fastslå den exakta sträckan för en medeltida eller förhistorisk motsvarighet till den senare Göta Landsväg. Någon sådan har förmodligen aldrig funnits. Avsikten att försöka identifiera eller urskilja den enskilt äldsta landvägen bör därmed betraktas som en del av en anakronistisk historieskrivning som projicerar modernare företeelser bakåt i tid. Återigen bör det dock betonas att landskapets topografiska förutsättningar styr vägrummet något, vilket särskilt gäller de kuperade områdena på Södertörn. Dessutom tenderar vissa platser i landskapet att dra till sig rörelser. Det rör sig vanligen om vadställen, broar och liknande platser som man helt enkelt nödgats att uppsöka för att man på ett rimligt sätt ska kunna fortsätta sin resa genom landskapet. Därmed kan man i stora drag diskutera vilka sträckor som har varit mer eller mindre lämpade för resor, och vid vilka punkter i landskapet som det förhistoriska/medeltida vägnätet har strålat samman. Om man dessutom iakttar det faktum att många senare vägar faktiskt löper längs de forna ridstigarna kan man arbeta utifrån att vägarna som avbildats i det historiska kartmaterialet kan ge en viss vägledning om hur man kan ha färdats, men det är samtidigt viktigt att inte stirra sig blind på kartvägarnas exakta sträckning.

Därtill finns ytterligare en mycket viktig aspekt av resandet och det är att den som färdas i okända områden riskerar att gå vilse. Detta skulle enligt Mogren kunna beskrivas som att man tappar sin kognitiva kontroll, vilket avser en människas förmåga respektive oförmåga att utnyttja landskapet till sin fördel (Mogren 2001 s. 380f). För den som färdas i sin hembygd är detta sannolikt inga bekymmer men om man befinner sig på långresa kan det vara betydligt svårare. Detsamma gäller även om man sitter i en båt och försöker ta sig fram genom Stockholms svårnavigerade skärgård (jfr Eriksson 2022 s. 9f).

Ett hjälpmedel om man färdas genom ett okänt landskap kan vara att följa en redan upptrampad stig eller röjd väg. Kanske kombinerar man detta med en memorerad vägbeskrivning. Andra hjälpmedel eller vägvisare utgörs av alla de kulturella yttringar som ackumulerats i landskapet över tid, som exempelvis gravar, runstenar och fornborgar. Med detta tillkommer även en temporal aspekt som innebär att man inte kan tala om medeltida eller historiska färdstråk utan att ta hänsyn till äldre lämningar och avtryck i landskapet som fortfarande var synliga och på så sätt även aktiva under medeltiden. Det finns nämligen en lång kontinuitet i brukandet och formandet av landskapet som kan beskrivas som en ständigt pågående process (jfr Ingold 1993).

4.5. Att röja väg och bygga bro

Att det tidigt funnits bestämmelser om att farleder på land skulle hållas fria för framfart framgår av de medeltida landskapslagarna. I Hälsingelagen upprepas vid flera tillfällen att det var viktigt att vägen till kyrkan hölls i öppet och farbart skick. Ett annat exempel återfinns i Södermannalagen där man kan utläsa att var och en hade skyldighet att både röja väg och bygga broar i landskapet (Brink 2000 s. 34). Jag menar att de medeltida lagarna i mångt och mycket har tillkommit för att upprätthålla normer som redan fanns i samhället och uppgifterna i lagtexterna visar att det inte fanns någon övergripande institution som anlade och planerade vägar vid den här tiden. Ombesörjandet av vägar och broar och vadplatser var således något som ombesörjdes genom kollektiva handlingar. Johan Runer har tidigare påtalat att gator och vägar hörde till den inre allmänningen som förvaltades kollektivt under medeltiden. Vidare betonar han att åsarna, som länge har nyttjats som färdvägar, i sin helhet bör ha hört till denna kategori (Runer 2000 s. 159).

Brink menar att man sannolikt kan göra en distinktion mellan tidiga vägar som förträdevis har löpt över vatten och is respektive röjda vägar som i första hand lär ha tillkommit på initiativ av kyrkan under medeltiden. Ett äldre och tämligen säkert vittnesmål om att det tidigt funnits vägar utgörs av de run-

inskrifter som omnämner vägar och brobyggen. Att bygga bro var en gud behaglig gärning och således var detta en handling som man gärna visade upp (Brink 2000 s. 30ff). Att framkomligheten var en prioriterad fråga under medeltiden framgår även av Magnus Erikssons stadslag som anslår att den som byggde vid vatten var tvungen att se till att de som bodde högre upp skulle kunna ta sig ned till vattnet (Holmbäck och Wessén 1966 s. 88, se även Berg 2019 s 14).

I Skänningestadgan från 1335, som tillkom i syfte att stävja utvidgningen av frälsets friheter, finns flera intressanta uppgifter om resor i medeltidens Sverige. I denna stadga reglerades bland annat hur många följeslagare man fick ha i sitt följe när man färdades genom landet. Biskopen hade långtgående rättigheter och fick färdas med hela 30 hästar, därefter kom riksråd med 12 hästar följt av andra frälsemän som tilläts att färdas med sex hästar. Vanligt folk omfattades av den striktaste begränsningen och fick endast färdas med två hästar. Enligt stadgan framgår det även att det till vägfararnas tjänst skulle finnas tavernor vid de allmänna vägarna. I de byar där sådana inrättningar saknades skulle i stället en rättare ansvara för att anvisa husrum och stall åt de resande. Därtill preciserades även priserna för mat, dryck och foder vid dessa vistelser Den bonde som motsatte sig att mot betalning erbjuda husrum tvingades till att betala tre mark i böter, medan den (som oavsett rang) våldgästade hos en bonde eller präst, efter rannsakning i domstol skulle avrättas med svärd (Nordberg 1995 s. 112f).

I takt med att rörelserna och resandet i landskapet tilltar uppstår även ett större behov av organiserande platser för vila. I detta avseende lär både kapellen i både inlandet och skärgården ha haft en viktig funktion. I sammanhanget är det även viktigt att uppmärksamma de själastugor som uppfördes längs vägarna under medeltiden (se Törnqvist 2019 s. 311). Enligt Brink uppfördes själastugorna ofta i de stora gränsskogarna där det ansågs vara farligt att färdas. Till denna grupp av härbärgen hör exempelvis den Själastuga som var belägen i Ödmården mellan Hälsingland och Gästrikland samt Stugun i Ragundaskogen som utgjorde gränsen mellan Jämtland och Ångermanland. Därtill kunde även kloster i gränsområden fylla en liknande funktion, ett sådant exempel utgörs av franciskanerklostret vid Krokek i Kolmården. Enligt Brink hade klostren vanligen inskrivet i sina regler att de skulle ta väl hand om pilgrimer och andra människor som färdades längs vägarna (Brink 2000 s. 31).

De historiska vittnesmålen om att det har funnits olika sorters härbärgen längs vägarna, vittnar tillsammans med uppgifterna i landskapslagarna om att framkomligheten var en högt prioriterad fråga under medeltiden. Det låg

av uppenbara skäl i det allmänna intresset att man på ett enkelt sätt kunde ta sig fram genom landskapet och att man kunde stanna till och vila vid behov.

4.6. Att återskapa ett färdstråk

Kartans överblick eller fågelperspektivet, som vanligen används inom arkeologiska sammanhang, har som framgått i avhandlingens inledning vissa påtagliga begränsningar. Om man i stället beskriver ett arkeologiskt sammanhang med utgångpunkt ur rörelsen genom landskapet och hur det kan ha uppfattats med utgångpunkt från den mänskliga kroppen, uppnås ett inifrånperspektiv som för oss närmare den dåtida människans verklighet. På så sätt undviker man det historiska narrativets vanskliga och generaliserande överblickar och tvingas i stället berätta historia ur mindre brottstycken (jfr Olsen 2012 s. 25), vilket enligt min mening är en förutsättning för att man ska kunna studera hur människors skilda liv vävts samman i landskapets vägar.

Som anslogs inledningsvis handlar det egentligen inte om att försöka sätta sig in i de historiska människornas känslomässiga upplevelser utan snarare om att diskutera hur man lever och verkar i landskapet och vilka vägar som har varit rimliga att färdas längs. Ett sådant tillvägagångsätt kan förhoppningsvis ge nya perspektiv på varför vissa företeelser äger rum på särskilda platser i landskapet. På så sätt studeras tingen och verkligheten så som den kan ha framträtt för den dåtida människan, och inte ur ett kartans perspektiv eller ett från sidan sett landskapsperspektiv. Genom att färdas genom landskapet, på de sätt som vi tänker oss att de dåtida människorna har gjort, ökar dessutom chansen att vi ska kunna upptäcka spåren av deras framfart.

4.7. Resan mot staden

4.7.1. Från Flottsbro till Stadsholmen

Som framgått tidigare råder det delade meningar om landvägens framkomlighet från Stadsholmen och söderut över den västra delen av Södertörn. I det följande skildras några av de färdalternativen som kan ha nyttjats om man avsåg att färdas landvägen från Flottsbro till Stadsholmen under medeltiden. Denna beskrivning baseras framför allt på inventeringar i fält, men även på studier av historiska kartor, uppgifter från Fornminnesregistret (FMIS) och arkeologiska rapporter samt tidigare forskningsinsatser (se ovan).

Eftersom landskapet runt Stockholm har förändrats i rasande fart under de senaste decennierna är uppgifter från tidigare fältbesök avgörande för att man ska kunna bilda sig en uppfattning om det medeltida farledslandskapet. Fribergs uppgifter från slutet av 1930-talet är av helt avgörande betydelse om

man ska kunna bilda sig en uppfattning av vägsträckorna i de mer bebyggda områdena. Likaså har mycket information hämtats från Larssons uppsats om Göta landsväg från 1992. Larsson hade tidigare varit ansvarig för fornminnesinventeringarna i Brännkyrka som gjordes i samband med revideringen av den ekonomiska kartan (Larsson 1992 s. 2).

Som framhållits tidigare har det med största sannolikhet inte funnits en enda linjär landväg som nyttjats under vare sig förhistorisk tid eller medeltid. Utgångpunkten i följande skildring är att landvägen snarare bör förstås som ett koncept och inte som en fysisk och planerad väg. Detta koncept, som i själva verket inbegriper ett flertal vägalternativ, snävas dock in av landskapets naturgeografiska förutsättningar. Dessutom finns det flera platser, som man mer eller mindre har varit tvungen att uppsöka, om man har velat färdas mellan Stadsholmen och Flottsbro. Som påtalats tidigare är det dock viktigt att understryka att det inte bara handlar om en rent praktisk framkomlighet. Människors rörelser är nämligen strakt förknippade med berättelser som är sammanflätade med landskapet. Man rör sig således även av tradition och vana längs sedan tidigare upptrampade stigar. Därtill kan färdstråken även ha förstärkts av kulturella markeringar i form av exempelvis gravar som breder ut sig längs åsar, runstenar och ristningar i hällar, samt bro- och vägförbättringar.

Beskrivningen börjar vid Flottsbro som förbinder Albysjön och Tullingesjön och fortsätter därifrån i nordöstlig riktning mot Stadsholmen. Utgångspunkten är att man i möjligaste mån har färdats längs de mest lättframkomliga färdalternativen. Ett särskilt fokus riktas mot sträckan mellan Flottsbro och Glömsta som än i dag är relativt fredat från sentida exploatering. Ju närmare staden man kommer desto svårare är det att över huvud taget kunna föreställa sig hur det äldre färdlandskapet har sett ut. Den resterande delen av sträckan in mot staden behandlas därför mer översiktligt med nedslag vid viktiga knutpunkter som återfinns längs sträckan (figur 13). Anledningen till att Flottsbro har valts ut som startpunkt för den skildrade sträckan är att överfarten mellan Albysjön och Tullingesjön har utgjort en mer eller mindre given passage för den som har velat färdas landvägen mellan Stadsholmen och näset vid Södertälje som förbinder Södertörn med övriga delar av Södermanland (se exempelvis Friberg 1938 s. 184). Norrut fanns tidigare ingen lämplig överfart mellan Brännkyrka och Botkyrka och förbindelserna söder om Tullingesjön försvårades av dalgångarnas dåliga dränering (Friberg 1938 s. 192f).

Figur 13. Knutpunkter längs vägen mot Stockholm. Markerade på utsnitt ur karta över Sotholms och Svartlösa härader från år 1716. Akt A33. Lantmäteristyrelsens arkiv. 1. Flottsbro. 2. Glömsta. 3. Huddinge kyrka. 4. Långbro. 5. Brännkyrka kyrka. 6. Nuvarande Årstafältet. 7. Näset vid nuvarande Skanstull.

4.7.2. Flottsbro och Glömsta

Den ryttare som under medeltiden kom ridandes i riktning mot näset mellan sjöarna, ställdes snart inför den gedigna uppgiften att mana sitt riddjur till att korsa vadet som skulle ta dem vidare över till landvägarna i riktning mot Mälarens utlopp i Östersjön. Ryttaren hade bråttom och ryktet sa att man till slut hade lyckats slå bro över strömmarna så att man nu kvickt kunde passera till de uppländska landskapen. Problemet var bara hur han skulle hitta dit. Enligt den memorerade vägbeskrivningen skulle han vika av åt nordöst efter att ha passerat näset och därefter följa sidan av bergshöjderna tills han nådde fram till en långsträckt och sank dalgång. Här skulle det finnas en gammal broläggning som skulle ta honom vidare över till den andra sidan. Därefter följde dock en snårigare sträcka, genom skog och eländig terräng, som han hade haft svårt att hålla i minnet, innan han återigen skulle kunna färdas genom bebyggda trakter och vältrampade stigar.

Den som norrifrån passerar över den nuvarande bron vid Flottsbro och viker av åt sydöst kommer efter ett hundratal meter fram till ett igenvuxet, krokigt vattendrag. Enligt ett informationsblad som beskriver vandringslederna i

området utgör detta resterna av den första kanalen i området som tillkom genom utgrävningen av ett befintligt vattendrag under mitten av 1700-talet. Jag har haft svårt att hitta några säkrare källor som kan bekräfta detta, men studerar man resterna av kanalen är det tydligt att den har tillkommit genom utgrävningen. Friberg beskriver det krokiga vattendraget som resterna av ett mindre och lättpasserat vattendrag som fanns här innan den nuvarande kanalens tillkomst under slutet av 1800-talet. Den bro som tidigt byggdes här, och ledde vägen över ån ett hundratal meter söder om Albysjöns ände, uppbars av flottar och därav har platsen fått sitt namn (Friberg 1938 s. 193).

Med anledning av att det äldre vattendraget ser ut att ha grävts ur och vidgats är det svårt att dra några säkrare slutsatser om hur förhållandena såg ut här under medeltiden. Studerar man SGU:s preliminära och mycket grova beräkning av strandlinjeförskjutningen i området får man gå ända tillbaka till 900-talet innan man ser en vattenförbindelse mellan de båda sjöarna. Den äldre ”kanalens” snirkliga form indikerar dock att det faktiskt rör sig om ett äldre vattendrag som har bättrats på. På karta från 1789 (Situation af Passen Fittia och Flottsbro jemte en del af wägarne… til Stockholm…) som avbildar passet från Flottsbro syns ett vindlade vattendrag som förbinder sjöarna, och som dessutom korsas av två broar. Enligt uppgifter i FMIS ska Erik XIV dessutom ha passerat över en bro vid Flottsbro när han år 1568 gav sig ut för att strida mot sina upproriska bröder (L2017:3243). Mycket talar således för att det även har funnits ett mindre vattendrag här även under medeltiden. Frågan man kan ställa sig är dock om det verkligen har behövts någon bro eller om det snarare kan ha rört sig om ett naturligt vadställe.

Blickar man upp mot sydöst möts man av den imponerande Flottsbro-backen som till utförsåkarnas stora nöje har byggts allt större under årens lopp. Idag syns inga spår av några äldre vägar men vandrar man uppför slänten norr om skidbacken antar vägen som löper söder om bäckravinen en mer ålderdomlig karaktär. Vägen kantas ställvis av vallar som av allt att döma är resultat av ett kontinuerligt nyttjande. Möjligen överensstämmer denna sträcka med den ålderdomliga väg som enligt Åke Eriksson passerade körvägen mot den före detta soptippen och den nuvarande skidliften (jfr Eriksson 1982 s. 178). Väljer man i stället att runda bergshöjden på den södra sidan kan man efter cirka 100 meter beskåda lämningarna efter ett antal husgrunder (L2013:2987) som hör till torpet *Flottsbro* (tidigare *Nedre Flottsbro*) som flyttades hit i samband med att den nya kanalen mellan Albysjön och Tullingesjön grävdes (se uppgifter i FMIS). Strax väster om dessa kan man följa en hålväg som följsamt löper upp för slänten för att därefter dela sig i tre manifesta förgreningar.

Vid en arkeologisk undersökning (Berg, Bolin & Cassel 2023) bekräftades det att det att rör sig om tre hålvägar som möjligen har en inbördes kronologisk förskjutning. I den västra sträckan framkom en fyllning av sten som förmodligen lagts ut för att undvika vätan som uppkommer vid nederbörd, något som blev tydligt i samband med själva utgrävningen. Hålvägar uppstår vanligtvis i slänter där människor och djur genom upprepade rörelser bryter igenom vegetationsskiktet och därmed blottar och eroderar underlaget. Nedbrytningsprocessen påskyndas sedan av vatten som rinner genom de uppkomna stigarna (jfr Larsson 1992 s. 13).

De daterade fynden som påträffades i hålvägarna är från 1700-talet, men detta utesluter inte att vägarna kan ha uppstått och nyttjats långt tidigare. Eftersom vägar utgörs av ytor som nöts och inte ackumulerar lager i samma uträckning som exempelvis byggnader kan det nämligen vara svårt att avgränsa brukningen av vägar bakåt i tid (se Stenkvist Milde 2007 s. 68 samt Gansum 2002 s. 30 ff för liknande resonemang). I öster skars en av hålvägarna av en grusad skogsväg som troligen utgör kronologisk arvtagare. Förbipasserande vittnade om att denna väg hade nyttjats ända fram till senare tid när den nuvarande asfalterade gång- och cykelvägen anlades. I skogen på västra sidan av den nuvarande vägen nöts för närvarande nya vägar i det mjuka underlaget, området nyttjas nämligen flitigt av utförsåkande mountainbikecyklister.

Backen med hålvägarna och de efterkommande vägbankarna som nyttjas än idag, samt de nya stigarna som uppkommer i skogen, utgör ett tydligt exempel på rumsliga variationer i ett kontinuerligt nyttjande av landskapet som fortgår än idag. Den uppmärksamme noterar dock att vägarna löper i en riktning som avviker från den nordväst-sydöstliga kurs man bör hålla för att ta sig vidare till Stadsholmen. Fortsätter man längs den nuvarande gång-och cykelvägen i riktning mot sydöst kommer man dock fram till en mindre avtagsväg som sträcker sig i östlig riktning längs kanten av ett höjdparti för att i förlängningen ansluta i riktningen mot Stadsholmen. De flesta som färdats längs hålvägarna lär dock ha haft för avsikt att ta sig mellan sundet och Tullingetrakten öster om Tullingesjön.

Vill man i stället färdas den genaste vägen från Flottsbro till Glömsta följer man i stället den ovan föreslagna vägen öster om bergshöjden och fortsätter därefter i nordväst-sydöstlig riktning genom skogen. Här kan man än idag följa en upp till fyra meter bred skogsväg som löper längs foten av en markant bergsrygg i sydöst.

Efter en cirka tre kilometer lång sträcka ställs man inför ett vägval. Antingen fortsätter man längs den bredare vägens riktning mot sydöst, eller så viker man av längs en smalare stig som följer höjdpartierna i riktning

österut. Det senare alternativet framstår idag som betydligt mer lättframkomligt. Efter ett 30-tal meter behöver man dock vika av åt nordöst och korsa området runt torpet Nydal som av allt att döma har varit sankt och svårforcerat under medeltiden, allra helst i samband med de blötare årstiderna. Följer man i stället den andra stigen längs moränhöljden färdas man längs torrt och fast underlag. Denna stig är dock ganska vag och stundtals svår att följa. Efter en stund kan man uppfatta ett antal ansamlingar av sten som följer längs stigens ena sida och strax därefter kommer man fram till en nära 40 meter lång, till synes stenlagd sträcka (figur 14) som vittnar om att man förmodligen är på rätt spår. Den stenlagda ytan påminner nämligen om vikingatidens stenbroar som företrädesvis utgörs av vägbankar och förbättrade vadställen. Besöker man platsen under höstens regnväder blir man varse att det mycket riktigt rör sig om ett sankt parti längs vägen som bättrats på för att underlätta framkomligheten.

Figur 14. Stenlagt vägavsnitt i skogen mellan Flottsbro och Glömsta. Foto av författaren.

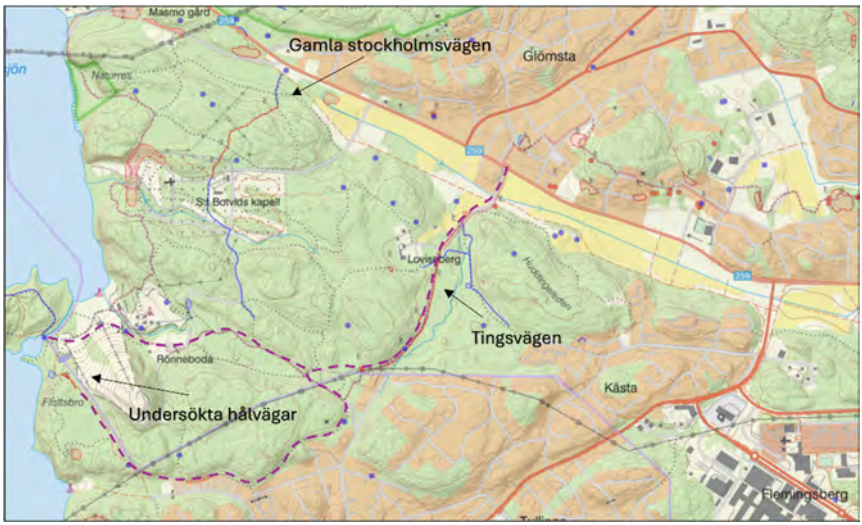
Något senare viker stigen av mot söder och den sträcka som efter Friberg har kommit att benämnas som Tingsvägen (Friberg 1938 s. 189). Vägen som huvudsakligen löper över lermark i kanten av ett långsträckt höjdparti har grusats i sen tid och används idag som cykelväg men det är tydligt att vägen

tidigare har varit betydligt bredare. Den breda vägbanken som idag kan skönjas i landskapet härstammar troligen från vägen mot Tullinge som anlades här under 1800-talet (jfr Friberg 1938 s. 191). Väster om vägen finns det dock lämningar av ett äldre färdstråk i form av en cirka 60 meter lång hålväg (L2013:2964).

Avseende Tingsvägen bör det även påtalas att det historiska kartmaterialet visar att det också har funnits ett färdalternativ längre västerut som burit namnet Gamla Stockholmsvägen (Friberg 1938 s. 189). Denna vägsträcka (Botkyrka 350:1), som i FMIS har beskrivits som en stenröjd stig, nås med fördel genom att man viker av norrut från början av skogsvägen som beskrevs ovan. Friberg menar dock, att denna väg som slingrar fram över höjdpartierna nordväst om Glömtsadalen, förmodligen togs i bruk först när vägnätet rustades upp under 1600-talet. Vägen förbi Nydal var nämligen trång och olämplig för färd med vagnar. Dessutom lär sträckan över den sanka dalgången i Glömsta ha varit svår att hålla i skick (Friberg 1938 s. 189f).

I ett rättsprotokoll i Svartlösa härads dombok från 1638 omnämns den västra vägen som *Stora Stockholms allmannaväg*. Därför råder det enligt Friberg inget tvivel om att det vid denna tid var denna sträcka som utgjorde Stockholms södra infartsled. I protokollet omnämns även *Lilla vägen* eller *Tingsvägen* som enligt Friberg stämmer väl överens med de äldre kartornas sydligare linje förbi Glömsta. Namnet antyder att detta är en äldre vägsträcka och att denna nyttjades när inbyggarna i Huddinge och Brännkyrka färdades till tinget vid Svartlöten i Botkyrka. När Stockholm senare uppstår och tilldrar sig rörelser lär den äldre Tingsvägen automatiskt ha infogats i stadens tillfartsleder (Friberg 1938 s. 188f).

Fribergs resonemang angående dateringen av den äldre vägen är rimligt, men det finns ingen anledning att utesluta att även den andra vägen tillsammans med många andra alternativ också kan ha nyttjats redan långt tidigare (figur 15). Uppfattningen om att det funnits en äldre och en yngre sträcka är ett typexempel på den anakronistiska uppfattningen om planlagda vägar som ersätter varandra. Fribergs resonemang om att Tingsvägen ska ha utgjort en lokal väg som senare inordnas i infartsleden till Stockholm är också intressant, om än något kategoriskt. Framför allt med tanke på att man då förutsätter att det inte har funnits något större intresse av att färdas mot Stadsholmen före det att den regelrätta staden tillkommer.



Figur 15. Översikt som visar några av de färdstråk i området mellan Flottsbro och Glömsta som diskuteras i texten. Bakgrundskartan och fornlämningarna har hämtats från lantmäteriets karttjänst Min karta. ©Lantmäteriet (CC-BY 4.0) & Riksantikvarieämbetet (CC-BY 4.0).

Vid sluttningen ner mot Glömstadalen, vid Lovisberg, syns inga spår av någon äldre vägsträcka. Något som enligt Friberg talar för att det inte kan ha rört sig om en särskilt manifest väg (Friberg 1938 s. 191). Nere i Glömstadalen kan man dock beskåda en ristning i en häll (L2016:837, SÖ 300) som vittnar om att man befinner sig vid en knutpunkt i det förhistoriska vägnätet. Texten på ristningen ”Sverker lät göra bron efter Ärengunn, [sin] moder.” visar nämligen att man redan under 1000-talet har uppfört en bro i området där den sanka dalgången har varit som smalast (Friberg 1938 s. 189, se även Wessén & Brate 1924–1936 s. 275). Vid en arkeologisk undersökning som utfördes i området påträffades dessutom en stensamling som tolkades som möjliga rester efter den vikingatida broläggningen (Lindgren 1996 s. 9f). På andra sidan dalgången återfinns ett höjdparti med ett gravfält och en terrassering (L2017:9783 respektive L2016:885) som troligen lär ha burit upp någon typ av byggnad. Från detta högt belägna område har man kunnat blicka ut över dalgången och möjligen är det så att den som lät uppföra bron än idag vilar under någon av högarna eller stensättningarna på gravfältet. Dessutom kan man tänka sig att de som har varit hemmahörande i miljön med god överblick ned mot dalen och bron kan ha upprätthållit någon form av kontroll över vem som har passerat här. Vilket även skulle kunna vara ett inci-

tament för främlingar att välja ett färdvägsalternativ som inte har varit lika lätt att övervaka.

I sammanhanget är det viktigt att betona att det finns flera potentiella färdstråk som löper samman vid knutpunkten i Glömsta. Man har exempelvis kunnat fortsätta österut längs dalgången för att därefter fortsätta med båt längs ett utdraget sjösystem som leder hela vägen fram till den östra delen av Södertörn och vidare ut till havet (se även kapitel 5). För den som avser att färdas i riktning mot Stadsholmen kan denna avstickare kännas något apart men för att inte reproducera den historiska kartan bakåt i tid är det viktigt att betona att det nätet av historiska land- och vattenvägar är intrikat och mångriktat. Likaså finns det lämningar efter andra vägar i området runt Glömstadalen som lär ha nyttjats för allehanda mer vardagliga resor (exempelvis L2021:1192 och L2016:133).

Ett intressant exempel utgörs av en mindre skogsväg som viker av från sträckan för Tingsvägen i riktning mot sydöst för att därefter passera intill ett område med skogsbrukslämningar i form av en kolbotten samt rester av en kolarkoja (L2013:9826 se även Westrin 2018). Därtill kan nämnas att det finns lämningar av ett vägnät som i första hand verkar ha vuxit fram i anslutning till Flemingsbergs herrgård (L2013:9756 & L2013:9758). Vid ett närliggande gravfält återfinns dessutom lämningar efter en hålväg (L2013:9696). Alla dessa väglämningar visar på en mångfald av färdvägsalternativ som inte bara har ett enskilt mål i sikte. Men de utgör även goda exempel på olika färdvägsalternativ som med varierande tidsdjup och i olika utsträckning faktiskt knyter an till det historiska vägnätet till och från Stadsholmen.

På andra sidan av dalgången är marken belamrad med villabebyggelse och den som söker efter äldre vägsträckningar mot Stadsholmen famlar återigen i blindo. Friberg menar dock att det ska ha funnits spår av en äldre väg sydväst om Glömsta Herrgårds mangårdsbyggnad. Denna väg ska ha löpt över moränhöjden ned i åkern norr om landsvägen i dalgången (Friberg 1938 s. 190). Därefter lär den historiska landsvägen har sträckt sig upp längs nuvarande Lillerudsvägen för att därefter följa längs Gamla Stockholmsvägens sträckning. Bägge dessa vägar uppvisar än idag en ringlade och ålderdomlig karaktär som dessutom stämmer väl överens med vägnätet som avbildas på Häradsekonomiska kartan från början av 1900-talet (bladnamn Huddinge, 75–24) och Topografiska corpsen från mitten av 1800-talet (kartblad 3). Ser man till de topografiska förutsättningarna har den som färdats längs denna riktning kanske inte haft särskilt många alternativ att välja mellan. Vägsträckan löper här längs sidan av ett större höjdparti och sträcker sig därefter över låglänt mark med enstaka uppstickande höjder. Därefter tycks vägen

klamra sig fast längs sidor av höjdpartier för att i möjligaste mån undvika de lägre belägna partierna med kärrtorv och dåligt dränerad lermark (se även Friberg 1938 s. 187).

Sträckan längs Gamla Stockholmsvägen utmärker sig dock genom att den saknar gravfält och lämningar av äldre bebyggelse och vi kan omöjligen veta i vilken utsträckning man verkligen har färdats här under äldre tider. Detta har även uppmärksammats av Larsson som har föreslagit att man snarare lär ha färdats längs de bebyggda trakterna vid Huddinge Kyrka och Fullerstatrakten, upp till Milsten (Larsson 1992 s. 29). Vid Huddinge Kyrka finns dessutom ytterligare en runsten (L2016:197) vars text omnämner ett brobygge: »Anund och Torfast … sin moder. De gjorde bro.» (Wessén & Brate 1924–1936 s. 275) Larsson framhåller att lämningarna av en äldre väg som tidigare har påträffats vid kyrkan tillsammans med runstenen möjligen skulle kunna knytas till detta färdvägsalternativ (Larsson 1992 s. 28f, se även Alm 1944 s. 4).

Har man haft för avsikt att färdas mellan Stadsholmen och Botkyrkatrakten menar dock Friberg att sträckan längs Gamla Stockholmsvägen, genom det som tidigare kallades för Vistaskogen, har varit att föredra (Friberg 1938 s. 187). Det ena utesluter dock inte det andra och båda dessa alternativ kan mycket väl ha brukats under medeltiden. Möjligen är det så att färdstråket genom Vistaskogen i första hand har nyttjats av långväga resenärer medan stråket förbi kyrkan har haft en mer lokal förankring. Ett liknande resonemang har tidigare framförts av Larsson som har föreslagit att Tingsvägen och sträckan förbi kyrkan skulle utgöra ett äldre färdstråksalternativ med koppling till den lokala järnåldersbygden (Larsson 1992 s. 29).

4.7.3. Långbro och Årsta

Fortsätter man i stället på den ovan inslagna sträckan längs Stockholmsvägen lär den historiska vägen i stora drag ha fortsatt längs Stråkvägen som sträcker sig över en brant moränsadel mellan två markanta bergsknallar för att därefter fortsätta längs Lönnvägen följt av Snättringevägen (se även Larsson 1992 s. 29). Här ligger villorna tätt idag och vägen är modern och tillrättalagd. Därför är det är svårt, för att inte säga omöjligt, att bilda sig en uppfattning om hur vägarna och kulturlandskapet kan ha sett ut här under medeltiden. I det följande riktas därför fokus mot ett antal knutpunkter i landskapet som man mer eller mindre har varit tvungen att ta sig över för att kunna fullfölja den resterande delen av resan mot Stadsholmen – men som också lär ha samlat rörelser från helt andra riktningar i landskapet.

Väl framme vid Långbros gravfält befinner man sig på en plats där man med relativt god säkerhet kan säga att landskapets många färdalternativ har

tvingats samman. Namnet Långbro vittnar nämligen om att det här har funnits en lång bro som sträckt sig över sankmarken eller vattendraget som hörde ihop med den sjö som tidigare har funnits här, och ännu lever kvar i namnet Älvsjö (Friberg 1938 s. 186). Enligt Elers ska det ha rört sig om en kavelbro som har legat sänkt i förhållande till de intilliggande ängarna som under vår och höst har översvämmats av vatten (Elers 1800 s. 37). Namnet Långbro är belagt sedan 1400-talet (1454 enligt ortnamnsregistret) men troligen har det funnits en bro här sedan långt tidigare (Larsson 1992 s. 23; Ferenius & Gustafsson 1999 s. 81). Enligt Friberg har det förmodligen rört sig om en cirka 200 meter lång vägbank som byggts tvärs över den grunda och tidigt igenväxande viken. Den äldsta stigen som passerat här lär ha gått rakt mellan gravfälten vid Solberga och Långbro där vattendraget var som smalast (Friberg 1938 s. 186). Det kan även nämnas att det finns något osäkra uppgifter om att det tidigare har funnits en runsten vid gravfältet som ska ha sprängts sönder i samband med ett villabygge under början av 1900-talet (Källström 2016 s. 137).

Efter att ha passerat sankmarken vid Långbro kunde man färdas över ett relativt lättframkomligt och småkuperat landskap hela vägen fram till Brännkyrka kyrka som härstammar från 1100-talet (se B2025:60529 i bebyggelseregistret). Kyrkobyggnaden var belägen strax norr om den forna sjön som nämndes ovan. Kyrkan har av allt döma varit en given samlings- och mötesplats som har fångat upp allehanda rörelser i form av lokala kyrkobesökare som kan ha färdats till kyrkan med båt över sjön eller längs landvägarna. Men kyrkan lär även ha samlat upp mer långväga resenärer som färdats till och från Stadsholmen.

Följer man därefter den inslagna riktningen mot Stadsholmen har man relativt enkelt kunnat ta sig vidare över bergshöjderna som sträcker sig hela vägen fram till Årstafältet där den låglänta lermarken återigen tar vid. Strax före Årstafältet återfinns ett avlångt gravfält med högar och stensättningar (L2013: 998) som utsträcker sig i färdstråkets tänkta riktning. Den som har färdats här under medeltiden har förmodligen passerat precis intill gravfältet som även kan ha fungerat som en sorts riktningsvisare. Strax nordöst om gravfältet finns en mindre höjd med boplatslämningar (L2013:1695) som korsas av en möjlig hålväg (Sabel 2017 s. 20). Möjligen rör det sig om en rest som vittnar om det äldsta och vitt förgrenade vägnätet som med tiden kom att ingå i det medeltida färdstråket till och från Stadsholmen.

Framme vid Årstafältet ikläder sig den historiska landsvägen skepnaden av en gång- och cykelväg som sneddar över fältet i nordväst-sydöstlig riktning för att därefter vika av åt öster (för närvarande avspärrad byggarbets-

plats). Det har länge antagits att vägen som troget följer de historiska kartorna i sin helhet skulle gå tillbaka till medeltiden. Problemet är dock att man trots återkommande arkeologiska insatser längs sträckan inte har kunnat påvisa några säkra belägga för att det ska ha funnits en medeltida föregångare (Riessen 1979; Pettersson 1982; Källström 1998a; Brynja & Fennö 2001; Andersson 2019, 2021; Källström & Fennö 2004 samt Appelgren 2019). Undersökningarna som genomförts hitintills visar snarare att vägen består av varierande underlag som till stor del lär ha tillkommit under relativt sen tid, särskilt rörande sträckan norr om Valla å (Andersson 2019 s. 11) som sträcker sig över fältet i nordväst-sydöstlig riktning. År 1980 påträffade dock Magnus Källström (Källström 1998a), en hästsko av medeltida karaktär i ett lager som initialt bedömdes vara från en äldre väg, just längs denna sträcka. När dokumentationen senare granskades visade det sig att det dock snarare verkade röra sig om ett äldre odlingslager, något som även kunde bekräftas muntligt av Källström (Andersson 2019 s. 11). Därtill kan nämnas att hästskon dessutom utgör ett minst sagt osäkert dateringsunderlag (se Berg, Bolin & Cassel 2023 s. 4). Oavsett vilket så skulle ett enda fynd knappast kunna användas som ett vetenskapligt belägg för att landsvägen verkligen har ett medeltida ursprung. Men samtidigt kan avsaknaden av medeltida dateringar knappast användas som ett motbevis för att man inte har rört sig längs denna sträcka tidigare. Söder om ån uppvisar de äldsta skikten av vägen dessutom ett betydligt mer ålderdomligt utseende med en närmast hålvägsliknande karaktär och en stenläggning som mycket väl kan ha anlagts i anslutning till sankmark (Andersson 2019 s. 11). Att det inte skulle ha funnits någon förbindelse mellan bebyggelsen norr och söder om Årstafältet vid denna tid är nämligen högst osannolikt. Runt Årstafältet låg gårdarna Bägersta, Östberga, Ersta och Valla som alla omtalas i medeltida källor. Till samtliga av dessa gårdar kan dessutom gravfält knytas, vilket talar för att de är betydligt äldre än så (Söderlund 2012 s. 31). Friberg var inne på ett liknande spår när han påtalade att vägen hade utgjort en förbindelselänk mellan bebyggelsen norr och söder om Årtafältet (Friberg 1938 s. 186).

Allt talar således för att man har färdats över Årstafältet under både förhistorisk tid och medeltid. Vägförhållandena över Årstafältet (som även Friberg påpekar) lär dock inte ha varit helt idealiska. Området var bitvis sankt och troligen behövdes det även någon sorts broläggning för att man skulle kunna ta sig över ån (Söderlund 2012 s. 28). Här ställs vi således återigen inför en potentiell knutpunkt som uppstår där land och vattenvägar möts. Det lär dock inte ha funnits någon enskild och anlagd vägsträcka som har kunnat följas här redan under medeltiden. Man lär snarare ha varierat sina rörelser i

området och sökt sig till den sträcka som för stunden var minst nertrampad och lerig. Därtill kan vissa sträckor, så som vi sett spår av i det arkeologiska materialet, ha förbättrats med sten och dylikt. Undersökningar som genomförts i området verkar dock ha varit koncentrerade till idag synliga och linjära vägavsnitt. Hade man i stället spridit ut insatserna över fältet hade man kanske kunnat fånga det breda eller spridda vägspektrumet och på så sätt kunnat identifierat flera äldre vägstråk.

Efter Årstafältet har den moderna exploateringen varit så pass omfattande att det i princip är helt utsiktslöst att försöka återskapa de topografiska förutsättningarna för att färdas längs landvägen (en uppfattning som tidigare även har anslagits i FMIS). Man kan tänka sig att de historiska färdalternativen har följt en liknande sträcka som Johanneshovsvägen och vidare nedför Skansbacken och över det näs som tidigare sammanlänkande Åsön med Södertörn (angående näset se Friberg 1938 s. 183). Denna passage utgjorde nästa knutpunkt som nödvändigtvis behövde uppsökas av den som hade för avsikt att ta sig vidare över till Åsön.

4.7.4. Södermalm

Efter att ha passerat näset, lär huvudstråket över Södermalm i stora drag ha följt längs rullstensåsen som sträcker sig i nordsydlig riktning genom den centrala delen av malmen. Man har dock varit tvungen att svänga av i en båge vid sidan av den numera uppgrundade Fatbursjön, för att därefter kunna söka sig fram mot rullstensavlagringar vid nuvarande Götgatans mynning (se Friberg 1938 s. 184 samt Elers 180 s. 36f).

Norr om Fatburen har man påträffat lämningar efter stigar som vittnar om hur det äldre farledslandskapet på malmen kan ha sett ut. Hansson menade att dessa stigar, som framkommit vid arkeologiska undersökningar i kvarteret Göta Ark och Schönborg, utgör spåren av den södra landsvägen i sitt allra äldsta skede När liknande lämningar därefter påträffades i Björns trädgård ansågs dessa dock vara för smala för att utgöra rester av en allmän farväg som enligt historiska källor skulle vara minst 4,8 meter bred (Bergman 2011 s. 49). I likhet med vad som tidigare föreslagits skulle dessa stigar dock mycket väl kunna utgöra rester av det spridda vägspektrumet som lär ha föregått den senare landsvägen.

Väl framme vid nuvarande Slussen och övergången till Stadsholmen är det på grund av byggnationer och utfyllningar svårt att föreställa sig hur det äldre landskapet har sett ut. Genom undersökningarna som genomfördes vid Södermalmstorg under åren 2013–2105 kunde man dock fastställa att 1000-talets markyta var belägen 7 meter under dagens markyta och att den var flack

med endast en svag lutning mot vattnet (Carlsson & Svensson 2019 s. 35). Därefter stäckte sig området vidare norrut och bildade ett näs ut i Söderström (Carlsson & Svensson 2019 s. 415).

Som tidigare har nämnts, menar Hansson och flera andra att landvägarna har haft en underordnad betydelse avseende stadens tillkomst. Hansson menar även att det inte lär ha funnits några broar över strömmarna förrän vid stadsbildningen under mitten av 1200-talet, då en sådan arbetsinsats ska ha krävt en omfattande organisation (Hansson 1976 s. 24). Den första broförbindelsen över Söderström omtalas i skriftliga källor från slutet av 1280-talet. Men det finns såväl skriftliga källor som geologiska indikationer som pekar på att Södermalm långt tidigare kan ha varit förbundet med Stadsholmen via ett smalt näs som ska ha varit beläget vid nuvarande Slussen (Carlsson & Svensson 2019 s. 35). I samband med att Slussen byggdes om under början av 1900-talet kartlades geologin i området genom ett stort antal borrprov. Resultaten från dessa visade att det från Södermalmssidan har skjutit ut en smal åsrygg som sträckt sig i riktning mot Gamla stan. Det visade sig även att det har funnits en udde som sträckt sig från platsen för nuvarande Järntorget i riktning mot Södermalm. Detta talar för att det under en kortare period under början av 1000-talet kan ha funnits ett sammanhängande smalt näs mellan Södermalm och Stadsholmen (Carlsson & Svensson 2019 s. 36, se även Söderlund & Hjulhammar 2007 samt Hansson 1976 s. 22). Detta näs skulle även ha kunnat bättras på för att underlätta överfarten. De vikingatida broarna, som ofta omtalas på runstenar vid vattendrag och sankmark, bestod vanligtvis av enklare vägbankar av grus och sten som byggts upp för att man skulle kunna ta sig fram någorlunda torrskodd (Carlsson & Svensson 2019 s. 36f). Vid slussen finns det dock ingen runsten men det har tidigare föreslagits att runstenen som tidigare har suttit inmurad i ett hus vid södersluss (RAÄ 150) mycket väl skulle ha kunnat vara rest intill vägen som sträckte sig över Åsön (Larsson 1992 s. 24). Denna sten är huggen i klassisk sörmländsk stil och upphovsmannen Halvdan anses ha ristat ett femtontal stenar på Södertörn (Carlsson & Svensson 2019 s. 36f; se även Källström 2016 s. 136). Från Stadsholmen finns uppgifter om ytterligare två kända runstenar som enligt Larsson förstärker områdets betydelse ur ett kommunikativt perspektiv (Larsson 1992 s. 24).

Vid de omfattande undersökningarna som relativt nyligen genomfördes på Södermalmstorg tangerades aldrig den förmodade landsvägsträckningen men Michél Carlsson och Kenneth Svensson menar ändå att bebyggelsen kan ha varit ordnad efter landsvägen som legat väster om undersökningsområdet. Under början av 1300-talet (1325–1350) verkar det dock inte som att tom-

terna följer någon tydlig struktur, vilket enligt Carlsson och Svensson visar att bebyggelsen förmodligen har vuxit fram organiskt allteftersom hantverkare har flyttat in till området. Ett par av de tidiga gatorna i området slingrade fram och följde således den oregelbundna tomtbildningen eller den naturliga topografin. Kanske har dessa smala gator, likt vad som antagits rörande Stadsholmen, även föregåtts av trampade stigar. Brunnen dit gatorna ledde låg inte på någon enskild tomt och lär således ha vari en allmän brunn som nyttjats både av människor som var verksamma i området och av människor som befann sig på resa till och från staden (Carlsson & Svensson 2019 s. 417). Carlssons och Svenssons iakttagelse angående den organiskt framväxande miljön är ett tydligt exempel på hur det kan gå när platser i landskapet växer fram som ett resultat av rörelser.

Runt 1350 ersätts dessa små vindlande gator med en bredare väg som leder ned till Stadsgården (Carlsson & Svensson 2019 s. 45), vilket enligt min mening är ett tydligt uttryck för att en betydligt mer planerad struktur nu tar greppet om den tidigare framväxande miljön. Gatan var över 4,5 meter bred och uppdelad i två separat gång- och ridbanor med en ränndal i mitten. Carlsson och Svensson menar att anledningen till att en så pass bred gata anläggs måste vara att det funnits ett stort behov för transporter av både människor och varor till området nere vid Stadsgården som var stadens skeppsgård. Denna omtalas först 1448 (Carlsson & Svensson 2019 s. 45), men det arkeologiska materialet visar att det har funnits kajer och bryggor här redan under 1300-talet (Bertheau & Tonemar 2024 s. 350).

När man har tagit sig över till Stadsholmen talar det mesta för att landsvägen från sitt allra äldsta skede har följt längs nuvarande Västerlånggatans ungefärliga sträckning. Resultaten från schaktningsövervakningar som genomfördes under åren 1994–1995 visar att det finns bevarade kulturlager längs i stort sett hela gatan som i stor utsträckning följer den ursprungliga åsen. Man har även hittat rester av både stenläggningar och kavelbroar längs denna sträcka. Vid undersökningarna framkom en del medeltida keramik, men fyndomständigheterna var för osäkra för att man skulle kunna säga något konkret om anläggningarnas tidställning (Källström 1998b s. 34ff). Rester efter medeltida gatubeläggningar har även påträffats vid senare tillfällen (se SR1188 och SR1342). Vid undersökningar som genomförts vid Mynttorget har man dessutom påträffat en kavelbro och en vägbank som enligt Kerstin Söderlund indikerar att länken i den nord-sydliga vägen över Stadsholmen lär ha tagits i bruk någon gång mellan åren 1250 och 1270. Detta skulle även kunna tolkas som ett indirekt belägg för att bron nu hade tagits i

bruk, vilket är något tidigare än det första skriftliga belägget (Söderlund & Johansson 2011 s. 141).

Väl framme på Stadsholmen befinner man sig vid en av Sveriges allra viktigaste historiska knutpunkter. Här i strömmarna som förbinder Mälaren med Östersjön når man via vattenvägarna hela Östersjöområdet och genom Mälarens vattenleder går det även enkelt att ta sig vidare mot de inre delarna av Mälardalen samt trakten runt Hjälmaren.

4.7.5. Vid vägs ände?

En god anledning till att uppsöka Stadsholmen var förstås att man härifrån stod i nära kontakt med hela Östersjöområdet. Oavsett om man hade för avsikt att själv färdas vidare över havet med båt eller om man helt enkelt nöjde sig med att insupa impulser och ta del av varor som forslats till staden av andra. Att kommunikationerna har varit avgörande för stadens tillkomst råder det inget tvivel om. Hansson har tidigare framhållit att det redan under 1200-talets andra hälft lär ha funnits brygganläggningar runt i stort sett hela Stadsholmen (Hansson 1960 s. 26, se även Hansson 1961 s. 29f), ett påstående som delvis har kunnat bekräftas vid ett flertal arkeologiska undersökningar (figur 16). Nedan följer en sammanfattande presentation av arkeologiska lämningar runt stadsholmen som har tolkats som rester efter olika kaj- och bryggkonstruktioner. Delar av sammanställningen har tidigare presenterats i ett annat sammanhang (se Berg 2019 s 42 ff).

De mest omfattande lämningarna av brygg- och kajkonstruktioner har påträffats inom nuvarande kvarteret Cephalus. Resultaten från undersökningarna visade att det här har funnits ett intrikat system av pålar och syllar som burit upp bryggorna och den strandnära bebyggelsen från 1200- och 1300-talet (Hansson 1976 s. 67ff,). I stadens äldsta skede menar Hansson att det har funnits en enklare strandbebyggelse med bodar, båtplatser och bryggor som genom smala och delvis plankbelagda stigar har varit sammankopplade med Västerlånggatan. Dessa stigar ersätts senare med regelrätta gränder som leder ned till nya och längre bryggor som byggts på utfyllnaderna kring de äldre bryggorna (Hansson 1976 s. 65,72). Ser man till resultaten från arkeologiska insatser som utförts i de närliggande kvarteren framträder en bild som i huvudsak verkar stämma överens med Hanssons slutsatser (se Söderlund, Carlsson & Johansson 2012 s. 6, 148 angående lämningarna i Storkyrkobrinken och Carlsson & Svensson 2015 s. 132, 182ff angående kvarteret Merkurius).

På Mälarsidan har det för övrigt framkommit pålningar i flera av de strandnära kvarteren väster om Stora Nygatan och nordöst om Kornhamns-

torg som troligen härrör från kaj- och bryggkonstruktioner (Johansson & Århem 2002 s. 97, se även figur 16). I Gåsgränds förlängning i Lilla Nygatan har man dessutom påträffat lämningarna efter en omsorgsfullt timrad brygga som troligen är från slutet av 1300-talet (Hansson 1960 s. 49)

En av de mest omtalade hamnanläggningarna på Saltsjösidan utgörs av den medeltida *Koggahamn* som omtalas i skriftliga källor från och med år 1476 (Wändesjö 2008 s. 5, se även Dahlbäck 2002 s. 25). Hansson trodde sig tidigt ha påträffat rester av denna anläggning (Hansson 1945 s. 122, 127ff). Det rörde sig bland annat om pålar som var nedslagna längs strandkanten i kvarteren Cadmus och Phoebus som enligt Hansson förmodligen härrörde från en strandskoning i form av en fem till sex meter bred brobänk (Hansson 1939 s. 17f, 1945 s. 127ff & 1961 s. 23). Vid schaktningar som senare genomfördes i kvarteret Pluto framkom ytterligare pålar och en stenskoning som också bedömdes tillhöra den äldsta koggabron. En av dessa pålar kunde dateras till vintern 1278–1279 och är således det första säkra belägget för att det verkligen har funnits en äldre brobänk (Wändesjö 2008 s. 17).

Välbevarade lämningar efter en kajanläggning som lär ha tillkommit under 1200-talet har även påträffats i Bredgränd (Hansson 1945 s. 127ff). Här har det även framkommit ett par stockar som enligt Hansson utgör lämningarna av en båtslip som bör vara från 1300-talets allra tidigaste skede (Hansson 1945 s. 136). Rörande Saltsjösidan ska det enligt Hansson även ha framkommit lämningar av bryggor i både Ferkens Gränd och Stora Hoparegränd (Hansson 1945 s. 134) och Telegrafgränd (Hansson 1976 s. 65, 73). Informationen om dessa är dock mycket knapphändig.

Trots att det saknas arkeologiskt underlag för sträckan mellan Bredgränd och Packhusgränd i söder, menade Hansson initialt att det funnits en sammanhängande medeltida motsvarighet till dagens Skeppsbro (Hansson 1945 s. 130). Senare ändrade Hansson sin uppfattning om att konstruktionen på den första utfyllnaden i Bredgränd skulle ha utgjort en del av samma kajskoning som påträffats i kvarteren längre söderut. Han menande i stället att det snarare rörde sig om en kortare brygga likt de ”gårdsbryggor” som visast sig förekomma både på Mälarsidan och Saltsjösidan (Hansson 1961 s. 29).

Beträffande Stadsholmens gatunät uppvisar detta en oregelbundenhet som enligt Dahlbäck vittnar om att de första gatorna lär ha utgjorts av upptrampade stigar som kopplade samman Stadsholmens bryggor och omlastningsplatser (jfr även Hansson ovan), dels med varandra, dels med stadens kommersiella och administrativa mittpunkt i form av det centralt belägna Stortorget. Huruvida torget har planerats och anlagts eller om det successivt vuxit fram runt den plats där stigarna över holmen möts har diskuterats.

Figur 16. Kvarter och gränder med lämningar efter möjliga kaj- och bryggkonstruktioner som omnämns i texten. Markerade på utsnitt ur 1930 års karta över Stockholm, genom A. E. Påhlman och Nils Hanzon. Stockholms stadsarkivs kartsamling. NS 442, SE/SSA/0234/J 4 A:23. Stockholms stadsarkiv (CC-BY). 1. Gåsgränds förlängning i Lilla Nygatan. 2. Storkyrkobrinken. 3. Ferkens Gränd. 4. Stora Hoparegränd. 5. Bredgränd. 6. Telegrafgränd.

Dahlbäck menar dock att frågan, i brist på källmaterial, förmodligen aldrig kommer att kunna besvaras (Dahlbäck 1995 s. 38). Med stöd av den händelseutveckling som kunnat skönjas på Södermalm och det teoretiska ramverk som fastslogs i avhandlingens inledning kan man mycket väl tänka sig att det även på Stadsholmen har rört sig om en organiskt framväxande miljö som senare tas över och ges en mer planlagd struktur.

4.7.6. Stadsholmen före 1250

Trots att det mesta talar för att staden Stockholm inte tillkommer förrän under mitten av 1200-talet (se exempelvis Dahlbäck 2002 s. 17f) finns det en hel del arkeologiska spår som indikerar att det funnits någon form av bebyggelse på Stadsholmen tidigare än så. Vid undersökningar i Storkyrkobrinken påträffades nämligen en lerklinad konstruktion och en nedgrävning innehållande östersjökeramik som bör vara från första hälften av 1100-talet. Under senare hälften av 1100-talet hade det anlagts en stolphuskonstruktion med en stor härd på platsen som bedömdes vara av mer permanent karaktär (Carlsson & Svensson 2015 s. 14f, se även Söderlund, Carlsson & Johansson 2012). Därtill

Figur 17. Utsnitt ur 1625 års karta över Stockholm. Stockholms stadsarkivs kartsamling NS 442, SE/SSA/0234/J 1:22. Stadsarkivet (CC-BY).

kan nämnas att man vid undersökningar vid Mynttorget påträffat en träskodd ränna som har daterats till sekelskiftet mellan 1100 och 1200. Det är oklart hur rännan ska tolkas men möjligen rör det sig om ett äldre tomtdike som avviker från den senare tomtstrukturen i området (Carlsson & Svensson 2015 s. 16, se även Söderlund & Johansson 2011 s. 141). Därutöver har man även påträffat lämningar efter en byggnad vid Stortorget som på relativt goda grunder har daterats till 1200-talets första hälft (Nathanson 1999 s. 24).

Vid undersökningarna på Södermalms torg påträffades relativt nyligen tre kokgropar som daterats till 1000-talets första hälft. Enligt Carlsson och Svensson lär detta troligen vara ett resultat av mer tillfälliga aktiviteter och det lär inte ha funnits någon fast bebyggelse på Stadsholmen och dess närområde vid den här tiden (Carlsson & Svensson 2019 s. 39). Det finns även andra indikationer på ökade aktiviteter på den södra malmen under slutet av 900-talet och början av 1000-talet. Analyser av bottensediment från Fatbursjön visar att det har skett en omfattande avverkning av lövskog, framför allt

i sjöns närhet under vikingatiden. Man har även kunnat se att det har odlats vete och råg i omgivningarna, vilket indikerar att det kan ha funnits en gård här under vikingatiden (Carlsson & Svensson 2019 s. 415).

Vid de arkeologiska undersökningarna som genomförts i Gamla stan och på Riddarholmen under 1990-talet framkom det på flera platser ett lager som avsatts direkt på grusåsen. Analyser av makrofossil som samlats in från lagret talar för att den tidiga miljön på Stadsholmen har haft en lantlig karaktär. Frömaterialet speglar dessutom en miljö i förändring som av allt att döma är ett resultat av någon form av mänsklig aktivitet. Lagren är dock för grusiga och magra för att det skulle kunna röra sig om ett åkerbruk och John Hedlund menar därför att det rör sig om en helt annat typ av miljö. I detta avseende understryker han att holmen som bekant är den enda förbindelselänken mellan Södermanland och Uppland. Vidare menar han att den långsträckta landtungan som sträckt sig mellan bergsknallarna på nuvarande Söder och Brunkebergsåsen i norr mycket väl kan ha korsats av hålvägar som sträckt sig upp mot åsens höjdparti och skurit djupa fåror i den branta åsens slänt (Hedlund 2002 s. 108). Några spår av sådana verkar dock inte ha påträffats men dessa kan ju mycket väl ha utplånats av de topografiska omdaningar som ägt rum på Stadsholmen. Det framstår enligt min mening som mycket osannolikt att åsen på holmen inte skulle ha nyttjats som färdstråk mellan landskapen innan staden anlades (se även Tollin ovan).

4.7.7. Helgeandsholmen och Norrmalm

Var det i stället så att man påbörjade sin resa från staden för att färdas norrut följde man helt enkelt Västerlånggatan i denna riktning. Väl framme vid strömmen var man nödgad att ta sig över till Helgeandsholmen och vidare till Norrmalm. Broförbindelsen över Norrström omnämns första gången i skrift år 1288 (Söderlund & Hjulhammar 2007 s. 13) och det råder som framgått ovan, delade meningar om huruvida det har funnits någon föregångare.

Resultaten från arkeologiska undersökningar indikerar att Helgeandsholmen, i likhet med Stadsholmen, har varit mer eller mindre omgärdad av bryggor och kajkonstruktioner. Här har man dessutom funnit spår av en byggnad som byggts på pålar i vattnet (Dahlbäck 1982 s. 92ff). Helgeandsholmen bestod ursprungligen av två öar, dels av den västliga holmen, dels av Kyrkogårdsholmen. Det är uppenbart att sundet mellan holmarna så småningom stängdes helt, dels genom landhöjningen, dels genom att man slog ner pålar och byggde bryggor längs stränderna. (Dahlbäck 1982 s. 98f). Omkring 1300 uppfördes ett hus i tegel på Helgeandsholmen som sannolikt har utgjort Helgeandshusets kapell och sjuksal (Dahlbäck 1982 s. 100). Helge-

andshuset omnämns första gången 1320 och dess tomt ska då ha legat öster om Norrbro (Dahlbäck 1982 s. 99). Helgeandshusets inrättning har således legat strax intill den medeltida landsvägens överfart, vilket lär ha varit mycket lämpligt för förbipasserande som behöver vård eller vila, och i detta avseende framträder Helgeandsholmen i egenskap av knutpunkt med samma funktioner som rastplatserna längre ut i skärgården som diskuterades i de föregående kapitlen.

Efter att ha passerat Norrström återstod uppgiften att sig upp för Brunkebergsåsen för att därefter kunna ta sig vidare genom det uppländska landskapet. Studerar man den äldsta kartan över Stockholm framträder en bild där gatorna förgrenar sig längs sidorna av åsen och förmodligen har det sett ut på ett liknande sätt under medeltiden (figur 17). På vädersolstavlan framgår det tydligt att stigar sträcker sig upp längs åsens östra sida (se figur 18 som visar vädersolstavlan samt ett liknande exempel från Säs fäbodar beläget nordväst om Mora i Dalarna). Med tanke på hur brant åsen har varit lär sidorna ha varit det givna färdledsalternativet för den som har velat färdas norrut längs åsen.

Nedanför åsen, där rörelserna längs gatorna och broförbindelsen sammanflätades uppstod en given knutpunkt och föregångare till Gustav Adolfs torg (se Århem 2004 s. 5). Här hade man tidigt börjat gräva ut den mycket branta åsen och det senare torget föregicks av vad som närmast skulle kunna beskrivas som en urschaktning. Platsen som uppstod genom detta ingrepp kallades under medeltiden för Sandbro (Stahre m. fl. 2005 s. 165).

Beträffande vägar som sträckt sig upp mot åsen så har lämningar av en sådan påträffats i kvarteret Gropen (nuvarande Sergel-rondellen). I samband med schaktningsarbeten framkom här en grusbank som enligt Hansson har sträckt sig över ett sankmarksområde i riktning upp mot den torra åsen. Grusbanken sammanfaller med en gränd som visas på de äldsta 1600-talskartorna men dess äldsta skede har dessvärre inte kunnat dateras. Hansson poängterade dock att vägbanken påminde om de välkända runstensbroarna och menade därför att sådan datering inte kunde uteslutas (Hansson 1960 s. 115). Angående de tidiga vägförbindelserna på Norrmalm bör det även nämnas att historiska källor vittnar om att en väg har behövt flyttas i samband med anläggandet av Klara kloster år 1286. Förmodligen rörde det sig om en väg som har sträckt sig längs Brunkebergsåsens västra sluttning och vidare norrut (Karlsson 2004 s. 145).

Rörande medeltida hamnar på Norrmalm har en sådan anläggning med relativt god säkerhet kunnat beläggas vid Klara kloster på malmens västra sida. I viken strax söder om den udden där klosterbyggnaden var belägen har

Figur 18 (ovan). Stig längs sidan av ås i Säs fäbodar i Dalarna. Foto författaren. Därunder ett utsnitt ur Vädersolstavlan som visar stigar som löper längs sidan av Brunkebergsåsen. Av Jakob Elbfas, 1636. Foto: Göran Fredriksson. Stockholms stadsmuseum (CC-BY). Hämtad från https://stockholmskallan.stockholm.se/post/2, 2026-04-22.

man påträffat pålrader som har tolkats som lämningar efter strandskoningar eller enklare kajkonstruktioner från tiden mellan 1300 och 1500. Här påträffades även två båtar, varav den ena har kunnat dateras till 1200-talet (Forsberg & Århem 2002 s. 139).

Därtill finns det även uppgifter om att det kan ha funnits en medeltida hamnbassäng i nuvarande kvarteret Näckström på den östra sidan av Norrmalm. Detta antagande gjordes i samband med undersökningen av ett vrak som vid mitten av 1500-talet hade sänkts i en sedan länge uppgrundad hamnbassäng (Hjulhammar 2010 s. 57). År 1907 påträffades även lämningarna av ett medeltida handelsskepp vid nuvarande Karduansmakargatan 9. Enligt Larsson indikerar detta att det kan ha funnits en tidig hamn på västra sidan av malmen som föregår stadsetableringen (Larsson 2016 s. 158).

Trots att lämningar efter kaj- och bryggkonstruktioner kan vara mycket svåra att identifiera i det arkeologiska materialet, finns det således gott om kända lämningar efter bryggor och dylikt i området runt Stadsholmen. Detta indikerar enligt min mening att holmarna och malmarna mycket väl kan ha varit helt omgärdade av olika bryggor och förtöjningsplatser redan i ett tidigt skede av medeltiden.

4.7.8. Broarna och strömmarna

Det har tidigare hävdats att strömbildningens uppkomst var en förutsättning för stadens tillkomst. När strömmen bildades försvårades passagen för vissa typer av båtar och platsen för staden blev därmed en viktig omlastningsplats (Ödman 1987 s. 45). Hansson menade att det inte var någon slump att stadens tillblivelse hade sammanfallit med strömmens uppkomst, men han underströk även att de avgörande skälen för stadens uppkomst fanns att söka i andra områden än enbart de naturgeografiska (Hansson 1976 s. 23).

Jan Risberg har påtalat att strandförskjutningen i strömmarna är mycket svår att återskapa i detalj. Enligt honom beror detta på att både mänskliga och naturliga aktiviteter har påverkat den ursprungliga topografin (Risberg 2016 s. 236f). Resultaten från de arkeologiska undersökningarna som genomfördes vid Helgeandsholmen under slutet av 1970-talet visade dock att sedimentation av organiskt material, gyttja och svämsand hade kunnat ske utan någon större påverkan av strömmar fram till cirka 1300. Därefter uppvisade stratigrafin inslag av strömindikationer i form av tunna sandlinser. Den sammanvägda bedömningen som gjordes var att det kunde ha skett en viss utströmning redan under 1200-talet men att en mer permanent ström inte kan ha uppstått före 1300 (Ödman 1987 s. 72).

Anders Ödman menar att strandförskjutningen som skedde under 1200-talet lär ha påverkat befolkningen på ett drastiskt sätt. Bryggor kan ha blivit obrukbara efter bara några årtionden, kvarnar slutade fungera samtidigt som nya ytor kunde bebyggas Under 1500- och 1600-talet uppstod ett motsatt problem, då intensiva byggnationer i strömmarna förhindrade att Mälarens vatten från att strömma ut i Östersjön (Ödman 1987 s. 70f).

Trots försök att förhindra uppgrundning bör det omkring år 1300 ha varit svårt att leda båttrafik genom Norrström. Det har föreslagits att man vid den här tiden började flytta över båttrafiken till en farled genom Söderström. Enstaka omnämnanden vittnar dock om att Norrström fortfarande nyttjades för genomfart under 1500-talet. Farleden som brukats lär då ha sträckt sig mellan Stadsholmen och Helgeandsholmen in genom ”norra bommen” i området kring nuvarande Myntgatan-Riddarhustorget, under vindbryggan utanför Norreport och ut genom ”slottsbommen” i öster (Dahlbäck 1982 s. 56f).

Frågan om det har funnits en tidig broförbindelse mellan Stadsholmen och fastlandet i norr är av förklarliga skäl av central betydelse för en diskussion angående rörelserna till och från den medeltida staden. Som framgick i kapitlets inledning har många forskare som behandlat stadens tidiga historia varit kritiska till att landvägen har haft någon större betydelse för stadens tillkomst. Denna inställning har följaktligen haft stor betydelse för diskussionen om när de första broarna i området kan ha anlagts. Som framgått ovan menar Hansson att det före stadens tillkomst inte har funnits några incitament att bekosta en broförbindelse i området. Dessutom menar han att en sådan bro skulle ha utgjort ett hinder för den allt viktigare sjöfarten (Hansson 1976 s. 24). Tanken på att det skulle ha funnits en tidig broförbindelse över strömmen har även avfärdats av Friberg (1938 s. 183).

Resonemanget om att det har saknats incitament att bygga broar före stadens tillkomst utgör, enligt min mening, ytterligare ett exempel på den anakronistiska historiesynen som problematiserats tidigare (se ovan). I det här fallet innebär detta att man förutsätter att någon anlägger och planerar landskapet och staden innan landvägarna till och från platsen tas i anspråk. Därtill utgår man ofta ifrån att förhöjda broar är något som hör till medeltiden eller senare tider, och att man tidigare endast har byggt och förstärkt vägbankar över sanka områden. Men som Anne-Sofie Gräslund tidigare har påtalat så vittnar exempelvis runstenen vid Frösön om att man mycket väl kan ha byggt längre och högre broar redan långt tidigare, något som även stärks av det faktum att man på Jylland i Danmark har påträffat lämningar efter en 760 meter lång bro som daterats till vikingatiden (Gräslund 2009 s.

27). Därtill kan nämnas att lämningar efter en förhöjd vikingatida bro även har påträffats i Sigtuna (Wikström, Söderberg & Roslund, 2021 s. 12).

Vid undersökningarna av Helgeandsholmen som genomfördes under slutet av 1970 talet påträffades ett omfattande trämaterial i form av pålar och annat virke (Bartholin & Ödman 1987). Delar av materialet kunde dateras med hjälp av årsringsanalys och överraskande nog visade det sig att flera av trädetaljer var från vikingatiden. Bland annat tre fyrkanthuggna pålar som var nedslagna i Norrströms botten strax norr om den östra ön. En av dessa kunde dateras till början av 1000-talet och troligen är de övriga två samtida med denna (Ödman 1987 s. 81f, 120). Enligt Ödman kan denna klunga av pålar ha utgjort en fästpunkt för en flytande stockkedja, men han understryker även att detta inte går att bevisa (Ödman 1987 s. 121). Trots denna osäkerhetsfaktor har teorin om att det har funnits en farledsspärr i sundet redan under vikingatiden blivit spridd och allmänt accepterad (se exempelvis Söderlund, Carlsson & Johansson 2012 s. 147; Eriksson 2022 s. 27 och Lovén 1996 s. 89). Därtill menade Ödman att denna avspärrning kunde sättas i samband med en borganläggning som enligt honom bör ha uppförts på holmen runt samma tid. Resterna av denna utgjordes dock endast av ett fåtal stenblock och tolkningen är därmed högst osäker (Ödman 1987 s. 120, se även Söderlund 2004 s. 74).

Väl värt att uppmärksamma är att det i boken om Helgeandsholmen framgår att man även påträffat trädetaljer som troligen har ingått i en medeltida bro. Det rörde sig om ett antal stockar som tillsammans bildat en trekantig stockkista med 3,4–3,5 meter långa sidor. Stockkistan har en bredd som enligt undersökarna kan ha burit upp en upp till fyra meter bred träbeläggning. Vid denna tidpunkt var trämaterialets datering inte fastställd men författarna påtalar att stadslagen från 1300-talets mitt vittnar om att bron hade kar redan då (Dahlbäck 1982 s. 55f). Detta möjliga brokar omnämns så vitt jag vet inte efter detta och det är oklart om stockarna har kunnat daterats.

När Ödman senare behandlar materialet från Norrström nämner han en stock med ett urtag som troligen har varit en del av en tresidig timmerkista (dnr 30 880) som har daterats till slutet av 900-talet (Ödman 1987 s. 82, se även Bartholin & Ödman 1987 s. 89). Jag skulle med viss återhållsamhet vilja föreslå att denna stock skulle kunna ha ingått i en kista som utgjort en del av en broförbindelse som funnits här redan under vikingatiden. I sammanhanget är det viktigt att notera att Larsson tidigare har föreslagit att de vikingatida pålarna som framkom i Norrström mycket väl skulle kunna utgöra rester av en bro (Larsson 1992 s. 24). Ett rimligt motargument som tidigare har fram-

förts är dock att en bro i detta tidiga skede skulle ha spärrat av det viktiga inloppet till Mälaren (Vikstrand 2016 s. 196) och stocken med urtaget skulle lika gärna kunna haft en helt annan funktion. Med utgångspunkt i det källmaterial som finns att tillgå är det således svårt att se att frågan om en tidig broförbindelse över Norrström skulle kunna besvaras med annat än rena spekulationer. Oavsett vilket så lär sundet mellan Stadsholmen och fast mark i norr enkelt ha kunnat korsas med en flotte eller en båt.

Det tidigaste skriftliga belägget för att det har funnits en broförbindelse i Stockholm återfinns i Magnus Ladulås gåvobrev till Klara kloster från år 1288. Där omtalas nämligen en tomt som ska ha legat nära Stockholms norra bro. Första gången namnet Norrbro (Nørrobro) används lär dock vara i ett diplom från 1335. Mer utförliga uppgifter om stadens tidigaste broar finns i Magnus Erikssons stadslag från mitten av 1300-talet. I byggningabalken framgår bland annat att byggandet av Norrbron (Norra bro) närmast staden skulle ombesörjas av ett antal mellansvenska köpstäder. Männen i Stockholm ansvarade själva för sträckan från jorden närmast staden över lilla strömmen (*Strömmen lilla*) samt halva brokaret i söder. Västerås och Arboga ansvarade för den andra halvan av brokaret och hälften av hela denna bro tillsammans med Uppsala, Enköping, Sigtuna och Strängnäs. Bestämmelserna omfattade även de två andra broarna som fanns i staden vid denna tid, nämligen den södra bron (*sudra bro*) och den andra norrbron (*annur norra bron)* som tros ha sträckt sig från nordöstra sidan av slottet över till Helgeandsholmen (Stahre m. fl. 2005 s. 180f). Att ansvaret för underhållet av broarna delades mellan flera köpstäder visar med all tydlighet att broförbindelserna i Stockholm var viktiga för rörelserna längs linjerna i ett större farledsnät.

I sammanhanget kan det vara värt att nämna att det har påträffats stockar vid nedre delen av Gustav Adolfs torg som tolkats som möjliga rester efter ett äldre brofäste (SR 328; se även Dyhlén-Täckman 1994 s. 56f)

4.8. Vattenvägen till och från staden

För den långväga resenären som ämnade att ta sig från Östersjön till någon av stadens alla bryggor gällde det först att man tog sig igenom Stockholms skärgård som erbjöd flera alternativa sund, passager och farleder. Niklas Eriksson som tidigare har behandlat farlederna menar dock att det lär ha varit svårt och tidskrävande att ta sig fram genom den komplicerades topografin med tusentals öar, skär, grundflak och bränningar, allra helst under vinterhalvåret då mörker och kyla försvårade färden. Stockholms skärgård lät sig svårligen avbildas, inte ens på de tryckta sjöatlaser som framställdes under

1500-talet. Det skulle dröja ännu längre fram i tid innan sjökorten blev så pass detaljerade att de kunde användas för navigering i Stockholms komplicerade skärgård (Eriksson 2022 s. 9f). För att kunna färdas genom skärgården till och från Stadsholmen krävdes därför en mycket god praktisk och lokal kunskap om förhållandena längs en relativt lång sträcka. Därför lär den långväga resenären förmodligen ha tagit hjälp av lokala lotsar med god kännedom om skärgården. För den som levde eller i alla fall var verksam i skärgården var det förmodligen inga som helst problem att hitta mellan kobbar och skär. Westerdahl har tidigare påtalat att behovet av lotsning vanligen uppstår vid övergången till en okänd eller svårnavigerad kuststräcka, exempelvis en svårbemästrad grund skärgård, innerfarled eller liknande (Westerdahl 1998 s. 5).

Enligt den danska segelledbeskrivningen, som även nämndes i det föregående kapitlet, kan man utläsa att det har funnits en inre segelled som har sträckt från Gålö till Dalarö ström till Baggenstäket och vidare till Sveriges Holme och därifrån till Stockholm (Tollin 2017 s. 10. Beskrivningen behandlas mer utförligt i kapitel 5). Möjligen är det så att flera av platserna som omnämns längs sträckan skulle kunna utgöra en sorts rastplatser som kan jämföras med de knutpunkter man nödgats uppsöka när man färdats längs landvägen. Bland anhalterna längs Södertörnskusten utmärker sig Dalarö som var känd som Stockholms uthamn under hela 1600-talet, och möjligen har sundet utanför Dalarö haft en liknande funktion redan långt tidigare. Färdades man söderifrån var Dalarö nämligen den första hamnen som även kunde nås bekvämt via landvägen från Stockholm, och därför blev den en av de viktigaste hamnarna i Stockholms skärgård (Eriksson 2022 s. 38). Det första säkra belägget som omnämner hamnen är en skriftlig källa från 1393 som berättar att åtta av Vitaliebrödernas stora skepp låg i Dalarö hamn (Eriksson 2022 s. 32f). Uppgifter i Magnus Erikssons stadslag gör gällande att den medeltida staden i juridisk mening har börjat vid *Aspasund* och Eriksson menar att det eventuellt kan vara ett sund vid Dalarö som avses, men han understryker att detta kan vara svårt att bevisa (Eriksson 2022 s. 39ff). Dalarö kan, oavsett vilket, tidigt ha utgjort en alternativ hamn där man kan ha gått i land om man av olika anledningar behövt undvika den svårnavigerade skärgårdssträckan. Den första kända vägen från Dalarö till Stockholm lär ha tillkommit under 1600-talet, men som jag får tillfälle att återkomma till nedan så finns det vissa indikationer på att delar av färdstråket kan ha nyttjats betydligt tidigare än så.

Den som ändå hade kunskap nog att bemästra den svårnavigerade skärgården lär ha fortsatt sin färd i riktning mot den snäva och vindlande passagen genom Baggenstäket. Vid sidorna av farledens i särklass smalaste del, återfinns

flera gravfält och ensamliggande gravar. Möjligen kan dessa gravar, som tronar på markanta höjder i landskapet, ha utgjort en maritim parallell till inlandets ås-gravfält som i flera exempel tycks markera landvägar (se Släbro och Nyköpingstrakten). Som Rundqvist tidigare har påtalat har dessa gravar säkerligen placerats för att vara väl synliga från havet (Rundqvist 2006 s. 3f).

Efter att ha tråcklat sig fram genom de trånga passagerna vid Baggenstäket och vidare genom Skurusundet nåddes Kungshamn som var belägen vid Sveriges Holme. Kungshamn utmärker sig genom att den omtalas i Bjärköarätten där det framgår att stadens jurisdiktion har sträckt sig fram till denna hamn, trots att den egentliga staden var begränsad till Stadsholmen (Hjulhammar 2010 s. 57). Det har även påtalats att denna hamn också kan ha varit en samlingsplats för ledungsflottan (se Tollin 2017). Kungshamn utgörs av vad som närmast skulle kunna liknas vid en jättelik bytta som lär ha kunnat erbjuda skydd för en ansenlig mängd fartyg. Utmärkande för denna hamn är dessutom att den från landvägen sett är belägen i ett tämligen isolerat läge i utkanten av ett kuperat landskap som inte erbjuder några givna färdvägar. Detta var med andra ord en plats som man knappast lär ha färdats till över landbacken, vilket även avspeglas i häradsekonomiska kartan från början av 1900-talet (bladnamn Lidingö, 75–15.) som endast uppvisar ett antal stigar i området som inte tycks ansluta till något vägnät. På kartan syns dock flera ankare i området, som snarare förstärker bilden av det även i senare tider har rört sig om ett område för renodlad sjöfart.

Vid en utredning av Kungshamns land- och vattenområden som påträffades ett vrak som bland annat var lastat med profilerat medeltida tegel. Enligt Hjulhammar vittnar detta om de omfattande transporterna som måste ha skett till och från staden under medeltiden. De medeltida kyrkorna och klostren uppfördes ofta i närheten av tegelbruken och historiska uppgifter vittnar om att det har funnits ett flertal sådana i området runt Stadsholmen (Hjulhammar 2010 s. 57). Kalkbruket var man däremot tvungen att hämta från andra platser. I två donationsbrev från 1288 framgår det att Magnus Ladulås skänkte all sin egendom på ett antal öar, däribland Runmarö, Storön, Vindalsö, Sandön och Munkön, till Gråbrödraklostret och Klara kloster, så att munkarna och nunnorna kunde få tillgång till kalk (Hjulhammar 2010 s. 58). I sammanhanget är det värt att notera att det även har brutits järnmalm i gruvan på Utö redan under medeltiden (Norman 2006 s. 87), vilket mycket väl kan ha kommit till nytta för byggnationerna i den växande staden. På dessa öar, som haft en stor betydelse för stadens utveckling har det med all sannolikhet funnits goda hamnlägen och förmodligen även kaj- och bryggkonstruktioner.

I likhet med situationen längs landvägarna till och från staden kan man anta att de exempel som presenterats ovan i själva verket bara utgör ett axplock av potentiella hamnlägen och vägvisare som har passerats på vägen till och från Stockholm. Som diskuterats i de föregående kapitlen kan man även räkna med att det kan finnas många hamnlägen som har nyttjats utan att det har lämnat några spår, varken i skriftliga källor eller i det faktiska landskapet. Därtill är det även viktigt att betona att den föreslagna färdsträckan, i likhet med landvägarna, bör ses som ett av flera olika farledsalternativ.

När man väl närmade sig Stadsholmen kunde man vid god sikt bevittna en myllrande aktivitet längs alla de bryggor och kajer som omgärdade den växande stadsbildningen på holmen i Strömmarna. Vid sämre siktförhållanden kan man mycket väl tänka sig att man har navigerat med hjälp av ett kyrktorn eller någon annan utmärkande byggnad i staden. Möjligen kan den kastal som tidigt tros ha uppförts inom det nuvarande slottsområdet på den nordöstra delen av Stadsholmen ha fyllt en sådan funktion. Nu finns det förvisso inga säkra belägg för att kastalen verkligen har funnits, men att det uppförts någon form av murad byggnad på platsen före år 1230 råder det inget tvivel om. Senare under 1200-talet har det dessutom funnits en relativt stor tegelbyggnad på platsen som enligt Söderlund har haft ett magnifikt läge intill Norrström (Söderlund 2004 s. 80). Denna byggnad lär med stor sannolikhet ha tilldragit sig sjöfarares blickar från mycket långt håll. När man väl tagit sig fram till Stadsholmen har man enkelt kunnat lägga till direkt vid någon av alla de bryggor som funnits längs Saltsjösidan. En skriftlig källa från 1500-talet vittnar om att även de allra största skeppen, utan att behöva kasta ankare, kunde lägga till direkt vid någon av bryggorna längs stadens södra strand (Olaus Magnus, bok 12, kapitel 10). Som jag tidigare har framhållit (se Berg 2019 s. 43) lär förutsättningarna ha varit desamma under större delen av medeltiden. Väl i land behövde man inte vandra någon längre sträcka innan man nådde fram till Stortorget som tidigt har utgjort en samlingspunkt i vägnätet som utsträckte sig i riktning mot ankringsplatserna runt Stadsholmen (se ovan).

4.9. Dalarövägen

Som framgått ovan finns det inga säkra belägg för att Dalarö sund ska ha nyttjats som hamn före slutet av medeltiden. I sammanhanget vill jag dock uppmärksamma att det finns vissa indikationer på att det kan ha funnits en äldre landstigningsplats i den skyddade Lännåkersviken som är belägen strax väster om Gålö. Förleden i namnet Lännåkersviken (Länn-) lär nämligen

kunna härledas till det fornsvenska ordet *læn) (d)n som syftar på en 'landningsplats (för båtar)', ordet har även en samhörighet med ordet lænda i betydelsen 'lägga till' (Wahlberg 2016). Namnet vittnar således om att viken kan ha varit en lämplig plats att landa och dra i land båtar. Tidigare ska det dessutom ha funnits en segelled som löpte genom det smala sundet som avgränsade Gålö från fastlandet ända fram till 1800-talet (Lundqvist 1999 s. 6f). Leden passerade strax intill Lännåkersviken som tidigt lär ha nyttjats som infart till de centrala delarna av Haninge. Strax intill Lännåkersviken passerar idag Dalarövägen som i stora drag har förbundit Dalarö och Stockholm ända sedan 1600-talet (vägen omnämns på Charta öfwer Stockholm från 1640-talet). Dessutom finns vissa indikationer på att delar av vägen har ingått i färdstråk som nyttjats ända sedan slutet av järnåldern.

Följer man vägen från Lännåkersviken inåt land, möts man efter cirka fem kilometer av en mycket intressant vägmiljö som i flera avseenden påminner om området vid Flottsbro som behandlades ovan. Här vid sidan av nuvarande vägen återfinns en runhäll (L2014:8994) som omnämner ett brobygge: *"… (och) Gunna läto hugga denna sten och (göra) denna bro…"*. (B F Jansson 1965 s. 18). I marken strax intill ristningen återfinns även lämningarna av en vägbank (Wikell 2009 s. 65) som obestridligen visar att man rör sig längs ett äldre färdstråk.

I skogen väster om vägen har man dessutom hittat ett intrikat system av hålvägar och rester av en äldre vägbank som utgår från gården Albys ägor och sträcker sig i riktning mot norr. Längs nuvarande Dalarövägen finns dessutom ytterligare (oregistrerade) hålvägar som tolkats som föregångare till den nuvarande vägen. Enligt Roger Wikell och Mathias Pettersson har dessa olika vägalternativ förmodligen sammanstrålat till en större väg längre norrut. Här återfinns nämligen tydliga lämningar av hålvägar som sammanstrålar vid ett möjligt vadställe eller broläge vid Sundbrinken intill Forsla kärr (Wikell & Pettersson 2014 s. 16f). I likhet med situationen vid Flottsbro ser vi återigen hur hålvägar framträder vid en plats man nödgats uppsöka för att någorlunda torrskodd kunna passera sankmark och vatten.

Vidare menar Wikell och Pettersson att Runhällen vid Runmarsvreten bör förstås som en del av ett omfattande vägsystem som inbegriper flera generationer av vägar; Dels de vikingatida hålvägarna och runhällen, dels den äldre landvägen som kantas av milstenar och slutligen den asfalterade vägbanken som nyttjas än idag. Vägarna i området har i första hand haft en lokal prägel men Wikell och Pettersson poängterar att de även lär ha nyttjats för längre resor, till gårdarna i norr och i förlängningen till staden Stockholm (Wikell & Pettersson 2014 s. 18f).

Bland hålvägarna vid Forsla kärr utmärker sig dessutom en djupare huvudfåra som enligt Lundqvist stämmer överens med en stig som på historiska kartor sträcker sig vidare i riktning norrut. Lundqvist menar att detta möjligen kan utgöra resterna efter huvudvägen mot platsen där staden Stockholm senare kom att etableras. Vägen som förmodligen nyttjades långt före stadens tillkomst lär enligt honom mycket väl kunna vara samtida med den vikingatida stenbron vid hällen (Lundqvist 1999 s. 19). Om man följer hålvägarnas riktning från Forsla kärr når man efter cirka 2,5 kilometer fram till ytterligare ett stråk av hålvägar som löper vid sidan om ett gravfält öster om Söderbygård, som i förlängningen stakar ut riktningen mot Stockholmsåsen och Stadsholmen (jfr även Lundquist 1999 s. 73). Strax norr om dessa, vid Norrby gärde, kan man än idag beskåda en runsten (L2014:4020) som mycket väl kan ha varit en del av en äldre vägmiljö.

Fortsätter man norrut passerar man strax intill sjön Drevviken. Här återfinns namnet *Länna* som återigen indikerar att vi rör oss i närheten av en äldre uppdragningsplats för båtar. Jan Paul Strid menar att denna har legat i anslutning till en äldre färdled som sträckt sig från Drevviken till Kalvfjärden i Tyresö. Att detta färdstråk har haft stor betydelse framgår av flera ålderdomliga ortnamn som återfinns längs sträckan, däribland Gudö, Vendelsö, Alby och Tyresö (Strid 1981 s. 36). Detta gör platsen till en given knutpunkt där land och vattenvägar korsas. Från Drevviken kan man än idag, utan några större problem, ta sig med en mindre båt hela vägen ner till Kalvfjärden som mynnar ut i Östersjön, och än lättare lär det ha varit när vattnet stod högre. Vid en eller möjligen ett par platser har man dock varit tvungen att dra båtarna en kortare sträcka. Från Drevviken har man i mindre båtar även kunnat färdas över Magelungen som leder vidare till Orlången som står i direkt förbindelse med sprickdalen som leder fram till Glömsta som behandlades ovan. Sjösystemet korsar och förbinder därmed den nordvästra och den nordöstra delen av Södertörn och sammanlänkas även med de lokala vägnät som i förlängningen sammanstrålar vid näset vid Stadsholmen. Vattenleden mellan Haninge och Huddinge lär så sent som under 1500-talet ha kunnat brukats som färdstråk, i alla fall för mindre typer av båtar. Om detta vittnar en genomgång av rikets sjöar och vattenleder som genomfördes på uppdrag av Gustav Vasa (se Lundin 2008 s. 88).

Avser man att fortsätta färden längs landbacken från Länna i riktning mot Stadsholmen gör man bäst i att följa landmassan mellan Drevviken och Magelungen, vilket dock kräver att man korsar Forsån som än idag sammankopplar sjöarna. På en karta över Södertörn från 1716 (Akt A33, LMS) finns en överfart över ån strax öster om gården Fors. Något längre norrut

finns idag en fornborg (L2013:1236), lägligt placerad där land och vattenvägar korsas. Har man väl korsat ån är det bara frågan om ett par kilometer innan man når fram till åsen som i förlängningen korsar holmen där staden Stockholm har kommit att etableras.

4.10. Stockholms södra förbindelser – ett tolkningsförslag

Färdstråken som skildrats ovan utgör endast ett fåtal exempel på färdledsalternativ i ett nätverk som i själva verket utgörs av myriader av stigar och passager som löpt genom Södertörns karakteristiska sprickdalslandskap. De flesta resorna som har företagits längs stigarna lär i första hand ha trampats i samband med vardagliga sysslor och ändamål. Men som tidigare påpekats har de även utgjort en del av ett farledsnät av både land- och vattenvägar som sträcker sig betydligt längre än så. Området vid Forsla kärr och hålvägssystemet som knyter an till runristningen i hällen kan på många sätt ses som en direkt parallell till miljön vid Glömsta och Flottsbro. Hålvägsystemen som sammanstrålar vid Forsla kärr motsvaras i detta avseende av hålvägarna vid Flottsbro som löper i riktning mot överfarten vid näset mellan Albysjön och Tullingesjön. Dessutom ansluter vägsystemen i bägge fallen till ristningar i hällar som vittnar om att färdstråken med broar har nyttjats ända sedan vikingatiden. Bägge dessa vägmiljöer utmärker sig i sin lokala karaktär men verkar i förlängningen staka ut riktningen mot holmen där staden Stockholm kom att etableras under medeltiden.

Utöver det faktum att det har funnits många färdstråk att välja mellan så har nyttjandet av farledslandskapet som anslagits tidigare även styrts av temporala aspekter med koppling till väderlek och årstider. Utmärkande är dock att färdstråken tenderar att sammanstråla på platser i landskapet som man av mer eller mindre praktiska anledningar har varit tvungen att bege sig till för att kunna färdas vidare på ett lämpligt sätt. Ser man detta i ljuset av Ingolds resonemang om att platser i landskapet uppstår som ett resultat av att människors livsbanor sammanflätas i knutar, är det därför ingen slump att mötesplatser ligger där de gör. Som framgick i avhandlingens inledning menar Ingold även att ju mer livslinjerna sammanflätas, desto tätare blir dessa knutar (Ingold 2022a s. 185). Med ledning av detta resonemang skulle staden Stockholm kunna betraktas som en särskilt stark knut och en pågående process där ett stort antal färdstråk med viss styrning av topografiska förhållanden har sammanflätats under en längre tid.

Det finns i nuläget väldigt lite som talar för att det som senare kom att omtalas som Göta landsväg skulle ha föregåtts av en medeltida motsvarighet

i linjär och anlagd bemärkelse. Som koncept samlar dock sträckan för Göta landsväg flera naturligt givna, om än skiftande färdvägsmöjligheter, som människor har haft olika grader av kognitiv kontroll över. Detta stämmer väl överens med det breda vägperspektiv som har diskuterats inom tidigare vägforskning. Dessa färdalternativ har dessutom förstärkts av mer eller mindre permanenta ingrepp i miljön såsom runstenar, gårdar, gravfält men även broar och förbättrade vad och förstärkta vägbankar. Därför går det inte att studera ett medeltida farledslandskap utan att ta hänsyn till tidigare förändringar i landskapet. Som framhölls i avhandlingens inledning är landskapet nämligen en ständigt pågående process och den upplevda samtiden är på många sätt en ackumulation av tidigare förändringar. En vikingatida runsten eller ett gravfält kan därför mycket väl ha fungerat som en aktiv vägvisare även under senare tider.

Granskningen och återskapandet av färdstråken som presenterades i den inledande delen av kapitlet visar att det har funnits ett antal knutpunkter längs den tänkta sträckan som har samlat upp rörelser från flera olika håll i landskapet. Dessa utgörs av passagen vid Flottsbro som var det topografiskt mest fördelaktiga alternativet om man hade för avsikt att färdas landvägen från Södertörn och vidare mot näset vid Södertälje. Därefter återfinns bron och runristningen vid Glömsta som har varit den givna passagen över sankmarkerna i Glömstadalen. Nästa punkt längs sträckan återfinns vid Långbro, där man som namnet antyder har korsat sankmarken över en längre bro. Nästa anhalt längs sträckan utgörs av kyrkan vid den forna sjön som har varit en given mötesplats för vägfarare, följt av Årstafältet där rörelserna sannolikt har sammanströmmat där ån bäst har kunnat korsats innan man slutligen når man fram till överfarterna mellan malmarna och Stadsholmen. Detta uppradande av punkter kan i sin isolation från resten av landskapet närmast liknas vid en punktskiss från en färgläggningsbok (jfr Ingold 2007a s. 75) och bekräftar endast bilden av den antagna Göta landsväg som studien har avsett att problematisera. Därför är det viktigt att understryka att långt ifrån alla resor lär ha genomförts på detta linjära vis.

Ingold menar att det är modernitetens inflytande som har gjort att linjen, som från början var ett resultat av en fortlöpande gest, har fragmenterats till en succession av punkter eller prickar. Den här förändringen märks bland annat inom resandet, där vägfarandet har ersatts av destinationsorienterade transporter och inom kartering där handritade skisser har ersatts av färdplaner. Denna förändring har även påverkat vårt sätt att se på platser. Ingold menar att platser som ursprungligen uppfattades som sammanflätningar av rörelser och tillväxt numera betraktas som noder i statiska nätverk. Trots att

människor i allt större utsträckning lever i planerade och konstruerade miljöer menar han dock att vi fortsätter att färdas längs våra egna vägar som uppenbaras medan vi går. För att kunna förstå hur människor inte bara ockuperar, utan faktiskt bebor de miljöer där de lever, menar Ingold att vi bör återgå till att betrakta linjer som resultat av rörelser, i stället för hopsättningar (Ingold 2007a s. 75). Den som under medeltiden hade för avsikt att färdas över Södertörn i riktning mot Stadsholmen har dock med stor sannolikhet passerat längs flera av punkterna som räknats upp ovan, men vägen mellan dessa är med ledning av Ingolds resonemang långt ifrån given och kan även påverkas av årstid, väder och lokal kännedom.

Detsamma lär även gälla om man färdades vattenvägen från söder, genom Stockholms skärgård, som erbjuder flera olika farledsalternativ. Med vägledning av uppgifterna från det danska itinerariet kan man även i detta fall dra slutsatsen att det har funnits särskilda platser som har dragit till sig rörelser längs kustremsan. Dessa utgörs av hamnen i Dalarö som var den första hamnen man relativt enkelt kunde nå via landvägen från Stadsholmen. Därefter följer passagen genom Baggenstäket som flankeras av gravar och gravfält som har varit exponerade mot vattnet. Nästa etapp längs resan mot Stockholm förefaller ha varit det skyddade hamnläget vid Kungshamn som hade potential att inhysa en större mängd skepp och båtar.

Beträffande landvägarna kan man som tidigare påpekats mycket väl tänka sig att det finns en viss samstämmighet mellan de äldre och de yngre vägarnas utsträckning i sig, men då verkar det företrädesvis handla om markanta åsar och andra lämpliga underlag som vägstråken tenderar att uppsöka. Brunkebergsåsen utgör ett sådant exempel. I områden med eländig terräng kan det även vara så att vägarna tvingas samman vid de minst dåliga alternativen, exempelvis längs sidorna av dalgångarna i Södertörns kuperade sprickdalslandskap. Detsamma gäller även vid färder över havet där särskilt gynnsamma leder, fria från grund och dylikt, med fördel trafikeras mer frekvent än mindre gynnsamma alternativ. Dessa stråk som tvingar samman rörelser, oavsett om det rör sig om färder över land eller hav, skulle mycket väl kunna liknas vid en slags utdragna motsvarigheter till knutpunkterna som diskuterats ovan.

Mycket talar för att de södra färdstråken mot Stadsholmen har brukats under mycket lång tid och att övergången vid den blivande Stadsholmen tidigt har varit en viktig förbindelselänk mellan de södra och norra landskapen. Runt Stadsholmen sammanstrålar båttrafiken från Mälaren och Östersjön med landvägarna från Södermanland och Uppland, vilket bör ha gjort platsen till en av de mest välbesökta samlingpunkterna i hela landet vid den här

tiden. Det rör sig således om en plats som erbjudit en rad olika möjligheter, men där det även har uppstått problem, bland annat i form av trängsel.

Det kan rimligen antas att staden anläggs eller växer fram runt ett flertal knutpunkter, som är fördelade över Stadsholmen och de båda malmarna som i sin tur förgrenar sig till flera andra viktiga knutpunkter i landskapet, exempelvis längs färdstråken som diskuterats ovan. Därtill finns det historiska källor som visar på att staden i administrativ betydelse också har sträckt sig utanför Stadsholmens fysiska gränser, exempelvis Kungshamn men även Aspskär vid Dalarö, som också har tolkats som en administrativ gräns. I sammanhanget bör man även uppmärksamma de öar i Stockholms skärgård där man sannolikt hämtade material för byggnationer i den växande staden. Man kan därför tala om ett omfattande område som aktiveras runt Stadsholmen i samband med att staden växer fram. Möjligen kan det vara så att koncentrationen av bebyggelsen till Stadsholmen och byggandet av stadsmuren är ett försök att stävja den mer organiska utvecklingen av ett flertal knutpunkter.

Som framhölls inledningsvis finns det en utbredd bild av att Stockholms södra landförbindelser skulle ha varit mer eller mindre odugliga under medeltiden. Denna uppfattning lär med stor sannolikhet vara kopplad till synen på att uppkomsten av städer enkom är ett resultat av ökad handel. En uppfattning som ifrågasätts, bland annat av Andrén (1985), men som ändå har visat sig vara ståndaktig i många sammanhang. Denna uppfattning utgår från en syn på att rörelserna till och från städerna skulle ha dominerats av frakt av olika sorters varor, företrädesvis i större partier, som kräver ett omfattande lastutrymme. Människor som färdas till fots, eller via hästrygg eller mindre farkoster inkluderas helt enkelt inte i detta sammanhang. När man talar om landvägens framkomlighet handlar det således oftast om huruvida man kan ta sig fram med häst och vagn eller inte. Det lär förmodligen inte ha varit aktuellt att framföra några som helst hjulburna fortskaffningsmedel längs landvägarna på Södertörn under medeltiden. Anlagda vägar där man med lätthet kan ta sig fram med häst och vagn är sällsynta långt fram i tid, allra helst i ett kuperat landskap som Södertörn där färdstråken mot Stadsholmen en gång slingrade sig fram. Detta utesluter dock inte att landvägen har haft stor betydelse för den som valt att färdas till fots eller till häst.

Beskrivningen av vattenvägarna som den historiska motsvarigheten till dagens motorväg som är vanligt förekommande inom populärvetenskapliga sammanhang bär dock helt klart på ett visst mått av sanning. Vattenvägarna lär på många sätt ha varit helt överlägsna om man har avsett att färdas längre sträckor och med skrymmande last. Här får man dock tänka sig att det ena

inte utesluter det andra. Större mängder varor har troligen skeppats med båtar till olika omlastningsplatser, vanligen i de begynnande städerna, medan enskilda människor även kan ha använt landvägen. En stor skillnad rörande dagens motorvägar är dock att dessa i allt större utsträckning anläggs för att undvika den trängsel som vanligen uppstår i städer, vilket i förlängningen leder till att stadskärnorna numera urholkas till förmån för köpcentrum som är enklare att nå med bil. Trots att den dåtida motorvägen i egenskap av vattnet ofta har varit att föredra, är det viktigt att understryka att den fasta landmassan har varit den historiska människans primära habitat. Möjligtvis med undantag för vissa grupper av människor, så som handelsidkare och fiskare (jfr med Ilves 2012 s. 34) som har levt en stor del av sina liv på havet, men även dessa lär ha haft ett visst behov att stundtals beträda den fasta landmassan. Men för omfattande transporter av varor har den säsongsbundna vattentrafiken varit att föredra. Som argument för detta har det framhållits att landförbindelserna ända in i sen tid har haft en underordnad betydelse för handelsutbytet mellan Stockholm och andra orter. Detta framgår bland annat av skriftliga källor från början av 1600-talet som visar att 85 procent av de inkommande varorna kom från sjöfarten (Friberg 1938 s. 85).

Avsikten med detta kapitel har på inget sätt varit att förringa vattenvägarnas betydelse för Stockholm som via Östersjön har stått i direkt förbindelse med städerna runt Mälaren och Östersjön. Men det finns för den delen ingen anledning att bortse från landsvägarnas betydelse. Som poängterades inledningsvis så är även de mer storskaliga transporterna helt beroende av de mindre rörelserna genom landskapet som ofta begagnats av enskilda individer, och dessa startar vanligtvis med fast land under fötterna. Ser man till kommunikationerna i den medeltida staden framgår det dock allt tydligare att man kan göra en uppdelning mellan en kortare typ av resor och längre färder. Det är exempelvis ganska stor skillnad mellan de rörelserna som sker mellan torget och bryggorna respektive långresan som både kan utgå från staden, ha den som slutmål, eller passera rakt igenom den. Denna uppdelning kan följaktligen även skönjas utanför städerna där vardagliga resor i den lokala bygden har varierats med längre resor till exempelvis städer och marknader.

5. Släbro och Nyköpingstrakten

5.1. Inledning

Det huvudsakliga syftet med följande kapitel är att diskutera färdvägarna till och från Nyköpingstrakten och vad dessa har haft för betydelse för stadens uppkomst och utveckling under medeltiden. Redan vid en första anblick framstår det som att staden befinner sig i vad som många har beskrivit som ett mycket fördelaktigt kommunikativt läge (se exempelvis Bohrn 1937 s. 5; Nordström & Lindeblad 2016 samt Bäck 2017). Det kan därför tyckas utsiktslöst att återigen diskutera denna aspekt. De flesta som diskuterar de kommunikativa aspekternas betydelse för platser och städers tillblivelse fokuserar dock på det kommunikativa läget i sig, utan att gå närmare in på hur det har gått till när man har färdats mellan platserna i landskapet. För att komplettera tidigare forskning är avsikten med detta kapitel att studera växelspelet mellan aktiviteter och produktion i landskapet och de färdstråk och knutpunkter som leder till och från Nyköpingstrakten under medeltiden.

Efter en kortare bakgrund följer ett övergripande avsnitt om förutsättningarna för att färdas genom det sörmländska landskapet i sin helhet. Detta avsnitt avlutas med en ingående studie av framkomligheten längs en av de större sörmländska rullstensåsarna, nämligen Strömsholmsåsen. Därefter ges en mer detaljerad skildring ur ett lokalt perspektiv som beskriver två lokalbors resa från trakten runt Husby-Oppunda ned till Släbro och Nyköping. Därefter riktas fokus mot vattenvägen från Nyköping ned till Stadsfjärden och vidare över havet. Med utgångspunkt från ovanstående skildringar är avsikten att diskutera och problematisera bilden av det sörmländska vägnätets kontinuitet från förhistorisk tid fram till idag.

5.2. Bakgrund

Angående förutsättningarna för Nyköpings tillkomst har det tidigare påtalats att dessa bör sökas i ett vidare geografiskt perspektiv än bara i det närmaste omlandet (Bäck 2017 s. 16; Nordström & Lindeblad 2016 s. 14). Lyfter man blicken och betraktar hela landskapet i stort så framträder den sörmländska

sjöplatån nämligen som ett viktigt inland som har hyst en rik bebyggelse redan under äldre tid (Nordström & Lindeblad 2016 s. 10,14). Historiska källor vittnar om att det har funnits ett utbrett system med huvudgårdar och underlydande torp på den sörmländska sjöplatån under medeltiden. Syftet med huvudgårddriften har enligt Annika Nordström och Karin Lindeblad framför allt varit att producera stora mängder spannmål som har kunnat omsättas på marknaden i Nyköping. Här fanns nämligen möjligheter till utbyte med både inhemska och mer långväga kontakter. Förutom jordbruksprodukter, främst i form av spannmål, har även järn och troligen även koppar avsatts i Nyköping. Dessa metaller framställdes i Tunaberg och Näveberg i Kolmården. Spannmålsodlingens betydelse bekräftas av att Nyköping hade minst tre kvarnar och längre uppströms ån har det dessutom funnits ytterligare kvarnar. Nordström och Lindeblad betonar att det kommunikativa läget, både ur ett lokalt och mer långväga perspektiv, har varit en av de absolut viktigaste orsakerna till Nyköpings uppkomst (Nordström & Lindeblad 2016 s. 14). Nyköping skulle enligt Nordström och Lindeblad således kunna beskrivas som den sörmländska sjöplatåns ”Port of trade”, och på motsvarande sätt etableras Trosa vid vattendraget som avvattnar bebyggelsen i nordost, som saknar naturlig förbindelse med Nyköping (Nordström & Lindeblad 2016 s. 10).

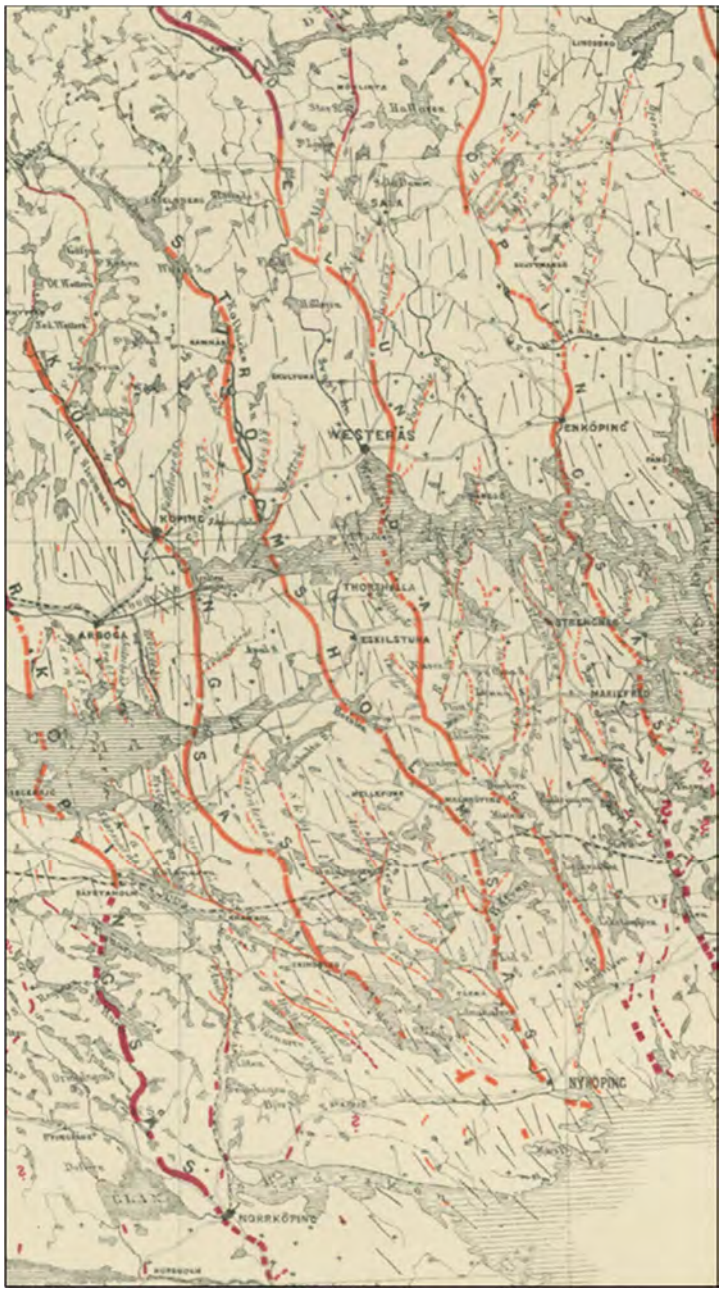
Trots att spannmålsodlingen och metallframställningen har haft en stor betydelse för stadens tillkomst är det viktigt att understryka att det även finns andra verksamheter och förehavanden i landskapet som lär ha varit minst lika betydelsefulla för Nyköpingstrakten, men som inte har lämnat lika tydliga avtryck i det historiska källmaterialet. Den historiska arkeologins fokus på skriftliga källor gör att storskalig handel och maktens anspråk vanligen lyfts fram på bekostnad av människors mer vardagliga, men minst lika viktiga, livsvillkor. I detta avseende kan man tänka sig att människor i en rad olika syften såsom jakt, boskapsskötsel och kolning har rört sig längs stigarna under medeltiden. Därtill kan man även räkna med att människor gett sig ut för andra sysslor såsom insamling av förnödenheter i form av bär, svamp och honung. I sammanhanget är det även viktigt att påminna sig om de kyrkliga högtider och mässor som med jämna mellanrum fick större skaror att bege sig ut i landskapet. Alla dessa människor, som har tagit sig fram längs stigar och leder i landskapet lär även ha haft goda anledningar att besöka staden med jämna mellanrum. Dessutom kan rent administrativa sysslor ha satt folk i mer direkt rörelse mot staden. Ett sådant exempel, som faktiskt har etsat sig fast i de historiska källorna, är Peter från gården Sparsta som år 1380 deltog som nämndeman vid Räfstetinget i Nyköping (se Janzon 2006 s. 178).

Avsikten med detta kapitel är även att rikta ett särskilt fokus mot mångfalden av rörelser och verksamheter längs stigar och leder som i förlängningen sammanstrålar vid fjärden. Som anslogs i det föregående kapitlet börjar storskalig handel och produktion dessutom alltid i mindre rörelser och det finns ingen anledning att ställa den ena sortens rörelse i kontrast till den andra. Ett argument mot de heterogena perspektiv som anslagits skulle kunna vara att resandet har varit kraftigt kontrollerat under medeltiden. Men jag har svårt att se att någon makthavare under medeltiden skulle ha varit så pass organiserad och haft ett sådant inflytande att det påverkade de vardagliga förflyttningarna i Nyköpingstrakten. Kontrollen över nyttjandet av landskapet bör snarare ha varit lokalt förankrad.

Resonemanget om att orsakerna till stadens tillkomst bör sökas i ett vidare geografiskt sammanhang, som tidigare har framförts (se ovan), är enligt min mening helt riktig och även i detta avseende spelar farlederna och färdvägarna en minst sagt central roll. Den som under medeltiden avsåg att färdas från det sörmländska inlandet ned till havet kunde med fördel bege sig via vattenvägen över det vittförgrenade sjösystemet som mynnar ut i Östersjön i området runt Nyköping. I detta system ingår bland annat de större sjöarna Yngaren, Långhalsen och Båven som sammanlänkas av ett antal åar och mindre vattendrag. Har man väl nått någon av dessa sjöar går det förhållandevis enkelt att ta sig vidare till den största av åarna, nämligen Nyköpingsån som leder ned till Nyköping och vidare ut till Stadsfjärden.

Att det funnits goda förutsättningar för uppkomsten av regionala knutpunkter i Nyköpingsområdet under yngre järnålder och medeltid råder det således inget tvivel om. I sammanhanget bör man även beakta att vattendragen var betydligt mer omfattande för 1000 år sedan jämfört med idag (Runer 2020 s. 15; Karlén 1973 s. 4f).

Ett påtagligt problem är dock att det i Nyköpingsån finns flera fall och forsar som har försvårat framfarten nedströms och hela – eller i alla fall stora delar av – denna sträcka har man därför fått färdas längs landbacken. Forsarna kan både ha försvårat och underlättat färden, beroende på vilken farkost man färdades i och framför allt i vilken riktning. Om man ser till bebyggelsens utbredning är det tydligt att denna förhåller sig till ån, men frågan är i vilken utsträckning ån verkligen har nyttjats i kommunikativa syften. Westerdahl påtalar att goda kommunikationer ofta anses vara helt eller delvis avgörande för bebyggelsers etablering. Han menar dock att detta är en komplex fråga och hänvisar i detta avseende till Erik Granlunds varning



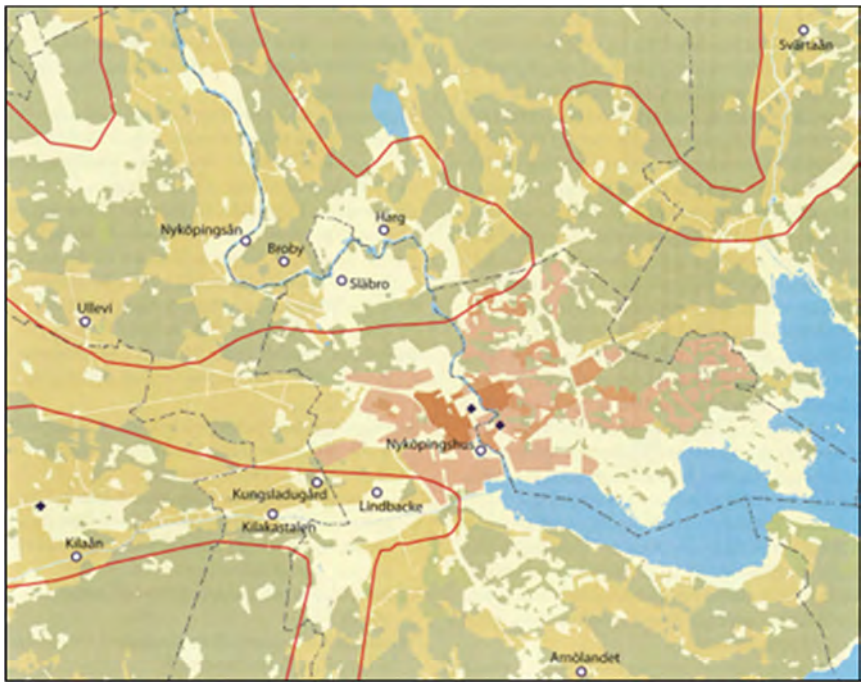
Figur 19. Utsnitt ur karta som visar rullstensåsarnas utsträckning inom Mälaren och en del av Dalävens vattenområde. Efter Erdmann, Axel (1868), karta 8. Sveriges geologiska undersökning.

om att okritiskt betrakta åar som förbindelseleder och att detta skulle vara orsaken till att bebyggelser därför koncentreras till ådalar (Westerdahl 1989 s. 198). Granlund (1929) menar nämligen att bebyggelsens koncentration till åar och deras sjösystem endast visar att dessa områden har erbjudit de bästa förutsättningarna för bosättningarna men inte att de nödvändigtvis har använts som samfärdsleder.

Som beskrevs i det föregående kapitlet framställs vattenvägarna ofta som de givna färdalternativen i medeltida sammanhang. Anledningen till detta kan som framgått ovan vara att man ofta tänker i banor om mer storskaliga transporter till och från städer. Men i fallet med Nyköping där olika sorters råvaror lär har fraktats både till och från inlandet kan det vara så att landvägarna faktiskt underskattats. Allra helst med tanke på att en relativ lång del av Nyköpingsån inte verkar ha varit särskilt lättframkomlig, något som även kan uttydas ur en karta från år 1764 där ån talande nog omnämns som Nyköpings ström (Akt C24, LMS).

Ur ett landvägsperspektiv är det även viktigt att uppmärksamma de rullstensåsar som sträcker sig i nordvästlig riktning genom det sörmländska landskapet. Flera av dessa åsar knyter i förlängningen an till det vitt förgrenade sjösystem som mynnat ut vid Nyköpingstrakten (figur 19). Det har tidigare framhållits att de sörmländska åsarna länge har nyttjats som underlag i kommunikativa syften (se exempelvis Gustafsson 2004 s. 16 och Moberg 2017 s. 10f). De längre åsarna skulle enligt Christian Lovén kunna benämnas som våra första riksvägar och enligt honom kan de som transportleder tillskrivas en nästan obegränsat hög ålder (Lovén 2021 s. 299).

När Mathias Bäck diskuterar Nyköpings goda kommunikativa läge betonar han att det inte bara handlar om ån som passerar, utan även om de landvägar som har knutit staden till det omgivande landskapet (Bäck 2017 s. 16). Han understryker även att själva mötet mellan land- och vattenvägarna lär ha varit mycket betydelsefullt för stadens etablering. I Bäcks artikel inkluderas även en kartbild som visar att Nyköping är centralt placerad i en vik av Östersjön där tre vattendrag i form av Nyköpingsån, Kilaån och Svärtaån sammanströmmar (figur 20). Bygderna kring dessa har markerats, samt ett antal andra viktiga platser, bland annat kastalerna vid Nyköpingsån och Kilaån. Med undantag för Runstenarna vid Broby och Släbro, som indikerar att det här har funnits en bro (se figurtexten i Bäck 2017 s. 17), så lyser dock landvägarna med sin frånvaro. Som framgått ovan menar Bäck att mötet mellan land- och vattenvägarna har haft en avsevärd betydelse för stadens tillkomst, men varför markeras landvägarna inte i kartan? Det enkla svaret på denna fråga är att vi helt enkelt inte vet exakt hur landvägarna har sträckt sig. Dessa



Figur 20. Släbro och Nyköpingstrakten. Efter Bäck 2017 s. 17 med hänvisning till utfört arbete. Med tillstånd av Arkeologerna, Statens historiska museer (2026-05-11).

har nämligen, med få undantag, inte lämnat några tydliga spår i landskapet. Men som framgick i det föregående kapitlet kan man utifrån lämningar vid platser där många färdstråk möts, och utifrån naturgeografiskt fördelaktiga stråk, ändå skissera en bild av hur man faktiskt har rört sig i landskapet. Metoden som tillämpas i detta kapitel är i stort sett densamma som i det föregående kapitlet där land- och vattenvägarna till och från Stockholm behandlades. En skillnad är dock att ett särskilt fokus nu riktas mot resan till staden ur ett *lokalt perspektiv*, medan det tidigare kapitlet till stor del skildrade det långväga resandet ur en främlings perspektiv (*regionalt – överregionalt perspektiv*).

5.3. Det sörmländska vägnätet

I texten *Handel og samfaerdsel: Sveriges vägar och sjöleder under forntid och medeltid* från 1933 skriver Adolf Schück att de historiska huvudvägarna ofta löper längs åsar, floddalar och sjöstränder som erbjuder ett fast och väldränerat underlag. Vägarna på åsarna hade en fast och säker yta som i stort sett var opåverkad av nederbörd. Detsamma gällde även för vägar längs floddalar och sjöstränder, där man i möjligaste mån följde fasta moränavlagringar. I

slättområden är det däremot svårare att veta var de historiska vägarna har sträckt sig (Schück 1933 s. 230ff).

Rörande Svealand så framhåller han att många av vägarna följer rullstensåsarnas nord-sydliga riktning. I Mälardalen och de östliga kustområdena menar han även att vattenvägarna lär ha brukats flitigt, i alla fall under sommarhalvåren. Även intervägarna som löpte över sjöar, myrar och vattendrag lär enligt honom ha varit av stor betydelse. Dessa var nämligen både kortare och mer lättframkomliga än vägarna som nyttjades under sommaren, och krävde dessutom knappt något underhåll mer än röjning. På isarna kunde det dock i vissa fall krävas att man ”utruskade” färdriktningen (Schück 1933 s. 230ff).

Jan Moberg, som ingående har behandlat det sörmländska vägnätets utveckling över tid, menar att de äldsta vägarna i landskapet sannolikt har nyttjats ända sedan förhistorisk tid. I äldsta tider utgjordes dessa vägar dock av enklare gång- och ridstigar och det dröjde länge innan vägar anlades i modern bemärkelse. Vidare menar Moberg att resandet verkar ha ökat under vikingatiden och att vägarna då blev allt tydligare i landskapet. Om detta vittnar exempelvis det stora antalet runstenar som restes längs färdstråken vid denna tid (Moberg 2017 s. 8). Det är dock svårt att fastställa om resandet verkligen ökade under vikingatiden och man kan mycket väl ha rört sig i liknande utsträckning redan långt tidigare. Klart är dock att resandet vid denna tid har lämnat tydligare spår i landskapet och möjligen skulle broarna och vägbankarna som nu anläggs kunna ses som uttryck för ett mer institutionaliserat och ordnat resande. Brink har tidigare framhållit att man sannolikt kan göra en distinktion mellan äldre vägar på vatten och is och de röjda landvägarna som tillkom i samband med uppförandet av kyrkor och sockenbildningar (Brink 2000 s. 30).

Som Moberg poängterar så finns det mycket riktigt inga kartor som visar var de äldsta vägarna har gått och i detta avseende får man förlita sig på andra tecken i landskapet. Som framhållits tidigare var de äldsta vägarna inte anlagda utan man sökte sig snarare mot den terräng som var mest lättframkomlig, förträdevis med torrt, fast och jämnt underlag. Grusåsar och annan mark med isälvsavlagringar blev därmed givna färdstråk (Moberg 2017 s. 10). Bland dessa ås-vägar återfinns enligt Moberg några av våra allra äldsta vägsträckningar och flera av dessa stråk är viktiga leder än idag. Ett sådant exempel utgörs av riksväg 56 som sträcker sig över Bie, Äskköping, Hjälmare sund och vidare till Kungsör. Ett annat exempel på en gammal ås-väg följer längs nuvarande riksväg 53 över malmen norr om Råby-Rönö samt norr och söder om Malmköping. Den gamla vägen från Kvicksund till Tumbo och

vidare mot Hållsta, är liksom vägen längs Kjulaåsen också exempel på mycket gamla ås-vägar (Moberg 2017 s. 10f).

Med ledning av nutida vägar som löper längs åsar, förekomsten av runstenar, tingsplatser, ortnamn och system av hålvägar så menar Moberg att vi kan teckna en relativt god bild av det medeltida vägnätet. I detta avseende hänvisar han till den skiss eller schematiska karta över det medeltida vägnätet som utarbetades redan på 1930-talet. Betraktar man denna karta, finns det enligt honom en påfallande likhet mellan de medeltida huvudvägarna och dagens vägnät (Moberg 2017 s. 23).

Schück som ligger bakom denna karta understryker dock att källorna som berättar om de medeltida vägarna är få och knapphändiga och att man därför behöver förlita sig på senare källor när man studerar det medeltida vägnätet, vilket medför en viss osäkerhet (Schück 1933 s. 229f). Han redogör inte närmare för hur han har gått till väga när han återskapat det medeltida vägnätet, men man kan anta att arbetet till stor del bygger på senare historiska kartor och vägbeskrivningar. I figurtexten till bilden som redovisar Schücks sammantagna resultat poängteras dessutom att det rör sig om en schematisk karta (Schück 1933 s. 240).

En annan källa till kunskap om Sveriges historiska vägnät utgörs av Georg Biurmans *Vägvisare til och ifrån alla städer och namnkunniga orter, uti Svea- och Göta-riken samt stor-förstendömet Finland* från 1743 (Biurman i ny upplaga 1776). I denna vägvisare anges avståndet mellan gästgivargårdar och mellan städer, därtill innehåller beskrivningen en hel del uppgifter om priser för skjuts, färjor och allehanda besöksvärda platser som exempelvis gods, hälsobrunnar och kungsgårdar (jfr Nilsson 1978 s. 142ff). Biurmans vägbeskrivning kan med fördel kompletterats med Erik Agners karta över landvägarna i Nyköpings län som framställdes mellan 1683 och 1688 (se Nilsson 1978 s. 146), som mer detaljerat redovisar vilka platser som passerades längs vägarna i Södermanland. Både Biurmans vägvisare och 1600-talskartan uppvisar likt Schücks schematiska karta en bild av fem huvudvägar som utstrålar från Nyköping för att därefter förgrena sig i olika riktningar (se figur 21, 22 & 23).

Som framgått ovan finns det relativt goda förutsättningar att skissera de medeltida huvudstråkens övergripande drag. Den schematiska bilden som delvis bekräftas av naturgeografiska förutsättningar och spår i landskapet ger en översiktlig bild av hur människors har rört sig i sina omgivningar. En bild som exempelvis kan användas för att förstå placeringen och uppkomsten av städer och andra kommunikativa noder, men som i själva verket säger ganska lite om hur det faktiskt har varit att färdas genom landskapet. Det är dessutom viktigt att understryka att det rör sig om en bild som i stor

utsträckning kommer att styras av kartor som oundvikligen projiceras bakåt i tid. Som framgått ovan verkar det dock ändå som att det finns en påtaglig kontinuitet i det historiska vägnätet.

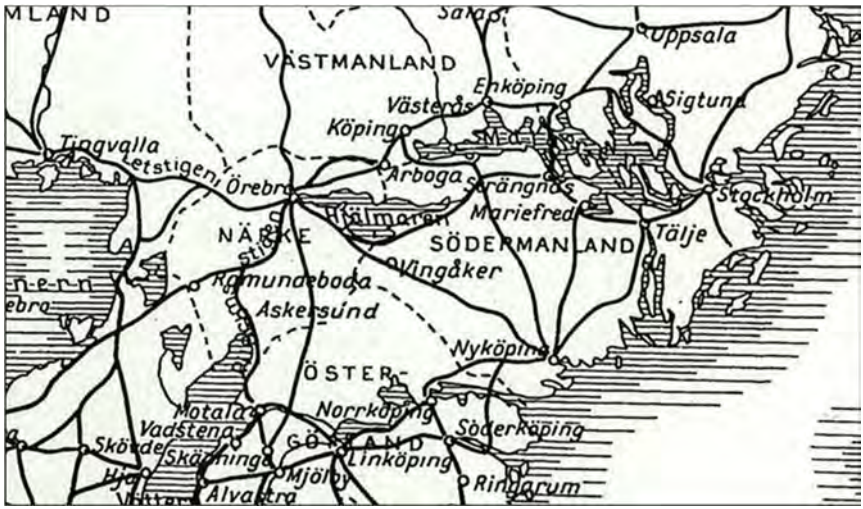
Utgår man från Schücks schematiska sammanställning över de medeltida svenska huvudvägarna framgår det utan tvekan att Nyköping utgjorde en viktig knutpunkt i det mellansvenska vägnätet. Vid staden sammanstrålar inte mindre än fem huvudvägar och sett till hela landet är det bara Örebro och Jönköping som uppvisar fler vägkontakter under historisk tid (Schück 1933 s. 242f). Likt en solfjäder förgrenar sig dessa huvudvägar i olika riktning genom det sörmländska landskapet. Som Moberg tidigare påtalat var det dock inget tal om några anlagda vägar utan snarare stigar och upptrampade hålvägar. Som nämndes i det förgående kapitlet lär man inte heller kunna räkna med att dessa vägstråk löpt längs några längre sammanhängande linjer, utan det har snarare rört sig om ett bredare vägperspektiv med flera parallella alternativ som sammanstrålat vid särskilda knutpunkter. Här nedan riktas fokus mot en av de vägar som avbildas i det föreslagna vägnätet, nämligen den som sträcker sig från Nyköping mot den västra delen av Mälardalen.

Vägen som sträcker sig från Nyköping mot Västmanland utgörs enligt Moberg tveklöst av en mycket gammal vägförbindelse som korsat Båven vid Oxbro (Moberg 2017 s. 24). Enligt Schück (1933 s. 246) var målet med denna sträcka i första hand att man skulle ta sig i riktning mot Torshälla och Eskilstuna kloster. Detta färdalternativ verkar till stor del även stämma överens med huvudvägen mellan Nyköping och Västmanland, så som den skildras i Biurmans vägbeskrivning från mitten av 1700-talet (se figur 21). Vid denna tid sträckte sig huvudvägen mellan Strand eller Edstorp, Dymmelsta, Berga och Hosjön för att sedan vika av mot Örsta och vidare till Eskilstuna och Smedby för att slutligen passera över Mälaren med färjan vid Kvicksund (Biurman 1776 s. 73f).

Kompletteras denna bild med uppgifterna från den äldsta vägkartan från slutet av 1600-talet (Akt. C6. LMS) kan man utläsa att den historiska huvudvägen mellan Nyköping och Kvicksund har löpt längs Strömsholmsåsen från Sparreholm fram till Mortorp, längs en sträcka om cirka 18 kilometer, därefter har huvudvägen svängt av från åsen i riktning mot Eskilstuna. Enligt Biurmans karta verkar det dock som att vägen har letat sig tillbaka till Strömsholmsåsen i höjd med Smedby för att sedan leda vidare till Kvicksund. Den som har haft för avsikt att korsa Mälaren vid Kvicksund har dock med fördel kunna fortsätta längs åsen. Farbarheten och fornlämningsbilden längs Strömholmsåsen är något som behandlas i detalj under nästa rubrik.

Figur 21. Utsnitt ur Georg Biurmans vägvisare. Efter Biurman 1776. Kungliga biblioteket (PDM 1.0).

Figur 22. Utsnitt ur karta över allmänna vägar, krogar och gästgivargårdar inom Nyköpings län från 1688. Akt. C6. Erik Nilsson Agner. Lantmäteristyrelsens arkiv.



Figur 23. Utsnitt ur Schücks schematiska bild över det medeltida vägnätet i Sverige. Efter Schück 1933 s. 240.

5.4. Längs åsen (den regionala resan)

När jag passerar över Kvicksundsbron slås jag av hur kort sträcka jag behöver färdas innan jag når fram till den sörmländska landbacken. Nu färdas jag förvisso i en vit Passat som tillverkades år 2016, men ändå. Sundet, som utgör en av de kortaste passagerna över Mälaren, är inte bredare än cirka 100 meter. Efter att ha passerat bron viker jag av från den större vägen för att fortsätta längs den äldre ås-vägen som följsamt slingrar vidare genom det sörmländska landskapet.

Som påtalats ovan finns det flera åsar som förbinder Nyköpingsområdet med platser runt Mälaren, och i vissa fall leder dessa även vidare till områden långt upp i Dalarna. Moberg med flera har, som nämnts tidigare, framhållit att de äldsta vägarna i möjligaste mån har sökt sig mot åsar och isälvavlagringar som utgjort framkomliga stråk före det att riktiga vägar anlades. I följande avsnitt riktas fokus mot hur fornlämningsbilden och färdmöjligheterna ser ut längs en av de större åsarna som sträcker sig i nordväst-sydöstlig riktning genom det sörmländska landskapet, nämligen Strömsholmsåsen. Fokus riktas i första hand mot visuellt framträdande lämningar i form av gravar och kyrkor som i enlighet med studiens teoretiska utgångspunkt kan ha nyttjats som en sorts förstärkande markeringar av landskapet. Därtill redovisas även lämningar efter vägar, i form av både hålvägar och uppbyggda vägbankar. Flera av dessa väglämningar har uppenbarligen nyttjats eller förstärkts under

senare tider, men eftersom de löper genom områden med betydligt äldre lämningar ger de ändå en viss fingervisning om vilka stråk som kan ha brukats längre tillbaka i tid.

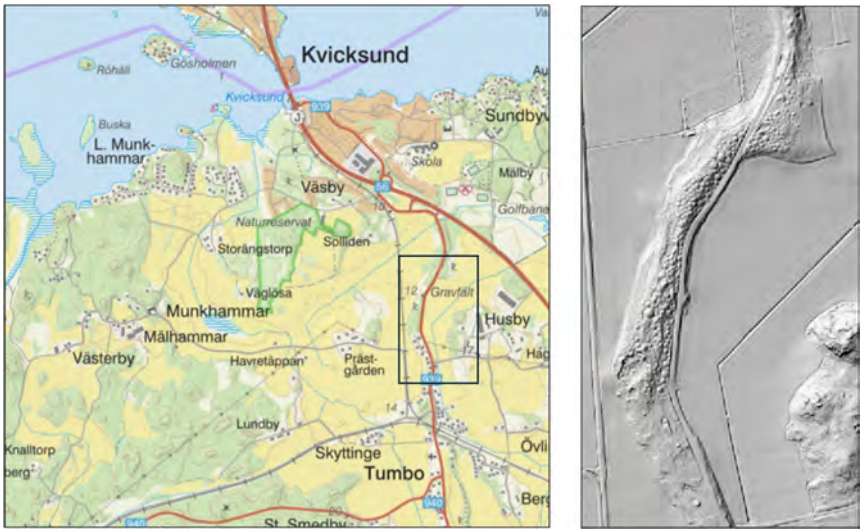
Strömsholmsåsen sträcker sig i relativt sammanhängande form från sjön Åmänningen söder om Fagersta i Dalarna och hela vägen ned till sjön Båven (figur 19), som i förlängningen av ett antal vattendrag och sjöar står i direkt förbindelse med Östersjön.

I följande avsnitt behandlas den del av åsen som sträcker från Kvicksund vid Mälaren ner till nordvästra änden av Båven.

Korsar man Kvicksund behöver man inte färdas särskilt länge innan man når fram till ett mäktigt gravfält som breder ut sig längs sidorna av Strömsholmsåsen (L1983:3833), som här går under den lokala benämningen Tumboåsen. Ser man sig runt inser man snart att åsen är helt belamrad med gravar, och studerar man en höjdmodell över området liknar åsen en knottrig reptilrygg som reser sig ur marken (se figur 24). Fortsätter man färden längs den markanta åsen når man snart fram till Tumbokyrka som ska ha uppförts under 1100-talets andra hälft (se B2025:11674 i bebyggelseregistret). Strax efter att man har passerat kyrkan kan man beskåda ytterligare två omfattande gravfält (L1983:3673 & L1983:4148) som likt det tidigare breder ut sig längs åsens sidor. Här återfinns dessutom ett flertal hålvägar som löper genom gravfälten i åsens riktning (L1983:3672, L1983:4220, L1983:4097 & L1984:8768). Gravfälten på Tumbo-åsen ingår tillsammans med kyrkan och en rad andra lämningar i en kulturmiljö som har klassificerats som riksintresse för kulturmiljövården (Riksintresse för kulturmiljövården, Tumbo, D3). Det rör sig om en rik fornlämningsmiljö som breder ut sig längs åsen som har utgjort en viktig kommunikationsled mellan Uppland och Södermanland ända sedan järnåldern.

Därefter följer en sträcka mellan Bäcktorp och Hällbybrunn där åsen inte är lika enkel att följa och där det dessutom saknas gravfält och väglämningar som tydligt förhåller sig till åsens utbredning. Det bör dock understrykas att en påtaglig del av åsen verkat ha schaktats bort längs denna sträcka.

Väl nere vid Hällbybrunn gör sig åsen dock åter påmind. Här återfinns bland annat ett par gravfält (L1984:8704 & L1984:8680) som markerar åsens rygg samt en äldre vägbank (1982:7092) som löper vid sidan av den nuvarande landsvägen. Denna vägbank verkar dock inte ha anlagts förrän under 1900-talets första hälft (se Jonsson 2021). Fortsätter man därefter längs den del av åsen som kallas för Åsby-åsen möts man av en mycket fornlämningstät miljö med flera gravfält (L1985:5062, L1985:6330, L1985:4637 & L1985:6222) och färdvägar (L1982:5531, L1985:6798 & L1985:4725) som utsträcker sig



Figur 24. Översikt som visar gravarnas täta utbredning längs en del av på Tumboåsen. Bakgrundskartan har hämtats från lantmäteriets karttjänst Min karta. ©Lantmäteriet (CC-BY 4.0).

längs åsen. Även denna plats, som i flera avseenden påminner om den fornlämningstäta miljön vid Tumbo, antas ha uppkommit som ett resultat av det kommunikativa läget på åsen som utgjorde en av Mälardalens viktigaste vägar (se Beckman-Thoor 2014 s. 10, som också påtalar att det rör sig om några av de mest fornlämningstäta områdena i hela Södermanland).

Längs sträckan från Kvicksund genom Tumbo- och Hällbytrakten fram till och med Hållsta finns således tydliga förtätningar av gravfält som klamrar sig fast längs åsryggens sidor. Möjligen skulle dessa gravfält kunna betraktas som förstärkningar av färdstråken i landskapet som tillsammans med berättelser kan ha fungerat som en sorts vägvisare.

Efter att man lämnat den fornlämningsrika trakten runt Åsby följer en sträcka längs åsen där fornlämningsbeståndet är betydligt glesare innan man når fram till Hyndevadsån som utgör förlängningen av Eskilstuna som förbinder Mälaren med Hjälmaren i väster, och som skär rakt genom Strömsholmsåsen. Namnet Hyndevad (*Hindawa*t) som omnämns redan år 1216 (Zachrisson 2004 s. 21) vittnar om att det har funnits minst ett vadställe längs ån, och som dessutom har varit så pass betydelsefullt att det gett namn åt en längre sträcka av vattendraget. Det har tidigare framhållits att Hyndevadet ska ha varit beläget längre uppströms ån där vattnet har varit som lugnast (se Zachrisson 2004 s. 21 och där anförd litteratur). Men det är även möjligt att man valt att korsa vattnet där ån skär genom Strömsholmsåsen, om detta

vittnar möjligen en hålväg (L2019:1889, se även Norberg 2019) som sträcker sig i riktning ned mot vattnet. En ägomätningskarta från 1781 visar dessutom att det har funnits ett färjeläge på motsatt sida av ån (se uppgifter i FMIS, L1982:7059). Som anslog i det föregående kapitlet, och som jag får tillfälle att återkomma till nedan, uppstår hålvägarna ofta i anslutning till vattenöverfarter där färdstråk i landskapet sammanstrålar. Om man hade för avsikt att fortsätta längs åsen söderut var passagen vid färjeläget förmodligen att föredra. Korsade man ån längre österut behövde man nämligen runda ett område med kärrtorv vid Byringen öster om åsen, som under medeltiden lär ha utgjorts av en sjö.

När man väl passerat över ån kan man fortsätta upp längs åsen för att snart komma fram till Husby-Rekarne kyrka som i sin ursprungliga form uppfördes under 1100-talet (se B2025:11678 i bebyggelsehistoriskt register). I likhet med Tumbo kyrka tronar byggnaden upp från åsens högsta punkt och i området återfinns även ett påtagligt höggravfält (L1984:1659). Därefter kan man enkelt följa åsen hela vägen ner genom Hållsta och vidare till Lundby där den dyker ner genom Lundbysjön för att därefter framträda sporadiskt vid sidan av ett antal sjöar innan den återigen framträder i sammanhängande form efter sjön Bårsten. Med undantag för ett större gravfält (L1984:576) som utbreder sig över åsens rygg strax före Lundbysjön är den synliga fornlämningsbilden längs denna sträcka betydligt mer fragmenterad än tidigare, med ställvisa förekomster av enskilda stensättningar och ett antal mindre gravfält (se exempelvis L1984:576, L1984:2627, L1984:2076 & L1983:7255) samt två hålvägslämningar (L1984:2696 & L1984:2270) som följsamt sträcker sig längs åsens riktning.

Åsen kan därefter följas tydligt, om än med något smalare form än tidigare, hela vägen ned till Malmköping. Längs denna sträcka avtar dock fornlämningsbilden ytterligare och man kan färdas långa sträckor utan att stöta på några lämningar över huvud taget. Efter Mortorp löper åsen dessutom genom ett utdraget område med kärrtorv och det är oklart om det över huvud taget var möjligt att färdas längs denna sträcka under medeltiden.

Bilden förändras dock markant när man närmar sig Malmköping där åsen tilltar i bredd. Här återfinns flera färdvägslämningar i form av hålvägar (L1985:4719, L1982:5387 & L1984:4597) och en äldre vägbank (L1985:5225) som leder upp mot Malma hed där man kan beskåda ett antal enskilda gravläggningar och ett par gravfält (L1984:5096 & L1984:5102). Här ligger även Lilla malma kyrka som ska ha anlagts en vid en vägkorsning redan under 1100-talet (Andersson 2017 s. 15). Dessa lämningar vittnar obevekligen om åsens betydelse för människors framfart genom landskapet. Efter

Malma hed smalnar åsen av och naggas ställvis av sankmarker. Trots detta uppvisar även denna avslutande sträcka en relativt tät lämningsbild som bland annat representeras av två äldre vägbankar (L1984:4586), och ett antal mindre gravfält (däribland L1984:5237 och L1984:2273) samt flera ensamliggande gravläggningar. I höjd med Sparreholm, där den sammanhängande delen av åsen som man hitintills har kunnat följa, slukas av Båven, återfinns även Hyltinge kyrka som troligen har uppförts under 1300-talet (se B2025:58256 i bebyggelseregistret).

Studerar man den sammantagna fornlämningsbilden längs Strömsholmsåsen är det tydligt att det återfinns förtätningar med gravfält och hålvägar längs sträckan. Dessa är dock främst koncentrerade till den norra delen och det finns även här längre sträckor där det är betydligt glesare mellan lämningarna. Detta indikerar, tillsammans med det faktum att åsen ställvisa är svår att följa, att det rör sig om mer lokala färdstråk som i senare tid har inkorporerats i det anlagda sammanhängande vägnätet. För den lokala resan lär den således ha haft stor betydelse, men för den som avsett att korsa hela landskapet har den inte kunnat användas som underlag för en sammanhängande vägsträckning.

Utmärker sig gör även de medeltida kyrkor som uppförts på flera platser längs åsen. Dessa visar tillsammans med gravfälten och färdvägslämningarna att det lär ha funnits en kontinuitet i nyttjandet av åsens lokala sträckningar. Kyrkorna i landskapet har utan tvekan varit viktiga mötesplatser. På ett liknande sätt som när handeln sakta men säkert koncentreras till städerna framträder här en bild där de spridda gravfälten och utövandet av riter längs åsarna med tiden koncentreras till kyrkorna.

Fördelen med åsen är att den med ställvisa undantag är tydlig och enkel att följa genom landskapet och den kan således ha använts som riktmärke. Landmärken i olika former, både naturliga och kulturellt förstärkta, var först och främst viktiga för de som befann sig på längre resor utanför sina hemtrakter. Ser man till fornlämningsbilden längs åsen är det uppenbart att den har haft allra störst betydelse för resor i de norra delarna av Södermanland. I de inre delarna av Södermanland avtar fornlämningstätheten markant och här saknas i stor utsträckning även spår av rörelser i form av hål- och färdvägar. Denna samstämmighet, indikerar enligt min mening att naturliga landmärken och kulturella yttringar verkligen har fungerat som riktmärken.

Vid Sparreholm upphör som framgått ovan möjligheten att dra fördel av Strömholmsåsens fasta och torra underlag. Därefter ställdes man inför valet att ändå fortsätta färden längs land eller att skifta till att färdas längs sjöarna och vattendragen som härifrån sträcker sig hela vägen ned till Nyköping.

Hade man tillgång till båt råder det dock inget tvivel om att vattenvägen var att föredra. Under medeltiden hade sjön Båven en betydligt större utbredning än idag, och den som avsåg att färdas från Malmköpingstrakten längs åsryggarna, där dagens väg 53 löper, lär ha behövt runda eller korsa öppet vatten vid flera platser längs sträckan. Detta var förmodligen inte något problem under vintern då vattnet frös, men under övriga delen av året gjorde man bäst i att färdas med båt.

Färdades man med båt kunde man smidigt ta sig fram över Båven och vidare genom en smalare passage till Lidsjön i söder. Men för att ta sig vidare därifrån till sjön Långhalsen, som i förlängningen stod i direkt förbindelse med Nyköpingsån, lär man dock ha varit tvungen att dra båtarna en kortare sträcka. Det kunde med fördel göras vid landtungan som separerar sjöarna i sydöstra änden av Husby-Oppunda. I området längs Lidsjön och den del av Båven som passeras på vägen mot Nyköpingsån återfinns ett antal fornborgar som visar att detta måste ha varit en betydelsefull vattenled sedan lång tid tillbaka.

Det råder som framgått inga tvivel om att vattenvägarna har varit att föredra när man närmat sig den sörmländska sjöplatån. I sammanhanget kan det vara värt att uppmärksamma att inget annat landskap i Sverige lär kunna uppvisa lika lång kustremsa och så stort antal sjöar som Södermanland (Lundin 2008 s. 110).

Skildringen av färdstråket från Kvicksund mot Nyköpingstrakten visar sammanfattningsvis att rullstensåsen inte kan ha nyttjats som underlag för en längre och sammanhängande vägsträckning under medeltiden. För längre resor genom landskapet kan dock åsen med hjälp av kulturella förstärkningar mycket väl ha nyttjats som riktmärke. Dessutom har åsen förmodligen haft stor betydelse för rörelser i anslutning till gravfält och senare även kyrkor i mer lokala sammanhang. Därtill lär åsens mer framträdande partier ha haft en uppsamlade effekt avseende rörelser genom landskapet som kan jämföras med de vattenövergångar som diskuterades i det föregående kapitlet. Beträffande mötesplatsernas lokalisering så verkar dessa företrädesvis växa fram i skärningspunkter mellan land och vatten, vilket blir allt tydligare när man närmar sig Nyköpingstrakten. Därefter har åsar och andra lämpliga passager nyttjats i den mån det har varit möjligt när man har färdats mellan olika platser i landskapet. Färdalternativen som diskuterats ovan har till stor del skildrats ur den långväga resenärens perspektiv. Under nästa rubrik behandlas rörelser i ett mer lokalt sammanhang.

5.5. Mot staden (vardagens rörelser)

5.5.1. Från Husby-Oppunda

Hösten år 1321 begav sig pigan från Täckberga gård iväg på en kortare resa. Hon hade ärenden nere i Nyköping och beräknandes bli borta till dagen därpå. Det var inte ofta hon fick ledigt från det enträgna arbetet på gården, så det gällde att passa på. Hon hade vandrat längs sträckan ända sedan barnsben och hon hade således inga problem med att hitta. Den här gången var färden dock något annorlunda. Hon hade nämligen stämt träff med en Dräng från Bettna som också hade ärenden i staden. Pigan från Täckberga begav sig över höjdryggarna som ledde mot vadstället över Husbyån som hon var tvungen att korsa för att ta sig vidare mot Husby-malmen där de skulle träffas. När hon kommit fram till mötesplatsen fick hon vänta en god stund innan hon såg skymten av Drängen som uppenbarligen hade gått vilse längs vägen från Bettna. Han var nämligen ny i trakten, och det var lätt att irra bort sig i skogarna. När Drängen väl hade tagit sig över Mälsundet hade han dock kunnat följa de vältrampade stigarna som ledde honom upp mot åsen och den krokiga eken där de hade stämt träff.

Från åsen kunde de tillsammans fortsätta i riktning ner mot den givna passagen över landtungan mellan Lidsjön i norr och Långshalsen i söder och vidare mot Nyköpingsån som kunde följas hela vägen ned till staden. Pigan som var hemmahörande i trakten sedan länge, reflekterade inte över eventuella landmärken, men de fanns ändå där djupt rotat i hennes undermedvetna. Drängen som var relativt ny i trakten, och som dessutom hade lätt för att gå vilse, ansträngde sig däremot för att memorera samtliga landmärken och avvikelser längs vägen.

Att det unga parets resa utgick från Husby-malmen var långt ifrån en slump; malmen utgör nämligen ett nav där flera historiska farledsalternativ strålar samman. Insprängt mellan ett flertal sjöar, har området, ända sedan järnåldern, utgjort en brännpunkt i det sörmländska farledsnätet. Husbyområdet har tidigare beskrivits som en centralbygd i strategiskt kommunikativt läge mellan Lidsjön i öster (som leder vidare till Nyköpingsområdet) och Långhalsen i väster (som leder vidare till det inre sjösystemet). Bilden av områdets kommunikativa betydelse förstärks även av de fornborgar som återfinns runt de båda sjöarna. Under Järnåldern, då Husbyån utgjordes av en lång avsmalnande fjärd, var det i första hand vattenvägarna som nyttjades för resor, men i takt med landhöjningen har landvägarna i området spelat en allt större roll.

Detta avspeglas exempelvis i de vadplatser som återfinns i anslutning till vägnätet (Riksintresse för kulturmiljövården, Husby-Oppunda, D48).

Som framgick i exemplet ovan behövde pigan som färdades norr ifrån, passera Husbyån, innan hon kunde fortsätta sin resa. Närmast till hands var Täckberga vad där man än idag kan beskåda resterna av ett vadställe som troligen demolerades för att göra ån farbar under början av 1900-talet (L1984:893; figur 25; jfr även Moberg 2017 s. 38 som föreslår att denna sträcka lär ha brukats under medeltiden). Efterleden *vad-* finns dessutom i namnet *Stenvad* som återfinns cirka 350 meter längre norrut. Enligt uppgifter i FMIS nyttjades vadet för att forsla kor över ån ända in i senare tid. Det är svårt att säkert datera vadet, men två hålvägar (L1984:1503 & L1984:1504) som sträcker sig upp för en brant backe på norra sidan av vadstället indikerar att det rör sig om ett färdstråk som nyttjats kontinuerligt sedan lång tid tillbaka. Intill hålvägarna finns även en anlagd vägbank som troligen utgör en kronologisk arvtagare till hålvägarna. Dessa faktorer uppvisar tillsammans en tydlig likhet med vägmiljön vid Flottsunds som diskuterades i det föregående kapitlet. Det rör sig med all tydligheten om passager över vattendrag som med lång kontinuitet fångat upp rörelser genom landskapet.

Vid Husby kyrka, som troligen uppfördes under början av 1300-talet (Janzon 2016 s. 133), återfinns idag en broöverfart och möjligen har det funnits någon form av bro här redan under medeltiden. Ännu längre västerut, vid änden av ån, lär det ha funnits ytterligare en överfart som gett namnet åt en utlöpare från Husby-malmen som än idag kallas för *Vadåsen*. Namnet *Vad* återfinns dessutom vid den nuvarande broöverfarten.

Drängen som färdades från väster behövde även han korsa vatten innan han kunde fortsätta sin färd upp mot åsen. I detta fall röde det sig om Mälsundet som skiljer Bettna från Husby-Oppunda. Under 1600-talet benämndes platsen där landsvägen korsade sundet för *Märing spånge* (Wessén & Brate 1924–1936 s. 373, se även Geografisk avfattning över Husby-Oppunda socken från 1677). Vid platsen finns även en runsten som indikerar att det möjligen har funnits någon sorts broöverfart här redan under vikingatiden. Sundet som bara är cirka 25 meter brett kan annars ha korsats med flotte eller dylikt. I sammanhanget är det även viktigt att påpeka att vägen från sundet som löper västerut genom Bettna kantas av gravfält som indikerar att det rör sig om ett färdstråk med förhistoriska anor.

Efter att ha passerat över sundet följde drängen med fördel höjderna som utsträcker sig i riktning mot åsen. Att området tidigt har tagits i besittning yttrar sig i flera stensättningar (exempelvis L1984:554–555 & L1984:504–505) som anlagts på höjderna samt ett gravfält (L1984:738). Möjligen kan dessa

även ha fungerat som en sorts vägvisare genom landskapet. Längre österut återfinns dessutom flera hålvägar som har nötts av människor och djur som färdats upp över åsen (se exempelvis L1984:743 och L1984:896). Ett av hålvägsystemen (L1984:1189 med flera) utsträcker i riktning mot ett gravfält (L1984:1353) och cirka 300 meter längre upp längs åsen återfinns ett så kallat offerkast (L1984:828) som vanligen brukar sättas i samband med äldre färdstråk. Längre söderut längs åsen återfinns en färdväg som av tradition har pekats ut som den äldsta landsvägen i området (L1984:1563).

När paret väl hade sammanstrålat upp på Husby-malmen kunde de fortsätta sin färd över åsen till passagen mellan Lidsjön i norr och Långhalsen i söder. Därefter kunde de med ledning av Nyköpingsån fortsätta färden hela vägen ned till Släbro och i förlängningen även Nyköping. Att vattendrag har använts som vägvisare i landskapet har tidigare diskuterats av Tilley (1994 s. 61).

Figur 25. Översikt som visar de vadställen och brolägen vid Husby-Oppunda som diksuteras i texten. Bakgrundskartan har hämtats från lantmäteriets karttjänst Min karta. ©Lantmäteriet (CC-BY 4.0).

5.5.2. Längs sidan av ån

Efter att ha korsat passagen mellan sjöarna fortsatte bönderna förmodligen färden längs Furåsen och höjderna öster om Långhalsen för att så småningom passera Råby-Rönö kyrka som härstammar från mitten av 1200-talet (Janzon 2006 s. 229). Cirka tre kilometer längre söderut återfinns ett registrerat hålvägsystem (L1984:9397) som löper längs sidan av den nuvarande landsvägen över ett svagt höjdparti som uppbär en gravhög och ett flertal stensättningar. Efter ett kortare uppehåll ger sig vägsystemet återigen till känna vid ytterligare två höjder (L1984:595 & L1984:1243) med gravar.

Därefter tar Nyköpingsån vid, och vid sidan av denna återfinns ånyo spår av äldre vägsträckningar i form av ett hålvägsystem (L1984:1233, L1984:628 & L1984:626) som löper vid sidan av gravfälten vid Lilla Tuna (L1984:517 & L1984:1244), återigen på en påtaglig höjd. Den som färdades här under medeltiden kan därefter ha stött på problem. Något längre österut återfinns nämligen idag ett relativt omfattande område med sankmark som tidigare utgjordes av sjön Yttern. En karta från 1677 (Geografisk avfattning över Bärbo och Råby socken) visar hur ett mindre vattendrag sammanlänkar sjön med Nyköpingsån i söder. Kartbilden visar även att den dåvarande vägen ledigt passerar över vattendraget för att därefter fortsätta längs ån. Huruvida detta var möjligt även under medeltiden är ovisst. Ett annat alternativ var förstås att runda hela sjön.

Norr om den forna sjön återfinns en gårdstomt med två tillhörande gravfält som går under namnet Gamla Spånga (L1982:8600). Namnet *Spånga,* som omnämns i skriftliga källor redan år 1310 (FMIS, se även Svensson 2018) indikerar att det har funnits en bro i närområdet. Gårdens läge talar i min menig för att det skulle kunna röra sig om en broläggning som underlättat passagen väster om sjön. Har man väl rundat sjön längs detta stråk har man med fördel kunnat följa höjderna öster om sjön för att därefter återansluta till stråket längs ån i höjd med nuvarande Kristineholm. Att detta har varit ett tänkbart färdalternativ styrks även av en längre hålväg som sträcker sig längs sidan av ett gravfält i Snesta (L1984:9996).

Väl nere vid ån kan man än idag följa en mindre byväg vid sidan av landvägen som trofast följer höjderna längs östra sidan av dalgången, längs denna sträcka passeras även ett gravfält (L1984:1397) som tydligt uträcker sig i färdstråkets riktning. Beger man sig upp över höjden vid Skresta bytomt kan man beskåda lämningarna efter en fornborg (L1984:1481) som vetter ut mot ån. Detta monument vittnar om behovet av att uppmärksamma och kanske även kontrollera åsträckan redan under järnåldern.

Innan färden mot Släbro kan fortsätta är det viktigt att understryka att en skildring som utgår från en eller ett par människors perspektiv omöjligen kan greppa hela den mycket omfattande och mycket komplexa tillvaroväv som har utspelats längs ådalen, och som dessutom har skiftat över tid. Det unga paret är dessutom inte bara betraktare utan även högt delaktiga aktörer i ett landskap som formas och framträder ur ett växelspel mellan naturliga och kulturella faktorer som i realiteten är omöjliga att skilja från varandra. Rent praktiskt kan man tänka sig att parets väg har korsats av både människor och djur som har rört sig i olika riktningar genom landskapet. Det kan exempelvis ha rört sig om jägare som har följt det vilda djurets spår; barnen som lekfullt

har utforskat miljön längs åstranden, eller skogshuggaren som med hjälp av yxan har gjort påtagliga ingrepp i landskapsbilden. Genom olika aktiviteter, som inbegriper rörelser, har dessa aktörer i ett sampel med naturen format landskapet som framträder framför dem. Detta har bland annat resulterat i de stigar och hålvägar som i slutänden har kompletterats med anlagda vägar. Både människor och djur bidrar som framhållits tidigare till uppkomsten av stigar och vägstråk, men som Hägerstrand har påpekat så är det i slutänden endast människor som har förmågorna som krävs för att anlägga konstruerade och planerade vägar. För att ta detta steg krävs enligt Hägerstrand nämligen en inre föreställningsförmåga, framsyn och verbal kommunikation, verktyg och även tillförsel av byggnadsmaterial (Hägerstrand 2009 s. 32f). Dessa konstruerade vägar kommer dock att anläggas och anpassas efter ett redan pågående landskap med stigar och färdstråk som trampats sedan länge.

Fortsätter man färden mot Släbro följer en sträcka där sankmarkerna som breder ut sig intill ån tvingar en att följa kanten av en relativt brant höjd fram till Öberga och Bönsta där man kan beskåda ett flertal gravfält som sträcker sig längs utdragna höjdpartier (L1984:1423, L1984:848 och L1984:844) som dessutom kantas av en äldre vägbank som löper längs väg 53 (L2024:4671, se även Sarén Einarsson 2025). Om man därefter viker av från dagens väg i sydlig riktning över Trumpetarbacken kan man följa en ås som i förlängningen bär upp en del av ett gravfält som breder ut sig intill Nyköpingsån (L1984:868). Följer man de hålvägar (L2024:5877) som framträder bland gravarna kommer man slutligen ned till den forna passagen över ån som lär ha nyttjats redan under vikingatiden. Här återfinns nämligen lämningarna efter fundamentet till en brobank (L1984:3278) och på andra sidan av ån kan man idag beskåda två runstenar som vittnar om överfartens ålder (L1984:6959 & L1984:7705).

Väl över på andra sidan kan man dessutom följa ytterligare en hålväg (L1984:7026) som sträcker sig genom ett gravfält. Söder om gravfältet återfinns även en äldre vägbank som slår an i samma riktning som hålvägen (L1982:1465, se även Gustafsson Gillbrand 2006) men därefter slukas spåren av eventuella väglämningar av den nuvarande bebyggelsen vid Oppeby (se även Karlén 1973 s. 8ff). Lars Karlén har förslagit att en möjlig och lättframkomlig väg från Oppeby till havet kan ha sträckt sig genom den lätta terrängen vid Blommenhov, Magniberg och Hemgården (Karlén 1973 s. 11). Johan Runer menar att en väg från den dåvarande bebyggelsen i Nyköpingsområdet lär ha gått direkt förbi ett gravfält (Nyköping 1:1) som tidigare varit beläget cirka 700 meter nordöst om Släbro (Runer 2020 s. 44). Utgår man från det spridda vägperspektiv som anslogs i det föregående kapitlet lär det

med stor sannolikhet ha funnits flera stigar och vägstråk som löpt mellan den viktiga broöverfarten och bebyggelsen längre nedströms ån. Oavsett hur man har färdats längs denna avslutande del har förutsättningarna i stort sett varit detsamma. Efter Oppeby har man färdats över lågt belägna lermarker för att därefter söka sig upp över höjdpartier med betydligt fastare underlag; därefter sluttar marken på nytt innan man slutligen når fram till området där den livfulla staden växer fram under medeltiden.

Den som idag färdas längs väg 53 i riktning mot Nyköping följer som framgått ovan en sträcka längs ån som har nyttjats för framfart sedan lång tid tillbaka. Om detta vittnar bland annat, som framgått ovan, de hålvägar och färdvägar som nötts av människors och djurs idoga trampande. Längs Ådalen finns även flera gravfält, runstenar och resta stenar som förstärker bilden av vägnätets ansenliga ålder (Färjare 2017 s. 4; se även Riksintresse för kulturmiljövården, Nyköpingsåns dalgång, D52). Flera av gravfälten har en utdragen form och sträcker sig längs höjdryggarna vid sidan av den moderna vägen. Parallellt med dagens landsväg löper än idag flera både smalare och slingrigare vägavsnitt som vittnar om att den nuvarande vägen har fått sin rakare form i sen tid.

Rörande farbarheten längs sidan av ån bör det även understrykas att den kan variera kraftigt beroende på både väderlek och årstid. Var sankmarkerna i ådalen frusna gick färden förmodligen ganska rakt och snabbt längs ån. Färdades man under våren när vattnet stod högt och marken var sank gällde det i stället att ta fasta på de utsträckta höjdpartierna som följer Ådalens riktning. Det är även på dessa öar av fast underlag som merparten av gravfälten och lämningar av vägbankar och nedtrampade hålvägar återfinns.

Ett sentida exempel från Dalarna kan illustrera hur man har anpassats sig efter skiftande årstider. Vid sidan av Västerdalälven, mellan Transtrand och Limedsforsen, fanns tidigare en körväg som nyttjades under sommaren, men man kunde även välja att färdas längs älven med båt. När vintern kom och isen frös körde man i stället längs den tillfrusna älven. Mot våren när fåran i mitten av älven blev fri från is flyttades körbanan succesivt mot den kvarvarande isen vid älvens strand. När all is hade smält var vägen på land någorlunda redo för att åter tas i bruk som vägbana (Schück 1930 s. 231).

5.5.3. Liv och rörelse längs resan

Som påtalades ovan har det unga parets rörelser längs färden sannolikt sammanflätats med en rad andra aktörer som på olika sätt har varit verksamma i landskapet. Längs sträckan har de dessutom passerat flera platser med mer eller mindre permanenta verksamheter. Man har tidigare konstaterat att det

funnits vattendrivna kvarnar på flera platser längs Nyköpingsån och att dessa är en tydlig indikation på att spannmålsproduktionen har varit en viktig näring längs ån som lär ha omsatts nere i staden (se ovan). För denna studies vidkommande är det även viktigt att understryka att kvarnarna i sig har varit givna mötesplatser i landskapet där människor från gårdar i landskapet rent praktiskt har sammanströmmat.

Det finns flera historiska källor som omtalar de kvarnar som har funnits längs ån under medeltiden. Uppgifter från ett medeltida brev berättar exempelvis om hur Olof Peterson (borgare i Nyköping), år 1378, säljer sin andel av två kvarnhus i Släbro fors till Bo Jonsson Grip. År 1384 byter Bo Jonsson Grip bort ett befintligt kvarnhus med tre kvarnstenar, som ska ha legat i östra änden av byn. Senare under samma år byter han även bort det översta kvarnhuset i Släbro (Janzon 2013 s. 155f). Av dessa uppgifter kan man utläsa att det har funnits minst två kvarnar i Släbro under slutet av 1300-talet. Dessa har varit belägna i den övre delen av byn, respektive östra änden av byn. Historiska källor vittnar även om att det har funnits medeltida kvarnar längre uppströms ån, dels vid Täckhammar som omnämns år 1355, dels vid Tuna som omnämns 1384 (se Janzon 2013 s. 70f). Både vid Täckhammar och Tuna har det under senare historisk tid funnits broar, och det är inte helt orimligt att det kan ha funnits överfarter här redan långt tidigare. Dessa har dock, i sådant fall inte lämnat några spår, varken i skriftliga källor eller i landskapet.

Därutöver har det även funnits kvarnar vid flera fall längre nedströms ån, som idag är belägna inom Nyköpings stadsområde. Norrifrån räknat utgörs dessa av Sjösa, Fors, Sankt Annae, Borgmästarkvarn och Storhuskvarn. Trots att det bara är Sankt Annae som omnämns i medeltida källor lär det ha bedrivits verksamheter vid fler av fallen redan under medeltiden (Broberg 1979a s. 14). Dessutom talar det arkeologiska materialet för att det har funnits minst en kvarn eller annan vattendriven anläggning i staden redan under 1200-talet. Vid undersökningarna i kvarteret Åkroken framkom nämligen ett kugghjul som med relativt god säkerhet kan föras till 1200-talets första hälft eller ännu tidigare. Troligen har hjulet suttit i en vattendriven anläggning, exempelvis en kvarn eller en hytta för järnframställning (Berg 2014 s. 67).

Kvarnarna som drevs av kraften från forsarna, har som sagt utgjort viktiga samlingspunkter i sig, men de har även varit ett minst sagt påtagligt inslag i miljön för de som färdades längs ån under medeltiden. Därtill vittnar både skriftliga källor och arkeologiska lämningar om den fiskeriverksamhet som har präglat stränderna längs ån under medeltiden. Ett fast ålfiske vid Tuna omtalas nämligen år 1387 (Janzon 2013 s. 70) och lämningar efter ett fast

fiske från medeltiden har påträffats längs västra sidan av ån mellan Bönsta och Brunnsta (se Altrock 2017).

Det är lätt att föreställa sig att de som passerat längs ån har kunnat bevittna en sprudlande miljö med liv och rörelse i samband med fisket, kvarndrift och andra typer av näringar. Likaså lär den bebyggelse som återfanns längs sträckan ha gjort ett påtagligt intryck. Det är dessvärre svårt att veta mer exakt var bebyggelsen har legat under medeltiden men historiska källor nämner ett flertal gårdar som lär ha varit mer eller mindre synliga från böndernas färdstråk (för Helgona socken och Råby-Röne socken se Janzon 2006 s. 164ff respektive 2006ff s. 228, för Husby-Oppunda socken se Janzon 2016 s. 132ff).

Drängen som passerade sundet från Bettna passerade inledningsvis förbi tassemarkerna till Närlunda, Örsta och Vevelsta. Medan pigan från Täckberga mycket väl kan ha tittat in hos någon av grannarna vid Akalby (1336) eller Torslunda (1375). Längs sträckan från åsen och vidare ner mot Nyköping passerades gårdar som Hossebo (1384), Spånga (1310), Ytteräng, (1378), Hwarff (1310), Bönsta (1339) och Broby (1344). Förutom ett synligt intryck, kan man även räkna med att både ljuden och lukterna från verksamheterna på gårdarna har uppfattats av bönderna längs resan. Allt detta, bidrog sammantaget till en uppfattning om att det knappast var någon obyggd man färdades genom.

5.6. Nyköpingsåns farbarhet

Nyköpingsån har beskrivits som Södermanlands i särklass största och mest betydelsefulla vattendrag. Den sträcker sig in genom landskapet via Vingåkerslätten genom sjöarna Kolsnaren, Yngaren, Hallbosjön och Långhalsen (se exempelvis Zachrisson 2004 s. 20). Åns vatten strömmar till stor del hastigt och trängs samman vid flera trånga passager. Men efter att ha lämnat Långhalsen vid Täckhammar flyter ån idag i makligt tempo genom den flacka och bitvis sumpiga dalgången hela vägen ned till forsarna vid Harg (Strid 1980 s. 194).

Angående åns farbarhet har det tidigare framhållits att det inte har varit några problem att färdas nedströms hela vägen till Släbro men att det har tagit stopp vid Brobyfallet väster om Harg (Karlén 1973 s. 4ff). Angående runstenarna och bron vid Släbro påtalar Karlén att bron har varit placerad vid en plats där ån dels upphörde att vara farbar norrifrån, dels trängdes ihop av naturliga hinder i form av en berghäll på ena sidan och en backe på den andra sidan. Vidare påtalar han att Nyköpings vägar i äldsta tid har löpt samman

utanför staden. Om detta vittnar nämligen de båda namnen *Släbro* och *Stenbro* som visar att vattenövergången inte har varit belägen inne i själva staden (Karlén 1973 s. 7f).

Studerar man 1600-talets vägkarta framgår det att huvudvägen vid denna tid löper längs östra sidan av ån utan att korsa densamma före staden. Strax norr om Harg finns dock en mindre stig eller väg markerad, denna sträcker sig från den större vägen och västerut över ån och ansluter i förlängningen till huvudvägen mellan Nyköping och Stigtomta. En förklaring till att kartan inte visar några tydliga överfarter som korsar ån före Nyköping kan vara att det vid denna tid har funnits flera broar inom själva staden och att behovet att korsa ån tidigare längs sträckan därmed har minskat.

Som framgått ovan har det således varit ganska omständligt att färdas längs stora delar av ån och möjligen försvårades framkomligheten ytterligare när de medeltida näringarna etablerades längs ån. Som påtalats inledningsvis så kan inte bara fallen utan även forsarna ha försvårat färder längs ån, allra helst om man velat färdas uppströms. Åns farbarhet måste även ställas i förhållande till vilken typ av båt man har färdats i. Slutsatsen man kan dra av detta är att landvägen lär ha varit mer betydelsefull än vad som vanligtvis brukar antas. Dessutom lär nyttjandet av dessa vägar ha skiftat efter säsong. Som Ivar Schnell tidigare har framhållit så kan den lugnare delen av Nyköpingsån mycket väl ha nyttjats som vinterväg (Schnell 1945 s. 18ff).

5.7. Släbro

Som framgått ovan utgör Släbro ett utmärkt exempel på en plats i landskapet som man mer eller mindre tvunget behöver uppsöka för att kunna passera över ett vattendrag, i det här fallet Nyköpingsån. Här återfinns dessutom de karakteristiska hålvägarna som så ofta uppstår där passager över vattendrag sammanvingar rörelser över land (figur 26). Platsen är därför fullt jämförbar med flera av passagerna som diskuterades i det föregående kapitlet.

Området vid Släbro har sedan lång tid tillbaka pekats ut som ett lämpligt läge för en placering av en vikingatida bro. Detta antagande baseras dels på det topografiska läget där ån skär genom en ås och erbjuder en naturlig överfart, dels på förekomsten av namnen Broby och Släbro på ömse sidor om ån (Strid 1980 s. 75; Wessén & Brate 1924–1936 s. 355). Runstenarna som nämndes ovan har troligen rests vid broöverfarten någon gång under 1000-talet (Runer 2020 s. 13f). På den ena runstenen omnämns dessutom namnet *Släbro* för första gången (Janzon 2013 s. 155f). När en inventerare besökte platsen under mitten av 1980-talet var ån av någon anledning närmast

torrlagd. Då upptäcktes ett cirka 50 meter långt och 2–6 meter brett stenfundament som med största sannolikhet har uppburit en bro redan under vikingatiden (L1984:3278).

Det har i flera tidigare sammanhang framhållits att staden Nyköping lär ha föregåtts av en äldre handelsplats. Var denna har varit belägen råder det dock delade meningar om (Karlén 1973 s. 8ff). Johannes Sundler framhöll redan på 1700-talet att staden förmodligen har ersatt en äldre Köping som skulle ha legat på samma plats som staden (Sundler 1967 s. 27ff). Erik Bohrn föreslog i stället att föregångaren till staden sannolikt hade varit belägen vid Harg, tre kilometer längre uppströms ån (Bohrn 1937 s. 5).

Enligt Karlén lär det snarare ha varit Oppeby eller dess föregångare kring den viktiga bron som föregår Nyköping. Här återfinns det första fallet nedströms räknat och längre än så gick det enligt Karlén inte att färdas norrifrån. Därtill lär det även ha funnits två bebyggelseförtätningar här, en på vardera sida av ån. I sammanhanget uppmärksammar han även den väg som kan skönjas vid Broby, som antagligen har löpt över ån vid bron. Detta är enligt Karlén den enda klart påvisbara överfarten före broarnas tillkomst i Nyköping. Vägen fortsatte därefter till Släbro men tycks försvinna i det nuvarande samhället vid Oppeby. Karlén menar även att det lär ha funnits en hamn- eller ankringsplats nere vid havsviken, där fartygen i takt med landhöjningen tvingades lägga till allt längre ut. Till slut så blev man helt enkelt tvungen att flytta handelsplatsen längre ner för ån (Karlén 1973 s. 11).

Även Runer betonar att Släbro med stor sannolikhet har varit en viktigt kommunikativ plats under vikingatiden. Han påtalar dessutom att större gravfält, likt de vid Säbro, ofta anlades i kommunikativa centrallägen. Ett annat känt sörmländskt exempel han uppmärksammar är det gravfältsområde vid vägsträckningen över Tumboås i Tumbo socken, nära Kvicksund där det funnits en passage över Mälaren (Runer 2020 s. 42). Väl värt att uppmärksamma är också att namnet Släbro indikerar att bron har funnits här redan innan den vikingatida bebyggelsen tillkommer, och bebyggelsen lär därmed vara sekundär i förhållande till bron (Runer 2020 s. 43). Det kända hällristningsområdet som är beläget något längre nedströms ån visar dock att området har nyttjats betydligt tidigare än så.

Med gott stöd av tidigare forskare kan man med relativt god säkerhet fastslå att området runt Släbro ända sedan slutet av järnåldern har varit en viktig knutpunkt i Nyköpingsområdet, men den lär långt ifrån ha varit ensam i sitt slag. Huruvida det verkligen har legat en handelsplats här, och hur denna i sådana fall har sett ut är dessutom svårt att veta. Även om det inte nödvändigtvis behöver ha funnits en enskild etablerad handelsplats längre uppströms

Figur 26. Gravfält och hålvägar vid Släbro. Bakgrundskartan och fornlämningarna har hämtats från lantmäteriets karttjänst Min karta. ©Lantmäteriet (CC-BY 4.0) & Riksantikvarieämbetet (CC-BY 4.0).

ån, råder det dock inga tvivel om att Släbro i egenskap av broöverfart har samlat rörelser, en funktion som senare tas över av staden och broöverfarterna som byggs där. Som jag kommer att få tillfälle att återkomma till senare är det dock viktigt att betona att staden Nyköping i själva verket bör förstås som ett resultat av en utdragen centralisering av rörelser och verksamheter som tidigare har varit fördelade mellan ett flertal knutpunkter och mötesplatser. Enligt min mening är det därför lönlöst att försöka ringa in en enskild föregångare till staden.

5.8. Genom staden mot havet

Beträffande gatunätet i den medeltida stadsbildningen har det tidigare framhållits att det äldre gatusystemet som avbildas på en 1600-talskarta troligen skulle spegla medeltida förhållanden (Broberg 1979a s. 50). Ivar Schnell menar bland annat att gatunätet uppvisar medeltida drag i form av oregelbundna kvarter som vuxit fram i förhållande till den slingrande ån. Han menar även att den tidiga stadsplanen hade vuxit fram i förhållande till stadens ursprungliga höjdpartier samt till landsvägen i form av Eriksgatan som här behövde uppsöka en lämplig å-överfart (Schnell 1963 s. 72).

Birgitta Broberg har dock påtalat att Schnells resonemang inte är helt förenligt med det kända arkeologiska materialet. Vid undersökningarna, bland annat i kvarteret Stallbacken, påträffade man nämligen lämningar efter en betydligt tätare gatustruktur som tydligt avvek från 1600-talsavbildningen. Därtill visade det sig att höjderna som Schnell diskuterat, med ett enda undantag var belägna utanför den medeltida stadskärnan. Rekonstruktionen av den ursprungliga topografin visade att stadsområdet snarare hade varit belägen på en relativt plan yta med en höjning av marken i norr och kraftig sluttning ned mot ån. Eriksgatans eventuella sträckning genom Nyköping kunde enligt Broberg inte ha haft den inverkan på vägnätet som Schnell framhärdat. Broberg var dock helt överens med Schnell avseende den vindlande åns inverkan på stadsplanen (Broberg 1979a s. 50).

Vid de omfattande undersökningarna som genomfördes i kvarteret Åkroken mellan 2010 och 2011 klargjordes det att den medeltida stadsetableringen hade föregåtts av två större båthus som hade anlagts i anslutning till ån under 600- respektive 800-talet. Norr om dessa båthus framkom även ett antal stolprader som troligen hör till byggnader som uppförts någon gång under tiden mellan 600- och 700-talet (Nordström & Lindeblad 2016 s. 55). Lämningar som delvis är samtida med båthusen har även påträffats på andra sidan ån. Det rör sig bland annat om hägnader/ägogränser och byggnadslämningar samt vad som tolkats som dräneringsrännor (Nordström och Lindeblad 2016 s. 174).

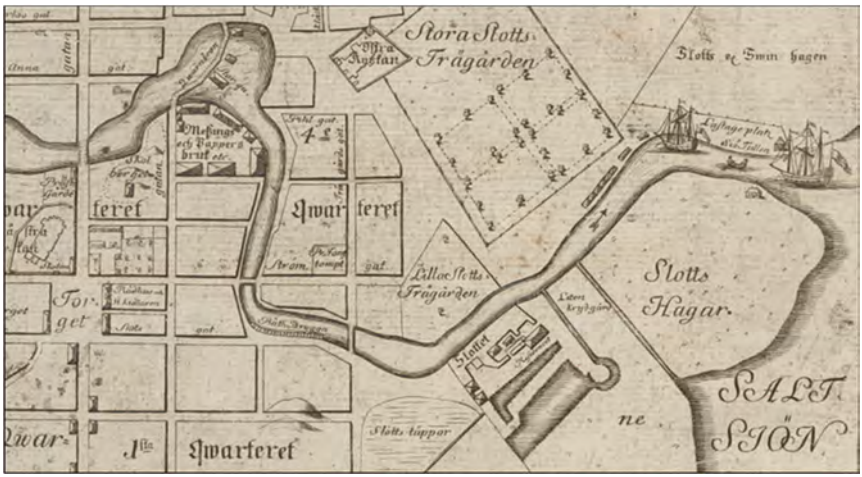
Lämningarna efter båthusen vittnar om att Åkrokens kommunikativa läge har uppmärksammats långt före det att staden växer fram under början av medeltiden. Tomas Westberg (2015) poängterar att staden framträder ett fåtal decennier efter att båthusen tagits ur bruk och han menar att dessa byggnader med sannolikhet lär ha funnits i det levande minnet vid den här tiden. Platsens kommunikativa betydelse stärks även av det faktum att det längs ådalen återfinns sammanlagt 23 runstenar som nämner utlandsresor (se West-

berg 2015 s. 188). Här kan man mycket väl tänka sig att man har färdats från inlandet längs ådalen för att mötas upp vid Åkroken för att tillsammans fortsätta vidare över Östersjön i större skepp och båtar. Det kan både ha rört sig om mer långväga resor och resor för mer lokala aktiviteter med anknytning till havet.

Åkroken har under lång tid varit en lämplig uppdragningsplats för båtar, vilket förstås är en av orsakerna till att båthusen anläggs just här. Det är dock viktigt att poängtera att det har funnits gott om platser längs kusten där det har varit lämpligt att dra i land och förvara båtar. En annan bidragande anledning till Båthusens placering är att det rör sig om en knutpunkt där både land- och vattenvägar från inlandet sammanstrålar. Man kan således fastslå att det finns en tradition att mötas vid Åkroken som lever kvar under lång tid. Hamnläget och båtuppdragningsplatsen som senare utvecklas till en renodlad stadskärna är således djupt förankrat i det sörmländska inlandet. I detta avseende kan man även dra slutsatsen att det är staden som ”tillhör” inlandet och inte tvärtom.

Vid undersökningarna framgick det att tomterna som anlades under början av 1100-talet var orienterade i nordväst-sydöstlig riktning med kortsidan mot ån, och att dessa till stor del var inordnade i en liknande struktur som de tidigare båthusen (Nordström & Lindeblad 2016 s. 58, 175). Vid undersökningarna framkom även en strandparallell gata som anlagts under första hälften av 1100-talet och som löpte längs samma sträcka fram till slutet av 1200-talet-talet då gatan och delar av tomterna avhystes till förmån för ett torg (Nordström & Lindeblad 2016 s. 44, 46). Resultaten från undersökningarna visade att gatan har varit ett offentligt område och att stadsborna ansvarade för den del av gatan som låg i anslutning till den egna tomten. De mindre gränderna i kvarteret var anlagda utifrån gatan och inom tomterna förekom även passager som visade på rörelsemönster inom själva stadsgårdarna (Nordström & Lindeblad 2016 s. 43). Rörande hamnanläggningarna och stadens förhållande till ån så har det påträffats lämningar efter bryggor och kajkonstruktioner som till stor del verkar ha knutit an till de enskilda tomterna. Det saknades således spår av någon mer allmän och väl avgränsad hamn i modern bemärkelse (se Berg 2019). Väl värt att uppmärksamma är att det i ett tidigt skede fanns ett öppet område mellan två av tomterna som har tolkats som en allmänning eller en så kallad vattugränd som ledde ned till ån (Nordström & Lindeblad 2016 s. 43).

Som framgått ovan råder det således inga tvivel att ån är den faktor som har haft störst inverkan på den medeltida stadsplanen. Ån i sig har även utgjort ett hinder för den som har färdats längs landvägen och beträffande eventuella överfarter så finns det inga belägg för att det ska ha funnits några



Figur 27. Karta över Nyköping från 1735. Ichnographia hodierna Nycopiae. Martino Riwell. Lunds universitetsbibliotek (PDM 1.0).

medeltida broar i Nyköping. Men med tanke på att staden växer fram på bägge sidor av ån lär det med största sannolikhet ha funnits någon form av överfart här redan vid denna tid. Med utgångpunkt i en rekonstruerad nivåkarta har området vid Behmbron respektive Storhuskvarn pekats ut som lämpliga lägen för broöverfarter (Broberg 1979a s. 49).

Fallen längs Nyköpings ån har som framgått ovan förhindrat färder med båt men efter Storhusfallet har man relativt enkelt kunnat ta sig vidare längs resterande delen av ån och vidare ut i Stadsfjärden. En mindre passpunkt strax norr om Nyköpingshus bör, dock enligt Broberg, i ett relativt tidigt skede ha omöjliggjort färder längs ån (Broberg 1979a s. 15). Studerar man en karta från 1735 framgår det å andra sidan, att det så sent som vid denna tid har funnits en båtbrygga där ån kröker sig, strax nedanför kvarteret Åkroken (figur 27, se även berg 2019 s. 17). På samma karta ser man även två större skepp som ser ut att ha ankrat i vattnet strax utanför en lastage- och tullplats som markerats där ån mynnar ut i Östersjön. Mellan skeppen syns även en mindre farkost. Möjligen rör det sig om en båt som har använts för att förtulla varor ombord på de större skeppen eller för att frakta varor längre uppströms ån. Bilden som kartan visar belyser det faktum att en å eller ett annat vattendrags farbarhet alltid måste ställas i relation till vilken form av fartyg eller båt det är man har tänkt att använda sig av, och förmodligen skildrar 1700-tals kartan ett scenario som även lär ha kunnat utspelas under medeltiden. Att båtarna och skeppen dessutom har utvecklats och utformats efter

de vatten där de har använts har tidigare diskuterats av Westerdahl (se föregående kapitel).

Som framgår av kartbilden ovan behöver det inte nödvändigtvis vara så att större skepp och båtar har seglats hela vägen fram till hamnarna. Som jag tidigare har påtalat (Berg 2019 s. 56) kan man mycket väl tänka sig att skeppen ligger på redd längre ut till havs och att varor och resenärer forslas i mindre båtar eller på pråmar (se även Crumlin-Pedersen 1999 s. 17ff). I sammanhanget är det värt att påminna om att Stockholms södra strand, under 1500-talet pekades ut som ett undantag där de större skeppen kunde lägga till direkt vid kajer och bryggor (se förgående kapitel). Att man använt sig av pråmar under medeltiden, bekräftas även av arkeologiska lämningar som bland annat har påträffats i Falsterbo (Westerdahl 1996).

Hur det kan ha gått till när varor lastats från fartyg på redd till mindre farkoster kan utläsas av historiska källor som beskriver förhållandena i Malmö under medeltiden. Eftersom detta var en stad som länge saknade en regelrätt hamnanläggning behövde både skepp och mindre båtar ligga kvar på redd medan varor och människor forslades med pråmar till en längre brygga som sträckte sig långt ut i det grunda vattnet (Olsen 1995 s. 152ff). Källorna ger en god inblick i hur det kan ha gått till när skeppen ankrade i farleden utanför Malmö under medeltiden. När ett skepp ankrade i farleden kunde kaptenen med egen båt färdas till hamnen för att förhandla med auktoriteter och hamnarbetare om hur avlastningen skulle genomföras. Med undantag för en kortare period under 1300-talet, då hansan förbehöll sig rätten att använda egna pråmar och båtar, ombads kaptenerna att låta Malmös egna *pråmmän* och *myndrikker* sköta själva transporterna mellan farleden och staden. En myndrikker var en person som med hjälp av en mindre båt forslade varor och personer mellan farled och hamn. Ämbetet omnämns i en motbok som reglerade marknaden i Skåne år 1385 (Olsen 1995 s. 158). Enligt Olaf Olsen framfördes pråmarna i första hand genom stakning och i händelse av att vattnet var för djupt för att pålarna skulle kunna nå botten fick pråmarna i stället dras med roddbåtar (Olsen 1995 s. 160). Ett annat vanligt sätt att förflytta pråmar har varit att varpa dem, vilket innebär att man drog dem med hjälp av ett ankare som försetts med en tross. När man väl hade passerat åmynningen lär det effektivaste sättet dock ha varit att dra pråmarna med dragkraftkraft från land, exempelvis med hjälp av oxar. Detta utgör ytterligare ett gott exempel på det intrikata förhållandet mellan land- och vattenvägar.

Innan man väl når fram till åmynningen och kan färdas vidare över Östersjön passerar man idag ruinen efter Nyköpingshus som sannolikt har

föregåtts av ett liknande torn som under början av medeltiden restes på en ö i en havsvik vid Kila (Pettersson 2006 s. 44; Norberg & Pettersson 2009). Förmodligen har det i likhet med Kilakastalen rört sig om en högrest byggnad som har kunnat beskådas från långt håll, oavsett om man har färdats över land eller vatten, vilket även kan jämföras med den medeltida kastalen på Stadsholmen som behandlades i det föregående kapitlet.

Kastalernas funktion och tillkomst har diskuterats vid ett flertal tillfällen och ofta framhålls deras relation till farlederna som en viktig aspekt. Ett genomgående tema är dock att de ska ha tillkommit för att övervaka eller manifestera makt i landskapet (se exempelvis Schück 1924 s. 6, Olsson 1932 s. 303; Norberg & Pettersson 2009 s. 25), men som jag har påtalat tidigare skulle man mycket väl kunna tänka sig en mer välkomnande funktion (Berg 2019 s. 57f). Enligt min mening bör tornen i första hand betraktas som viktiga landmärken och en symbol, eller snarare en försäkran om att man närmade sig den rika och välordnade Nyköpingsbyggden där man kunde söka skydd och uträtta affärer av olika slag.

Rörande Kilakastalen har Schnell tidigare föreslagit att kastalen har fungerat som ett lås för vattenvägen mot Tuna, som han anser ska ha utgjort en tidig handelsplats. När Svanviken grundades upp menar han att denna plats kom att ersättas av Nyköping (Schnell 1945 s. 20ff). Enligt Lars Norberg och Björn Pettersson indikerar dateringar från undersökningar som genomförts vid Kilakastalen att tornet kan ha haft en koppling till kastalen vid Nyköpingshus (Norberg & Pettersson 2009 s. 25).

Norberg framhåller att kastalen i Kiladalen bör sättas i samband med den närliggande Kungsladugården med sina omfattande gravfält och storhögar men även med de västra delarna av Lindbacke som uppvisar en liknande fornlämningsbild. Vidare menar han att kullen med kastalen och gravmiljön med storhögar indikerar att området har besuttits av en grupp som tidigt har etablerat ett väl utvecklat kontaktnät. Liknande förhållanden återfinns enligt honom även i Nyköping med de båthus som anläggs redan under 600-talet (Norberg 2013 s. 27f).

Törnqvist som har arbetat med att återskapa miljön runt Kilakastalen framhåller att kastalens kommunikativa läge utmärker sig genom att den är placerad strax norr om landsvägen som avbildas på de tidigaste kartorna från 1600-talet. Väster om åmynningen återfanns även en knutpunkt i form av Kungsbron som korsade Kilaån där två landvägar möttes (Törnqvist 2012 s. 19). Under medeltiden utgjorde den våtmark som än idag omnämns som Svanviken fortfarande en del av Östersjön och kastalen lär ursprungligen ha varit uppförd på en ö eller halvö. Trots att det inte lär ha funnits några särskilt

goda hamnlägen i området menar Törnqvist att det har rört sig om en ”prominent” udde i skärningspunkten mellan farbara vattenvägar och landsvägar, exempelvis mellan Nyköping och Norrköping (Törnqvist 2012 s. 21).

Väl ute i Stadsfjärden kan man tänka sig att de som tidigare tråcklat sig fram med pråmar och mindre båtar lastade till bredden har upplevt lättnad, i alla fall om man befunnit sig ombord på ett ordentligt skepp med en duglig besättning. Härifrån har man ledigt kunnat färdas i östlig riktning över Mellanfjärden och vidare genom Linuddssundet till Skanssundet. I området kring det sistnämnda sundet återfinns lämningar av två skansanläggningar som av allt att döma är från senare historisk tid. Men det finns även vissa indicier på att sundet att uppmärksammats i äldre tider. På östra sidan av sundet återfinns nämligen namnet *Stäk*, både för sig själv och som i förled till namnet Stäkstugan. Namnet som omnämns första gången 1491 visar enligt Lovén att det förmodligen har funnits en spärranordning i sundet. Lovén menar att Nyköping tillsammans med Söderköping, Gamleby och Östhammar utgör exempel på medeltida städer vars inlopp har skyddats med stäk. Utmärkande för de spärranordningar som har kunnat identifieras är dock att de inte verkar vara kopplade till några medeltida befästningar. Flera av de spärrar som har kunnat daterats verkar snarare var från vikingatid eller ännu tidigare (Lovén 1996 s. 450f). För Nyköpings del skulle detta innebära att stäket mycket väl skulle kunna sättas i samband med lämningarna efter de vendeltida och vikingatida båthus som påträffades vid undersökningarna i Kvarteret Åkroken (Berg 2014 s. 63).

5.9. Över havet

När man väl har tagit sig genom Skanssundet öppnar sig Östersjön och alla de färdalternativ som det innebär. Om det varit svårt att återskapa inlandets färdvägar, framstår det som än mer problematiskt att fastställa hur man har färdats till havs. Gällande det skriftliga källmaterialet utmärker sig en källa som beskriver möjliga färdalternativ längs den svenska Östersjökusten. Flera platser i den sörmländska skärgården omtalas i en seglingsbeskrivning som bevarats i en handskrift från Sorö Kloster i Danmark. Den heter egentligen ”Nauiogatio ex Dania per mare Balticum ad Estoniam” men omnämns vanligtvis som ”Det Danska Itinerariet” eller kort och gott ”itinerariet”. Texten som är från slutet av 1200-talet räknar upp ett hundratal platser längs den svenska Östersjökusten från Utklippan i Blekinge (som under medeltiden tillhörde Danmark), till Arholma i Uppland och vidare genom Ålands-, Åbolands och finska Nylands Skärgårdar för att därefter fortsätta längs Estlands

kust till slutmålet vid nuvarande Tallinn (Norman 2006 s. 88). I dagligt tal och populärvetenskapliga sammanhang brukar den beskrivna sträckan vanligen omnämnas som Kung Waldemars segelled. I beskrivningen framgår att det har funnits två alternativa leder genom den sörmländska skärgården, en yttre och en inre led. Den yttre har sträckt sig från Ålö mellan Ringsö och Hartsö och vidare mot Lacka. Den inre leden löpte genom Stendörren och Sävsundet (Ekroth Colliander 1988 s. 99).

Ser man till den marinarkeologiska forskningen som har bedrivits angående de medeltida farlederna till havs så är en återkommande fråga huruvida man har föredragit att färdas inomskärs eller längre ut till havs. Sibylla Haasum framhåller att den tidiga medeltidens sjöfart till stor del har löpt längs kusterna; men som antyds i segelledbeskrivningen fanns det ofta både en inomskärsled och en utomskärsled att välja mellan. Skärgården i Östersjön ställde dock höga krav på navigationen och enligt Haasum var det förmodligen säkrast att följa färdvägen inomskärs. Inom denna seglade man när vindarna tillät och vid motvind rodde man i stället båtarna med åror. Blev vädret alltför besvärligt sökte man troligen skydd i naturliga lähamnar och möjligen anger vissa av namnen i segelledsbeskrivningen just sådana platser (Haasum 1995 s. 89f).

Cederlund menar dock att segling inomskärs med enmastade och fullastade skepp förmodligen var mer riskfyllt än att segla utomskärs. Han understryker även att de fullastade skeppen förmodligen var så tunga att de inte kunde ros över huvud taget. Cederlund håller det troligt att det främst var de mindre lokala båtarna som användes för att inomskärs frakta varor till de lokala marknaderna för avyttring av lantbruksproduktion eller fångst. Detta kan även ha gällt långväga skepp som både har kunnat ros och seglas, exempelvis ledungsskepp och kurirskepp. Större och tyngre fraktskepp har troligen seglats utomskärs med kusten i sikte, i den mån det har varit möjligt (Cederlund 1995 s. 72).

I sammanhanget bör det även understrykas att Östersjön utgör ett förhållandevis litet innanhav, och färdas man över vattnet i en båt är man aldrig särskilt långt från kusten. Historiska exempel visar att man under rätt förutsättningar har kunnat korsa hela Östersjön med ett segelfartyg inom loppet av fyra till fem dagar (Rönnby 2025 s. 126).

Färdades man närmare kusten och genom mer svårnavigerade passager var man i hög grad beroende av olika sorters landmärken. Albrecht Sauer framhåller att det exempelvis kan röra sig om naturliga märken i form av uddar, berg och specifika träd. Men det var även vanligt att man tog hjälp av konstruktioner som ursprungligen hade rests i helt andra syften, såsom

iögonfallande kyrktorn, kapell och andra byggnader. Därtill förekom redan under medeltiden mer primära sjömärken så som stenrösen, eldar och fyrar (Sauer 2014 s. 22).

Hur denna typ av landmärken kan ha nyttjats framgår i en bok som i modern översättning omnämns som ”Altes See-Buch saeculi, ut videtur XIV.” (Old Sea Book from the 14th century). Verket utgörs av en heterogen sammanställning av seglingsanvisningar med ursprung i 1300- och 1400-talen. Rent geografiskt omfattar beskrivningarna nästan hela den europeiska kustlinjen från finska viken och södra Norge, via de brittiska öarna och längs den kontinentala kusten hela vägen ner till Gibraltarsundet och det västra Medelhavet i söder (Sauer 2014 s. 15).

Det mest grundläggande tillvägagångsättet för att använda ett landmärke, som kan utläsas av seglingsbeskrivningen, var att man seglade i riktning mot märket. En påtaglig nackdel med denna metod var dock att man saknade möjligheten att definiera en tydlig positionslinje. Förhöll man sig i stället till riktlinjen mellan två fasta riktmärken kunde man upprätthålla en betydligt bättre position. Till sin hjälp hade man även enklare instrument i form av lod och kompass som med fördel kunde kombineras med en seglingsbeskrivning. Sauer understryker även att sjöfararnas personliga erfarenheter av att ha färdats längs samma rutter lär ha varit oumbärliga vid uppskattningen av fartygets positionering (Sauer 2014 s. 18ff).

I likhet med landmassans vägfarare menar Ingold att även sjöfarare färdas längs osynliga linjer i landskapet. Genom att uppmärksamma väder och vind, dyningar och tidvatten, fåglars resvägar och andra fenomen kan den erfarne sjöfararen framföra sitt skepp genom de djupaste vatten utan vare sig sjökort eller andra instrument. Ingold understryker därtill att det är stor skillnad mellan sjöfararens upplevelser och sjöbefälens perspektiv. Den tydligaste distinktionen finns enligt Ingold mellan linjer av sjöfarande och fraktande, eller mellan att leva till havs och att färdas över det. Till skillnad från både vägfarare och sjöfarare som lever och utvecklas längs resorna handlar transporter i första hand om att flytta människor och varor mellan olika platser, utan att detta i grunden påverkar deras natur. Men även vägfarare och sjöfarare färdas mellan olika platser och hamnar. Detta beror enligt Ingold på att den som färdas har ett behov av stanna för att vila emellanåt. Varje sådan paus är dock laddad med en anspänning som tilltar ju längre vägfararen stannar. För den fraktade resenären är varje plats och hamn snarare en slutstation och återgång till den värld som hen under resan temporärt har varit förvisad ifrån (Ingold 2007a s. 76f).

Nedan följer en redogörelse för den inre Segelleden genom den sörmländska skärgården som utgör en del av en etapp som sträcker från Bråviken i söder till Stockholm i norr (Breide 2006 s. 112, 123f, 249). Den första platsen som omtalas längs denna sträcka utgörs av Femöresund som ligger i närheten av Oxelösund, här återfinns även kronogården Oxelö som varit mötesplats för rikets råd och i detta avseende har man tidigare antagit att det kan ha funnits ett samband med ledungsflottan (se Nordström & Lindeblad 2016). Nästa omnämnande längs leden utgörs av Örsbaken som är ett större vattenområde utanför Sjösafjärden följt av Rågö och passagerna mellan Stendörren och Sävsundet. Värt att uppmärksamma är att det på Sävön, som är beläget öster om sundets smalaste del, återfinns en skyddad lagunhamn som mycket väl kan ha nyttjats under medeltiden (se Breide 2006 s. 291). Därefter passeras Hänö som är beläget söder om dagens Trosa följt av Fifång innan leden sträcker sig vidare upp mot Södertörn och Stockholms skärgård. Även vid Fifång återfinns ett antal vikar och möjliga hamnlägen som kan ha nyttjats för ankring och uppdragning av båtar. Breide (2006 s. 292) menar dock att platsen främst lär ha nyttjats för fiske men kanske även som väntplats.

Trots att den inre farleden, som i korta drag har skildrats ovan, endast utgör ett av många färdalternativ längs kusten så riktar den ändå fokus mot ett antal platser i ett medeltida skärgårdslandskap som annars är ganska anonymt. Flera av namnen som omnämns längs sträckan avser olika sund, och möjligen har dessa utgjort passager som ansetts särskilt framkomliga för de medeltida skeppen, men det kan även röra sig om platser där man kunnat söka skydd för väder och vind. Oavsett vilket så är det knutpunkter eller passager som man mer eller mindre har varit tvungen att uppsöka om man ska kunna ta sig längs kuststräckan, vilket mycket väl kan jämföras med motsvarande knutpunkter och huvudleder längre inåt land.

Riktar man blicken ut mot öppet hav uppenbarar sig närmast ändlösa mängder farledsalternativ, dock med förutsättningen att man vet i vilken kurs man ska färdas. I detta sammanhang återfinns ett mycket intressant hamnläge som pekats ut som särskilt betydelsefull ur ett farledsperspektiv. På Enskär i Bälinge socken återfinns nämligen en trolig kapellgrund omgärdad av en bogårdsmur. I området finns även ett antal husgrunder och gistgårdslämningar som troligen kan kopplas till ett senare fiskeläge (Norman 2006 s. 86). Vid en mindre arkeologisk undersökning av husgrunden samlade man in träkol som har C14-daterats till tiden mellan 1320 och 1450 (Norman 2010 s. 115). Dateringarna och det topografiska läget visar att kapellet uppförs långt innan det funnits ett fiskeläge på platsen och Norman antyder att kapellet förmodligen kan kopplas till sjöfart (Norman 2010 s. 115f). Tillsam-

mans med en rad andra öar bildar Enskär en landtunga som sträcker sig ut i havet. Enskär är enligt Norman den första större ö man ser om man färdas från söder (Norman 2010 s. 111). Väl värt att uppmärksamma är att flera av öarna i ögruppen som Enskär tillhör omnämns i det danska itinerariet (Hartsö och Ringsö omnämns i den yttre farleden; Sävö omnämns indirekt genom Sävsundet i den inre farleden [se ovan]. Sammantaget vittnar detta om att Enskär lär ha haft en mycket betydelsefull roll i den medeltida sjöfarten.

Lyfter man blicken ytterligare kan man nog riskfritt våga påstå att Enskär dessutom är en plats som passerats av nästan all sjöfart som ankommit från Östersjön med avsikt att ta sig vidare in mot Nyköping (figur 28). Det faktum att Enskär var en plats med betydelse för sjöfarten stöds både av äldre seglingsbeskrivningar och förekomsten av en lotsutkik under 1800-talet. I seglingsbeskrivningar från senare tider beskrivs en farled som kommer in från havet från väster, där Hartsö norr om Enskär framställs som farledens slutpunkt. Norman understryker dock att beskrivningarna är från tider då viken nedanför kapellet var för grund för att ta emot annat än allmogens och borgarnas fiskebåtar. Han menar dock att området utanför Enskär även bör ha varit lämpligt för insegling under äldre tider. Dels för att vattnet omedelbart väster om ön är djupt och relativt fritt från grund och skär, dels med anledning av Hartsön som – med sitt vårdkaseberg – utgör ett förträffligt sjömärke med sin siluett som avviker markant från de omgivande öarna. Norman betonar dessutom att den Vårdkase som återfinns på Hartsö mycket väl skulle kunna ha förhistoriska anor (Norman 2010 s. 116).

Figur 28. Skärgården och Enskär. Bakgrundskartan har hämtats från lantmäteriets karttjänst Min karta. ©Lantmäteriet (CC-BY 4.0).

Vidgar man vyerna ytterligare finns, som framgått i avhandlingens tidigare kapitel, ett flertal liknande hamnlägen, med eller utan kapellgrunder, längs Östersjökusten. Ett intressant exempel utgörs av hamnanläggningen på Kättilö som har beskrivits som en omlastningsplats längs vägen intill Östgötaskärgården och möjligen kan man tillskriva läget på Enskär en liknande betydelse vid inloppet till den sörmländska skärgården. Enskär framstår i detta avseende som en viktig plats för omlastning och vila i kommunikationen mellan exempelvis Nyköping och Gotland. I sammanhanget är det värt att notera att avståndet mellan Enskär och Visby endast uppgår till cirka 124 kilometer. Det relativt korta avståndet mellan dessa orter är särskilt intressant eftersom det finns tydliga gotländska influenser i det tidiga materialet från Åkroken (Bäck 2014, Nordström & Lindeblad 2016 s. 145f). Liknande influenser har dessutom identifierats i fyndmaterialet från en undersökning av ett gravfält vid Oppeby längre uppströms ån (Runer 2020 s. 44).

5.10. Alla (sörmländska) vägar leder till Nyköping?

Vid undersökningarna i kvarteret Åkroken påträffades en liten barkbåt, ett sällsynt och spännande fynd som vittnar om den mångfald av aktiviteter som en gång ägt rum vid ån i den medeltida staden. Det är lätt att tänka sig att båten har tillverkats på plats, men det skulle även kunna vara vädrets makter och vattnets strömmar som drivit den i land vid åbrinken. Om barkbåten hade sjösatts i Båven, Yngaren eller någon annan del av det sjösystemet längre uppströms så är chansen god att den till slut hade kommit fram till mynningen av Nyköpingsån. Studerar man systemet av sjöar som sträcker sig ända från nordvästra änden av Båven i riktning mot Östersjön, framgår nämligen att nästan samtliga sjöar och vattendrag söker sig mot Nyköpingsåns strömmande vatten.

Lyfter man blicken ytterligare framgår det dessutom att vattensystemet som mynnar ut vid Stadsfjärden i förlängningen knyter an till flera rullstensåsar som löper vidare genom landskapet i riktning mot norr och områdena kring Mälaren och Hjälmaren. Åsarna och vattendragen avlöser varandra, men följs även åt längs vissa sträckor, och det är i flera fall svårt att avgöra om det är land- eller vattenvägen som har varit mest lättframkomlig. Valet mellan dessa medium lär med största sannolikhet även ha varit beroende av årstid och rådande väderlek.

Angående landskapets farbarhet är det också viktigt att betona att det inte bara handlar om praktisk framkomlighet, utan att det även finns en kognitiv aspekt som bottnar i hur landskapet uppfattas och hur man hittar, och var

man av tradition väljer att färdas. Rullstensåsarna som i förlängningen av åarna mynnar vid Stadsfjärden utgör i detta avseende utmärkta vägvisare i ett kartbefriat medeltida landskap.

Rörande Nyköping så är de flesta som har behandlat staden tidigare rörande överens om att land- och vattenvägarna har haft en stor betydelse för stadens uppkomst. Avsikten med detta kapitel har varit att diskutera några av de färdstråk som har nyttjats och hur framkomligheten längs dessa har sett ut under medeltiden. Granskningen av färdstråken visar att framkomligheten avseende både land och vattenvägar inte alltid är så pass given som man vanligen brukar anta. Strömsholmsåsen som beskrivs som en historisk huvudled förvinner med jämna mellanrum och när man närmar sig den sörmländska sjöplatån framstår vattenvägarna i stället som det givna färdalternativet, både för vinter- och sommarvägar. Väl nere vid Nyköpingsåns fall och forsar lär dock landvägen återigen ha varit att föredra. Detta visar på det intrikata förhållandet mellan land- och vattenvägarna, och att dessa lär ha nyttjats växelvis efter rådande förutsättningar.

Utöver de uppenbara huvudleder som med hjälp av rullstensåsarna och större åar söker sig fram mot staden vid åmynningen finns det som framgått ovan även oräkneliga mängder av mindre färdstråk som korsar det sörmländska landskapet i olika riktningar. Dessa vägalternativ ger sig till känna, dels genom lämningar i landskapet, dels genom landskapets förutsättningar i sig.

Som framgått ovan finns det indikationer på att delar av de sörmländska färdstråken, med vissa förskjutningar, har nyttjats kontinuerligt ända från slutet av järnåldern fram till idag. I likhet med det föregående kapitlet är det dock viktigt att betona att denna överenstämmelse förmodligen bottnar i det faktum att det spridda vägperspektivets stigar sammanstrålar vid knutpunkter i landskapet som är bestående även i senare tiders fastslagna vägnät.

En anledning till att vägnätet förändras och med tiden blir mer statiskt kan vara att vissa av knutpunkterna växer snabbare än andra och att de i takt med detta drar till sig ännu mer rörelser. Denna hypotes finner stöd i ett resonemang som tidigare har framförts av Fredrik Fahlander. Han framhåller nämligen att mänskliga handlingar, såväl medvetet som omedvetet kan triggas alternativt hållas tillbaka av olika typer av objekt och landskapsdrag. Han menar att saker och ting i vår omgivning bildar noder som riktar rörelser. Koncentrationen av rörelser till ett begränsat antal vägar påverkar enligt honom sociala möten, avseende både frekvens och utformning – och kommer således ha en agglomererande effekt i den mening kontaktytorna med tiden blir färre och alltmer koncentrerade (Fahlander 2008 s. 128).

Bilden av hur rörelserna koncentrats till ett fåtal kontaktytor inordnar sig även i den moderna synen på resor som har diskuterats av Ingold. Som även framgick i kapitel 4, så menar han att den moderna uppfattningen om resor som transporter från en punkt till en annan i ett statiskt nätverk, skiljer sig radikalt från vägfararen som upplever landskapet samtidigt som hon färdas genom det (Ingold 2007 s. 75ff).

För den här studiens vidkommande skulle det medeltida spridda vägperspektivet med mängder av stigar vara synonymt med denna typ av småskaligt vägfarande, medan bilden i de historiska kartorna snarare motsvarar transporten mellan ett antal statiska noder (se även Stenqvist Milde 2007 s. 242 för en liknande uppdelning mellan flexibla strukturer och styrande vägar). Ett motsvarande förhållande kan även skönjas till havs med småskaliga rörelser genom skärgårdens otaliga farledalternativ, medan större segelfartyg som korsar Östersjön snarare kan inordnas i den moderna synen på resor. Det bör dock understrykas att vägfarandet inte kan ställas i bjärt kontrast till den rätlinjiga transporten mellan ett antal fasta punkter; Stigarna och de mindre färdstråken fortsätter nämligen att nyttjas trots att man under senare historisk tid anlägger och planerar vägar mellan fasta punkter i landskapet.

Angående den medeltida staden Nyköping så utgör den det sörmländska landskapets i särklass viktigaste knutpunkt, där vägfararnas småskaliga vardagsrörelser och transporterna längs de större farledsalternativen har sammanströmmat sedan länge. Som framgått ovan menar jag att staden sannolikt har föregåtts av flera knutpunkter och mötesplatser i landskapet. Två tydliga exempel utgörs av knutpunkten vid Släbro längre uppströms ån och området runt Kilakasten som fångat upp rörelser genom Kiladalen. Vid bägge dessa platser återfinns omfattande gravfält som tyder på att dessa platser har tillhört en enskild släkt eller byggd. Med undantag för Kråkberget som är beläget strax norr om Nyköping, där det enligt en avhandling från 1700-talet ska ha funnits både ättebackar och gravhögar (Westberg 2015 s. 189), så saknas denna typ av gravfält i stadens närmaste omgivning. Detta skulle kunna ses som ett uttryck för att staden växer fram på en mer allmän mötesplats vid kusten som delats av flera gårdar i inlandet, och möjligen är detta den drivande orsak till centraliseringen som gör att denna mötesplats fortsätter att växa på bekostnad av andra.

6. Berättelsen är utan slut

6.1. Rekapitulation

När jag promenerar genom skogen i mina hemtrakter slår det mig att det än idag finns otaliga stigar och färdalternativ att välja mellan. Vissa av dessa korsas, andra sluter samman, medan vissa följs åt längs en sträcka innan de fortsätter i helt olika riktningar.

När jag har gått en bit längs en av de större stigarna kommer jag fram till ett sankt parti där flera stigar sluter samman. Här har någon ombesörjt sig med att slänga ut ett par tunnare stockar för att man torrskodd ska kunna ta sig vidare. Jag skulle vilja påstå att detta är en ganska vanlig syn i de välbevandrade skogsområdena runt Storstockholm. En högst oplanerad handling som under rätt förutsättningar inte tar särskilt många minuter i anspråk, det kan dessutom röra sig om en omedvetet kollektiv handling som fördelats under ett längre tidförlopp, någon placerar de första stockarna och en annan tar vid.

Jag fortsätter min vandring genom skogen och efter att ha bytt stigar och riktning vid flera tillfällen slår det mig att jag inte riktigt vet var jag är någonstans. Jag har som vanligt sällskap av två små bruna hundar. Den minsta av hundarna tittar uppfodrande mot mig, han har tröttnat och vill genast gå hem igen. Han drar hastigt i kopplet och lyckas trots sin ringa storlek göra sig fri. Han pinnar i väg som ett skott i en rak linje genom skogen utan att ta någon som helt hänsyn till vare sig stigar eller vägar, vi andra följer efter och snart är vi tillbaka vid bilen igen.

Detta kapitel, som avslutar avhandlingen, bygger vidare på några av resultaten från de föregående kapitlen. Diskussionen utgår ifrån dessa men knyter även an till andra forskares resultat som i flera avseenden har banat väg för resonemangen som har framförts i avhandlingen. Syftet med kapitlet är att förankra tolkningen och förståelsen av färdstråken och mötesplatserna i en fördjupad diskussion som utgår från teoribildningarna om rörelser och möten som anslogs i inledningen.

Utgångspunkten för denna studie har varit att vägar och mötesplatser inte har uppstått som ett resultat av översiktlig planering och enskilda individers beslut, utan att det snarare rör sig om sammanflätningar där olika aktörer (och då inte bara mänskliga sådana) bidrar till utvecklingen. Därför har studien tagit sin utgångspunkt i det konkreta materialet och inte i en färdig modell. Syftet har varit att återskapa ett antal färdstråk och knutpunkter och söka närmare förståelse för hur dessa kan ha nyttjats, upplevts och förändrats under medeltiden. I kapitel 2 och 3 gjordes detaljerade nedslag i två vitt skilda hamnmiljöer, med utblickar mot hamnmiljöer längs hela den nuvarande svenska Östersjökusten som nyttjats under tidig- och högmedeltid. I kapitel 4 och 5 diskuterades både land och vattenvägar längre inåt land och hur dessa sammanstrålar vid knutpunkter som med tiden utvecklas till städer. Detta gjordes med utgångspunkt från de södra landförbindelserna till och från Stadsholmen vid Mälarens utlopp i Östersjön och färdstråken i det sörmländska landskapet som sammanstrålar vid den nuvarande Stadsfjärden strax utanför Nyköping. De till synes relativt olikartade studierna förenas i att de visar på de komplexa skeenden som skapar färdledslandskapet och de mötesplatser som ska komma att bli städer.

6.2. Stadens förutsättningar

Det har tidigare påtalats att stadsarkeologin i hög grad har avskärmat sig från landsbygden; vilket även kan sägas gälla för det närliggande historieämnet. I den mån det omgivande landskapet har behandlats, menar Anglert, med all rätt, att det framför allt rört sig om stadens eller snarare områdets förhistoria. Efter det att den formella staden fastställs i historiska källor begränsas utblickarna till stadens kontaktnät i ett vidare perspektiv. Problemet är, som Anglert mycket riktigt påpekar, att de regionala kontakterna som har haft stor betydelse för städerna ofta lyser med sin frånvaro i dessa källor (Anglert 2006 s. 235). Begreppet *regionala kontakter* indikerar dock att det finns en strikt uppdelning mellan dem som bor i staden och dem som bor på landet. För att bättre belysa det faktum att en del människor mycket väl kan ha levt både i och utanför städerna (åtminstone i ett tidigt skede), är det enligt min mening bättre att tala om att stadsforskningen ofta saknar en konkret sammanlänkning av stad och land.

Historieforskningen har i mångt och mycket satt agendan för den arkeologiska synen på de medeltida städerna. Enligt Anglert har detta inneburit att städerna först och främst har studerats ur ett ovanifrånperspektiv där maktens manifestationer getts företräde. Därmed har fokus riktats mot sta-

dens inre utveckling medan intresset för stadens relation till det omgivande landskapet har varit svalt (Anglert 2006 s. 235).

När Anglert tidigare problematiserat bilden av städernas uppkomst har han bland annat förordat att urbanitet i olika utsträckning har fått genomslag långt utanför de formella städernas gränser. Handelsplatser, borgar och hamnar utgör några exempel som enligt honom bör inkluderas i diskussionen om urbanitet (Anglert 2006 s. 249). Trots intentionerna att bryta sig loss från centralplatsmodellen utgår han således från en relativt ensidig bild där stadsbildningarna får verkningar i egenskap av vad som skulle kunna beskrivas som mindre noder i det omgivande landskapet. Enligt min mening är detta ett synsätt som befäster samlingsplatserna som statiska noder, där vägarna och aktiviteterna utanför staden spelar en underordnad roll. Med ledning av Ingold och Hägerstrand har förevarande studie i stället utgått från att rörelser är en förutsättning för att möten ska äga rum och att städer, hamnar och andra mötesplatser över huvud taget ska kunna bli till. Oavsett om det rör sig om mer eller mindre planerade och anlagda platser eller spontant uppkomna miljöer så rör det sig inte om isolerade händelser. De är snarare sammanvävda i en helhet och ett landskap som är under ständig förändring. De flesta tidiga vägbankar och broar byggs på platser där man färdats sedan tidigare och på ett liknande sätt bör även merparten av hamnarna ha brukats före det att man anlägger regelrätta kajer och bryggor.

Även om man inkluderar hamnanläggningar, handelsplatser och andra knutpunkter saknas en helhetsbild av landskapet och de aktiviteter i omgivningen som haft en avgörande betydelse för städernas tillkomst. Genom att gå ett steg längre har avsikten med denna studie varit att anlägga ett perspektiv som tar hänsyn till vad som skulle kunna benämnas som landskapets flerkärniga karaktär med myriader av stigar, vadställen, drag och dylikt som alla har haft stor betydelse för rörelserna som i förlängningen varit en förutsättning för städerna. I detta mångfasetterade landskap har det funnits mängder med platser som man i den levda vardagen har uppfattat som centrala. Detta synsätt innebär även att det finns anledning att ifrågasätta det förgivettagna motsatsförhållandet mellan bebyggda trakter (kulturmiljöer) och avlägsna och otillgängliga utmarksområden (naturmiljöer) som vanligen framförs i olika arkeologiska sammanhang. I det flerkärniga landskapet finns nämligen ingen terra incognita, utan rörelser, insamling av råvaror och andra aktiviteter har i princip skett överallt. Detta är således en bild som till skillnad från det statiska nätverket inkluderar hela det rum som ingått i vägfararnas föränderliga och finmaskiga väv av stigar och leder. Genom att flytta fokus från formella och historiskt kända stadsbildningar och anlagda vägnät mot

landskapet som helhet ges även möjlighet att uppmärksamma alla de möjliga framtider som hela tiden har erbjudits i det föränderliga landskapet. Om forskningen fortsätter att betrakta landskapet som ett vitt ark där människan planerar och anlägger städer och andra mötesplatser går vi sannolikt miste om en möjlighet till förståelse för hur människor såg på sin vardag och den komplexa väv som hela tiden skapar förändring. Genom att upprätthålla motsatsförhållandet mellan den skapade staden och den naturliga landsbygden döljer man även det faktum att dessa är tätt sammanflätade och att de förutsätter varandra. Med andra ord kan man säga att städerna och andra mötesplatser växer ur landskapet, och inte på eller vid sidan av.

Anglert har tidigare påtalat att det sällan är fruktbart att söka referenser bakåt i tid för olika företeelser i landskapet. Enligt honom behöver städernas tillkomst inte vara relaterade till de förutsättningar och verksamheter som funnits på platserna före stadsetableringen. Han understryker dock att detta inte betyder att platserna i sig inte har varit betydelsefulla (Anglert 2006 s. 246). Med anledning av att landskapet är en mångfasetterad process som böljar fram och tillbaka kan dess utveckling svårligen beskrivas ur ett linjärt eller evolutionistiskt perspektiv. Därför menar Anglert att 1200-talets kuststäder inte utgör en direkt utveckling av 700-talets handelsplatser, utan att båda företeelserna snarare har uppkommit under rådande specifika förutsättningar. Anglert betonar även att syftet med respektive utveckling inte varit att skapa handelsplatser och städer, utan att dessa snarare har tillkommit som en del av en större samhällsomvandling. En oreflekterad projicering med utgångspunkt i den medeltida staden är enligt Anglert därför vansklig. Anglert påtalar dock att ett långtidsperspektiv ändå kan användas för att studera föränderlighet och konstanter och hur de relaterar till varandra över tid (Anglert 2006 s. 247f).

Jag instämmer helt med Anglerts resonemang om att man inte kan förklara städerna genom ett retrospektivt studium. Men jag vill även understryka att detta inte innebär att landskapets kulturhistoriska lager är oviktiga för förståelsen av städernas uppkomst. I denna studie har jag dock velat betona att utvecklingen inte alltid sker med klara intentioner från någon makthavare, eller för den delen någon annan individ. Vid städers och mötesplatsers uppkomst finns det således många andra aktörer av både naturlig- och kulturhistorisk art som också spelar en avgörande roll, som kanske är extra viktiga att uppmärksamma eftersom de sällan uppfattas som aktörer.

För denna studies vidkommande utgör de seglivade förutsättningarna för rörelser genom landskapet de mest påtagliga konstanterna i landskapet. Detta framgår tydligt i exemplet från Åkroken där båthusen föregår den

medeltida stadsbildningen. Båthusen och staden utgör två kronologiskt skilda företeelser som mycket väl kan ha tillkommit av vitt skilda orsaker och utifrån olika förutsättningar. Vad de obestridligen har gemensamt är att de är belägna på en plats i landskapet där de naturgeografiska förutsättningarna har tvingat samman rörelser under en mycket lång tid. Diskussionen angående rörelsers betydelse för platsers tillblivelse vidareutvecklas under nästkommande rubrik.

6.3. I väglöst land

6.3.1. Det svårfångade vägnätet

Inom arkeologisk forskning riktas fokus ofta mot olika sorters platser i landskapet, men vi talar sällan om hur man faktiskt har tagit sig mellan dessa och vad rörelserna har haft för betydelse för platsernas tillkomst. Ett ensidigt fokus mot platserna gör dessutom att man lätt missar det som hela tiden pågick ute i landskapet och som utgjorde en stor del av den historiska människans levda verklighet. Genom att argumentera för att det är rörelserna som i grund och botten skapar platserna har avsikten med avhandlingen varit att skifta fokus från platserna till rörelserna genom landskapet. Möjligen kan förklaringen till det ensidiga fokuset som vanligen riktas mot platserna delvis sökas inom arkeologins fokus på monument och tydliga materiella uttryck. Därtill kan det praktiska arkeologiyrkets utformning ha haft en viss betydelse. Inom uppdragsarkeologin tilldelas man vanligen uppgiften att undersöka ett specifikt område som därefter avrapporteras innan man fortsätter med nästa. Tiden är ofta knapp och frågorna som formuleras inför varje sådan undersökning är av förklarliga skäl ofta centrerade till det område som undersöks och det finns egentligen inga givna incitament för att diskutera vad som händer mellan platserna i landskapet. En annan orsak till att rörelserna i landskapet ofta lyser med sin frånvaro är att det kan vara mycket svårt att identifiera tydliga och daterbara färdstråk. Detta har förmodligen bidragit till att man ofta nöjer sig med att fastslå att en stad eller handelsplats har varit placerad i goda eller strategiska kommunikativa lägen.

En viktig utgångspunkt för denna studie har varit att spår i form av vägar och mötesplatser är lämningar efter människornas högst vardagliga aktiviteter och närvaro i landskapet, och att de inte är anlagda efter en given plan. Anglert har tidigare påtalat att rörelser och handlingar i landskapsrummet under alla tider lämnat mer eller mindre avläsbara mönster, och att det är dessa rörelser som genererat de kommunikativa noder där människor har mötts och samlats (Anglert 2006 s. 236). Anglert betonar även att förutsätt-

ningarna för samlingsplatser kan sökas i rent praktiska och naturtopografiska förhållanden, men även i föreställningar om det förflutna och i ideologiska förhållningsätt. Vidare menar han att nyttjandet och närvarandet i landskapet genererar mängder av rumsliga och mänskliga relationer. I detta avseende hänvisar han till begreppet trajektorier, som inom tidsgeografin används för att benämna de rörelsemönster som uppstår över tid (Anglert 2006 s. 236).

De spår av rörelser som har kunnat följas under detta avhandlingsarbete visar att de medeltida vägarna bör förstås ur ett brett perspektiv eller koncept som inbegriper ett stort antal färdstråk och stigar som sammanstrålar vid särskilda knutpunkter i landskapet. Knutpunkterna och samlingsplatserna uppstår vanligtvis vid platser i landskapet där färdstråk dras samman av både praktiska och naturgeografiska orsaker. Dessa platser kan vara belägna vid övergångar mellan land och hav där man behöver byta från ett färdsätt till ett annat. Men det kan även röra sig om platser längre inåt land som man har behövt uppsöka för att på ett rimligt sätt kunna ta sig vidare genom landskapet, så som vadställen och drag. Därtill kan man även räkna med att mindre land- och vattenvägar ofta sammanstrålar vid särskilt fördelaktiga färdsstråk eller huvudleder, exempelvis i anslutning till rullstensåsar och gynnsamma vattenleder fria från grund. Färderna mellan dessa knutpunkter och huvudleder lär dock ha varierat stort och har med få undantag inte lämnat några påtagliga spår i landskapet.

Den som idag beger sig ut på en promenad genom ett skogsparti uppmärksammar i de flesta fall att det finns gott om färdstråk som avtecknar sig i form av stigar, och självklart rådde liknande förutsättningar under såväl förhistorisk tid som medeltid. I detta avseende kan man tänka sig en myriad av vägar och mindre stigar som förbundit hus och gårdar med andra platser i landskapet. Längs dessa färdstråk har människor rört sig i mängder av olika syften, bland annat för insamling av förnödenheter, jakt och boskapsskötsel; men även för kyrkobesök eller uppsökande av hamnar och marknader. Det rör sig således om både långväga resor och kortare förflyttningar. Som framgått ovan skulle det dock dröja lång tid innan det anlades några vägar i modern bemärkelse, men redan under vikingatiden byggs broar och vägbankar som underlättade resandet för många. Dessa installationer har dessutom haft samlande effekt för rörelserna genom landskapet. Finns det en ordentlig bro eller vägbank längs en viss sträcka har denna helt klart varit att föredra framför andra; detsamma gäller även platser dit man mer eller mindre tvingas av topografin. Ett tydligt exempel är vägmiljön vid Flottsbro som diskuterades i kapitel 4. Här återfinns bland annat en stenlagd förstärkning av ett färdstråk som sannolikt har tilldragit sig rörelser. Ett annat intressant exempel

som haft en uppsamlande funktion avseende rörelser i landskapet är Släbro som behandlades i kapitel 5. Att vissa platser har haft en uppsamlande effekt innebär dock inte per automatik att färdvägsalternativen har minskat, men på sikt har rörelserna i högre grad koncentrerats till vissa färdstråk. I takt med att rörelsemönstren skiftar förändras även förutsättningarna för knutpunkterna i landskapet, vissa mötesplatser kommer helt enkelt att passeras av en större mängd människor medan andra avtar och vissa försvinner.

Som framgick i kapitel 5 har Strömsholmsåsen tidigare pekats ut som en historisk förbindelselänk mellan de centrala delarna av Södermanland och Mälardalen. Detta antagande grundar sig dels på att åsen i sig ska ha utgjort ett fast och torrt underlag, dels på att det återfinns flera gravfält som utbreder sig längs åsens sträckning som tillsammans med hålvägar vittnar om att man har färdats längs denna. Studerar man fornlämningsbilden längs åsen är det tydligt att det återfinns förtätningar med gravfält och hålvägar längs sträckan, dessa är dock främst koncentrerade till den norra delen och det finns även här längre sträckor där det är betydligt glesare mellan lämningarna. Detta indikerar enligt min mening att det i själva verket rör sig om mer lokala färdstråk som i senare tid har inkorporerats i ett sammanhängande vägnät.

De lokala färdstråken som har nyttjat Strömsholmsåsens framkomlighet har förmodligen haft en uppsamlande effekt, likt de broar och vägbankar som diskuterades ovan. Därtill har åsen utgjort ett tydligt riktmärke som tillsammans med gravfält, kyrkor, rösen och fornborgar har visat vägen genom landskapet. Denna typ av vägledning har varit särskilt viktig för resande som inte känner till trakten. Det kan, som framgått ovan, röra sig om både mänskligt anlagda hållpunkter och naturliga formationer som drar till sig vägfararens blick och dessa riktmärken kan även ha inkluderats i traderade färdplansberättelser. Det är dock viktigt att understryka att åsarna inte har varit styrande och utslagsgivande för hur man har färdats. Det föreligger således ett komplext växelspel mellan naturgeografiska förutsättningar och människans traditioner och aktiva val.

Vid rekonstruktionen av resan från Husby-Oppunda mot Nyköping var det uppenbart att detta till stor del handlade om en förflyttning mellan ett antal olika knutpunkter som sammantvingar rörelser från olika riktningar i landskapet. Utmärkande för denna sträcka är även att man färdas sidan av ån, vilken kan följas som riktlinje hela vägen till det slutliga målet vid staden Nyköping.

Ett påtagligt undantag från de historiska färdstråkens flyktighet är förstås de hålvägar som vanligen uppstår på platser i landskapet där rörelser tvingas samman. Som jag visat tidigare i avhandlingen, med flera exempel, bland

annat från Flottsbro och Forsla kärr, är hålvägar en komplicerad fornlämningskategori som är svår att datera. En av orsakerna till detta är att de har uppstått i ett intrikat samspel mellan människors och djurs nötande, geologiska förutsättningar och vädrets makter som kan ha pågått under utdragna tidsperioder som är svåra att avgränsa. Men man kan heller inte utesluta att flera av hålvägarna mycket väl kan ha tillkommit under intensivare bruk under kortare tidsintervaller. Som påtalades i kapitel 4 utgörs hålvägarna av en lämningstyp som inte ackumulerar lager och fynd på samma sätt som exempelvis byggnader i städer, vilket således begränsar möjligheten att avgränsa bruket av hålvägarna bakåt i tid. Med stadsarkeologisk terminologi skulle hålvägarna kunna benämnas som nedgrävningar som saknar fyllning och som dessutom har grävts eller nötts under mycket lång tid. Om man bortser från vallarna som uppstår när det underliggande materialet pressas upp åt sidorna, så finns hålvägarna inte – de utgör ett tomrum, en avsaknad av landmassa som en gång funnits. I enlighet med avhandlingens teoretiska ramverk kan man även fastslå att hålvägarna utgör pågående men negativa processer i den mening att de nöter och skär genom landskapet. Besöker man hålvägarna vid Flottsbro en regnig dag slås man av att detta är en process som kan pågå än idag när vattnet ymnigt strömmar längs vägarnas botten. Hålvägarna utgör därför goda exempel på hur svårt det kan vara att skilja människans spår och ingrepp från naturens egna processer.

Dessa insikter hjälper dock föga för den som avser att använda hålvägarna som en kronologiskt avgränsad källa till kunskap (se även Brink 2000 s. 28). Men trots denna uppenbara problematik kan den som avser att studera rörelser i det historiska landskapet inte bortse från denna svårfångade fornlämningskategori. Lösningen finns enligt min mening, som så ofta är fallet inom arkeologisk forskning, i den enskilda kontexten. I de fall där hålvägarna löper i anslutning till tydliga fornlämningsmiljöer finns det således ingen anledning att ifrågasätta vägarnas ålder (för ett liknande resonemang se Norberg 2004 s. 54). Även i områden där tydliga daterande lämningar saknas kan man i vissa fall, med stöd av landskapets egenskaper, argumentera för att hålvägarna utgör en del av en process som påbörjats redan under förhistorisk tid.

Som framgått av kapitel 4 och 5 finns det lite som talar för att det har funnits ett storskaligt planerat och fastslaget vägnät i Sverige redan under medeltiden. De som har färdats över land har med undantag för broar och ställvisa vägförstärkningar inte kunnat följa några anlagda vägar. Det skulle således dröja långt fram i tid innan det fanns förutsättningar för att färdas några längre sträckor med vagn. Vagnar kan dock mycket väl ha nyttjats för lokala transporter längs särskilt fördelaktiga åsar eller över större slätter.

Lovén har tidigare påtalat att åsarna nyttjades som färdleder eftersom de aldrig blev leriga och därmed kunde användas för transporter med vagnar (Lovén 2021 s. 299). I dessa fall kan man även tänka sig att det har rört sig om vagnar som har utvecklats för att nyttjas i vissa miljöer eller särskilda landskapsavsnitt. Ett liknande förhållande för båtar som har utvecklats för att nyttjas i särskilda vattendrag och hamnar har tidigare framförts av Westerdahl (Westerdahl 1995a s. 213f).

Beträffande landvägarna är det viktigt att notera att det finns flera exempel där det äldre vägnätet, har varit utslagsgivande för hur den reglerade stadsplanen senare har utvecklats. Ett sådant exempel utgörs av Linköping där landsvägar som förstärkts med kalkstensflis tycks föregå själva staden (Tagesson 2002 s. 99). Ett annat exempel är Skänninge där det är tydligt att den vikingatida och tidigmedeltida bebyggelsen anläggs i anslutning till ett äldre vägnät (Hedvall & Westling 2013 s. 150). I Skänninge har man även påträffat lämningar av utfyllda hjulspår (Bergqvist & Lindeblad 2013 s. 96) som visar på ett omfattande bruk av vagnar redan under medeltiden. Rörande Skänninge verkar det dessutom som att vattenvägen i egenskap av Skenaån har haft en underordnad betydelse avseende stadsplanens utformning (Hasselmo 1983 s. 57). Detta indikerar enligt min mening att landvägarna i det här fallet har haft en större betydelse för stadens framväxt än vad vattenvägarna har haft (jfr även Lindeblad 2013 s. 136). Detsamma gäller även för Lund som aldrig har kunnat nås vattenvägen från havet (se exempelvis Andrén 1980 s. 6). Gemensamt för samtliga av dessa landvägsbetonade exempelstäder är att de är belägna i utpräglade slättlandskap. Troligen kan detta ses som ett uttryck för att landvägarna tidigt har haft större betydelse i slättlandskapen medan vattendragen nyttjas flitigare i kuperade landskap där det har varit lättare att ta sig fram med båt.

Förutsättningarna för hur man har kunnat färdats har som påtalats tidigare även varierat efter årstid och rådande väderlek. Resandet och rörelserna påverkas således av temporala aspekter. Det är även viktigt att understryka att det både kan röra sig om förändringar ur ett kortare tidsperspektiv och mer långdragna förändringar i landskapet. Hade man kunnat spela upp landskapets förändringar i olika hastigheter skulle man troligen kunna se hur den som färdas längs någon av de sörmländska rullstensåsarna i riktning mot det sörmländska inlandet följer i spåren efter inlandsisens framfart. Som påtalades inledningsvis så utgör landhöjningen också en påtaglig men långsam process som förändrar förutsättningarna för att färdas genom landskapet. Detta kan exempelvis yttra sig i att farbara vattenleder grundas upp och att landmassor som tidigare legat under vatten i stället blir framkomliga för

den som färdas till fots. Därtill har människans egna ingrepp bidragit till att forma landskapet på ett sätt som påverkar möjligheterna att färdas. Ett sådant exempel är utdikningen av sjöar och vattendrag som genomförts i syfte att skapa nya odlingsytor. Därtill har uppodlingen av de nytillkomna landmassorna i sig även bidragit till att man har färdats omvägar för att undvika att trampa sönder grödorna (jfr Moberg 2017 s. 27).

Som framgick i kapitel 2 är det även viktigt att uppmärksamma att skeppen under lång tid har vänt ut och in på världen i den meningen att havet i allt större utsträckning har erbjudit de överlägset bästa förutsättningarna för längre resor och transporter. Från havet sett framstår öarna som nära medan områden som inte nås från vattnet i stället uppfattas som svårtillgängliga (Olwig 2019 s. 94). Detsamma kan även tänkas gälla för området längre inåt land som tidigare varit lättare att nå via vattenvägarna, exempelvis de sammanbundna sjöarna i Södermanland som mynnar ut vid Nyköpingstrakten. Går man ännu längre tillbaka i tid var landmassan vid Husby-Oppunda i princip en ö som enkelt kunde nås via vattenvägarna. I takt med att landmassan stigit har vattnet i stället blivit ett hinder. Att landvägen senare har tagit över framgår med tydlighet av alla de hålvägar som än idag finns i området. Den rikliga förekomsten av hålvägar bör kunna betraktas som ett resultat av både vardagliga rörelser och mer långväga färder som sammanflätas vid vadställen och naturgeografiskt fördelaktiga stråk i landskapet.

Beträffande de äldre landvägarna så menar Brink att dessa kan delas in i två olika typer, dels de interregionala fjärrvägarna, dels närvägarna som hade en mer lokal betydelse. Till den förra kategorin, som band samman bygder och landsdelar hör exempelvis Eriksgatan och Norrstigen. Närvägarna hade enligt Brink ett annat syfte i den meningen att de ingick i ett bångstyrigt vägnät som band samman byarna och gårdarna i landskapet. I denna kategori inordnar sig exempelvis klövjestigarna och intervägarna som ledde till fäbodar och utmarksslåtter (Brink 2000 s. 56). Beträffande Eriksgatan har det tidigare framhållits att det knappast har rört sig om en särskild väg utan att den snarare bör betraktas som ett rättsligt begrepp som avsåg den sträcka där den blivande kungen skulle färdas mellan de olika landstingen (Brink 2000 s. 52). Resultaten från denna avhandling visar att detta även bör gälla för de flesta av de medeltida huvudvägarna. Dessutom är det svårt att göra en så pass tvär uppdelning mellan huvudstråken och de mindre stigarna i landskapet. Som påtalats tidigare påbörjas resandet längs de större vägstråken alltid i mindre rörelser. Därtill finns det mycket som talar för att mindre stigar och färdalternativ successivt har inordnats i de större vägarna.

Trots att det kan vara svårt att göra en uppdelning mellan huvudvägar och mindre stigar måste man ändå ta i beaktning att det har funnits en påtaglig skillnad mellan vardagliga rörelser och mer långväga färder genom landskapet. När man till vardags vandrar med betesdjuren eller sköter sin skog och åker bör rörelserna ha skett utan någon större eftertanke; man rörs sig då mer eller mindre per automatik genom ett landskap som förkroppsligats genom upprepningar. Detta skiljer sig avsevärt från den långväga resan som ofta innebär att man måste vara mer uppmärksam och göra aktiva val. Den som färdas i okända landskap kommer sannolikt söka efter igenkänning och en vägledning kan vara gravfält och andra kulturella förstärkningar som uppvisar en strukturell likhet, oavsett vilken typ av landskap man befinner sig i. Detta gör att man även kan hitta vägar i andra landskap än de man är van att färdas genom.

6.3.2. Rörelser skapar platser

Trots att goda kommunikationer ofta framhålls som en viktig orsak till mötesplatsers och städers uppkomst diskuterar man sällan hur färdstråken har sett ut och hur de har nyttjats. Utgångspunkten för denna studie har varit att knutpunkterna bör studeras som ett resultat av rörelser som bildar finmaskiga nät i landskapet. De medeltida vägarna som diskuterats i avhandlingen bör i detta avseende inte betraktas som storskaligt anlagda och planerade i ett befintligt landskap. Det rör sig snarare om färdstråk som har tillkommit eller förstärkts i samband med de kulturella och naturliga processer som påverkar och förändrar landskapet i sig. Ett uttryck för människans delaktighet i denna ständigt pågående landskapstillblivelse är alla de kulturella markeringar som har avsatts i landskapet. Däribland gravfälten som utsträcker sig längs åsarna som uppenbarligen har nyttjats för färder över land. Ett annat exempel är de vägbankar som bättrats på eller förstärkts för att underlätta framkomligheten i landskapet. För att återkoppla till diskussionen om berättelser som vävs in i landskapet, som fördes i avhandlingens inledande kapitel, skulle dessa lämningar kunna beskrivas som materialiseringar av berättelser i landskapet. Landskapets betydelse uppkommer således i en kombination av naturens givna förutsättningar och vardagliga skeenden, samt i de historiska skikt som landskapet bär med sig. Som fastslogs inledningsvis är tillkomsten av mötesplatser i form av städer och hamnplatser helt beroende av rörelser genom landskapet, vilket även innebär att resorna till och mellan dessa är beroende av säsong. Vid färder genom landskapet finns inga tydliga gränser mellan natur och kultur, och färdvägar är mer än något annat en kulturföreteelse beroende av naturens förutsättningar.

De södra färdstråken mot Stadsholmen som diskuterades i kapitel 4 har uppenbarligen brukats under lång tid och övergången vid Stadsholmen blev tidigt en viktig förbindelselänk mellan de norra och de södra landskapen som föregick själva stadsbildningen. Utan att förringa vattenledernas överlägsna betydelse för tyngre transporter kan man utgå ifrån att även landvägarna har haft en avgörande betydelse för stadens tillkomst. Till detta kommer även en temporal och säsongsbunden aspekt i det avseendet att vattenvägen över Östersjön inte varit farbar med båt under vissa delar av året. Land- och vattenvägarna, men även vintervägar som löper över frusna vatten och myrar har således nyttjats växelvis beroende på säsong och rådande väderlek.

Beträffande Släbro och Nyköpingstrakten som behandlades i kapitel 5, så råder det inget tvivel om att vattensystemet som mynnar ut i Nyköpingsån har haft en stor betydelse för stadens uppkomst. Lyfter man blicken framgår det dessutom att vattensystemet som mynnar ut vid Stadsfjärden i förlängningen knyter an till flera åsar som löper vidare genom landskapet i riktning mot norr och områdena kring Mälaren och Hjälmaren. Åsarna och vattendragen avlöser varandra, men följs även åt längs vissa sträckor, och det är i flera fall svårt att avgöra om det är land- eller vattenvägen som har varit mest lättframkomlig. Valet mellan dessa alternativ har med största sannolikhet även påverkats av rådande årstid och väderlek. Därtill är valet av färdväg beroende av vad som ska transporteras och vilken typ av fortskaffningsmedel man har tillgång till.

Mot bakgrund av resonemanget som förts ovan skulle man kunna definiera platsers, och i förlängningen även städers, tillkomst som ett slags intensifierat landskapande som styrs av både kulturella och naturliga processer. I sammanhanget bör det dock understrykas att platser mycket väl kan vara planerade eller anlagda av enskilda aktörer eller grupperingar. Men detta förändrar inte det faktum att platserna i grunden alltid kommer att vara ett resultat av rörelser. För att platserna ska bli till krävs det nämligen att rörelserna i landskapet riktas mot dessa, och att det finns färdstråk där man kan ta sig fram. För att avsiktligt kunna anlägga och planera en mötesplats, oavsett om det rör sig om ett fiskeläge, en marknadsplats, en stad eller något däremellan, krävs det således att någon har makt att påverka människors rörelser. Ett hjälpmedel kan vara att man helt enkelt planerar utifrån landskapets förutsättningar och givna knutpunkter i landskapet. Men frågan är då vem som egentligen har bestämt var platsen ska ligga? Oavsett om städer och hamnar är ett resultat av en organiskt framväxande process, eller om de har planerats av en eller flera makthavare, så tenderar de att vara belägna på platser där människor sedan länge har rört sig. Tydliga exempel på detta

utgörs som framgått ovan av Stockholm, Nyköping och Sikavarp, och kanske även Drakön.

Möten sker vanligtvis på platser i landskapet som erbjuder vissa förhållanden eller ställer särskilda krav. Gemensamt för dessa knutpunkter är att det handlar om platser som det går att ta sig till och där färdstråk strålar samman. I detta avseende spelar även vilan eller stillaståendet en central roll. Den som färdades med segelbåt kunde få uppehålla sig flera dagar i ytterskärgårdens hamnlägen innan den kunde färdas vidare, medan den som korsade den sörmländska landskapet med häst behövde stanna vid flera tillfällen för att djuren behövde äta, dricka och vila. Detsamma gäller såklart även för den vandrande människan som har samma sorts behov. Detta har exempelvis kommit till uttryck längs fäbodlederna där man i senare historisk tid har haft för vana att markera sin närvaro genom att rista i träd vid mötes- och viloplatser. Vallkullorna ristade och högg nämligen in märken i träden längs stigar och vid betesmarkerna, och ofta vid viloplatser där flera fäbodlag möttes (Ljung 2013 s. 23). En liknande och mer permanent parallell är de maritima ristningar som återfinns på hällar i skärgården, ofta vid äldre naturhamnar (se exempelvis Lundin & Nordell 2012 s. 92).

Som framgått av kapitel 2 och 3 finns det flera exempel på medeltida hamnplatser och skärgårdskapell längs den svenska Östersjökusten. Utöver dessa finns det dessutom oräkneliga platser i skärgården där man har färdats mellan land och vatten under medeltiden, men bara på ett fåtal kända platser har aktiviteterna varit så pass omfattande att spåren har etsats sig fast i landskapsbilden så att de kan beskådas än idag. Flera av hamnplatserna och kapellen som diskuterats i avhandlingen återfinns på platser som idag kan uppfattas som ensligt belägna, men som under medeltiden förmodligen sprudlade av rörelser och aktivitet.

Det bör dock understrykas att det varken är möjligt eller önskvärt att definiera vilka platser som under historien kan ha uppfattats som avsides belägna. Genom att göra detta låser man sig nämligen vid en definition och begränsar därigenom möjligheten till andra perspektiv och tolkningar. Avsikten med denna avhandling har i stället varit att betona att det flerkärniga landskapet omfattar mängder av färdstråk och knutpunkter som sällan diskuteras. I sammanhanget är det återigen viktigt att uppmärksamma att det finns temporala aspekter som innebär att vissa färdstråk kan ha varit mer trafikerande under vissa säsonger eller särskilda tidpunkter.

6.4. Från korsväg till stad

6.4.1. Möten vid knutpunkter

Genom att rikta fokus mot rörelserna och mötets betydelse för hamnarnas och städernas tillblivelser har en av avsikterna med denna studie varit att problematisera den rådande bilden av att hamnar och städer uppstår ur tomma intet, skapade av enskilda aktörer. Utmärkande för merparten av städerna och handelsplatserna som uppkommer under medeltiden är att de är belägna vid övergångar mellan land och vatten. Det finns således all anledning att misstänka att dessa platser, även sedan tidigare, har nyttjats för omlastning från land- till vattenväg. Därtill kan man tänka sig att det har funnits en rad olika anledningar för människor att uppsöka dessa platser. Vi kan exempelvis tänka oss olika försäljare och hantverkare, men även folk som bara är på genomresa och i behov av vila. Mötena vid knutpunkterna är centrala för platsernas utveckling och sker alltid som ett resultat av att livslinjer korsas i en väv av det slag som beskrivits av Hägerstrand (2009).

6.4.2. Rörelserna styrs av platserna

Vid platser där man stannar upp, möts, vilar lastar om och utbyter varor utvecklas – vid rätt förutsättningar – även andra institutioner. Initialt kan det röra sig om mer säsongsbetonade och tillfälliga verksamheter men i takt med att verksamheten slår rot uppstår även incitament för ett mer permanent uppehälle som i förlängningen ställer högre krav. När människor bosätter sig på platserna görs investeringar i en mer permanent bebyggelse och infrastruktur i form av vägar och dylikt. Man börjar även hålla djur på platserna, som i sin tur behöver mat och boningar. Med tiden kommer även vissa varor och tjänster att produceras respektive erbjudas på platsen. På ett mer övergripande plan skulle man kunna tala om att en del av varuproduktionen förflyttas från gårdarna till mötesplatserna i landskapet. Genom vad som skulle kunna benämnas som en *självförstärkande centralisering* kommer det som från början utgjordes av ett vägskäl således att kunna utvecklas till en permanent handelsplats. Trots att handel och annat utbyte i allt större utsträckning kommer att koncentreras till denna typ av knutpunkter är det dock viktigt att understryka att råvarorna fortfarande hämtas i andra delar av det flerkärniga landskapet och att dessa rent praktiskt behöver forslas längs ringlande stigar och regionala färdstråk.

Under medeltiden koncentreras och centraliseras rörelserna genom landskapet och i takt med detta växer en del mötesplatser, medan andra försvinner och nya tillkommer. Drakön och andra omlastnings- och viloplatser

som diskuterades i kapitel 2, var en viktig del av rörelserna som i förlängningen drev framväxten av städerna. Utvecklingen och nyttjandet av mindre hamnar och fiskelägen, som även gårdarna i inlandet har haft en plats i, bör därmed studeras för att man ska kunna förstå de medeltida stadshamnarna; de utgör nämligen en del av samma rörelse. Dessutom kan verksamheterna i de mindre hamnarna och fiskelägena mycket väl bidra till att platserna i sig utvecklas till större knutpunkter som drar till sig rörelser.

I takt med att vissa av knutpunkterna växer, och verksamheter som tidigare varit spridda i landskapet koncentreras dit, drar dessa platser till sig rörelser i allt större utsträckning. Detta kan även sättas relation till förskjutningen av vägarna i landskapet, från höjderna till de lägre och jämnare markerna som sker under senare historiska tid (se Moberg 2017 s. 38). En följd av detta är att en viss typ av rörelser koncentreras till ett mindre antal och mer bearbetade vägar och knutpunkter.

Som framgick i kapitel 4 och 5 så uppvisar de äldre färdstråken och knutpunkterna en viss samstämmighet med senare tiders storskaliga och rikstäckande vägar. I detta avseende finns således en kontinuitet i nyttjandet av farledslandskapet. Detsamma verkar även gälla vattenvägarna som också sammanstrålar vid viktiga knutpunkter. En anledning till att vägnätet förändras och med tiden blir mer statiskt kan bero på att vissa av knutpunkterna växer snabbare än andra och i takt med detta drar till sig mer rörelser. Trots att en viss typ av rörelser med tiden koncentreras till de större färdstråken kommer de lokala rörelserna ändå att fortsätta och behöver nödvändigtvis inte ens avta. Det handlar snarare om att en ny typ av möten och resor tillkommer. Aktiviteterna på gårdar och i skogarna fortsätter nämligen som förr och landskapet töms inte med anledning av att städerna uppkommer.

Som framhölls i avhandlingens inledning kan man tänka sig ett myller av rörelser längs både land- och vattenvägar som sammanflätas i olika typer av knutpunkter i landskapet. Rörelserna genom sammanflätningarna fluktuerar över tid och i takt med att dessa tilltar eller avtar förändras behoven och möjligheterna som knutpunkterna ger upphov till. Vid de knutpunkter som besökts mer frekvent uppstår med tiden ett behov av att utveckla bebyggelsen och andra institutioner på platserna, vilket sannolikt ledde till att dessa tilldrog sig ännu fler besökare.

Drakön och Sikavarp som behandlades i kapitel 2 och 3 utgör två exempel på platser som erbjuder goda hamnlägen som det med hjälp av diverse landmärken är relativt lätt att hitta till. Hamnar som det var lätt att hitta till med hjälp av väl synliga landmärken, och där man enkelt kunde lägga till med en båt ådrog sig garanterat mer rörelser och besök än andra hamnar som

saknade dessa förutsättningar. Dessa landmärken har också kunnat fungera som en sorts upplysning om att hamnen är öppen, och erbjuder skydd för tillresande. Beträffande Drakön och ögruppen som den tillhör lär den ha utgjort en av de mest fördelaktiga rast- och viloplatserna längs en betydande del av den svenska Östersjökusten. Detsamma kan sägas gälla för hamnen vid Sikavarp som återfinns längs en långgrund kustlinje där det är svårt att finna goda hamnlägen.

Det är återigen viktigt att understryka att människans ingrepp och förbättringar har haft en stor inverkan på hur man har färdats i landskapet. En anlagd bro eller en förbättrad väg kommer således att dra till sig rörelser som tidigare har haft en större spridning i landskapet. Denna sammandragning av rörelser ger i sin tur upphov till ytterligare förstärkningar och investeringar i fasta installationer som i förlängningen drar till sig ytterligare rörelser. Centraliseringen och koncentrationen av rörelserna till vissa knutpunkter och färdalternativ skulle i detta avseende kunna beskrivas som en självgenererande process. Detta utesluter inte att andra färdalternativ fortfarande har nyttjats men vissa typer av rörelser lär med största sannolikhet ha koncentrerats till broarna och de påbättrade vägstråken. Det kan exempelvis röra sig om mer skrymmande transporter som ställer högre krav på underlaget, men även om människor på långväga resa som är ovana vid att färdas i trakten. Detsamma kan även tänkas gälla för hamnarna i skärgården, här finns ursprungligen mängder med platser där det kan vara lämpligt att lägga till med båtar. När större hamnar anläggs eller bättras på och förses med byggda landmärken kommer dessa att dra till sig mer skrymmande transporter med de större skeppen som blir allt vanligare under medeltiden. Trots att en viss typ av resor kommer att koncentreras till ett fåtal sträckor och ankringsplatser kommer övriga delar av skärgården dock fortfarande att nyttjas av de som färdas i mindre båtar och som har god lokalkännedom.

6.4.3. Städer som blev

Anglert har tidigare framhållit att mötet mellan färdvägar över land och farleder till sjöss har varit särskilt betydelsefullt för mötesplatsernas tillkomst. Med tanke på att en tydlig majoritet av de medeltida stadsbildningarna har varit belägna vid vattendrag är det enligt honom anmärkningsvärt att mötet mellan dessa element inte har diskuterats i större utsträckning (Anglert 2006 s. 236). Anglert framhåller även att noder för rörelser ofta har skapats i relation till naturliga gränser och övergångar som exempelvis broar och hamnar (Anglert 2006 s. 237). Även Brink är inne på ett liknande spår när han

betonar att bebyggelse i äldre tider ofta har koncentrerats till platser där viktiga land och vattenvägar möts (2000 s. 55).

Ser man till den svenska Östersjökusten framgår det tydligt att de medeltida stadetableringarna tenderar att vara lokaliserade till platser där flera viktiga land och- eller vattenvägar möts eller strålar samman. Utöver Nyköping och Stockholm som behandlats i detalj i kapitel 4 och 5 utgör Kalmar ett tydligt exempel med Emån och Alsterån som var viktiga transportleder mellan kust och inland. Längs åarna stakade man och rodde mindre farkoster, exempelvis stockbåtar, som kunde vara lastade med järn eller andra produkter som skulle transporteras vidare längs kusten. En viktig landsväg sträckte sig dessutom norrut över Ålem och Högsby till Vimmerby som var en knutpunkt för handeln i inlandsområdet (Cederlund 1995 s. 72). För övrigt utmärker sig Kalmar genom att staden tillsammans med Visby utgör de enda svenska medeltida stadsetableringarna som är belägna direkt vid kusten (Schück 1924 s. 1f). De övriga stadsetableringarna som återfinns längs kustremsan kännetecknas av en mer indragen placering. Både Gamleby (äldre Västervik) och Söderköping är i likhet med Nyköping belägna vid åar som mynnar ut i Östersjön. Detsamma gäller för gamla Trosa som var beläget intill Trosaån som har utgjort en del av en viktig förbindelseled mellan Mälaren och Östersjön (angående förbindelseleden, se Lundin 2008 s. 110). Ett liknande läge kan även tillskrivas Södertälje som är beläget vid det som under förhistorisk tid utgjordes av ett öppen sund mellan Östersjön och Mälaren. Det är oklart när sundet slutligen grundas upp, men i samband med att detta skedde fick båtarna i stället dras längs denna sträcka och platsen blev då även en viktig förbindelselänk för landvägarna till och från Stockholm. Värt att notera är att platsen *Tälje* nämns som en etapp längs landvägen mellan Skåne och Sigtuna av Adam av Bremen redan under slutet av 1000-talet (Ramström och Strengbom 2017 s. 11).

Blickar man ännu längre inåt land finns det flera exempel på städer som har etablerats vid viktiga kommunikativa noder i form av broöverfarter eller vad, men även andra platser där flera färdstråk sammanstrålar. En sådan stad utgörs av Örebro som etableras vid ett vadställe över Svartån där flera vägar möts (Jonasson 1984).

Ett annat exempel är Jönköping som anlades på en plats som var ett viktigt vägmöte, dels för den trafik som kom söderifrån och gick vidare över Vättern, dels för landtrafiken i öst-västlig riktning. Denna stad har uttryckligen beskrivits som ett gott exempel på en plats som är viktig för både land och vattenvägar (Andersson 1990 s. 44). Norrköping och Linköping utgör två andra intressanta exempel på städer som uppkommit vid broöverfarter i

egenskap av Gamla bro respektive Stångebro. Dessa broar anses ha utgjort två av Eriksgatans huvudbroar i Östergötland (Nordén 1929).

Ett av huvudargumenten i framställningen har varit att koncentrationen av rörelser i landskapet till särskilda stråk och knutpunkter är en förutsättning för att städer och andra mötesplatser ska bli till. I kapitel 4 föreslog jag att staden Stockholm bör kunna förstås som en plats som växer fram runt ett flertal knutpunkter, som i sin tur har varit sammankopplade med andra platser i landskapet. På ett liknande sätt lär även Nyköping ha föregåtts av ett flertal knutpunkter och mötesplatser i landskapet. Med tiden lär dock rörelserna längs färdstråken i landskapet i allt större utsträckning ha koncentrerats till den gryende stadsbildningen vid åkröken.

Som framgick i kapitel 5 har det tidigare framhållits att Nyköping kan ha föregåtts av en handelsplats som ska ha legat längre uppströms ån. Jag menar snarare att staden har föregåtts av ett flertal kommunikativa knutpunkter i landskapet som hyst verksamheter som med tiden har koncentreras till den framväxande staden. En sådan samlingsplats kan mycket väl ha funnits vid Släbro som skulle kunna beskrivas som en kommunikativ föregångare till staden i egenskap av knutpunkt där flera vägar genom landskapet sammanstrålar. Ett annat exempel utgörs av området runt Kilakastalen som lär ha utgjort en viktig knut som fångat upp rörelsen genom Kiladalen, och som dessutom har legat i direkt anslutning till den forna viken. Här kan landhöjningen mycket väl ha bidragit till att platsen med tiden blir obsolet och möjligen har funktioner och verksamheter som tidigare funnits här flyttats till Nyköping. Det är dock viktigt att understryka att tillväxten av en knutpunkt inte nödvändigtvis behöver ske på bekostnad av andra mötesplatser.

Med tiden kan dock aktiviteterna vid vissa av mötesplatserna avta eller avstanna helt till fördel för andra knutpunkter som tilltar i storlek och i förlängningen drar till sig en allt större del av rörelserna genom landskapet. Beroendet av rörelserna yttrar sig även i det faktum att knutpunkter kan förskjutas eller förflyttas, dels som resultat av naturliga processer som exempelvis strandlinjeförskjutning, dels genom kulturella motsvarigheter såsom som skeppsteknologisk utveckling som leder till nya krav på hamnanläggningarna.

I takt med att resandet mellan de större knutpunkterna och vägarna ökar tilltar även behovet av rastplatser i form av själastugor, klosterinrättningar och kapell vilken i sin tur bidrar till ett än mer flerkärnigt landskap. Därtill kan man även räkna med att de växande städerna har bidragit till ett accelererande av rörelserna längs de mindre stigarna och vägarna som har förbundit städerna med andra delar av landskapet. Som påtalats så är de

tidiga stadsbildningarna helt beroende av verksamheterna som fortgår ute på gårdarna och i skogarna i det omgivande landskapet.

6.4.4. Städer som inte blev

Potentiella stadsbildningar som av olika anledningar kommer av sig eller aldrig blir av har tidigare behandlats i flera olika sammanhang. Hans Andersson har argumenterat för att man vid studier av den medeltida stadsutvecklingen även bör inkludera andra handels- och marknadsplatser, både sådana som föregår städerna och sådana som utvecklas parallellt (Andersson 1986 s. 44f).

Inom projektet Medeltidsstaden diskuterades, förutom de medeltida städerna, även ett antal exempel på centrala orter eller hamn- och handelsplatser som aldrig utvecklades till städer. Bland centralplatserna som nämndes återfanns bland annat Sankt Olofs hamn utanför Hudiksvall och Kyrkbyn Piteå (Andersson 1990 s. 58f). Därtill finns en rad andra platser som i andra sammanhang har pekats ut som potentiella städer som kom av sig och aldrig blev av, däribland Västergarn på Gotland (Floderus 1934) och Köpingsvik på Öland (Johnson & Schulze 1990).

Därtill kan nämnas att Lovén har argumenterat för att det lär ha funnits en tidig stadsbildning vid Hjälmarsund i Närke där landvägen över köpingsåsen korsar vattenvägen över Hjälmaren och Mälaren. Det finns i nuläget inga säkra belägg för att det har funnits en tidig stadsbildning här men namnet *Portus* som omtalas redan år 1184 talar i alla fall för att det har funnits ett viktigt hamnläge här (Lovén 2021). Lovén nämner även ett antal liknande platser där potentiella stadsbildningar verkar ha kommit av sig. Däribland Lomma i Skåne som är belagd som stad redan 1085 men som strax därefter verkar ha försvunnit. Aranäs i Halland är ett annat intressant exempel som omtalas som stad i samband med att det bränns år 1256 (Lovén 2021 s. 303).

Folklandstingstad nära nuvarande Arlanda i Uppland utgör ett annat exempel på en medeltida mötesplats med stadsliknande karaktär som saknade rättigheter att bedriva handel, men som ändå konkurrerade helt öppet med andra städer. Vid flera tillfällen under 1300-talet begärde borgarna i Sigtuna att kungen skulle vidta åtgärder mot den olagliga handelsplatsen, men det är oklart om de någonsin fick något svar. Resultaten från mindre arkeologiska insatser i området indikerar att Folklandstingstad har haft tätortskaraktär under en kortare period av 1300-talets inledning (Anund & Qviström 2012 s. 102).

Uppfattningen om att det skulle gå att peka ut och definiera platser som hade potential att utvecklas till städer men som av olika orsaker kommer av sig) kan dock problematiseras. I landskapet finns som framgått ovan en

uppsjö av platser med möjligheter att utvecklas i olika riktningar. Att vissa av platserna växer och senare utvecklas till städer beror på mängder av samvarierande orsaker. Det rör sig således om ett komplext skeende där samspelet mellan natur och kultur är så pass skiftande att det, enligt min menig, inte är meningsfullt att försöka hitta några enkla orsakssamband.

Flera av dessa platser, exempelvis Sankt Olofs hamn på Drakön, ger dock en god bild av en oförstörd medeltida hamnmiljö, som mycket väl kan motsvara hamnarna i de tidiga stadsmiljöerna. Dessutom utgör alla dessa icke-städer goda exempel på olika knutpunkter som knöts samman av det finmaskiga vägnätet som genomsyrade hela det flerkärniga medeltida landskapet, som i förlängningen hade en avgörande betydelse för städernas utveckling.

För att nyansera bilden ytterligare bör man även ha i åtanke att det finns flera exempel på handelsplatser och städer som av olika anledningar har flyttats eller förskjutits i landskapet. Gamla Trosa anses vara en medeltida föregångare till dagens motsvarighet som var belägen längre uppströms ån (Broberg 1979b s. 6). Nära platsen där stadsbildningen tros ha legat återfinns en miljö med ett möjligt vadställe och runristningar som påminner om området vid Släbro (Norberg 2016 s. 6ff). Detta är intressant eftersom det i bägge fallen verkar röra sig om knutpunkter som flyttar längre nedströms åar. Ett liknande förhållande gäller även för den tidiga stadsetableringen vid nuvarande Gamleby som senast år 1433 flyttade till sin nuvarande placering vid Västervik (Sandell 1988 s. 8). Östhammar utgör ett senmedeltida exempel där stadsbildningen flyttades till Öregrund efter begäran av stadens borgare efter att landhöjningen hade grundat upp hamnen (Andersson 1990 s. 54).

Möjligen är det så att flyttandet av platser och funktioner i landskapet bör betraktas som det normala som håller i sig ända tills det att människans investeringar i vissa platser gör att dessa till slut blir för kostsamma att förflytta.

Dessa exempel på knutpunkter som flyttar eller av olika anledningar kommer av sig visar på hur många platser det funnits som skulle kunnat ha kunnat bli städer, men som av vitt skilda anledningar inte blev det. Om man endast utgår från de platser som slutligen ”lyckas” bli städer och blickar bakåt från dessa tillämpas ett anakronistiskt synsätt där man riskerar att missa en mångfald av platser med olika utvecklingsmöjligheter.

6.5. När verksamheten slagit rot och makten tar över

Vid vissa av knutpunkterna uppstår med tiden, vad som i människans begränsade tidsperspektiv skulle kunna beskrivas som ett mer eller mindre permanent eller låst tillstånd. Dels för att platserna utgör noder i allt fastare

vägnät, dels för att de har fått kulturella och historiska betydelser som gör att de blir svåra att flytta. Detta kan bland annat yttra sig i materiell kultur i form av bebyggelse och vägar men även i minnen och traditioner. Med tiden kommer människor som lever i städerna även att identifiera sig som stadsbor vilket innebär att de kommer ha en annan erfarenhet av landskapet än bonden, kolaren eller den långväga resenären.

Genom att rikta fokus mot rörelserna och mötets betydelse för hamnarnas och städernas tillblivelser har målet med denna studie varit att problematisera den rådande bilden av hamnar och städer som slutliga, och av enskilda aktörer anlagda produkter. Som anslogs inledningsvis kan möten vara resultat av planerade rörelser men de kan även uppstå mer spontant utifrån rådande förutsättningar. I takt med att allt fler människor, men även andra ting, samlas på platserna uppstår trängsel och behov av organisation. Detta behöver dock inte nödvändigtvis vara något som åtgärdas till följd av enskilda makthavares intentioner. När knutpunkten växer sig större ökar med största sannolikhet incitamenten för olika makthavare att ta kontroll över platsen. När makten tar över och investerar i vissa platser så spär detta i sin tur på den självförstärkande centraliseringen som inleddes redan i ett tidigare skede. Genom att inskränka andra platsers rätt till handel och utbyte påskyndas centraliseringen dessutom ytterligare vilket även leder till att många andra mötesplatser med tiden stagnerar eller upphör.

Blomkvist har tidigare framfört ett liknande resonemang rörande utvecklingen vid Kalmarsundskusten och Öland. Här fanns tidigare ett flertal knutpunkter av varierande karaktär som han benämner som omsättningsplatser, däribland Sikavarp som behandlades i kapitel 3, som sedermera konkurrerades ut av Kalmar. Anledningen till att Kalmar fortsatte att utvecklas medan de andra platserna stagnerade eller upphörde var enligt Blomkvist att det fanns politiska och ekonomiska incitament som gjorde att kungamakten valde att investera i just denna plats (Blomkvist 1979 s. 195ff, 218). Som framgått av kapitel 3 finns det dock mycket som talar för att verksamheterna i Sikavarp fortgår under hela medeltiden. När Sikavarp slutligen förlorar sin roll som handelsplats verkar detta vara resultatet av att borgarna i Kalmar har visast sitt missnöje. Här har man således valt att investera i en annan plats och då finns det inte längre något utrymme för handel i Sikavarp. Detta är ett tydligt uttryck för att makten slutligen har tagit över.

Ett genomgående tema för denna studie har varit att vägnätet växer fram i samband med vardagliga rörelser och verksamheter i landskapet. Detta utesluter dock inte att makthavare och institutioner övertar kontrollen eller planerar nya vägar mellan platser de vill förstärka. Ingold menar att maktens

raka vägar som sträcker sig mellan statiska noder i landskapet ofta skär rakt genom mindre stigar och på sätt förhindrar det vardagliga vägfarandet i landskapet (Ingold 2007b s. 81). För Sveriges vidkommande anläggs dock inte denna typ av vägar förrän under sen historisk tid och resandet längs de medeltida landvägarna är fortfarande, som framgått i flera exempel i denna avhandling, anpassat efter landskapet och de lokala förutsättningarna.

6.6. Pågående processer

I detta avslutande kapitel har ett urval av platserna som diskuterats i de föregående kapitlen delats in i tre steg eller kronologiskt följande processer. Detta har gjorts med syfte att försöka ge en bild av hur förändringarna mot en centralisering och stadsbildning kan ha sett ut, och hur komplexa och sammanvävda olika orsakssamband kan vara.

Steg ett kännetecknas av att rörelserna och förutsättningarna i landskapet styr över hur och var mötesplatserna uppstår. Till detta steg hör stigar och åsar; men även topografiskt fördelaktiga stråk och övergångar som bättrats på av människor, såsom vadställen och hamnbassänger som förstärkts med sten.

Steg två handlar om att mötesplatser konsolideras (slår rot) och successivt drar till sig och koncentrerar rörelserna i landskapet. Här återfinns etablerade knutpunkter i form av handels- och omlastningsplatser, hamnanläggningar men även begynnande städer.

Steg tre handlar om platser där verksamheten på allvar har slagit rot och där investeringar i faciliteter och infrastruktur gör att det är svårt att bryta mönster och flytta verksamheter.

Det är viktigt att understryka att det inte går att göra någon strikt gränsdragning mellan dessa steg. Givna färdstråk och övergångar kan mycket väl förbättras i senare steg och verksamheterna och rörelserna i landskapet fortgår trots att man väljer att investera i vissa av knutpunkterna. Man kan även tänka sig att dessa investeringar bidrar till att rörelserna och verksamheterna i det övriga landskapet tilltar. Därtill är det långt ifrån alla investeringar som leder till ett önskat resultat. Det äldsta privilegiebrevet i Sverige avser faktiskt en stad som aldrig blev av. År 1279 erhöll Linköpingsbiskopen nämligen rätten att inrätta en köpstad på sina jordar i orten Berga vid Finnveden. Det är oklart varför staden aldrig anlades, möjligen kan det ha berott på att kyrkan i Finnveden försvagades när Biskopen dog eller så blev konkurrensen från den nytillkomna staden Jönköping för stor. Enligt Henrik Klackenberg var misslyckade stadsbildningar inte ett helt ovanligt inslag i den europeiska stadsbildningsprocessen (Klackenberg 1986 s. 339f).

Ett annat exempel som visar att maktens anspråk och planer inte alltid efterlevdes kan hämtas från den danska ärkebiskopsstriden som ägde rum under mitten av 1200-talet. Kungen anklagade då ärkebiskopen för att ha anlagt en köpstad på kyrklig mark, vilket ska ha utgjort ett intrång på de regala rättigheterna. Ärkebiskopen framhöll dock till sitt försvar att staden redan fanns där och att han bara hade förbättrat den, och att kyrkan måste se om sitt hus (Klackenberg 1986 s. 245).

En återkommande hållpunkt för denna avhandling har varit att platser i första hand uppstår som ett resultat av rörelser och människors verksamheter i landskapet och att det sällan rör sig om ett resultat av storskalig planering från en central makt. Genom de exempel som har diskuterats har jag kunnat visa hur platserna växer fram organiskt och hur dess betydelse förändras över tid. Beträffande Drakön så finns det vissa indikationer på att hamnanläggningen kan ha tagits i bruk redan under 1200-talet, men tyngdpunkten som handels- och mötesplats verkar snarare ligga i 1300-talet, med ett visst överhäng i 1400-talet. Därefter lär hamnbassängen ha blivit obrukbar som hamn, men vissa fynd indikerar ändå att man har uppehållit sig här långt senare. Man kan även ana att verksamheterna kring hamnanläggningen till viss del lever vidare i den senare fiskehamnen men även på anläggningarna på övriga öar i området. Rörande Sikavarp så finns det indikationer på någon form av verksamhet i hamnområdet redan under vikingatiden. Det verkar dock som att hamnområdet har sin storhetstid under medeltiden. Till skillnad från Drakön så behåller Sikavarp sin roll som handels- och mötesplats under senmedeltiden. De södra färdstråken mot Stadsholmen har med all sannolikhet nyttjats flitigt redan under järnåldern. Trots att det har varit besvärligt att ta sig fram här har Stadsholmen varit den givna platsen för Södertörnsborna att korsa Mälaren för att ta sig vidare Norrut, eller för att möta upp den kommunikativa utströmningen från Mälaren. Trots att staden inte etableras förrän under 1200-talet har platsen sedan långt tidigare haft en funktion i egenskap av kommunikativt nav. På ett liknande sätt föregås den medeltida stadsbildningen Nyköping av en plats där inlandets färdstråk sammanströmmat sedan lång tid. Till skillnad från både Drakön och Sikavarp fortsätter Nyköping och Stockholm att växa som mötesplatser och gör så än idag.

Det har tidigare påtalats att det inte nödvändigtvis behöver finnas någon koppling mellan verksamheterna som förekommer på platserna där städerna senare anläggs, och städerna i sig. De exempel som lyfts i denna studie visar att man ändå kan tala om att det finns en sorts kommunikativ kontinuitet. Alla platser är således beroende av sin tid och sitt sammanhang men de är

även beroende av kommunikationslederna och kontakten med andra delar av landskapet.

En viktig utgångspunkt för denna avhandling har som framgått varit att undvika övergripande modeller, fasta definitioner och låsta orsakssamband som hindrar en levande historieskrivning. Med ledning av det teoretiska ramverk, de metoder och de empiriska exempel som presenterats menar jag att platserna i landskapet snarare bör betraktas som pågående processer vars funktioner förändras över tid. Som framgått ovan fortgår många av dessa än idag.

Stockholm är ett tydligt exempel, som trots en mer eller mindre hopplös trafiksituation, fortfarande utgör en av Sveriges i särklass viktigaste knutpunkter. Utmärkande är dock att flera av stadens mer omfattande kommunikationsnoder har flyttats eller tillkommit en bra bit från stadens gränser, det rör sig kanske framför allt om flygplatsen Arlanda men även om den relativt nya hamnen utanför Nynäshamn som ska ta emot stadens tyngre godstransporter. En stad man å andra sidan har valt att flytta helt är gruvstaden Kiruna som grundades så sent som år 1900. Här är det uppenbart att gruvans produktion väger betydligt tyngre än stadens geografiska placering.

En mer generell förändring som skett under senare tid är att handeln i hög grad har förflyttats från städerna till de mer avsides belägna handelskomplexen som byggts för att vara lättåtkomliga med bil, men som i stort sett är omöjliga att nå till fots. Frågan är dock vad som händer med alla dessa anläggningar när handeln i allt större uträckning sker genom digitala kanaler. Berättelsen är utan slut.

Summary in English

Medieval towns have been the subject of numerous studies by archaeologists and historians. A common view is that towns were established and planned on the initiative of an authority. The point of departure for this study is instead that towns and other meeting places in the medieval landscape should be understood as ongoing processes, driven by a wide range of purposes and involving various phenomena, activities, journeys and movements of goods and people. A fundamental assumption here is that towns cannot be examined in isolation; rather, activities, people and landscape must be considered as an integrated whole to understand how towns and other meeting places emerge. The aim then is to explore the development of harbours and towns in relation to routes over both land and water. To trace the processes through which junctions develop into towns, the study examines routes through the landscape as well as smaller meeting places and harbours where these routes converge.

The main research questions of the dissertation are as follows:

1. Can studies of archaeological remains and the topography of the landscape be used to identify older routes, and is it possible to reconstruct a medieval network of water and land routes?
2. In what way can a perspective that focuses on movements, routes, and activities in the surrounding landscape contribute to our understanding of the emergence of cities?
3. To what extent have traversable routes in the landscape contributed to the emergence and development of towns and other meeting places?
4. Is there demonstrable continuity in the use of routes and junctions in the landscape over time?

In this study, meeting places are understood as junctions of movement and encounters, which may be either intentional and planned or arise because of prevailing conditions in the landscape. A harbour or marketplace may thus have been established as the result of a more or less deliberate action, but may also have emerged from incidental encounters at locations where many

people passed. In most cases, however, it is reasonable to assume that a combination of different factors is involved. Although human actors often have clear intentions, it should be emphasised that these do not always produce the expected outcomes. Regardless of the factors behind the emergence of meeting places, they arise as a result of activities and movements through the landscape. In this respect, it is also important to stress that the landscape itself consists of ongoing processes that inevitably lead to changes in patterns of movement over time.

A significant point of departure for the study is that human movement through the landscape is closely linked to the experience of that landscape. The study further assumes that narratives arise in interaction with, and become embedded in, the landscape. Through such narratives, people relate to the landscape, and these narratives may also function as a form of subconscious wayfinding. It should, however, be highlighted that individuals perceive different aspects of the landscape depending on their experience, which is often connected to particular types of activities – what they typically do within a given landscape. Such landscape-based experiences and storytelling are fundamentally personal, but may also form part of a broader collective narrative, expressed, for example, in the habitual use of particular routes through the landscape.

What is outlined above is further developed through more detailed studies of several sites and routes.

Chapter 2 examines a medieval harbour environment on the island of Drakön in the archipelago of Hudiksvall. The case of Drakön is used to discuss how a site that played a significant local and regional role can lose its importance and fall into a form of archaeological oblivion. Retrospective archaeological perspectives tend to focus on places that "succeeded in becoming towns", which obscures the processes and complexity of the changes that lead to the development of sites.

Drakön and the other transshipment and resting places discussed in this chapter formed an important part of the movements that ultimately contributed to the emergence of towns. The development and use of smaller harbours and fishing sites must then be studied to understand medieval urban harbours, as they form part of the same broader system of movement. Drakön and its associated island group constituted one of the most advantageous resting places along a significant stretch of the Swedish Baltic coast. Moreover, it is situated at the entrance to inland settlements connected by a network of routes. The island group itself also functioned as an important

landmark. At the entrance to the medieval harbour, there are also remains of two navigational markers.

During the thirteenth and fourteenth centuries, several harbour sites similar to Drakön were used along the Baltic coast. Some of these were evidently already in use during the Iron Age, while others appear to have been established in the medieval period. These sites may have been used earlier for landing and resting, but no archaeological traces in the landscape have been found. As movements between these sites increased, they were likely used in ways that left clearer archaeological evidence. It is therefore unlikely that they were "discovered" by authorities or trading organisations; rather, local knowledge must have been crucial for navigating and making use of the essentially unmapped medieval landscape.

Chapter 3 continues the discussion of medieval harbours, now focusing on Sikavarp, a harbour site with a chapel located on the eastern side of Öland. Comparisons are also made with other harbour sites in the archipelago that contain remains of buildings traditionally interpreted as chapels.

During the medieval period, suitable harbours were difficult to find along the eastern coast of Öland, and the harbour at Sikavarp constituted a natural location for a junction and meeting place. The geographical conditions offered a well-protected setting where travellers could rest, exchange goods, or transfer between water and land routes Several landmarks in the area underscore Sikavarp's long-term importance as a harbour and meeting place. Both Sikavarp and Drakön are characterised by well-situated harbours that are relatively easy to locate with the aid of various landmarks.

The archaeological material, together with historical sources, suggest that activities at Sikavarp, unlike those at Drakön, became established and persisted over a relatively long period. However, the development of sites can also be constrained by deliberate actions, and this may have contributed to the decline of Sikavarp as a trading site. A seventeenth-century written source indicates that the burghers of Kalmar were responsible for the destruction of the trading place at Sikavarp, which was evidently perceived as a serious threat. At the same time, archaeological evidence shows activity continuing well beyond this period, and the harbour is still in use today. The site was not abandoned but developed in a different direction.

As noted above, there was a substantial need for many different types of harbours around the Baltic during the medieval period. However, as trade intensified and became concentrated along certain routes and junctions, not all harbours and meeting places continued to develop. Some junctions may have grown at the expense of others, which declined or evolved in other ways.

Chapter 4 examines the conditions for travel along Stockholm's southern land connection, commonly referred to as the Göta road *Göta landsväg*. The aim is to question the notion that a single, planned road connected the town with the southern regions during the medieval period or earlier. The conditions for overland travel are discussed in relation to other land and water routes, and their combined significance for the emergence of the town at the intersection of Brunkebergsåsen and the outlet to Lake Mälaren.

The routes discussed in this chapter represent only a few examples of possible pathways within a network that consisted of countless trails and passages through Södertörn's characteristic rift-valley landscape. Most journeys along these paths were likely formed through everyday activities and routines. There is little evidence to suggest that the Göta road had a medieval predecessor in the form of a linear, constructed road. As a concept, however, Göta road encompasses several naturally defined, though variable, route options.

There is much evidence to suggest that the southern routes leading to Stadsholmen had been in use for a long time, and that the crossing at the future site of Stadsholmen functioned early on as an important link between the southern and northern regions. Around Stadsholmen, traffic from Lake Mälaren and the Baltic Sea converged with land routes from Södermanland and Uppland, making it one of the most frequented gathering points in the region. It was thus a place offering numerous opportunities, but also presenting challenges, such as congestion.

It is reasonable to assume that the town developed around several junctions distributed across Stadsholmen and the adjacent areas, which in turn connected to other important junctions in the surrounding landscape. The later concentration of settlement on Stadsholmen, together with the construction of the medieval town wall, may have been an attempt to regulate this more organic, multi-nodal development.

Chapter 5 discusses routes to and from the Nyköping region and their significance for the town's emergence and development. As in the previous chapter, these routes are best understood as a network of multiple alternatives converging at key junctions in the landscape.

Most previous research agrees that both land and water routes were crucial for the emergence of Nyköping. However, a closer examination shows that accessibility was not always as straightforward as often assumed. The Strömsholm ridge, described as a major historical route, disappears intermittently, and further inland the waterways appear to have been more practical, both in summer and winter. Near the rapids and falls of the Ny-

köping River, however, overland travel again seems to have been preferable. This illustrates the complex relationship between land and water routes, which were likely used alternately depending on conditions.

In addition to the major routes leading to the town, numerous smaller paths traversed the landscape. These are visible both through archaeological remains and through the landscape. There are indications that parts of these routes have been used continuously, with some shifts, from the late Iron Age to the present. This continuity likely reflects the fact that dispersed route networks converge at stable junctions that persist even within later, more formalised, road systems.

One reason why road networks become more fixed over time may be that certain junctions grow more rapidly than others and attract increasing movement. In the case of medieval Nyköping, the town constituted the most important junction in the region, where both local and long-distance movements converged. It is likely that the town was preceded by several earlier junctions, such as those at Släbro and Kilakastalen, which captured movement through the surrounding landscape. The presence of large burial grounds at these sites suggests that they were associated with specific local communities. The absence of such burial grounds near the town itself may indicate that it developed at a more neutral meeting place shared by multiple inland communities, which may have contributed to its continued growth.

In conclusion, *Chapter 6* builds on some of the results from the preceding chapters. The discussion takes these as its point of departure but also connects to the findings of other scholars who, in several respects, have paved the way for the arguments presented in the dissertation. The aim of the chapter is to anchor the interpretation and understanding of the routes and meeting places in a broader discussion of the emergence of towns and places in the medieval period.

In this concluding chapter, a selection of the sites discussed in the preceding chapters has been divided into three stages, or chronologically successive processes. This has been done to attempt to provide a picture of how the changes towards centralisation and urban formation may have taken place, and how complex and intertwined different causal relationships can be.

The first stage is characterised by movements and the conditions of the landscape determining how and where meeting places emerge. This stage includes, for example, paths and ridges, but also other topographically advantageous routes and crossings that have been improved by human intervention, such as fords and harbour basins reinforced with stone.

The second stage concerns the consolidation of meeting places, which gradually attract and concentrate movements in the landscape. Here we find established nodes in the form of trading and transshipment sites, harbour installations, as well as emerging towns.

The third stage concerns places where activities have firmly taken root and where investments in facilities and infrastructure make it difficult to break patterns and relocate activities.

It is important to emphasise that no strict boundary can be drawn between these stages. Established routes and crossings may well be improved in later stages, and activities and movements in the landscape continue even as investments are made in certain nodes. It is also conceivable that such investments contribute to an increase in movements and activities elsewhere in the landscape. Furthermore, far from all intentions and investments lead to the desired outcome.

A recurring point of departure for this dissertation has been that places primarily arise because of movements and human activities in the landscape, and that they are rarely the result of large-scale planning by a central authority. Through the examples discussed, I have been able to show how places develop organically and how their significance changes over time.

Regarding Drakön, there are indications that the harbour installation may have been used as early as the thirteenth century, but its main period as a trading and meeting place appears to lie in the fourteenth century, with some continuation into the fifteenth century. Thereafter, the harbour basin is likely to have become unusable as a harbour, although certain finds indicate that people were present at the site much later. As for Sikavarp, there are indications of some form of activity in the harbour area already during the Viking Age. It appears, however, that the site reached its peak during the medieval period. Unlike Drakön, Sikavarp retained its role as a trading and meeting place into the late Middle Ages. The southern routes towards Stadsholmen were likely already heavily used during the Iron Age. Despite the difficulties of travelling along this stretch, it constituted the natural crossing point for the inhabitants of Södertörn when moving northwards across Lake Mälaren or when meeting the outward flow of communication from Mälaren. Although the town itself was not established until the thirteenth century, the site had long functioned as a communicative hub. In a similar way, the medieval town of Nyköping was preceded by a location where inland routes had converged for a long time. Unlike both Drakön and Sikavarp, Nyköping and Stockholm have continued to grow and change as meeting places, and they do so to this day.

Litteratur- och källförteckning

Aldred, Oscar (2021). *The Archaeology of Movement.* Abingdon, Oxon.

Alm, Henrik (1944). Huddinge kyrka. Nyköping.

Altrock, Håkan (2017). *Nyköpingsån mellan Brunnsta och Bönsta.* Arkeologisk utredning, Nyköpingsån, Nyköping och Helgona socknar, Nyköpings kommun, Södermanlands län. Sjöhistoriska museet. Arkeologisk rapport nr 2017:12. Stockholm.

Andersson, Christina (2017). *Malmköping. Lilla Malma socken, Flens kommun, Södermanlands län. Kulturhistorisk byggnadsinventering.* Sörmlands museum. Rapport 2017:2.

Andersson, Hans (1979). *Urbaniseringsprocessen i det medeltida Sverige: en forskningsöversikt.* Medeltidsstaden 7. Riksantikvarieämbetet och Statens historiska museum. Stockholm.

– (1986). Projektet Medeltidsstaden och Norrland. I: Matsson, Per (red.). *Landsarkivet i Härnösand 50 år: 1935–1985: symposiet "Städers uppkomst och liv", 17–19 september 1985.* Arkiv i Norrland 8. Härnösand, s. 38–60.

– (1990). *Sjuttiosex medeltidsstäder. Aspekter på stadsarkeologi och medeltida urbaniseringsprocess i Sverige och Finland.* Riksantikvarieämbetet och statens historiska museum. Stockholm.

Andersson, Kjell (2019). *Göta landsväg.* Arkeologisk förundersökning av en del av Göta landsväg, L2013:1662/RAÄ Brännkyrka 34:1, fastigheten Årsta 1:1, Stockholms kommun, Stockholms län. Arkeologistik AB. Rapport 2019:18.

– (2021). *Schaktningsövervakning i Göta landsväg.* Arkeologisk undersökning av del av färdväg L2013:1662, fastigheten Årsta 1:1, Stockholms stad och kommun, Stockholms län. Arkeologistik AB. Rapport 2021:14.

Andersson, Lars (2013). En bro för själen. Resandet under 1000-talet. *S:t Eriks årsbok*, s. 20–31.

Andersson, William (1931). Stenkors och kapellruiner på Öland. I: Areen, Ernst E. (red). *Acta Oelandica 4*. Stockholm, s. 29–44.

Andrén, Anders (1980). *Lund.* Medeltidsstaden 26. Riksantikvarieämbetet och Statens historiska museer. Stockholm.

– (1985). *Den urbana scenen: städer och samhälle i det medeltida Danmark*. Diss. Lunds universitet.

Anglert, Mats (1984). Kapell – vad är det? *META* 3–4, s. 11–18.

– (1986). Medeltida kapell i Skåne: en första sammanställning. I: Andrén, Anders. (red.). *Medeltiden och arkeologin: festskrift till Erik Cinthio*. Lund, s. 117–129.

– (2006). Landskapets urbanitet. I: Larsson, Stefan (red.). *Nya stadsarkeologiska horisonter.* Riksantikvarieämbetet. Stockholm, s. 229–269.

Anläggningsbeskrivningar från undersökningen vid Kapelludden. Öl, Bredsätra sn, Kapelludden, Kläppinge. Otryckt arkivmaterial. ATA.

Anund, Johan & Qviström, Linda (2012). *Det medeltida Uppland: en arkeologisk guidebok*. Historiska media. Lund.

Appelgren, Katarina (2019). *Övre Valla – åkermark, härdar och odlingsrösen.* Arkeologisk förundersökning och undersökning Stockholms län, Södermanland, Stockholms kommun, Stockholms stad och Brännkyrka socken, fastigheterna Årsta 1:1 och Enskede gård, fornlämning Brännkyrka 76:1–3 och Stockholm 227. Arkeologerna. Rapport 2019:36.

von Arbin, Staffan (2010). Medeltida Vättersjöfart: en studie med särskild inriktning mot transporter av järnprodukter. *Urminne*, (8), s. 7–23.

Bartholin, Thomas S. & Ödman, Anders (1987). *Ettusenfyrahundranitton pinnar och pålar från Stockholms Ström: dendrokronologisk bearbetning av Helgeandsholmens trämaterial.* Riksantikvarieämbetet. Stockholm.

Beckman-Thoor, Karin (2014). *Förhistoriska spår i Hällbybrunn.* Arkeologisk utredning. Hällby 9:1, Torlunda1:271, Brunnsta 3:5 m.fl. Torshälla socken, Eskilstuna kommun. Södermanland. Kraka kulturmiljö. Rapport 2014:2.

Berg, Peter (2014). Från båthus till brygga. I: Norberg, Lars (red.). *Ett aros blir en köping: arkeologi i Åkroken och Nyköping.* Nyköping.

– (2019). *Den medeltida hamnen. En plats för möten*. Masteruppsats. Södertörns högskola.

Berg, Peter, Bolin, Hans & Cassel, Kerstin (2023). *Hålvägen mot Flottsbro.* Delundersökning av väganläggning L2017:2358 (RAÄ263) Stockholms län, Södermanland, Botkyrka kommun, Botkyrka socken. Södertörns högskola.

Bergman, Anna (2011). *Björns Trädgård. Vägar och brunnar från perioden 1500-talets senare hälft och 1600-talets förra hälft.* Stockholms stad, Södermalm, RAÄ 103, Arkeologisk undersökning 2003, SR 297. Stockholms stadsmuseum. Dokumentationsenheten. Arkeologisk rapport 2011:10.

Bergqvist, Johanna & Lindeblad, Karin (2013). Storgårdar under vikingatid och tidig medeltid. I: Hedvall, Rikard, Lindeblad, Karin & Menander, Hanna (red.). *Borgare, bröder och bönder: arkeologiska perspektiv på Skänninges äldre historia*. Riksantikvarieämbetet. Stockholm, s. 87–103.

Beronius Jörpeland, Lena, Göthberg, Hans, Seiler, Anton & Wikborg, Jonas (red.) (2017). *At Upsalum – människor och landskapande. Utbyggnad av Ostkustbanan genom Gamla Uppsala.* Arkeologisk undersökning. Uppsala län, Uppland, Uppsala kommun, Uppsala socken, Gamla Uppsala 20:1, 21:13, 21:27 m.fl., Uppsala 134:4, 240:1, 284:2, 586:1, 597:1, 603:1, 604:1, 605:1 och 606:1. Arkeologerna. Statens historiska museer. Rapport 2017:1_1.

Berry, Louise (1996). *På stigar och vägar – en guide till gotländska vägminnen.* Visby.

Bertheau, Mikael & Tonemar, Philip (2024). *... ena tompt vppa sudra malm belegna vidh stadz garden. Arkeologisk dokumentation av en hamnmiljö med hantverk och handel samt delar av försvarsverk vid Stadsgården på Södermalm. Lämningar från tidigt 1300-tal fram till 1933.* Stockholm 103:1, L2015:7789, Stockholms stad och kommun, Stockholms län. Arkeologikonsult. Rapporter från Arkeologikonsult 2024:3085.

Bill, Jan & Clausen, Birthe L. (red.) (1999). *Maritime Topography and the Medieval Town. Papers from the 5th International Conference on Waterfront Archaeology in Copenhagen, 14–16 May 1998.* National Museum of Denmark. Copenhagen.

Biurman, Georg (1776). *Vägvisare, til och ifrån alla städer och namnkunniga orter, uti Svea- och Göta-riken, samt stor-förstendömet Finland.* Jämte tvänne uti koppar stuckne väg-chartor, efter skedde vägmätningar uprättad, af Georg Biurman. [Ny upplaga] Stockholm. Tillgänglig på: https://weburn.kb.se/metadata/208/digtryck_2437208.htm (hämtad 2023-11-06).

Biörnstad, Margareta (1958). En gammal färdväg. *Fornvännen*, s. 128–134.

Blomkvist, Nils (1972–73). Thenne Lille, dock mycket nyttiga handelstadh. *Tor* 15, s. 237–256.

– (1979). Kalmars uppkomst och äldsta tid. I: Hammarström, Ingrid (red.). *Kalmar stads historia 1, Kalmarområdets forntid och stadens äldsta utveckling, Tiden intill 1300-talets mitt*. Kalmar, s. 167–309.

Bohrn, Erik (1937). *Nyköping*. Svenska fornminnesplatser nr 28. Wahlström & Widstrand i kommission. Stockholm.

Bolin, Hans (2019). Vem minns de döda på Stora Karlsö? I: Ljung, Cecilia m. fl. (red.). *Tidens landskap: en vänbok till Anders Andrén.* Nordic Academic Press. Lund.

Borg, Kaj. (1975). Capella Beati Johannis in Kyrkiohaffn. I: Engström, Boris (red.). *Ås socknen på Ölands sydspets*. Degerhamn, s. 131–137.

Boström, Ragnhild (2004). Birgittakulten i Sikavarp på Öland. *Fornvännen,* 99(4), s. 299–302.

Boström, Ragnhild m.fl. (2011). *Ölands medeltida kapell: en översikt jämte beskrivningar av S:ta Britas och S:ta Margaretas kapell, Runstens härad, Öland band II:6.* Riksantikvarieämbetet. Stockholm.

Breide, Henrik (2006). *Sjövägen till Estland: en medeltida färdbeskrivning från Utlängan till Reval.* Licentiatavhandling. Stockholms universitet.

Brink, Stefan (2000). Forntida vägar. *Bebyggelsehistorisk tidskrift* (39), s. 23–64.

Broberg, Birgitta (1979a). *Medeltidstaden 13. Nyköping.* Riksantikvarieämbetet och Statens historiska museer. Stockholm.

– (1979b). *Medeltidsstaden 14. Trosa.* Riksantikvarieämbetet och Statens historiska museer. Stockholm.

Broberg, Birgitta & Hasselmo, Margareta (1981). *Medeltidstaden 30. Keramik, kammar och skor från 7 medeltida städer. Fyndstudie.* Riksantikvarieämbetet och Statens historiska museer. Stockholm.

Broman, Olof Johansson (1912–1954). Olof Joh. Bromans Glysisvallur och öfriga skrifter rörande Helsingland D. 3. Uppsala.

Brorsson, Torbjörn (2002). Medeltiden. I: Lindahl, Anders, Olausson, Deborah & Carlie, Anne (red). *Keramiken i Sydsverige. En handbok för arkeologer.* RAÄ, UV Syd Rapport 2002:6. Lund.

– (2007). *Medeltida keramik från Ystad: en studie av material från fyra undersökningar.* Kontoret för keramiska studier. Rapport 18.

Brynja, Elisabeth & Fennö, Helena (2001). *Göta landsväg.* Stockholm stad, Södermanland, Brännkyrka socken, Årsta 1:1, 1, RAÄ 34. Arkeologisk undersökning 1999. Stockholms stadsmuseum. Kulturmiljöavdelningen. Arkeologisk rapport 2001:1.

Bäck, Mathias (2017). Nyköping och den tidiga urbaniseringen i östra Skandinavien. I: Carelli, Peter (red.). *Den nya köpingen: perspektiv på Nyköpings äldsta historia.* Arkeologerna. Statens historiska museer, s. 9–20.

Carlsson, Michél & Svensson, Kenneth (2015). *Livet längs en bakgata i Stockholm, 1250–1759. Om utgrävningarna i kvarteret Mercurius.* Särskild arkeologisk undersökning, RAÄ 103:1, SR 1192 Kvarteret Mercurius 12, Stockholms stad och kommun, Stockholms län. Arkeologikonsult. Rapporter från Arkeologikonsult 2015:2557.

– (2019). *In fundo dicto Suthraemalm iam de nouo constructum: arkeologisk dokumentation av bebyggelsen i den nya medeltida stadsdelen på Södermalm. Lämningar från vikingatid till 1600-talets mitt.* Stockholm 103:1, L2015:7789, Stockholms stad och kommun, Stockholms län. Arkeologikonsult. Rapporter från Arkeologikonsult 2019:2746.

von Carnap-Bornheim, Claus, Daim, Falko & Ettel, Peter (red.) (2018). *Harbours as Objects of Interdisciplinary Research: Archaeology + History + Geosciences.* International Conference (2018). Mainz.

Cassel, Kerstin m.fl. (red.) (1999). *Västergarnsstudier.* Riksantikvarieämbetet. Stockholm.

Cassel, Kerstin (2008). *Det gemensamma rummet: migrationer, myter och möten.* Södertörns högskola.

– (2014). Tolkning i tiden. Om tidsavståndets betydelse för Gadamers hermeneutik. I: Burman, Anders (red). *Hans-Georg Gadamer och hermeneutikens aktualitet.* Stockholm, s. 327–344.

Cederlund, Carl Olof, Wessling, Ulla (red.) (1976). *Maritimhistoriskt symposium. Luleå 1976.* Statens sjöhistoriska museum. Stockholm.

Cederlund, Carl Olof (1979). Marknadshamn, gårdshamn, fiskehamn eller övernattningshamn? Om vikingatida och medeltida hamnplatsers funktion. *Marinarkeologisk tidskrift* 2, s. 2–8.

– (1991). Forskningsprojektet Medeltida sjöfart och segelleder längs svenska Östersjökusten, dess bakgrund och genomförande t. o. m. 1989 – en interimrapport. *Fornvännen* 86, s. 17–20.

– (1995). Medeltida handelssjöfart på den svenska ostkusten med staden Kalmar i fokus. I: Flink, Gerhard (red.). *Kung Valdemars segelled.* Stockholm, s. 67–75.

– (2010). Sverige i kartskisser och texter från 1550-talet. Om det svenska inlandets vattendrag och dess arkeologiska lämningar i ett karthistoriskt perspektiv. *Marinarkeologisk tidskrift*, 33(1), s. 8–12.

– Skrivelse ATA, dnr 6267/75). Otryckt arkivmaterial.

Celin, Ulf & Eklund, Susanna (2017). Eds allé. *En yngre järnåldersboplats med grophus. Upplands Väsby.* Arkeologisk undersökning av fornlämning Ed 191, Arkeologisk förundersökning av Ed 44:3 och Ed 53:1. Fornlämning Ed 191, 44:3 samt 53:1, fastighet Edsby 1:1, Eds socken, Upplands Väsby, Uppland, Stockholms län. Societas Archaeologica Upsaliensis. SAU rapport 2017:18.

Christophersen, Axel (1999). The Waterfront and Beyond. Commercial Activity and the Making of Townscapes. I: Bill, Jan & Clausen, Birthe L. (red.) (1999). *Maritime Topography and the Medieval Town. Papers from the 5th International Conference on Waterfront Archaeology in Copenhagen, 14–16 May 1998.* National Museum of Denmark. Copenhagen, s. 161–168).

Crumlin-Pedersen, Ole (1999). Ships as Indicators of Trade in Northern Europe 600–1200. I: Bill, Jan & Clausen, Birthe L. (red.) (1999). *Maritime Topography and the*

Medieval Town. Papers from the 5th International Conference on Waterfront Archaeology in Copenhagen, 14–16 May 1998. National Museum of Denmark. Copenhagen.

Dahlbäck, Göran (red.) (1982). *Helgeandsholmen: 1000 år i Stockholms ström.* Stockholm.

Dahlbäck, Göran (1995). I medeltidens Stockholm. 2. upplagan Stockholm.

– (2002). Stockholm blir stad. I: Nilsson, Lars (red.). *Staden på vattnet.* Del 1. 1252–1850. Stockholm.

Dyhlén-Täckman, Ingrid (1994). I: Cnattingius, Elisabet. & Stadsmuseet i Stockholm (red.). *Stadsvandringar 17*. Stockholms stadsmuseum. Stockholm.

Edberg, Rune (2012). Marinarkeologi under jorden: aspekter på sjöfart, båtbygge och hamnförhållanden i Sigtuna under vikingatid och tidig medeltid. *Situne Dei*, s. 7–36.

Edgren, Torsten (1995). Kyrksundet i Hitis. Ett arkeologiskt forskningsprojekt kring en av ”det danska itinerariets” hamnar i sydvästra Finlands skärgård. *Budkavlen,* s. 48–66.

Eklund, Karl Johan (red.) (1974). *S:t Olofs hamn på Drakön*. Maritimhistoriskt symposium. Statens sjöhistoriska museum. Stockholm.

Ekroth Colliander, Harriet (1988). I: Ryberg, Rolf (red.). *Sörmlandsbygden 1988:2*. Södermanlands hembygdsförbunds årsbok. Femtiosjätte årgången. Nyköping.

Elers, Johan (1800). *Stockholm. 3*. Stockholm. Tillgänglig på: https://stockholmskallan.stockholm.se/post/8027 (hämtad 2024-08-23)

Enqvist, Arvid (1928). Skrivelse ATA. Hs, Idenors sn, Drakön (Kråkön).

Enström, Erik (1984). Säsongsfiskeplatser i Hudiksvalls skärgård, resultat efter nyinventering 1982. I: Karlsson, Marita (red.). *Bottnisk kontakt II*. Mariehamn.

Erdmann, Axel (1868). *Bidrag till kännedomen om Sveriges qvartära bildningar.* Atlas.

Eriksson, Niklas (2022*). Stormaktsskärgård: marin landskapshistoria utmed farlederna mot Stockholm*. Lund.

Eriksson, Åke (1982). *Fornstig och gammel väg: historiska strövtåg i Stockholmstrakten.* Stockholm.

Ersgård, Lars (1991). Medieval Fishing Settlement in Southern Scandinavia: I Jennbert, Kristina, Larsson, Lars, Petré, Rolf & Werbart, Bozena (red.). *Regions and Reflections: in Honour of Märta Strömberg.* Stockholm, 323–332.

Fahlander, Fredrik (2008). Differences that Matter: Materialities, Material Culture and Social Practice. I: Glørstad, Håkon & Hedeager, Lotte (red.). *Six Essays on the Materiality of Society and Culture.* Lindome, s. 127–154.

Ferenius, Jonas & Gustafsson, Harald (1999). *Brennekyrkia sochn: socknen vid staden.* Stockholm.

Fernholm, Ragnhild (1987). *Kapelludden: en medeltida hamnplats på Öland.* Arkeologisk undersökning 1978, Bredsätra socken, Kläppinge, fornlämning 9. Riksantikvarieämbetet. Stockholm.

Floderus, Erik (1934). Västergarn. *Fornvännen* 29, s. 65–83.

Forsberg, Linnea & Århem, Barbro (2002). Människorna i Klara. I: Hallerdt, Björn (red.). *Upptaget. Arkeologi i Stockholm inför 2000-talet.* Sankt Eriks årsbok 2002. Samfundet S:t Erik. Stockholms stadsmuseum. Stockholms medeltidsmuseum. Stockholm, s. 127–140.

Friberg, Nils (1939). Stockholms utfartsväg mot kontinenten. En genetisk studie. *Ymer,* femtioåttonde årgången, s. 181–217.

Frödin, Otto (1929). Skrivelse. ATA. Hs, Idenors sn, Drakön (Kråkön). Otryckt arkivmaterial.

Färjare, Anette (2017). *Boplatslämningar norr om Helgona 36:1. Ett gravfält från yngre järnåldern.* Schaktningsövervakning, Nyköpings kommun, Södermanland, Södermanlands län. Eldrun arkeologi och landskap. Arkeologiska skrifter 2017:1.

Gansum, Terje (2002). *Hulveger – fragmenter av fortidens ferdsel*. Tønsberg.

Geber, Jonny, Pickard, Catriona, Macaud, Sarah, Sten, Sabine & Carlsson, Dan. (2023). King Olaf's Men? Contextualising Viking Burials at S:t Olofsholm, Gotland, Sweden. *International Journal of Osteoarchaeology*. https://doi.org/10.1002/oa.3211

Granlund, Erik (1929). Ortnamnen i Smålands bebyggelsehistoria. *Fornvännen* 24, s. 37–54.

Grundberg, Leif (2006). *Medeltid i centrum: europeisering, historieskrivning och kulturarvsbruk i norrländska kulturmiljöer*. Diss. Umeå universitet.

Gräslund, Anne-Sofie (2009). Runstensbroar i ett kvinnoperspektiv. I: Nordberg, Andreas & Andersson, Lars (red.). *Bro till evigheten: brons rumsliga, sociala och religiösa dimension under vikingatid och tidig medeltid*. Ett symposium på Såstaholm, Täby den 3–4 april 2009 arrangerat av Stockholms läns museum. Stockholm, s. 26–31.

Gustafsson, Patrik (2004). Naturgeografiska förutsättningar. I: Cassel, Kerstin (red.). *Vetenskapligt program. Södermanlands län*. Sörmlands museum. Arkeologiska meddelanden 2004:02.

Gustafsson Gillbrand, Patrik (2006). *Släbro.* Oppeby gård 1:1, Nikolai socken, Nyköpings kommun, Södermanlands län. Särskild utredning. Sörmlands museum. Arkeologiska meddelanden 2006:08.

Haasum, Sibylla (1995). Medeltida seglatser: båtar och navigation. I: Flink, Gerhard (red.). *Kung Valdemars segelled.* Stockholm, s. 85–93.

Hansson, Hans. 1939. Stockholm på vattnen. Iakttagelser och undersökningar vid gatuarbeten under år 1938. *Redogörelse för Stockholms Stadsmuseikommittés verksamhet under år 1938.* Bihang nr 3. År 1939. Stockholm.

– (1945). Ringmurar och hamnar i det medeltida Stockholm. *Samfundet Sankt Eriks årsbok 1945*. Stockholm.

– (1960). *Med tunnelbanan till medeltiden: vad fynden berättar om Stockholms historia*. Stockholm.

– (1961). Arkeologi i Stockholm. *Samfundet S:t Eriks årsbok 1961.* Stockholm.

– (1976). Stockholms stadsmurar. 2. upplagan. Stockholms kommunalförvaltning. Stockholm.

Hasselmo, Margareta (1983). *Medeltidsstaden 40. Skänninge.* Riksantikvarieämbetet och Statens historiska museer. Stockholm.

Hed Jakobsson, Anna (2003). *Smältdeglars härskare och Jerusalems tillskyndare: berättelser om vikingatid och tidig medeltid.* Diss. Stockholms universitet.

Hedlund, John (2002). Gamla stans ursprungstopografi och öns naturhistoria. I: Hallerdt, Björn (red.). *Upptaget. Arkeologi i Stockholm inför 2000-talet.* Sankt Eriks årsbok 2002. Samfundet S:t Erik. Stockholms stadsmuseum. Stockholms medeltidsmuseum. Stockholm, s. 105–110.

Hedvall, Rikard & Westling, Claes (2013). Borgarnas stad. I: Hedvall, Rikard, Lindeblad, Karin & Menander, Hanna (red.). *Borgare, bröder och bönder: arkeologiska perspektiv på Skänninges äldre historia*. Riksantikvarieämbetet. Stockholm, s. 147–171.

Hiekkanen, Markus (2020). *Finlands medeltida stenkyrkor*. Stockholm.

Hjulhammar, Marcus L. (2010). *Stockholm från sjösidan: marinarkeologiska fynd och miljöer*. Diss. Stockholms universitet.

Hjärthner-Holdar, Eva (1997). *Slagg (30 431) från S:t Olofs hamn på Drakön.* Geoarkeologiskt Laboratorium. Avdelningen för arkeologiska undersökningar. UV Uppsala. Analysrapport nr. 32–1997.

Holmbäck, Åke & Elias Wessén (1966). *Magnus Erikssons stadslag.* I nusvensk tolkning av Åke Holmbäck och Elias Wessén. Stockholm.

Holmbäck, Åke & Wessén, Elias (red.) (1979). Svenska landskapslagar. *Tolkade och förklarade för nutidens svenskar*. Ser. 3 Södermannalagen och Hälsingelagen. Stockholm.

Huggert, Anders (1974). Kring S:t Olofs hamn på Drakön. I: Eklund, Karl Johan (red.). *S:t Olofs hamn på Drakön*. Maritimhistoriskt symposium. Statens sjöhistoriska museum. Stockholm, s. 43–61.

– (1976). S:t Olofs hamn på Drakön, Kyrkesviken i Ultrå och Jungfruhamn på Bjurön. Baspunkter vid medeltidens segelled längs Norrlandskusten. I: Cederlund, Carl Olof, Wessling, Ulla (red.). *Maritimhistoriskt symposium. Luleå 1976.* Stockholm, s. 181–206.

– (1978a). S:t Olofs hamn på Drakön, Kyrkesviken i Ultrå och Jungfruhamn på Bjurön. Baspunkter vid medeltidens segelled längs Norrlandskusten. I: Huggert, Anders (red.). *Studier i norrländsk forntid.* Till Ernst Westerlund 9 november 1975. Acta Bothniensia Occidentalis. Umeå, s. 77–93.

– (1978b). *Rapport över undersökning av hamnplatsen Sankt Olofs hamn på Drakön, Idenors sn, Hälsingland.* Opublicerad rapport.

– (1986). Något om förutsättningar för medeltidsarkeologiska undersökningar vid norrlandskusten. I: Matsson, Per (red.). *Landsarkivet i Härnösand 50 år: 1935–1985: symposiet "Städers uppkomst och liv", 17–19 september 1985.* Arkiv i Norrland 8. Härnösand, s. 25–37.

– (1991). Sankt Olofs hamn på Drakön – än en gång. I: Mogren, Mats (red.). Faxeholm och nordsvensk medeltid. Ett idéseminarium i Söderhamn, 11–12 april 1991. Länsmuseet i Gävleborgs län. Gävle, s. 40–44.

– (1996). Drakön, den tidigare Kalvön. *Oknytt* 17(3-4), s. 69–79.

– (1998). Ett beslag tillverkat av tvättfatsplåt – påträffat i S:t Olofs hamn på Drakön. *Fornvännen* 93(2), s. 89–95.

Hårding, Barbro (1996). *Drakön. Osteologisk analys av medeltida djurben från S:t Olofs hamn på Drakön,* Idenor socken, Hälsingland. Statens historiska museum. Osteologisk rapport 1996:1.

Hägerstrand, Torsten (2009). *Tillvaroväven*. Stockholm.

Ilves, Kristin (2012). *Seaward Landward: Investigations on the Archaeological Source Value of the Landing Site Category in the Baltic Sea Region*. Diss. Uppsala: Uppsala universitet.

Ingold, Tim (1993). The Temporality of the Landscape. *World Archaeology*, 25(2), s 152–174.

– (2007a). *Lines: a Brief History*. London.

– (2007b). Materials Against Materiality, *Archaeological Dialogues* 14(1), s. 1–16. doi:10.1017/S1380203807002127

– (2022a). *Being Alive: Essays on Movement, Knowledge and Description.* Abingdon, Oxon.

– (2022b). *Imagining for Real: Essays on Creation, Attention and Correspondence.* Abingdon, Oxon.

Jansson, Sven B. F (1965). Några nyfunna sörmländska runristningar. I: *Sörmlandsbygden.* Sörmlands hembygds- och museiförbunds årsbok. Trettiofjärde årgången. Nyköping.

Janzon, Kaj (2006). *Det medeltida Sverige Bd 2 Södermanland. 2 Hölebo och Rönö härader*. Riksantikvarieämbetet. Stockholm.

– (2013). *Det medeltida Sverige Bd 2 Södermanland. 3 Jönåkers härad, Nyköpings stad*. Riksarkivet. Stockholm.

– (2016). *Det medeltida Sverige Bd 2 Södermanland. 5 Oppunda härad.* Riksarkivet. Stockholm.

Jarrett, Greer (2025). *The lore of the leið: tracking Viking Age voyages through traditional seafaring*. Diss. Lunds universitet.

Johansson, Mikael & Århem, Barbro (2002). Staden på vattnet. I: Hallerdt, Björn (red.). *Upptaget. Arkeologi i Stockholm inför 2000-talet.* Sankt Eriks årsbok 2002. Samfundet S:t Erik. Stockholms stadsmuseum. Stockholms medeltidsmuseum. Stockholm, s. 91–104.

Johnson, Marianne & Schulze, Hella (1990). *Köpingsvik.* Medeltidstaden 77. Riksantikvarieämbetet. Stockholm.

Jonasson, Gustaf (1984). *Medeltidens Örebro*. Malmö.

Jonsson, Eeva (2013). *En rik handelsmans silverskatt*. Kungliga Myntkabinettet. Stockholm.

– (2021). Metaldetektering och de nya vikingatida myntskatterna i Sverige åren 2005–2017. *Svensk numismatisk tidskrift,* (5), s. 109–113.

Jonsson, Rebecka (2021). *Hällby. Arkeologisk förundersökning, Södermanland, Södermanlands län, Eskilstuna kommun, Fornlämning L1982:7092, Fastigheterna Hällby 18:1 och 19:1.* Uppdrag arkeologi rapport 2021/11.

Kalmring, Sven (2010). Der Hafen von Haithabu. Diss Kiel University 2008.

– (2021). *Birka's Black Earth Harbour [Elektronisk resurs] Archaeological Investigations 2015–2016: Uppland, Adelsö Parish, Björkö, L2017:1568, RAÄ 119:1.* Stockholm: Archaeological Research Laboratory, Stockholm University.

Karlén, Lars (1973). Nyköpings uppkomst och första framväxt. I: Dahlgren, Stellan, Karlén, Lars & Öhman, Christer (red.). *Nyköpings stads historia 1. Medeltid och vasatid intill 1622.* Nyköping.

Karlsson, Johanna (2004). Vägar. I: *Vetenskapligt program för den arkeologiska verksamheten vid Stockholms stadsmuseum.* Stockholm: Kulturmiljöavdelningen, Stockholms stadsmuseum. Stockholm, s. 145.

Kjellberg, Joakim (2021). *Den medeltida stadens dynamik – urbanitet, sociala praktiker och materiell kultur i Uppsala 1100–1550.* Diss. Uppsala universitet.

Klackenberg, Henrik (1986). Feodalism i Finnveden: biskop Henrik och Berga. I: Andrén, Anders m.fl. (red.). *Medeltiden och arkeologin. Festskrift till Erik Cinthio.* Lunds universitet, s. 339–361.

Källström, Magnus & Fennö, Helena (2004). *Göta landsväg.* Stockholm stad, Södermanland, Brännkyrka socken, Årsta 1:1, 1, RAÄ 34, Arkeologisk undersökning 1997. Stockholm stadsmuseum, Kulturmiljöavdelningen. Arkeologisk rapport 2004:1.

Källström, Magnus. (1998a) *Årsta 1:1, Göta landsväg.* Arkeologisk förundersökning. Brännkyrka socken, Årsta 1:1, Göta landsväg, fornlämning 34, 1998. Stockholms stadsmuseum. Arkeologisk rapport 1998:5.

– (1998b). *Västerlånggatan.* Stockholm, Gamla stan, Västerlånggatan, fornlämning 103, 1994–95. Stockholms stadsmuseum. Arkeologisk rapport 1998:6.

– Kungen, bryten och märket: till tolkningen av runblocket U 11 vid Hovgården på Adelsö och något om runstenarnas placering. I: *Saga och sed.* Kungl. Gustav Adolfs akademiens årsbok, s. 67–86.

– (2016). Runor och runstenar i Stockholm. I: Thedéen, Susanne & Zachrisson, Torun (red.). *Stockholm före Stockholm: från äldsta tid fram till 1300.* Stockholm, s. 113–147.

Larsson, Gunilla (2016). Sjöfartens betydelse för Stockholms uppkomst. I: Thedéen, Susanne & Zachrisson, Torun (red.). *Stockholm före Stockholm: från äldsta tid fram till 1300.* Stockholm, s. 149–167.

Larsson, Lars Z. (1992). *Göta landsväg.* Uppsats i fortsättningskurs (C-kurs). Stockholms universitet.

Latour, Bruno (1999). *Pandora's Hope: Essays on the Reality of Science Studies.* Cambridge, Massachusetts.

– (2005). *Reassembling the Social: an Introduction to Actor-Network-Theory.* Oxford.

Lindblom, Andreas (1955). *Birgittas sista färd.* Stockholm.

Lindeblad, Karin (2013). Storgårdarna – etablering och expansion – en sammanfattande diskussion. I: Hedvall, Rikard, Lindeblad, Karin & Menander, Hanna (red.). *Borgare, bröder och bönder: arkeologiska perspektiv på Skänninges äldre historia.* Riksantikvarieämbetet. Stockholm, s. 135–143.

Lindgren, Christina (1996). *Vägmiljöer i Glömstadalen.* Botkyrka leden. Arkeologisk förundersökning. Södermanland. Södermanland, Huddinge socken, RAÄ 201 & 346. UV Stockholm. Rapport 1996:96.

Ljung, Tomas (2013). *Fäbodar och fäbodskogar.* Biologiskt kulturarv i nordliga skogar. Riksantikvarieämbetet. Visby.

Lovén, Christian (1996). *Borgar och befästningar i det medeltida Sverige.* Diss. Uppsala universitet.

– (2021). Hjälmarsund en utkonkurrerad stadsbildning? *Fornvännen* 116(4), s. 296–304.

Lundberg, Sofi-Charlotte (1984). *Kapelluddens fornlämningsområde på Öland.* Fornlämning 9, kapellruin, fornlämning 11, stenkors, Bredsätra socken, Öland. Riksantikvarieämbetet. Stockholm.

Lundin, Eliz (2008). *Sverige i kartskisser och texter från 1550-talet.* Riksarkivet Stockholm.

Lundin, Ingela & Nordell, Linnea (2012). Ristade tecken i hamnarna. I: Overland, Viveka (red.). *Resa i Bohuslän. Bohuslän: årsbok 2012. Bohusläns* hembygdsförbund. Uddevalla, s. 91–108.

Lundquist, Bengt. (1999). *Vägar i Haninge från forntid till nutid. En undersökning av Haninges vägars historia samt kulturhistoriska miljöer knutna till vägarna.* Haninge kommun.

Lundström, Per (1973a). S:t Olofs hamn på Drakön. *Sjöhistorisk Årsbok* 1971–1972, s. 89–104.

– (1973b). S:t Olofs hamn på Drakön. Synpunkter på kustbygdens äldre kulturskikt. *Maritimhistorisk konferens i Umeå den 8–9 december 1972.* Stockholm, s. 47–54.

– (1974). Der Sankt-Olofshafen auf der Dracheninsel (Drakön). Eine neuentdeckte mittelalterliche Hafenanlage in Nordschweden. *Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters* 2/1974.

– (1976). Förhistoriska och medeltida hamnar – en undersökningsmodell. Rapport. I: Cederlund, Carl Olof, Wessling, Ulla (red.). *Maritimhistoriskt symposium. Luleå 1976.* Stockholm, s. 163–179.

– (1981). Ett medeltida fiskeläge på Drakön – Sankt Olofs hamn. I Eklund, Gösta (red.). *Gårdar, borgar och hamnar i det äldsta Hälsingland.* Umeå, s. 5–37.

– (1983). Gotlandshamnar. I: Jansson, Ingmar (red.). *Gutar och vikingar.* Statens historiska museum. Stockholm, s. 99–116.

Magnusson, Gert (1998). Järnverk och bergsbruk under medeltiden. *META* 1, s. 26–47.

Mannerfelt, Måns (1936). Svenska vägar och stigar. Stockholm.

Miller, Urve (1974). Drakön ur kvartärgeologisk synvinkel. I: Eklund, Karl Johan (red.). *S:t Olofs hamn på Drakön.* Maritimhistoriskt symposium. Statens sjöhistoriska museum. Stockholm, s. 62–72.

Moberg, Jan (2017). *Från hålväg till motorväg. Sörmländska färdvägar under tusen år.* Gnosjö.

Mogren, Mats (2000). *Faxeholm i maktens landskap. En historisk arkeologi.* Diss. Lunds universitet.

– (2001). ”… och tiden byter hälsingar med rummet … ” Skisser till förståelsen av utmarkens produktionslandkap i kognitivt perspektiv. I: Andrén, Anders, Ersgård, Lars, Wienberg, Jes & Hansson, Martin (red.). *Från stad till land. En medeltidsarkeologisk resa tillägnad Hans Andersson.* Stockholm, s. 379–388.

– (2013). The first sparks and the far horizons: stirring up the thinking on the earliest Scandinavian urbanization process – again. *Lund archaeological review.* 2012 (18), s. 73–88.

Monié Nordin, Jonas (2021). *Mellan medeltid och modernitet: en introduktion till historisk arkeologi från högmedeltiden till i dag.* Upplaga 1. Lund.

Montelius, Jan-Olof (2004). *Vägen i kulturlandskapet. Vägar och trafik före bilismen.* Vägverket. Borlänge. Publikation 2004:99.

– (2012). Spåren av Dalarnas medeltida vägnät. *Årbok for Norsk vegmuseum.* 2012, s. 73–93.

Munthe, Henrik (1942). Om Gamlehamn på Fårö. *Meddelanden från föreningen Gotlands fornvänner 1942.* Gotländskt arkiv.

Nathanson, Calle (1999). *I det medeltida Stockholms hjärta.* Arkeologisk förundersökning i Trångsund. Gamla stan, Trångsund 1–20, fornlämning 103, 1997. Stockholms stadsmuseum. Arkeologisk rapport 1999:1.

Nilsson, Bo G. (1978). Vägvisare och reskartor. *Fataburen.* 1978, s. 139–162.

Norberg, Lars (2004). Järnålder. I: Cassel, Kerstin (red.). *Vetenskapligt program. Södermanlands län.* Sörmlands museum. Arkeologiska meddelanden 2004:02.

– (2013). *Kilakastalen.* Fornlämning Nyköping 45:1, Stora Kungsladugården 2:1, fd. Nikolai socken, Nyköpings kommun, Södermanlands län. Forskningsundersökning. Sörmlands museum. Arkeologiska rapporter 2013:07.

– (2016). *Gamla Trosa.* Fornlämning Trosa-Vagnhärad 280:1, 178:1–3 & 179:1, Kroka 1:1 & Överåda 3:1, Trosa-Vagnhärads socken, Trosa kommun, Södermanlands län. Arkeologisk förundersökning. Sörmlands Arkeologi. Rapport 2016:01.

– (2019). *Hyndevad.* Borsöknatorp 2:1, Närsjö 1:78, Ryningsberg 2:1 mfl, Gillberga & Eskilstuna socknar, Eskilstuna kommun, Södermanlands län. Sörmlands arkeologi. Rapport 2019:06.

Norberg, Lars & Pettersson, Björn (2009*). Kilakastalen.* Fornlämning Nyköping 45:1, Stora Kungsladugården 2:1, Nikolai socken, Nyköpings kommun, Södermanlands län. Forskningsundersökning. Sörmlands museum. Arkeologiska meddelanden 2009:1.

Nordberg, Michael (1995). *I kung Magnus tid. Norden under Magnus Eriksson: 1317–1374.* Stockholm.

Nordén, Arthur (1929). Stångebro och Gamla bro. Eriksgatans huvudbroar i Östergötland och bebyggelsehävden vid dem. Arkeologiska anteckningar av Arthur Nordén. *Ymer,* fyrtionionde årgången, s. 81–96.

Nordström, Annika & Lindeblad, Karin (red.) (2016). *Båthus, stadsgårdar och stadsliv i Nyköping 650–1700*. Arkeologisk undersökning. Södermanland, Nyköpings stad och kommun, kvarteret Åkroken 3 och 4, Nyköping 231:1. Arkeologerna, Statens historiska museer. Rapport 2016:77.

Norman, Peter (1993). *Medeltida utskärsfiske: en studie av fornlämningar i kustmiljö*. Diss. Stockholms universitet.

– (1995). Gravar – hamnar – vårdkasar. Fornminnesinventering i Östergötlands skärgård. I: Eriksson, Jan, Mörkfors, Gunnel & Olsson, Anne (red.). *Östergötlands skärgård.* Östergötlands länsmuseum, s. 66–74.

– (2006). Bebyggelseutveckling i östra Södermanland under sen järnålder och medeltid: Lilja, Sven (red.). *Människan anpassaren – människan överskridaren.* Natur, bebyggelse och resursutnyttjande från sen järnålder till 1700-tal med särskild hänsyn till östra Mellansverige och Södermanlands kust. Rapport från projektet: Förmoderna kustmiljöer. Naturresurser, klimat och samhälle vid östersjökusten före 1800 – ett miljöhistoriskt projekt. Södertörns högskola, s. 47–94.

– (2010). Där land möter hav: en artikel om fornlämningar i utskärgården. *Bebyggelsehistorisk tidskrift* 58, s. 111–120.

Ohlmarks, Åke (red.) (1976). De svenska landskapslagarna. Stockholm.

Olaus Magnus (1976). *Historia om de nordiska folken. Tredje delen. Tolfte-sextonde boken*. Stockholm.

Olsen, Bjørnar (2012). After Interpretation: Remembering Archaeology. *Current Swedish Archaeology 20*, s. 11–34.

Olsen, Olaf (1995). Malmø – a Medieval Harbour-Town Without a Harbour. I: Skamby Madsen, Jan, Rieck, Flemming, Crumlin-Pedersen, Ole & Olsen, Olaf (red.). *Shipshape: Essays for Ole Crumlin-Pedersen.* On the Occasion of His 60th Anniversary February 24th 1995. Roskilde, s. 151–166.

Olsson, Martin (1932). En grupp runda kastaler från romansk tid på Sveriges östkust. *Fornvännen*. 27, s. 273–304.

Olwig, Kenneth (2013). Heidegger, Latour and the Reification of Things. The Inversion and Spatial Enclosure of the Substantive Landscape of Things – the Lake District Case. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography* 95(3), s. 251–73.

– (2019). *The Meaning of Landscape: Essays on Place, Space, Environment and Justice*. Abingdon.

Pettersson, Björn (1982). *Schaktning för nedläggning av elledningar, Brännkyrka, Östberga, Götalandsväg.* Otryckt rapport (SR1001). Stockholms stadsmuseum.

– (2006). *Nyköpingshus*. Medeltid och nyare tid. Nyköping 64:1 och 231:1, Nyköpingshus, Nikolai socken, Nyköpings kommun, Södermanlands län. Forskningsundersökning. Sörmlands museum. Arkeologiska meddelanden 2006:2.

Plikk, Anna. Muntligen (2026). Kvartärgeolog, Arkeologerna, Statens historiska museer.

Ramström, Annica & Strengbom, Erica (2017). *Kvarteret Venus: RAÄ-nr Södertälje 133:1, Södertälje socken och kommun, Södermanland: arkeologisk undersökning.* Arkeologgruppen. Örebro.

Riessen, Kerstin (1979). *Schaktning för nedläggning av ledningar, Årstafältet, Götalandsvägen.* Otryckt rapport (SR 1001). Stockholms stadsmuseum.

Riksintresse för kulturmiljövården, Husby-Oppunda, D48. Riksantikvarieämbetet.

Riksintresse för kulturmiljövården, Tumbo, D3. Riksantikvarieämbetet.

Riksintresse för kulturmiljövården, Nyköpingsåns dalgång, D52. Riksantikvarieämbetet.

Ringbom, Åsa & Remmer, Christina (red.) (1995). *Ålands kyrkor Vol. 1 Hammarland och Eckerö.* Ålands landskapsstyrelse. Mariehamn.

Risberg, Jan (2016). I: Thedéen, Susanne & Zachrisson, Torun (red.). *Stockholm före Stockholm: från äldsta tid fram till 1300.* Stockholm, s. 229–239.

Roslund, Mats (2001). Gutar, främlingar och den förblindande vikingatiden: om staden Visbys tidigaste datering. I: Andrén, Anders, Ersgård, Lars, Wienberg, Jes & Hansson, Martin (red.). *Från stad till land. En medeltidsarkeologisk resa tillägnad Hans Andersson.* Stockholm, s. 241–251.

– (2020). *Staden växer fram*. Stockholm och Göteborg.

Rundqvist, Martin (2006). *Vikingatida båtliv i Nacka.* Ett meddelande från Saltsjöbadens hembygdsförening. Nr 26.

Runer, Johan (2006). *Från hav till land eller Kristus och odalen: en studie av Sverige under äldre medeltid med utgångspunkt från de romanska kyrkorna*. Diss. Stockholm: Stockholms universitet, 2007.

– (2020). *Oppeby gård.* Arkeologisk undersökning, Södermanlands län, Nyköpings kommun, fastigheten Oppeby gård 1:5, Raä Nyköping 1:1. Uppdrag Arkeologi Rapport 2019/04.

Rönnby (2025). Gotska Sandön a Remote Baltic Crossroads. I: Peter Haldén (red.). *The Baltic Sea: A Geopolitical History*. First edition. Stockholm, s. 125–315.

Rönnby, Johan & Björdal, Charlotte Gjelstrup (2023). *Kronholmskoggen.* Marinarkeologiska undersökningar. L1975:6999, Västergarn, Kronholmen 1:3, Gotland (Västergarn RAÄ-nr 116). Södertörns högskola.

Sabel, Ellinor (2017). *Östbergahöjden: arkeologisk utredning etapp 1 och 2: Brännkyrka 197:1 m.fl., Brännkyrka socken, Stockholms län, Södermanland*. Stiftelsen Kulturmiljövård. Rapport 2016:50.

Sandell, Johan (1988). *Medeltidsstaden 68. Gamleby/Västervik*. Riksantikvarieämbetet och Statens historiska museer. Stockholm.

Sarén Einarsson, Jonna (2025). *Gravar och boplatslämningar från järnåldern vid Bönsta.* Arkeologisk förundersökning. Lämning L1984:848. L2024:2736 och L2024:4671. Fastigheten Bönsta 6:1, Helgona socken, Nyköpings kommun, Södermanlands län. Rapporter från Arkeologikonsult 2025:3717.

Sauer, Albrecht (2014). The Medieval Low-German ”Seebuch”: the Earliest Northwest European Sailing Direction and its Principles of Navigation. I: Canas, A.C., Domingues, F.C., Queiró, J.F., Fernandes, J.M., Santos, J.M., & Matos, J.S. (red.). *Arte de Navegar – Nautical Science 1400–1800.* Departamento De Matemática Faculdade De Ciências e Tecnologia Universidade De Coimbra. Tillgänglig på:

https://www.academia.edu/43822469/_XIV_SAUER_Albrecht_The_medieval_Low_German_Seebuch_the_earliest_Northwest_European_sailing_direction_and_its_principles_of_navigation (hämtad 2025-09-04).

Schnell, Ivar (1945). Nikolai socken före järnvägsbygget. I: Holmgren, Leo. & Schnell, Ivar (red.). *Nikolai socken*. Utgiven av Nikolai sockens kommunfullmäktige till dess 25-årsjubileum. Nyköping.

Schnell, Ivar (1963). *Nyköpings historia.* Södermanlands hembygds- och museiförbund. Nyköping.

Schück, Adolf (1924). ”Sjöborgar” och ”hamnstäder”. Ett bidrag till Nordens handels- och Stadshistoria. *Fornvännen* 19, s. 1–18.

– (1933) Handel og samfaerdsel: Sveriges vägar och sjöleder under forntid och medeltid. I: Brøndum-Nielsen, Johannes, Brøndsted, Johannes & Schück, Adolf (red.). *Nordisk kultur: samlingsverk 16. A. Handel og samfærdsel i oldtiden 16. B. Handel och samfärdsel under medeltiden.* Stockholm.

SGU (2024). *Strandförskjutningsmodell.* Tillgänglig på: https://www.sgu.se/produkter-och-tjanster/geologiska-data/jordarter--geologiska-data/strandlinjer/ (hämtad 2026-04-13).

Sperber, Dan (2001). Conceptual Tools for a Natural Science of Society and Culture. Radcliffe Brown lecture in Social Anthropology 1999. *Proceedings of the British Academy*, 111, 297–317.

Stahre, Nils-Gustaf (2005). *Stockholms gatunamn. 3*., utökad och reviderad upplaga Stockholm.

Stenqvist Millde, Ylva (2007). *Vägar inom räckhåll: spåren efter resande i det förindustriella bondesamhället.* Diss. Stockholms universitet.

Strid, Jan Paul (1980). Slaiþa:bru ”Släbro”: ett ortnamn och en runinskrift. *Fornvännen* 75, s. 187–200.

– (1981). *Ortnamnen i Huddinge.* Huddinges historia 1. Huddinge kommun.

Sundler, Johannes (1967). *Nyköping 1735–1739*. Utgiven, översatt från latinet och kommenterad av Per Hansson. G. Österberg tryckeri. Nyköping.

Svensson, Ingeborg (2018). *Gamla Spånga*. Fornlämning Råby-Rönö 2:1 & 142, Spånga 2:1 & 2:7, Råby-Rönö socken, Nyköpings kommun, Södermanlands län. Arkeologisk förundersökning. Sörmlands arkeologi. Rapport 2018:10.

Svensson, Kenneth. I: Boström, Ragnhild m.fl. (2004). Birgittakulten i Sikavarp på Öland. *Fornvännen,* 99(4), s. 299–302.

Söderlund, Kerstin (2004). Historisk tid – staden. I: *Vetenskapligt program för den arkeologiska verksamheten vid Stockholms stadsmuseum.* Stockholm: Kulturmiljöavdelningen, Stockholms stadsmuseum. Stockholm, s. 52–137.

– (2012). *Årstafältet. Stockholm.* Arkeologisk förstudie, 2012. Stockholms stadsmuseum rapporterar 3.

Söderlund, Kerstin, Carlsson, Michél & Johansson, Mikael (2012). *Storkyrkobrinken.* Gamla Stan, Stockholm, RAÄ 103: arkeologisk undersökning 1994–1995: SR 1310. Stockholms stadsmuseum rapporterar 19.

Söderlund, Kerstin & Hjulhammar, Marcus L. (2007). *Slussen.* Stockholms stad, Slussen med angränsande vattenområden, RAÄ 103. Arkeologisk utredning 2007. Kulturmiljöenheten. Stockholms stadsmuseum. Rapport 2007:3.

Söderlund, Kerstin & Johansson, Mikael (2011). Kring *Mynttorget*. Gamla Stan, Stockholms stad. Arkeologisk undersökning 1993–1994. Stockholms stadsmuseum. Rapport 2011:4.

Tagesson, Göran (2002). *Biskop och stad: aspekter av urbanisering och sociala rum i medeltidens Linköping*. Diss. Lunds universitet.

Tham, Wilhelm (1850). *Beskrifning öfver Stockholms län*. Stockholm.
http://runeberg.org/thamstoc/

Tilley, Christopher (1994). *A Phenomenology of Landscape: Places, Paths, and Monuments.* Oxford.

Tollin, Clas (2017). Namnet Stockholm i ny belysning – en historisk-geografisk studie av gränser och bebyggelser för att tolka ett välkänt men undanglidande namn. *Bebyggelsehistorisk tidskrift* 73, s. 8–28.

Törnqvist, Oscar (2012). *Paleogeografiska landskapsrekonstruktioner kring Kilakastalen. Skisser till den medeltida mikro- och makromiljön vid Kilaåns mynning.* Södertörns högskola.

– (2019). *Röster från ingenmansland: en identitetsarkeologi i ett maritimt mellanrum*. Diss. Södertörns högskola.

Vikstrand, Per (2016). Namnet Stockholm. I: Thedéen, Susanne & Zachrisson, Torun (red.). *Stockholm före Stockholm: från äldsta tid fram till 1300.* Stockholm, s. 191–209.

Wahlberg, Mats (red.) (2016). Svenskt ortnamnslexikon. Andra reviderade upplagan Uppsala.

Wall, Åsa (2003). *De hägnade bergens landskap: om den äldre järnåldern på Södertörn.* Diss. Stockholms universitet.

Wessén, Elias & Brate, Erik (1924–1936). *Södermanlands runinskrifter.* Sveriges runinskrifter band 3. Stockholm.

Westberg, Hans (1964). Lämningar efter gammal fångstkultur i Hornslandsområdet. *Fornvännen*, s. 24–41.

Westberg, Tomas (2015). Naust – The Boathouses of Nyköping and the Echoes of Power. *META. Historiskarkeologisk tidskrift*, s. 173–189.

Westerdahl, Christer (1987). *Norrlandsleden 2.* Beskrivning av det maritima kulturlandskapet: rapport från en inventering i Norrland och norra Roslagen 1975–1980. Länsmuseet Murberget. Härnösand.

– (1989). *Norrlandsleden 1.* Källor till det maritima kulturlandskapet. Länsmuseet Murberget. Härnösand.

– (1995a). Traditional zones of transport geography in relation to to ship-types. I: Skamby Madsen, Jan, Rieck, Flemming, Crumlin-Pedersen, Ole & Olsen, Olaf (red.). *Ship-shape: essays for Ole Crumlin-Pedersen.* On the occasion of his 60th anniversary February 24th 1995. Roskilde, s. 213–230.

– (1996). Maritim arkeologi kring näset. *Marinarkeologisk tidsskrift 1*, s. 22–24.

– (1998). Hamnar – förenar människor på land och vatten. *Marinarkeologisk tidsskrift 3*, s. 4–7.

– (2006). Skärgårdskapell i Norden: en kortfattad översikt med några reflexioner. *Hikuin* 33, s. 155–186.

Westrin, Kerstin (2018). *Väg 259 – Tvärförbindelse Södertörn, delen Vårby-Gladö kvarn.* Arkeologisk utredning etapp 1. Botkyrka och Huddinge kommuner och socknar, Södermanland, Stockholms län. Societas Archaeologica Upsaliensis SAU rapport 2018:8.

Wienberg, Jes (2020). Centralitet, centralort och centralplats – diskursens förgreningar. *Meta, Historiskarkeologisk tidskrift*, s. 139–164.

Wikell, Roger (2009). En hane gal för hedningarna – om kristna runstenar och broar i Haninge. I: Nordberg, Andreas & Andersson, Lars (red.). *Bro till evigheten: brons rumsliga, sociala och religiösa dimension under vikingatid och tidig medeltid.* Ett symposium på Såstaholm, Täby den 3–4 april 2009 arrangerat av Stockholms läns museum. Stockholm, s. 61–73.

Wikell, Roger & Pettersson, Mathias (2014). *Hålvägar och stenåldersboplatser vid Albyberg.* Arkeologihuset. Rapport 2014:3.

Wikström, Anders, Söderberg, Anders & Roslund, Mats (red.) (2021). *Hos Herr Niklas och annat skrivkunnigt folk.* Arkeologisk undersökning i kvarteret Professorn 1 i Sigtuna 1999–2000, Up Sigtuna RAÄ 195:1. Meddelanden och rapporter från Sigtuna museum nr 63.

Wändesjö, John (2008). *Pluto, Södra Bancohuset & rum 1105: Stockholms stad, Gamla Stan, RAÄ 103.* Kulturmiljöenheten. Stockholms stadsmuseum. Arkeologisk rapport 2008:8.

Zachrisson, Torun (2004). Hyndevadsfallet och den kulturella mångfalden. Om depositioner i strömmande vatten i Södermanland. I: Agneta Åkerlund (red.). *Kulturell mångfald i Södermanland.* Del 2. Rapport. Länsstyrelsen i Södermanland. Nyköping.

Ågren, Jonas & Svensson, Runar (2007). *Postglacial Land Uplift Model and System Definition for the New Swedish Height System RH 2000.* Lantmäteriverket. Gävle.

Århem, Barbro. (2004). *Gustav Adolfs Torg. Arkeologisk förstudie.* Kulturmiljöavdelningen. Stockholms stadsmuseum. Arkeologisk rapport 2004:4.

Ödman, Anders (1987). *Stockholms tre borgar: från vikingatida spärrfäste till medeltida kastellborg.* Diss. Lunds universitet.

Arkiv

Antikvarisk-topografiska arkivet (ATA). Riksantikvarieämbetet.

Bebr (bebyggelseregistret). Riksantikvarieämbetet. https://www.raa.se/hitta-information/bebyggelseregistret/

FMIS (fornminnesregistret). Riksantikvarieämbetet. https://app.raa.se/open/fornsok/

Min karta. Lantmäteriets webtjänst. https://www.lantmateriet.se/sv/kartor/vara-kart tjanster/min-karta/

Ortnamnsregistret. https://www.isof.se/namn/ortnamn/vara-ortnamnssamlingar/ ortnamnsregistret

Stadsarkeologiskt register över Stockholm (SR), Stockholms stadsmuseum. https://stads arkeologisktregister.stockholm.se/register

Kartor

Avmätning över skärgård. Gävleborgs län. År 1772. Akt V26-1:3. Joan holmberg & Per gilljam Lantmäteristyrelsens arkiv. https://historiskakartor.lantmateriet.se/hk/viewer/share/V26-1:3/4c4d535f5632362 d313a33/lms2/LMS/Idenors%20socken%20Idenors%20sn/Avm%C3%A4tning (hämtad 2025-09-17).

Charta öfwer Stockholm och dess belägenhet. Från 1640-talet. Uppsala universitets-bibliotek, handritade kartor, Sverige, stort format. Inventarienummer 38 342. Genom Alvin portal. https://www.alvin-portal.org/alvin/view.jsf?pid=alvin-record:193032 (hämtad 2025-11-10).

Geografisk avfattning över Bärbo och Råby socken. Södermanlands län. År 1677. Anders andersson. Lantmäteristyrelsens arkiv. https://historiskakartor.lantmateriet.se/hk/viewer/share/C13:20-1/0005lhid/lms2/ LMS/B%C3%A4rbo%20socken%20H%C3%A5hl%20nr%201/Geografisk%20avfattni ng (hämtad 2025-04-01).

Geografisk avfattning över Husby-oppunda socken. Södermanlands län. År 1677. Akt C13:36. Anders andersson. Lantmäteristyrelsens arkiv. https://historiskakartor.lant materiet.se/hk/viewer/share/C13:36/0005lhi3/lms2/LMS/Husby-oppunda%20socken %20T%C3%A4rn%C3%B6%20nr%201/Geografisk%20avfattning (hämtad 2025-04-01).

Geometrisk avmätning över Hälsinglands norra skärgård. Gävleborgs län. År 1748. Akt V19. Lars lindenborg & Nils mattsson röring. Lantmäteristyrelsens arkiv. https://historiskakartor.lantmateriet.se/hk/viewer/share/V19/4c4d535f563139/lms2/ LMS/En%20del%20av%20h%C3%A4lsinglands%20norra%20sk%C3%A4rg%C3%A 5rd/Geometrisk%20avm%C3%A4tning (hämtad 2025-11-06).

Geografisk avritning över en del av Hälsinglands skärgård. Gävleborgs län. År 1698. Akt V13. Christoffer jacobsson stenklyft. Lantmäteristyrelsens arkiv. https://historiskakartor.lantmateriet.se/hk/viewer/share/V13/4c4d535f563133/lms2/ LMS/En%20del%20av%20h%C3%A4lsingland%20sk%C3%A4rg%C3%A5rd/Geogra fisk%20avritning (hämtad 2025-11-06).

Geografisk karta över Hälsingland. Gävleborgs län. År 1689. Akt V10. Christoffer jacobsson stenklyft. Lantmäteristyrelsens arkiv. https://historiskakartor.lantmateriet.se/hk/viewer/share/V10/4c4d535f563130/lms2/ LMS/%C3%96ver%20h%C3%A4lsingland/Geografisk%20karta (hämtad 2025-11-06).

Geografisk karta över Nyköpings ström. Södermanlands län. År 1764. Akt C24. Gotthard vahlström & Lars erik hellberg. Lantmäteristyrelsens arkiv. https://historiskakartor.lantmateriet.se/hk/viewer/share/C24/4c4d535f433234/lms2/LMS/Nyk%C3%B6pings%20str%C3%B6m/Geografisk%20karta (hämtad 2024-12-10).

Häradsekonomiska kartan. Huddinge, 75–24. År 1901–06. Rak-id J112-75-24. Rikets allmänna kartverks arkiv. https://historiskakartor.lantmateriet.se/hk/viewer/share/J112-75-24/52414b5f4a3131322d37352d3234/rak2/RAK/Huddinge,%2075-24/H%C3%A4radsekonomiska%20kartan (hämtad 2026-03-12).

Häradsekonomiska kartan. Lidingö, 75–15. År 1901–06. Rak-id J112-75-15. Rikets allmänna kartverks arkiv. https://historiskakartor.lantmateriet.se/hk/viewer/share/J112-75-15/52414b5f4a3131322d37352d3135/rak2/RAK/Liding%C3%B6,%2075-15/H%C3%A4radsekonomiska%20kartan (hämtad 2026-03-12).

Ichnographia hodierna Nycopiae (karta). Nyköping. År 1735. Riwell, Martino. Lunds universitetsbibliotek (äldre kartsamlingen). Genom Alvin portal. https://www.alvin-portal.org/alvin/view.jsf?pid=alvin-record:343153 (hämtad 2026-02-24).

Karta över allmänna vägar, krogar och gästgivargårdar inom Nyköpings län. År 1688. Akt. C6. Erik Nilsson Agner. Lantmäteristyrelsens arkiv. https://historiskakartor.lantmateriet.se/hk/viewer/share/C6/4c4d535f4336/lms2/LMS/C6/Allm%C3%A4nna%20v%C3%A4gar,%20krogar%20och%20g%C3%A4stgivarg%C3%A5rdar%20inom%20nyk%C3%B6pings%20l%C3%A4n (hämtad 2022-12-10).

Karta över Sotholms och Svartlösa härader. Stockholms län. År 1716. Akt A33. Lantmäteristyrelsens arkiv. https://historiskakartor.lantmateriet.se/hk/viewer/share/A33/4c4d535f413333/lms2/LMS/Sotholms%20och%20svartl%C3%B6sa%20h%C3%A4rader/Karta (hämtad 2026-02-24).

Karta över Stockholm. År 1666. Akt A99-1:11. Lantmäteristyrelsens arkiv. https://historiskakartor.lantmateriet.se/hk/viewer/share/A99-1:11/4c4d535f4139392d313a3131/lms2/LMS/Stockholms%20stad%20Stockholms%20stad/Karta (hämtad 2025-11-10)

Karta över Öland. År 1677. Akt G9. Lantmäteristyrelsens arkiv. https://historiskakartor.lantmateriet.se/hk/viewer/share/G9/4c4d535f4739/lms2/LMS/%C3%96land/Karta (hämtad 2025-10-02).

Norlandiae et quibies Gestricia et Helsingicae Regiones (karta). Sverige Topografiska kartor. Gästrikland och Hälsingland. Generalkartor. SE/KrA/0400/09A/001. Riksarkivet. https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/K0002105_00001 (hämtad 2026-03-12)

Situation af Passen Fittia och Flottsbro jemte en del af wägarne... til Stockholm... Sverige, Topografiska kartor, Uppland och Stockholms län, detaljkartor, SE/KrA/0400/03B/034 (1789). Riksarkivet. https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/K0001633_00001 (hämtad 2023-06-06).

Stockholms stads grundritning. Sent 1600-tal. Rosenfeldt, Werner von, 1639–1710 (kartograf). Uppsala universitetsbibliotek, handritade kartor, Sverige, stort format. Inventarienummer 38 475. Genom Alvin portal. https://www.alvin-portal.org/alvin/view.jsf?pid=alvin-record:191423 (hämtad 2025-11-25).

Tabula geographica över hälsingland (karta). Gävleborgs län. År 1667. Akt V5. Anders börjeson gadd. Lantmäteristyrelsens arkiv.
https://historiskakartor.lantmateriet.se/hk/viewer/share/V5/4c4d535f5635/lms2/LMS/Tabula%20geographica%20%C3%B6ver%20h%C3%A4lsingland/Geografisk%20karta (hämtad 2025-11-06).

Topografiska corpsen. Stockholms stadsarkivs kartsamling. NS 442, SE/SSA/0234/J 4 B:5, kartblad 3 "Sydvestra bladet" ur Trakten omkring Stockholm i 9 blad, utgiven 1861, översedd 1891–1893. Stadsarkivet. Genom Stockholmskällan.
https://stockholmskallan.stockholm.se/post/34344 (hämtad 2024-08-05).

1930 års karta över Stockholm. Stockholms stadsarkivs kartsamling. NS 442, SE/SSA/0234/J 4 A:23, Blad 4 ur Karta över de centrala delarna av Stockholms stad, Stockholms Stadsingenjörskontor genom A. E. Påhlman och Nils Hanzon 1930. Stadsarkivet. Genom Stockholmskällan.
https://stockholmskallan.stockholm.se/post/34106 (Hämtad 2026-03-06).

1625 års karta över Stockholm. Stockholms stadsarkivs kartsamling NS 442, SE/SSA/0234/J 1:22. Handritade kartor HK 68:1, 1625 års karta. Stadsarkivet. Genom Stockholmskällan. https://stockholmskallan.stockholm.se/post/8955 (hämtad 2026-03-20).

Södertörn Doctoral Dissertations

1. Jolanta Aidukaite, *The Emergence of the Post-Socialist Welfare State: The case of the Baltic States: Estonia, Latvia and Lithuania*, 2004
2. Xavier Fraudet, *Politique étrangère française en mer Baltique (1871–1914): de l'exclusion à l'affirmation*, 2005
3. Piotr Wawrzeniuk, *Confessional Civilising in Ukraine: The Bishop Iosyf Shumliansky and the Introduction of Reforms in the Diocese of Lviv 1668–1708*, 2005
4. Andrej Kotljarchuk, *In the Shadows of Poland and Russia: The Grand Duchy of Lithuania and Sweden in the European Crisis of the mid-17th Century*, 2006
5. Håkan Blomqvist, *Nation, ras och civilisation i svensk arbetarrörelse före nazismen*, 2006
6. Karin S Lindelöf, *Om vi nu ska bli som Europa: Könsskapande och normalitet bland unga kvinnor i transitionens Polen*, 2006
7. Andrew Stickley. *On Interpersonal Violence in Russia in the Present and the Past: A Sociological Study*, 2006
8. Arne Ek, *Att konstruera en uppslutning kring den enda vägen: Om folkrörelsers modernisering i skuggan av det Österuropeiska systemskiftet*, 2006
9. Agnes Ers, *I mänsklighetens namn: En etnologisk studie av ett svenskt biståndsprojekt i Rumänien*, 2006
10. Johnny Rodin, *Rethinking Russian Federalism: The Politics of Intergovernmental Relations and Federal Reforms at the Turn of the Millennium*, 2006
11. Kristian Petrov, *Tillbaka till framtiden: Modernitet, postmodernitet och generationsidentitet i Gorbačevs glasnost' och perestrojka*, 2006
12. Sophie Söderholm Werkö, *Patient patients? Achieving Patient Empowerment through Active Participation, Increased Knowledge and Organisation*, 2008
13. Peter Bötker, *Leviatan i arkipelagen: Staten, förvaltningen och samhället. Fallet Estland*, 2007
14. Matilda Dahl, *States under scrutiny: International organizations, transformation and the construction of progress*, 2007
15. Margrethe B. Søvik, *Support, resistance and pragmatism: An examination of motivation in language policy in Kharkiv*, Ukraine, 2007
16. Yulia Gradskova, *Soviet People with female Bodies: Performing beauty and maternity in Soviet Russia in the mid 1930–1960s*, 2007
17. Renata Ingbrant, *From Her Point of View: Woman's Anti-World in the Poetry of Anna Świrszczyńska*, 2007
18. Johan Eellend, *Cultivating the Rural Citizen: Modernity, Agrarianism and Citizenship in Late Tsarist Estonia*, 2007

19. Petra Garberding, *Musik och politik i skuggan av nazismen: Kurt Atterberg och de svensk-tyska musikrelationerna*, 2007
20. Aleksei Semenenko, *Hamlet the Sign: Russian Translations of Hamlet and Literary Canon Formation*, 2007
21. Vytautas Petronis, *Constructing Lithuania: Ethnic Mapping in the Tsarist Russia, ca. 1800–1914*, 2007
22. Akvile Motiejunaite, *Female employment, gender roles, and attitudes: The Baltic countries in a broader context*, 2008
23. Tove Lindén, *Explaining Civil Society Core Activism in Post-Soviet Latvia*, 2008
24. Pelle Åberg, *Translating Popular Education: Civil Society Cooperation between Sweden and Estonia*, 2008
25. Anders Nordström, *The Interactive Dynamics of Regulation: Exploring the Council of Europe's monitoring of Ukraine*, 2008
26. Fredrik Doeser, *In Search of Security After the Collapse of the Soviet Union: Foreign Policy Change in Denmark, Finland and Sweden, 1988–1993*, 2008
27. Zhanna Kravchenko. *Family (versus) Policy: Combining Work and Care in Russia and Sweden*, 2008
28. Rein Jüriado, *Learning within and between public-private partnerships*, 2008
29. Elin Boalt, *Ecology and evolution of tolerance in two cruciferous species*, 2008
30. Lars Forsberg, *Genetic Aspects of Sexual Selection and Mate Choice in Salmonids*, 2008
31. Eglė Rindzevičiūtė, *Constructing Soviet Cultural Policy: Cybernetics and Governance in Lithuania after World War II*, 2008
32. Joakim Philipson, *The Purpose of Evolution: 'Struggle for existence' in the Russian-Jewish press 1860–1900*, 2008
33. Sofie Bedford, *Islamic activism in Azerbaijan: Repression and mobilization in a post-Soviet context*, 2009
34. Tommy Larsson Segerlind, *Team Entrepreneurship: A process analysis of the venture team and the venture team roles in relation to the innovation process*, 2009
35. Jenny Svensson, *The Regulation of Rule-Following: Imitation and Soft Regulation in the European Union*, 2009
36. Stefan Hallgren, *Brain Aromatase in the guppy, Poecilia reticulate: Distribution, control and role in behavior*, 2009
37. Karin Ellencrona, *Functional characterization of interactions between the flavivirus NS5 protein and PDZ proteins of the mammalian host,* 2009
38. Makiko Kanematsu, *Saga och verklighet: Barnboksproduktion i det postsovjetiska Lettland,* 2009
39. Daniel Lindvall, *The Limits of the European Vision in Bosnia and Herzegovina: An Analysis of the Police Reform Negotiations,* 2009
40. Charlotta Hillerdal, *People in Between: Ethnicity and Material Identity: A New Approach to Deconstructed Concepts*, 2009
41. Jonna Bornemark, *Kunskapens gräns: Gränsens vetande,* 2009

42. Adolphine G. Kateka, *Co-Management Challenges in the Lake Victoria Fisheries: A Context Approach*, 2010
43. René León Rosales, *Vid framtidens hitersta gräns: Om pojkar och elevpositioner i en multietnisk skola*, 2010
44. Simon Larsson, *Intelligensaristokrater och arkivmartyrer: Normerna för vetenskaplig skicklighet i svensk historieforskning 1900–1945*, 2010
45. Håkan Lättman, *Studies on spatial and temporal distributions of epiphytic lichens*, 2010
46. Alia Jaensson, *Pheromonal mediated behaviour and endocrine response in salmonids: The impact of cypermethrin, copper, and glyphosate*, 2010
47. Michael Wigerius, *Roles of mammalian Scribble in polarity signaling, virus offense and cell-fate determination,* 2010
48. Anna Hedtjärn Wester, *Män i kostym: Prinsar, konstnärer och tegelbärare vid sekelskiftet 1900*, 2010
49. Magnus Linnarsson, *Postgång på växlande villkor: Det svenska postväsendets organisation under stormaktstiden*, 2010
50. Barbara Kunz, *Kind words, cruise missiles and everything in between: A neoclassical realist study of the use of power resources in U.S. policies towards Poland, Ukraine and Belarus 1989–2008*, 2010
51. Anders Bartonek, *Philosophie im Konjunktiv: Nichtidentität als Ort der Möglichkeit des Utopischen in der negativen Dialektik Theodor W. Adornos,* 2010
52. Carl Cederberg, *Resaying the Human: Levinas Beyond Humanism and Antihumanism*, 2010
53. Johanna Ringarp, *Professionens problematik: Lärarkårens kommunalisering och välfärdsstatens förvandling*, 2011
54. Sofi Gerber, *Öst är Väst men Väst är bäst: Östtysk identitetsformering i det förenade Tyskland*, 2011
55. Susanna Sjödin Lindenskoug, *Manlighetens bortre gräns: Tidelagsrättegångar i Livland åren 1685–1709*, 2011
56. Dominika Polanska, *The emergence of enclaves of wealth and poverty: A sociological study of residential differentiation in post-communist Poland*, 2011
57. Christina Douglas, *Kärlek per korrespondens: Två förlovade par under andra hälften av 1800-talet*, 2011
58. Fred Saunders, *The Politics of People – Not just Mangroves and Monkeys: A study of the theory and practice of community-based management of natural resources in Zanzibar*, 2011
59. Anna Rosengren, *Åldrandet och språket: En språkhistorisk analys av hög ålder och åldrande i Sverige cirka 1875–1975*, 2011
60. Emelie Lilliefeldt, *European Party Politics and Gender: Configuring Gender-Balanced Parliamentary Presence*, 2011
61. Ola Svenonius, *Sensitising Urban Transport Security: Surveillance and Policing in Berlin, Stockholm, and Warsaw*, 2011

62. Andreas Johansson, *Dissenting Democrats: Nation and Democracy in the Republic of Moldova*, 2011
63. Wessam Melik, *Molecular characterization of the Tick-borne encephalitis virus: Environments and replication*, 2012
64. Steffen Werther, *SS-Vision und Grenzland-Realität: Vom Umgang dänischer und „volksdeutscher" Nationalsozialisten in Sønderjylland mit der „großgermanischen" Ideologie der SS*, 2012
65. Peter Jakobsson, *Öppenhetsindustrin*, 2012
66. Kristin Ilves, *Seaward Landward: Investigations on the archaeological source value of the landing site category in the Baltic Sea region*, 2012
67. Anne Kaun, *Civic Experiences and Public Connection: Media and Young People in Estonia*, 2012
68. Anna Tessmann, *On the Good Faith: A Fourfold Discursive Construction of Zoroastripanism in Contemporary Russia*, 2012
69. Jonas Lindström, *Drömmen om den nya staden: Stadsförnyelse i det postsovjetisk Riga,* 2012
70. Maria Wolrath Söderberg, *Topos som meningsskapare: Retorikens topiska perspektiv på tänkande och lärande genom argumentation*, 2012
71. Linus Andersson, *Alternativ television: Former av kritik i konstnärlig TV-produktion,* 2012
72. Håkan Lättman, *Studies on spatial and temporal distributions of epiphytic lichens*, 2012
73. Fredrik Stiernstedt, Mediearbete i mediehuset: Produktion i förändring på MTG-radio, 2013
74. Jessica Moberg, *Piety, Intimacy and Mobility: A Case Study of Charismatic Christianity in Present-day Stockholm*, 2013
75. Elisabeth Hemby, *Historiemåleri och bilder av vardag: Tatjana Nazarenkos konstnärskap i 1970-talets Sovjet*, 2013
76. Tanya Jukkala, *Suicide in Russia: A macro-sociological study*, 2013
77. Maria Nyman, *Resandets gränser: Svenska resenärers skildringar av Ryssland under 1700-talet*, 2013
78. Beate Feldmann Eellend, *Visionära planer och vardagliga praktiker: Postmilitära landskap i Östersjöområdet,* 2013
79. Emma Lind, *Genetic response to pollution in sticklebacks: Natural selection in the wild*, 2013
80. Anne Ross Solberg, *The Mahdi wears Armani: An analysis of the Harun Yahya enterprise,* 2013
81. Nikolay Zakharov, *Attaining Whiteness: A Sociological Study of Race and Racialization in Russia,* 2013
82. Anna Kharkina, *From Kinship to Global Brand: The Discourse on Culture in Nordic Cooperation after World War II*, 2013
83. Florence Fröhlig, *A painful legacy of World War II: Nazi forced enlistment: Alsatian/Mosellan Prisoners of war and the Soviet Prison Camp of Tambov*, 2013

84. Oskar Henriksson, *Genetic connectivity of fish in the Western Indian Ocean*, 2013
85. Hans Geir Aasmundsen, *Pentecostalism, Globalisation and Society in Contemporary Argentina*, 2013
86. Anna McWilliams, *An Archaeology of the Iron Curtain: Material and Metaphor*, 2013
87. Anna Danielsson, *On the power of informal economies and the informal economies of power: Rethinking informality, resilience and violence in Kosovo*, 2014
88. Carina Guyard, *Kommunikationsarbete på distans*, 2014
89. Sofia Norling, *Mot "väst": Om vetenskap, politik och transformation i Polen 1989–2011*, 2014
90. Markus Huss, *Motståndets akustik: Språk och (o)ljud hos Peter Weiss 1946–1960,* 2014
91. Ann-Christin Randahl, *Strategiska skribenter: Skrivprocesser i fysik och svenska*, 2014
92. Péter Balogh, *Perpetual borders: German-Polish cross-border contacts in the Szczecin area*, 2014
93. Erika Lundell, *Förkroppsligad fiktion och fiktionaliserade kroppar: Levande rollspel i Östersjöregionen*, 2014
94. Henriette Cederlöf, *Alien Places in Late Soviet Science Fiction: The "Unexpected Encounters" of Arkady and Boris Strugatsky as Novels and Films*, 2014
95. Niklas Eriksson, *Urbanism Under Sail: An archaeology of fluit ships in early modern everyday life*, 2014
96. Signe Opermann, *Generational Use of News Media in Estonia: Media Access, Spatial Orientations and Discursive Characteristics of the News Media*, 2014
97. Liudmila Voronova, *Gendering in political journalism: A comparative study of Russia and Sweden,* 2014
98. Ekaterina Kalinina, *Mediated Post-Soviet Nostalgia*, 2014
99. Anders E. B. Blomqvist, *Economic Natonalizing in the Ethnic Borderlands of Hungary and Romania: Inclusion, Exclusion and Annihilation in Szatmár/Satu-Mare, 1867–1944,* 2014
100. Ann-Judith Rabenschlag, *Völkerfreundschaft nach Bedarf: Ausländische Arbeitskräfte in der Wahrnehmung von Staat und Bevölkerung der DDR*, 2014
101. Yuliya Yurchuck, *Ukrainian Nationalists and the Ukrainian Insurgent Army in Post-Soviet Ukraine*, 2014
102. Hanna Sofia Rehnberg, *Organisationer berättar: Narrativitet som resurs i strategisk kommunikation*, 2014
103. Jaakko Turunen, *Semiotics of Politics: Dialogicality of Parliamentary Talk*, 2015
104. Iveta Jurkane-Hobein, *I Imagine You Here Now: Relationship Maintenance Strategies in Long-Distance Intimate Relationships*, 2015
105. Katharina Wesolowski*, Maybe baby? Reproductive behaviour, fertility intentions, and family policies in post-communist countries, with a special focus on Ukraine*, 2015
106. Ann af Burén, *Living Simultaneity: On religion among semi-secular Swedes*, 2015
107. Larissa Mickwitz, *En reformerad lärare: Konstruktionen av en professionell och betygssättande lärare i skolpolitik och skolpraktik,* 2015

108. Daniel Wojahn, *Språkaktivism: Diskussioner om feministiska språkförändringar i Sverige från 1960-talet till 2015*, 2015
109. Hélène Edberg, *Kreativt skrivande för kritiskt tänkande: En fallstudie av studenters arbete med kritisk metareflektion*, 2015
110. Kristina Volkova, *Fishy Behavior: Persistent effects of early-life exposure to 17α-ethinylestradiol*, 2015
111. Björn Sjöstrand, *Att tänka det tekniska: En studie i Derridas teknikfilosofi,* 2015
112. Håkan Forsberg, *Kampen om eleverna: Gymnasiefältet och skolmarknadens framväxt i Stockholm, 1987–2011*, 2015
113. Johan Stake, *Essays on quality evaluation and bidding behavior in public procurement auctions*, 2015
114. Martin Gunnarson, *Please Be Patient: A Cultural Phenomenological Study of Haemodialysis and Kidney Transplantation Care*, 2016
115. Nasim Reyhanian Caspillo, *Studies of alterations in behavior and fertility in ethinyl estradiol-exposed zebrafish and search for related biomarkers,* 2016
116. Pernilla Andersson, *The Responsible Business Person: Studies of Business Education for Sustainability,* 2016
117. Kim Silow Kallenberg, *Gränsland: Svensk ungdomsvård mellan vård och straff,* 2016
118. Sari Vuorenpää, *Literacitet genom interaction*, 2016
119. Francesco Zavatti, *Writing History in a Propaganda Institute: Political Power and Network Dynamics in Communist Romania*, 2016
120. Cecilia Annell, *Begärets politiska potential: Feministiska motståndsstrategier i Elin Wägners 'Pennskaftet', Gabriele Reuters 'Aus guter Familie', Hilma Angered-Strandbergs 'Lydia Vik' och Grete Meisel-Hess 'Die Intellektuellen',* 2016
121. Marco Nase, *Academics and Politics: Northern European Area Studies at Greifswald University, 1917–1992,* 2016
122. Jenni Rinne, *Searching for Authentic Living Through Native Faith: The Maausk movement in Estonia*, 2016
123. Petra Werner, *Ett medialt museum: Lärandets estetik i svensk television 1956–1969*, 2016
124. Ramona Rat, *Un-common Sociality: Thinking sociality with Levinas*, 2016
125. Petter Thureborn, *Microbial ecosystem functions along the steep oxygen gradient of the Landsort Deep, Baltic Sea*, 2016
126. Kajsa-Stina Benulic, *A Beef with Meat – Media and audience framings of environmentally unsustainable production and consumption*, 2016
127. Naveed Asghar, *Ticks and Tick-borne Encephalitis Virus: From nature to infection*, 2016
128. Linn Rabe, *Participation and legitimacy: Actor involvement for nature conservation*, 2017
129. Maryam Adjam, *Minnesspår: Hågkomstens rum och rörelse i skuggan av en flykt*, 2017
130. Kim West, *The Exhibitionary Complex: Exhibition, Apparatus and Media from Kulturhuset to the Centre Pompidou, 1963–1977*, 2017

131. Ekaterina Tarasova, *Anti-nuclear Movements in Discursive and Political Contexts: Between expert voices and local protests, 2017*

132. Sanja Obrenović Johansson, *Från kombifeminism till rörelse: Kvinnlig serbisk organisering i förändring, 2017*

133. Michał Salamonik, *In Their Majesties' Service: The Career of Francesco De Gratta (1613–1676) as a Royal Servant and Trader in Gdańsk,* 2017

134. Jenny Ingridsdotter, *The Promises of the Free World: Postsocialist Experience in Argentina and the Making of Migrants, Race, and Coloniality*, 2017

135. Julia Malitska, *Negotiating Imperial Rule: Colonists and Marriage in the Nineteenth century Black Sea Steppe,* 2017

136. Natalya Yakusheva, *Parks, Policies and People: Nature Conservation Governance in Post-Socialist EU Countries,* 2017

137. Martin Kellner, *Selective Serotonin Re-uptake Inhibitors in the Environment: Effects of Citalopram on Fish Behaviour,* 2017

138. Krystof Kasprzak, *Vara – Framträdande – Värld: Fenomenets negativitet hos Martin Heidegger, Jan Patočka och Eugen Fink*, 2017

139. Alberto Frigo, *Life-stowing from a Digital Media Perspective: Past, Present and Future*, 2017

140. Maarja Saar, *The Answers You Seek Will Never Be Found at Home: Reflexivity, biographical narratives and lifestyle migration among highly-skilled Estonians*, 2017

141. Anh Mai, *Organizing for Efficiency: Essay on merger policies, independence of authorities, and technology diffusion*, 2017

142. Gustav Strandberg, *Politikens omskakning: Negativitet, samexistens och frihet i Jan Patočkas tänkande*, 2017

143. Lovisa Andén, *Litteratur och erfarenhet i Merleau-Pontys läsning av Proust, Valéry och Stendhal*, 2017

144. Fredrik Bertilsson, *Frihetstida policyskapande: Uppfostringskommissionen och de akademiska konstitutionerna 1738–1766*, 2017

145. Natasja Börjeson, *Toxic Textiles: towards responsibility in complex supply chains*, 2017

146. Julia Velkova, *Media Technologies in the Making: User-Driven Software and Infrastructures for computer Graphics Production*, 2017

147. Karin Jonsson, *Fångna i begreppen? Revolution, tid och politik i svensk socialistisk press 1917–1924*, 2017

148. Josefine Larsson, *Genetic Aspects of Environmental Disturbances in Marine Ecosystems: Studies of the Blue Mussel in the Baltic Sea*, 2017

149. Roman Horbyk, *Mediated Europes: Discourse and Power in Ukraine, Russia and Poland during Euromaidan*, 2017

150. Nadezda Petrusenko, *Creating the Revolutionary Heroines: The Case of Female Terrorists of the PSR (Russia, Beginning of the 20th Century)*, 2017

151. Rahel Kuflu, *Bröder emellan: Identitetsformering i det koloniserade Eritrea*, 2018

152. Karin Edberg, *Energilandskap i förändring: Inramningar av kontroversiella lokaliseringar på norra Gotland*, 2018
153. Rebecka Thor, *Beyond the Witness: Holocaust Representation and the Testimony of Images: Three films by Yael Hersonski, Harun Farocki, and Eyal Sivan*, 2018
154. Maria Lönn, *Bruten vithet: Om den ryska femininitetens sinnliga och temporala villkor*, 2018
155. Tove Porseryd, *Endocrine Disruption in Fish: Effects of 17α-ethinylestradiol exposure on non-reproductive behavior, fertility and brain and testis transcriptome*, 2018
156. Marcel Mangold, *Securing the working democracy: Inventive arrangements to guarantee circulation and the emergence of democracy policy*, 2018
157. Matilda Tudor, *Desire Lines: Towards a Queer Digital Media Phenomenology*, 2018
158. Martin Andersson, *Migration i 1600-talets Sverige: Älvsborgs lösen 1613–1618*, 2018
159. Johanna Pettersson, *What's in a Line? Making Sovereignty through Border Policy*, 2018
160. Irina Seits, *Architectures of Life-Building in the Twentieth Century: Russia, Germany, Sweden*, 2018
161. Alexander Stagnell, *The Ambassador's Letter: On the Less Than Nothing of Diplomacy*, 2019
162. Mari Zetterqvist Blokhuis, *Interaction Between Rider, Horse and Equestrian Trainer: A Challenging Puzzle*, 2019
163. Robin Samuelsson, *Play, Culture and Learning: Studies of Second-Language and Conceptual Development in Swedish Preschools*, 2019
164. Ralph Tafon, *Analyzing the "Dark Side" of Marine Spatial Planning: A study of domination, empowerment and freedom (or power* in*,* of *and* on *planning) through theories of discourse and power*, 2019
165. Ingela Visuri, *Varieties of Supernatural Experience: The case of high-functioning autism*, 2019
166. Mathilde Rehnlund, *Getting the transport right: For what? What transport policy can tell us about the construction of sustainability*, 2019
167. Oscar Törnqvist, *Röster från ingenmansland: En identitetsarkeologi i ett maritimt mellanrum*, 2019
168. Elise Remling, *Adaptation, now? Exploring the Politics of Climate Adaptation through Post-structuralist Discourse Theory*, 2019
169. Eva Karlberg, *Organizing the Voice of Women: A study of the Polish and Swedish women's movements' adaptation to international structures*, 2019
170. Maria Pröckl, *Tyngd, sväng och empatisk timing: Förskollärares kroppsliga kunskaper*, 2020
171. Adrià Alcoverro, *The University and the Demand for Knowledge-based Growth The hegemonic struggle for the future of Higher Education Institutions in Finland and Estonia*, 2020
172. Ingrid Forsler, *Enabling Media: Infrastructures, imaginaries and cultural techniques in Swedish and Estonian visual arts education*, 2020

173. Johan Sehlberg, *Of Affliction: The Experience of Thought in Gilles Deleuze by way of Marcel Proust*, 2020
174. Renat Bekkin, *People of reliable loyalty…: Muftiates and the State in Modern Russia*, 2020
175. Olena Podolian, *The Challenge of 'Stateness' in Estonia and Ukraine: The international dimension a quarter of a century into independence*, 2020
176. Patrick Seniuk, *Encountering Depression In-Depth: An existential-phenomenological approach to selfhood, depression, and psychiatric practice*, 2020
177. Vasileios Petrogiannis, *European Mobility and Spatial Belongings: Greek and Latvian migrants in Sweden*, 2020
178. Lena Norbäck Ivarsson, *Tracing environmental change and human impact as recorded in sediments from coastal areas of the northwestern Baltic Proper*, 2020
179. Sara Persson, *Corporate Hegemony through Sustainability: A study of sustainability standards and CSR practices as tools to demobilise community resistance in the Albanian oil industry*, 2020
180. Juliana Porsani, *Livelihood Implications of Large-Scale Land Concessions in Mozambique: A case of family farmers' endurance*, 2020
181. Anders Backlund, *Isolating the Radical Right: Coalition Formation and Policy Adaptation in Sweden*, 2020
182. Nina Carlsson, *One Nation, One Language? National minority and Indigenous recognition in the politics of immigrant integration*, 2021
183. Erik Gråd, *Nudges, Prosocial Preferences & Behavior: Essays in Behavioral Economics*, 2021
184. Anna Enström, *Sinnesstämning, skratt och hypokondri: Om estetisk erfarenhet i Kants tredje Kritik*, 2021
185. Michelle Rydback, *Healthcare Service Marketing in Medical Tourism: An Emerging Market Study*, 2021
186. Fredrik Jahnke, *Toleransens altare och undvikandets hänsynsfullhet: Religion och meningsskapande bland svenska grundskoleelever*, 2021
187. Benny Berggren Newton, *Business Basics: A Grounded Theory for Managing Ethical Behavior in Sales Organizations*, 2021
188. Gabriel Itkes-Sznap, *Nollpunkten. Precisionens betydelse hos Witold Gombrowicz, Inger Christensen och Herta Müller*, 2021
189. Oscar Svanelid Medina, *Att forma tillvaron: Konstruktivism som konstnärligt yrkesarbete hos Geraldo de Barros, Lygia Pape och Lygia Clark*, 2021
190. Anna-Karin Selberg, *Politics and Truth: Heidegger, Arendt and The Modern Political Lie*, 2021
191. Camilla Larsson, *Framträdanden: Performativitetsteoretiska tolkningar av Tadeusz Kantors konstnärskap*, 2021
192. Raili Uibo, *"And I don't know who we really are to each other": Queers doing close relationships in Estonia*, 2021
193. Ignė Stalmokaitė, *New Tides in Shipping: Studying incumbent firms in maritime energy transitions*, 2021
194. Mani Shutzberg, *Tricks of the Medical Trade: Cunning in the Age of Bureaucratic Austerity*, 2021

195. Patrik Höglund, *Skeppssamhället: Rang, roller och status på örlogsskepp under 1600-talet*, 2021
196. Philipp Seuferling, *Media and the refugee camp: The historical making of space, time, and politics in the modern refugee regime*, 2021
197. Johan Sandén, *Närbyråkrater och digitaliseringar: Hur lärares arbete formas av tidsstrukturer*, 2021
198. Ulrika Nemeth, *Det kritiska uppdraget: Diskurser och praktiker i gymnasieskolans svenskundervisning*, 2021
199. Helena Löfgren, *Det legitima ägandet: Politiska konstruktioner av allmännyttans privatisering i Stockholms stad 1990–2015*, 2021
200. Vasileios Kitsos, *Urban policies for a contemporary periphery: Insights from eastern Russia*, 2022
201. Jenny Gustafsson, *Drömmen om en gränslös fred: Världsmedborgarrörelsens reaktopi*, 1949–1968, 2022
202. Oscar von Seth, *Outsiders and Others: Queer Friendships in Novels by Hermann Hesse*, 2022
203. Kristin Halverson, *Tools of the Trade: Medical Devices and Practice in Sweden and Denmark, 1855–1897*, 2022
204. Henrik Ohlsson, *Facing Nature: Cultivating Experience in the Nature Connection Movement*, 2022
205. Mirey Gorgis, *Allt är våld: En undersökning av det moderna våldsbegreppet,* 2022
206. Mats Dahllöv, *Det absoluta och det gemensamma: Benjamin Höijers konstfilosofi,* 2022
207. Anton Poikolainen Rosén, *Noticing Nature: Exploring More Than Human-Centred Design in Urban Farming,* 2022
208. Sophie Landwehr Sydow, *Makers, Materials and Machines: Understanding Experience and Situated Embodied Practice at the Makerspace,* 2022
209. Simon Magnusson, *Boosting young citizens' deontic status: Interactional allocation of rights-to-decide in participatory democracy meetings,* 2022
210. Marie Jonsson, *Vad vilja vegetarianerna? En undersökning av den svenska vegetarismen 1900–1935,* 2022
211. Birgitta Ekblom, *Härskarhyllning och påverkan: Panegyriken kring tronskiftet 1697 i det svenska Östersjöväldet,* 2022
212. Joanna Mellquist, *Policy professionals in civil society organizations: Struggling for influence,* 2022
213. David Birksjö, *Innovative Security Business: Innovation, Standardization, and Industry Dynamics in the Swedish Security Sector, 1992–2012,* 2023
214. Roman Privalov, *After space utopia: Post-Soviet Russia and futures in space,* 2023
215. Martin Johansson, *De nordiska lekarna: Grannlandsrelationen i pressen under olympiska vinterspel,* 2023
216. Anna Bark Persson, *Steel as the Answer? Viking Bodies, Power, and Masculinity in Anglophone Fantasy Literature 2006–2016,* 2023
217. Josefin Hägglund, *Demokratins stridslinjer: Carl Lindhagen och politikens omvandling, 1896–1923,* 2023
218. Lovisa Olsson, *I vinst och förlust: Köpmäns nätverk i 1500-talets Östersjöstäder,* 2023
219. Kateryna Zorya, *The Government Used to Hide the Truth, But Now We Can Speak: Contemporary Esotericism in Ukraine 1986–2014,* 2023
220. Tony Blomqvist Mickelsson, *A Nordic sport social work in the context of refugee reception,* 2023

221. Ola Luthman, *Searching for sustainable aquaculture governance: A focus on ambitions and experience*, 2023
222. Emma Kihl, *Äventyrliga utföranden: En läsning av Agneta Enckells dikter med Isabelle Stengers kosmopolitik*, 2023
223. Çağla Demirel, *Analyzing competitive victimhood: Narratives of recognition and non-recognition in the pursuit of reconciliation*, 2023
224. Joel Odebrant, *Spår, kropp, tid: En undersökning av den måleriska gestens materialitet 1952–1965*, 2024
225. Xiaoying Li, *Energy Efficiency in buildings in the Baltic states and the Nordic countries*, 2024
226. Thérese Janzén, *Ticks – Ecology, New Hazards, and Relevance for Public Health,* 2024
227. Paul Sherfey, *Cultivating Responsible Citizenship: Collective Gardens at the Periphery of Neoliberal Urban Norms*, 2024
228. Kirill Polkov, *Queering Images of Russia in Sweden: Discursive hegemony and counter-hegemonic articulations 1991–2019*, 2024
229. Karl Katz Lydén, *Critique and the Care of the Self: The Economy of Truth and Government in Michel Foucault's Late Work*, 2024
230. Matteo Enrico Cattaneo, *Woandering towards places of imagination: Reflections through anarchism on the role of educators in early childhood education*, 2024
231. Mohanad Abdelgadir, *Aquatic ecosystem function and environmental change across spatial scales*, 2024
232. Fakhreddin Fakhrai Rad, *Transition Towards Supply Chain 4.0: Interweaving a Technological Perspective – Insights from Turkey and beyond*, 2024
233. Maria Mårsell, *Fredstematikens kritiska potential: Feminism, militarism och kolonialism hos Frida Stéenhoff, Elin Wägner och Hagar Olsson*, 2024
234. Francesca Morini, *Design + Data Journalism: Shifting Epistemology, Values, and Practices*, 2024
235. Liza Jakobsson, *Hitta hem på marknaden: Den finansialiserade hemägarideologin i Sverige och Estland 1970–2007*, 2024
236. Erika Öhlund, *More than food production: Multifunctional agriculture in policy and practice*, 2025
237. Douglas Mattsson, *To Praise Disgrace: Islamic Semiotic Resources in Turkish Black Metal*, 2025
238. Martin Englund, *Vi, de fördrivna historiska erfarenheter hos polska judar som kom till Sverige 1967–1972*, 2025
239. Lotta Björkman, *Inkluderande didaktiska dimensioner – En fenomenologisk studie av lärares undervisning ur gymnasieelevers perspektiv*, 2025
240. Pella Myrstener, *Konst i rörelse. Tillfälliga utställningar med utländsk nutida konst i Sverige 1945–1969*, 2025
241. Oscar Nygren, *Östersjöfrågan: En studie av svenskt regionalt och internationellt tänkande 1914–1945*, 2025
242. Cecilia Sá Cavalcante Schuback, *Emerging forms: Studies in Kant, Palatnik and Ligeti*, 2025

243. Kristina Pautkina, *Pedagogiska representationer av ondska i förskolan*, 2025

244. Agnes Käll, *Inside the compliance puzzle – Dilemmas of supervisory agencies in anti-money laundering*, 2025

245. Anna Nyquist, *Creating, maintaining, and enhancing sustainable marketing credibility*, 2025

246. Alexandra Allard, *Employment, Externalities, and Exploitation: Empirical Essays on Maritime Sectors and Renewable Resource Management*, 2025

247. Hamdija Begovic, *Between Civic and Ethnic: The Party of Democratic Action and the Symbolic Struggle for a Bosnian-Herzegovinian State*, 2025

248. Gustav Sjöberg, *Den levande materien. Naturfilologiska perspektiv på hylozoiska och panteistiska estetiker*, 2025

249. Fredrik Bjarkö, *The Odyssey of Human Spirit: Historiography of Philosophy in the Post-Kantian Age*, 2025

250. Ellen Jacobsson, *Integrators – Contradictions in Practice*, 2025

251. Nicholas Lawrence, *Salomon Maimon's Life: or, the History of the Imagining I*, 2026

252. Miriana Cascone, *Detain(ed): Media Technologies and Migrants in Swedish Detention Centres*, 2026

253. Moa Höglund, *Platser att minnas på: Venedigbiennalen 1991–1993, postsocialism och de nationella paviljongerna*, 2026

254. Laura Lapinskė, *Care to live: Everyday strategies among single mothers in Lithuania*, 2026

255. Marcus Sandborgh, *Klassrumsinteraktion i högstadiets matematikundervisning: Analyser av epistemiskt och deontiskt drivna interaktioner i olika undervisningsaktiviteter*, 2026

256. Julia Wester, *Kroppar i samspel: Ideal, gränser och dilemman i pedagogers kroppsliga interaktion med barn i fritidshem*, 2026

257. Karin Larsson, *Nya Moskva: Medier, arkitektur och den drömda digitaliseringens ruiner*, 2026

258. Josefin Hellman, *Att utveckla källanvändning: Undervisning i akademiskt skrivande i gymnasieskola och högre utbildning*, 2026

259. Peter Berg, *Längs land och vatten: En studie av medeltida färdstråk och knutpunkter*, 2026

Denna avhandling utmanar den vanliga föreställningen att medeltida städer planerades och anlades på initiativ av makthavare. I stället visas hur städer, handelsplatser och hamnar växer fram som resultat av rörelser, möten och verksamheter i landskapet.

Genom att undersöka färdstråk över land och vatten – och de platser där de möts – följer studien hur knutpunkter gradvis utvecklas till mer etablerade mötesplatser och i vissa fall till städer. Fokus flyttas från enskilda stadsbildningar och fasta vägnät till landskapet som helhet, där människor, aktiviteter och miljö samspelar i ständigt föränderliga processer.

Avhandlingen visar att städer inte kan förstås isolerat, utan som delar av ett större sammanhang där landskapets förutsättningar, människors rörelser och lokala erfarenheter har en avgörande betydelse. I detta perspektiv framträder städer och andra mötesplatser som något som växer fram ur landskapet, inte på eller vid sidan av detsamma.

Arkeologi, Historiska studier, Institution för historia och samtidsstudier, Södertörns högskola.

ISBN 978-91-89962-69-9 (tryckt) / 978-91-89962-70-5 (digital) | Södertörns högskola | publications@sh.se

SÖDERTÖRNS HÖGSKOLA | STOCKHOLM
sh.se