



# VÄGSJÄL

ARKEOLOGI LÄNGS VÄG 117 I HALLAND

UTSKRIFT 15

UTSKRIFT 15

**VÄGSJÄL**  
Arkeologi längs Väg 117

Red. Per Wranning



**Vägsjäl** tillägnas minnet av Magnus Svensson och Tore Artelius.

**Utskrift** ges ut av Stiftelsen Hallands Länsmuseum, Kulturmiljö Halland

Detta är nr 15 i en löpande serie

Postadress: Kulturmiljö Halland, Bastionsgatan 3, 302 43 Halmstad

Telefon: 035-19 26 00

E-post: [kansli@kulturmiljohalland.se](mailto:kansli@kulturmiljohalland.se)

Hemsida: [www.kulturmiljohalland.se](http://www.kulturmiljohalland.se)

Form och Layout: Anders Andersson

©2019 Kulturmiljö Halland och författarna

ISBN 91-85720-61-5

Tryck: Åbergs tryckeri AB, Tomelilla 2019

# Innehåll

LENNART CARLIE:

Väg 117 – en gammal väg i ny tappning 13

OLA KADEFORS:

Stenålder vid Ebbarps hög 33

TORE PÄSSE:

Pollenanalytiska resultat från Årnabergsjön 41

MAGNUS SVENSSON:

What time is it? – Being Mesolithic during the Neolithic 45

LINN NORDVALL:

Hus med nedsänkt golv – funktion eller tradition? 71

CAROLINE ARCINI, TORBJÖRN BRORSSON & PER WRANNING:

Tjärby Norra – Ett förromerskt gravfält med ovanliga traditioner 97

TORBJÖRN BRORSSON:

Människor från andra sidan havet – den förromerska keramiken från  
gravfältet i Tjärby Norra 129

PER WRANNING:

Mikroregional byggnadstradition under romersk järnålder 153

ANDERS HÅKANSSON:

Skogaby under den tidigmedeltida agrara expansionen 179

ANDERS HÅKANSSON:

En Alsengem i Skogaby 209

*Lennart Carlie:*

## Väg 117 – en gammal väg i ny tappning

En av de pedagogiska metoderna för att öka förståelsen för äldre skeenden är att applicera dem i en nutida miljö eller utifrån nutida perspektiv. Tanken är god men frågan är om man blir så mycket klokare eller att det ökar förståelsen för vad som hände för åtskilliga år sedan. Oftast har förändringarna varit av sådan omfattning att vi inte själva har hunnit anpassa oss efter dem eller snarare förträngt hur det var bara några årtionden tillbaka (fig. 1).

Ett område där förändringar har skett i en rasande fart rör vårt sätt att resa och färdas. Det man kan vara någorlunda överens om är att människan under större delen av sin existens har varit ett rastlöst släkte, dvs. man har alltid haft en eller annan anledning till att förflytta sig mellan olika platser. Den stora skillnaden ligger i förutsättningarna men också orsakerna till denna mobila instinkt. I de äldsta skedena var det tillgång på föda som gjorde avgörandet men i och med att människorna valde att permanent bosätta sig på en plats kom mobiliteten att baseras på helt andra grunder. De ekonomiska grundförutsättningarna fanns numera i nära anslutning till gården i form av åkrar men också betesmark för djuren. Istället kom handeln och önskan om att få tillgång till produkter som inte fanns i närområdet att bidra till att man gav sig iväg på kortare eller längre resor. Även vårt sociala behov var en grundläggande faktor till den ökade mobiliteten där såväl släktsammankomsten men också partnerbildande gjorde att vi kunde ge oss iväg på resande fot, medan en tredje anledning var och är fortfarande vår nyfikenhet på det som döljer sig bortom horisonten.



Figur 1. En bit in på 1900-talet kunde våra huvudvägar bitvis se ut på detta sätt. Bilden visar Nissastigen strax norr om Halmstad.

Med andra ord har de grundläggande principerna kanske inte förändrats något nämnvärt utan den stora skillnaden mellan nutid och dåtid består istället av vilka möjligheter som står eller stod till förfogande. Idag beger vi oss till Kastrup och några timmar senare stiger vi av planet hundratals mil längre bort. Nöjer vi oss med bilen tar det lite längre tid men inte värre än att vi med en tidig avfärd från Halmstad kan parkera bilen utanför ett hotell i Paris sent på kvällen. Kontrasterna är slående då man läser Herman Hofbergs berättelse från trakterna av Torup och de vedermödor prästen fick genomlida vid sina besök ute bland allmänheten kring 1800-talets mitt. Bland annat framgår att han (prästen) hellre red än att *”åkande vederväga lif och lemmar på den oländiga vägen”* i en förspänd vagn (Carlie 2009). När väl prästen lät använda häst och vagn uppvisade vagnen en konstruktion som *”voro helt och håller af trä, utan en enda järnnagel. Till och med hju-laxlarna voro af trä och så långa, att de räckte fem å sex tum utom nafven. Genom denna tillställning gledo hjulen fram och åter på de långa tapparna och slingrade sig sålunda lättare fram mellan stenar och rötter”* (Hofberg, utan årtal). Utifrån denna beskrivning står det klart att det inte var fråga om några högre hastigheter man for fram i utan resandet tog sin tid. Även om underlaget i denna del av Halland huvudsakligen utgörs av blockrik morän har resandet i mer stenfattiga områden dragit ut på tiden. En uppfattning om tidsåtgången i äldre tider finns nedtecknat från olika håll. Bland annat berättar Adam av Bremen att man kunde segla från Skåne upp till Sigtuna och Birka på fem dagar. Valde man istället att färdas till lands över Skara och Södertälje beräknades resan ta omkring en månad (A.a. 1984:228). Via abboten Nicolaus på Island som på 1200-talet skrev en vägledning för pilgrimer inför resan till Rom får man följande råd. När man väl anlände till Danmark och Aalborg rekommenderas att man reste via Viborg och där fortsatte ned till Hedeby i Schleswig utmed huvudvägen som också gick under benämningen ”Studevejen” i norra Jylland och ”Oksevejen” i södra Jylland. I dagligt tal motsvarigheten till väg E 45. Tidsåtgången beräknades till två dagar mellan Aalborg och Viborg medan den fortsatta resan beräknades till sju dagar innan man nådde fram till Hedeby (Topsøe-Jensen 1964). I faktiska termer betyder det att en resa på cirka 300 kilometer tog nio dagar, dvs. man färdades i genomsnitt strax över 30 kilometer per dag. Kontrasterna blir slående när man hämtar in vägbeskrivningen mellan Aalborg och Hedeby på Googlemap och konstaterar att utifrån det rådande trafikläget för dagen är den beräknade färdtiden uppskattad till 3 timmar och 20 minuter.

Den egentliga beskaftenheten på vägarna under äldre tider är svår att belägga. De små vägfragment som finns bevarade fram till våra dagar ger

sig oftast tillkänna via hålvägar där längre tiders bruk medföljt att vägbanan successivt har försänkts allt djupare ner i marken (fig. 2). På andra platser ger de sig tillkänna via mindre terrasserings utmed höjdryggar där yttersidan i många fall förstärkts med en kraftig stenskoning. Konstraterna är stora i förhållande till det vägnät som introducerades av romarna med ordentligt stenlagda vägbanor och där man idag fortfarande kan ta sig fram på Via Appia, en väg som byggdes för närmare två tusen år sedan. Men på vissa håll och då företrädevis i Danmark finns antydningar om att anläggningssättet även anammades här uppe i Norden där det också finns några ynka rester bevarade. Utifrån danskt material (som bland annat kan knytas till romersk järnålder) verkar det som att man företrädevis anammade den romerska anläggningsmetoden i anslutning till vadställen eller andra platser där erosionen och påfrestningen på körbanorna varit synnerligen stor medan man, liksom i övriga Skandinavien, i övrigt valt att färdas direkt på den bara marken (Kunwald, 1964).

Resandet i sig har sannolikt varit strapatsfyllt där naturens beskaffenhet tillika med geologiska och hydrologiska omständigheter renderat åtskilligt



Figur 2. Merparten av det äldre vägnätet ger sig idag tillkänna via hålvägar. På vissa platser har det med tiden bildats flera filer i de branta backarna som här vid Fotstad strax norr om Halmstad. Foto: Lennart Carlie.



huvudbry. Via de äldre landskapslagarna framgår att det likväl fanns någon form av trafikregler eller åtminstone uppmaningar om hur man skulle bete sig under resans gång. Bland annat kunde hålvägarna i mer kuperad terräng ställa till stora problem. Oftast var de så djupa att man inte kunde avvika från färdriktningen. Vid riktigt långa passager, där slutet på hålvägen inte kunde skönjas, krävdes att någon i resällskapet gick i förväg och kontrollerade eventuella hinder i vägen. Risken var annars att man stod inför ett möte som ytterst sällan var möjligt att realisera. Att det var ett ständigt återkommande problem men också ett stort irritationsmoment framstår av att tillvägagångssätten vid dylika händelser fanns reglerade i lag. Således framgår av sista utgåvan av Kristoffers landslag, tryckt 1726, att mindre vagn viker för större. Fanns det inga möjligheter att mötas eller att en av vagnarna kunde backa, återstod två alternativ: endera fick en av vagnarna lastas av och därefter backa hela ekipaget eller att man helt sonika fick demontera den mindre vagnen och lyfta delarna åt sidan. Samtidigt förespråkar lagen att om valet stod till de två sistnämnda alternativen borde kusken till den andra vagnen bistå med hjälp (Sandklef, 1954:1008). I och med landslagen 1734 vidtog statsmakten krafttag kring vägarnas underhåll där insatserna varierade utifrån vägens kommunikativa betydelse. Många av direktiven kom då att kretsa kring vägarnas storlek och vem som skulle kontrollera att lokalbefolkningen genomförde den årliga väghållningen. Däremot finns inga klara direktiv kring körbanornas status utan säkerhetstänkandet fokuserades istället på vegetationen utmed vägarna och att den anpassades så att grenverket inte vållade de resande några skador. Hofberg ger även en livfull beskrivning av att färdas mellan gårdarna i skogen. Förutom den väg som förband byarna förekom även ett myller av större och mindre leder och stigar. För att inte villa bort sig blekades träden, dvs. man gjorde inristningar i stammarna så att mindre bekanta personer hade något att ta sikte på. Likaledes fanns det informella och muntliga beskrivningar där man utifrån olika naturfenomen såsom stora stenblock, bergsknallar eller skogstjärnar kunde verifiera sin position under resans gång.

Långt före verkstädernas tid stod man sig tämligen slätt när något gick sönder under resans gång. Framför allt var det påfrestningar på hjulen och hjulaxlarna som medförde haverier utmed vägarna. För att ge resenärerna möjlighet att fortsätta resan gjordes ett undantag från statens/konungens sida där man tillät resesällskapet att hugga ned träd i skogen för att reparera skadorna på vagnen.

Även risken av att bli rånad tycks ha varit av sådan omfattning att det fanns anledning till förtydliganden i såväl den Jyske lagen som Skånelagen. Straffpåföljden för röveri var betydligt hårdare där det i Skånelagen

fastslogs att rövaren inte enbart skulle straffas med döden utan att det även genomfördes på ett grymt sätt. Antingen skulle förövaren steglas, stenas eller brännas till döds (Topsøe-Jensen, 1964).

Med alla dessa komplikationer är det väl knappast förunderligt att det, åtminstone under medeltiden, fanns ett skyddshelgon som höll sina vakande ögon över resenärerna. I utkanterna av städerna kunde man stöta på mindre kapell men också "vandrарhem" som alla var knutna till Sankt Gertrud. Till henne kunde man skänka en slant med förhoppning att hon vakade över dig under resans gång.

### **Det sydhalländska kommunikationsnätet**

Idag är det framför allt fyra vägsträckor som utgör basen för all kommunikation i södra Halland. Tre av dem förbinder kusten med inlandet (väg 25, 26 och 117) medan den fjärde (väg E6) följer kusten, från gränsen mot Skåne i söder och upp mot Göteborg i norr. Alla vägar har under överskådlig tid haft ungefär samma sträckning, åtminstone om man tillåter vissa generaliseringar men skärskådar man varje enskild vägsträckning har det likväl skett omfattande förändringar över tid. Främsta orsaken till dessa förändringar kan kopplas till alla de vattendrag som genomkorsar Halland och komplicerade tillvaron för dåtidens resenärer. Innan bilismens intåg var broar en sällsynthet och istället fick kommunikationen anpassas efter pålitliga vadställen. Men här har södra Hallands topografi tvingat folk att ta stora omvägar för att något så när säkert passera över de större vattendragen. Det flacka landskapet medför att de större åarna rinner fram i tämligen sakta mak med resultat att det sker en kraftig sedimentering där man riskerar att fastna, dels för egen del men också att dragdjur och vagnar riskerar att aldrig komma över till andra sidan av ån. Istället har man eftertraktat partier med forsande vatten där sedimenten konstant spolats bort och bottenmiljön uppvisar en fast sammansättning vilket, i ett flackt landskap, är en sparsam företeelse.

För södra Hallands vidkommande blev följden att människorna ibland tvingades till milslånga omvägar för att kunna passera de stora vattendragen Nissan och Lagan. Skärskådar man kommunikationslederna utmed dessa två vattendrag står det också klart att vägarna, dvs. Nissastigen (väg 26) och Lagastigen (väg 117) har haft delvis helt andra sträckningar än idag. Riktat man uppmärksamheten till Nissastigen löper den idag längs åns västra sida, hela vägen från Halmstad och upp till Jönköping. Ungefär samma sträckning har vägen på äldre lantmäterikartor, åtminstone för de partier som löper genom Halland. De skriftliga källorna omtalar Nissastigen som

härväg och kan då föras tillbaka till 1500-talet, vilket också är det äldsta skriftliga belägg för att kommunikationen mellan kust och inland tagit denna väg (Olsson 1954). Sträckningen blir helt annorlunda då man ser till de medeltida och förhistoriska lämningarna där såväl medeltida ortnamn som brons- och järnåldersgravar återfinns på östra sidan av Nissan (Carlie, L, utan årtal). Analyseras spridningsbilden för ortnamnen och gravarna kan man i grova drag rekonstruera var kommunikationslederna varit förlagda under såväl förhistorisk tid som under medeltiden. Från Halmstad och kusten och vidare cirka 10 kilometer uppströms ån har bebyggelsen varit lokaliserad till såväl östra som västra sidan. Vid byn Fjällgime, sker emellertid en förändring då såväl förhistoriska gravar som medeltida byar uteslutande förekommer öster om ån. Området för denna förändring sammanfaller med ett av de äldsta kända vadställen där bland annat en högt belägen skans visar att platsen haft en strategisk betydelse under de många svensk-danska krigen (Hedin 1965:34). Fornlämningarna och ortnamnen kan efter vadet följas längs Nissans östra sida upp till Smålandsstenar. Här visar spridningsbilden att ån inte längre haft någon attraktionskraft vad gäller äldre bebyggelse utan det tycks som om all kommunikation nu viker av i direkt östlig riktning in mot den fornlämningsrika trakten kring Värnamo för att där återigen vika av norrut mot Jönköping och Vättern (Carlie 2001:74f). Med andra ord har den nutida vägsträckningen först etablerats i samband med de otaliga krig som utkämpades mellan Sverige och Danmark under framför allt 16- och 1700-talet.

Ungefär samma iakttagelser gäller för Lagastigen som förband Laholm/Halmstad med de inre delarna av södra Småland. Här visar emellertid förekomsten av förhistoriska gravar och ortnamn med medeltida härkomst, eller snarare bristen på dessa, att leden haft en underordnad betydelse (Carlie 1999) och då framför allt sträckan Knäred - Markaryd. Längs detta vägsnitt finns endast två gravlokaler som i båda fall utgörs av enstaka stensättningar samt en treudd. Skillnaden är så påtaglig gentemot Nissastigen att man snarare får intrycket av att merparten av all kommunikation har skett längs Nissan medan Lagans ådalgång haft en underordnad betydelse vid transporter till och från inlandet, åtminstone i äldre tider.

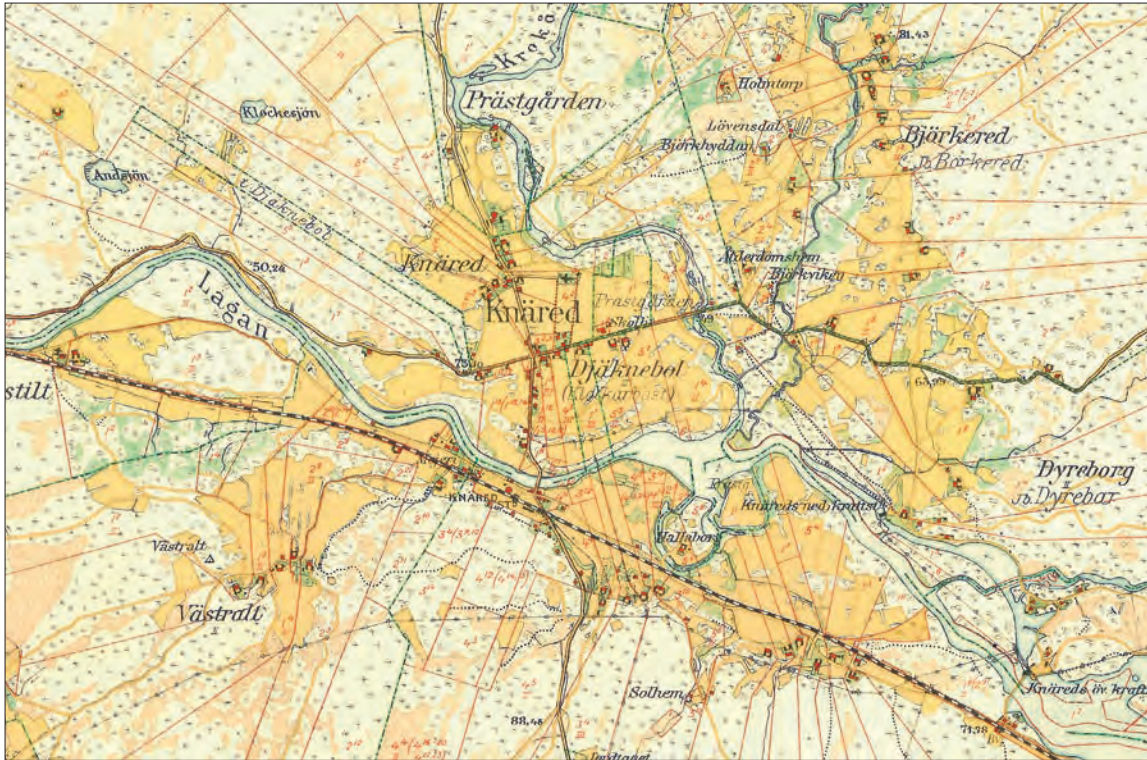
Riktat vi uppmärksamheten till dagens riktiga pulsåder genom Halland, dvs. E6:an antyder förekomsten av gravar med tillhörande bebyggelse att det kan ha existerat två förgreningar av denna kustnära kommunikationsled. Den ena har mer eller mindre följt kusten medan den andra har haft en mer östlig dragning. Kanske skall man sätta sistnämnda förgrening i förbindelse med den omfattande järnåldersbebyggelse som funnits i anslutning till Ysby, där ortnamn som Hov, Ahla och Lejeby indikerar att platserna



Figur 3. Under 1700-talet genomförde militären en grundlig kartering av presumtiva vadställen. Kring Laholm fanns det tre platser där man, åtminstone under lågvattenstånd, kunde passera Lagan. Utsnitt ur 1709 års "förteckning över rid- och körvad över Lagan"

utgjort samlingspunkter dit människor strömmat från traktens byar och gårdar. Likaledes visar äldre kartor att det såväl nedströms som uppströms Ysby förekommer ett flertal presumtiva vadställen som möjliggjort ett något sånär säker passage över Lagan (fig. 3). Man har med andra ord haft två alternativ vid en färd från Hallandsåsen och norrut. Antingen via dagens Laholm och de vadställen som fanns strax nedströms forsarna eller via vadställen i anslutning till Ysby. Oavsett vilket alternativ som valdes strålade de båda lederna samman i närheten av Veinge kyrkby, en halv mil längre norrut. Det östra alternativet har då också haft ett direkt samband med den omfattande järnåldersbebyggelse som undersöktes i anslutning till Furudal (Håkansson 2011), en trakt som även utgör sista utposten innan det skogrika och kuperade landskapet slutet sig kring eventuella resenärer.

Sträckan från Veinge kyrkby och ned mot Furudal får väl då också anses som den ursprungliga föregångaren till väg 117. Vägen löper genom ett förhållandevis gravrikt område där arkeologiska undersökningar gör gällande att flertalet av dessa gravar (stensättningar) skall tillskrivas äldre järnålder och då företrädevis romersk järnålder (Nicklasson, utan årtal). Längs



Figur 4. En bra bit in på 1900-talet var landvägen mellan Veinge och Markaryd förlagd till den norra sidan av Lagan (utsnitt ur häradskartan 1923).

vägen finns även grunderna efter ett kapell, tillägnat Sankt Hans. Kapellet uppfördes någon gång under andra hälften av medeltiden och i direkt anslutning till en artesisk källa, Sankt Hans källa (Lundborg 1975). Namnet på såväl kapellet och källan ger då också antydningar om att platsen har varit ägnad åt olika former för kultisk verksamhet och har vattentillförseln varit god, finns det mycket som talar för att källan och kulten kan ha betydligt äldre anor. Kanske är det till och med så att man skall se källan som en av de primära anledningarna till att närområdet även innehåller ett rikt bestånd avstensättningar men också att det forna vägstråket haft just denna sträckning.

Delar av denna vägsträckning finns fortfarande bevarad men utnyttjas idag endast av lokalbefolkningen. Istället har århundradens vägomläggningar successivt förskjutet landsvägens sträckning längre söderut. I ett vidare perspektiv är det snarare så att när man idag färdas på väg 117 är det längs helt andra sträckor än för bara ett par hundra år sedan. Utifrån

häradskartan från mitten av 1920-talet var Lagastigen förlagd till norra sidan av Lagan och det var först strax norr om Markaryd som man tog sig över ån (fig. 4). Det betyder också att den bro som idag finns i Knäred har tillkommit betydligt senare. På äldre lantmäterikartor finner man istället en gård vid nuvarande brofäste som benämns Pråmhuset, dvs. det har enbart existerat en eller flera pråmar som transporterat människor och djur över ån. Att det över huvud taget anlades en bro på denna plats skall med största sannolikhet sättas i samband med anläggandet av järnvägen mellan Markaryd och Veinge som invigdes kring år 1900. Stationen kom då att placeras söder om Lagan och för att ta sig till stationen lät man uppföra en bro som förband samhället med stationen. Tidpunkten är något osäker men enligt äldre tidningsartiklar bör bron ha tillkommit omkring 1895. Att den södra sidan inte haft samma kommunikativa dragningskraft i äldre tiden framgår även av äldre kartor då det inte tycks funnits någon egentlig landsväg vidare österut utan det samlade kartmaterialet ger snarare intryck av smärre vägar som förband de glest utspridda gårdarna. Inte ens den nya bron tycks ha förändrat förutsättningarna utan kartmaterial från förra sekelskiftet visar fortfarande att den nordliga sträckningen fortlevt ytterligare några decennier. Under 1930-talets niodår fanns det planer på att bygga en ny väg mot Markaryd men planerna aktualiserades först vid slutet av 1950-talet, dvs. den sträcka som idag utgör östra delen av väg 117 har endast varit i bruk i något mer än 50 år.

Att huvudvägen löpt fram norr om ån visas bland annat av ett flertal milstolpar men också att det var längs denna väg som freden vid Knäred slöts år 1613 och ändade det två år långa Kalmarkriget (fig. 5). Med andra ord har väg 117, åtminstone under historisk tid, slingrat sig fram längs norra sidan av Lagan. Från Skogaby och fram till Knäred löpte den fram invid småsjöar och utmed ån där det endast har varit i anslutning till Knäred som det skett mer ingripande förändringar under de senaste seklerna. Tidigare gick landsvägen här uppför Lagadalens markanta sluttningar och fram till kyrkan varifrån vägen löpte ned mot passagen över Krokån. Idag ger sig denna vägsträcka tillkänna via ett flertal synnerligen markanta hålvägar som leder ned till broläget och vadställen. När väl Krokån passerats gick färden vidare österut längs den äldre vägsträckningen, mer eller mindre fram till bron vid Ulfsbäck varifrån det återstod en knapp kilometer fram till kyrkan i Markaryd.

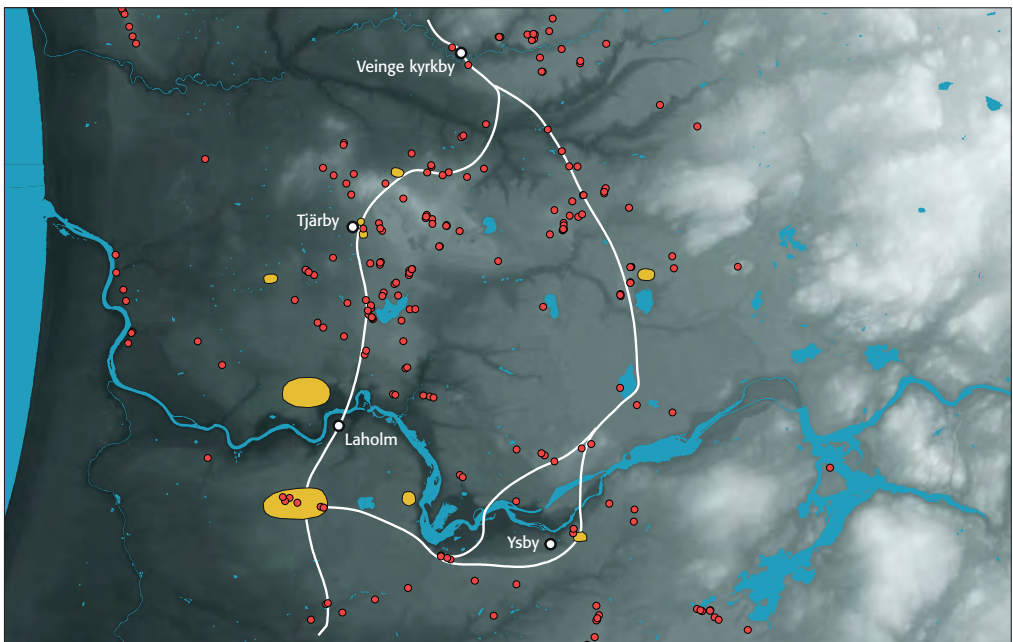
Figur 5. Milstenar men också fredsmonumentet ger en viss antydning om vägens dignitet under efterreformatorisk tid. Foto: Lennart Carlie.



## Boplatser utmed vägsträckorna

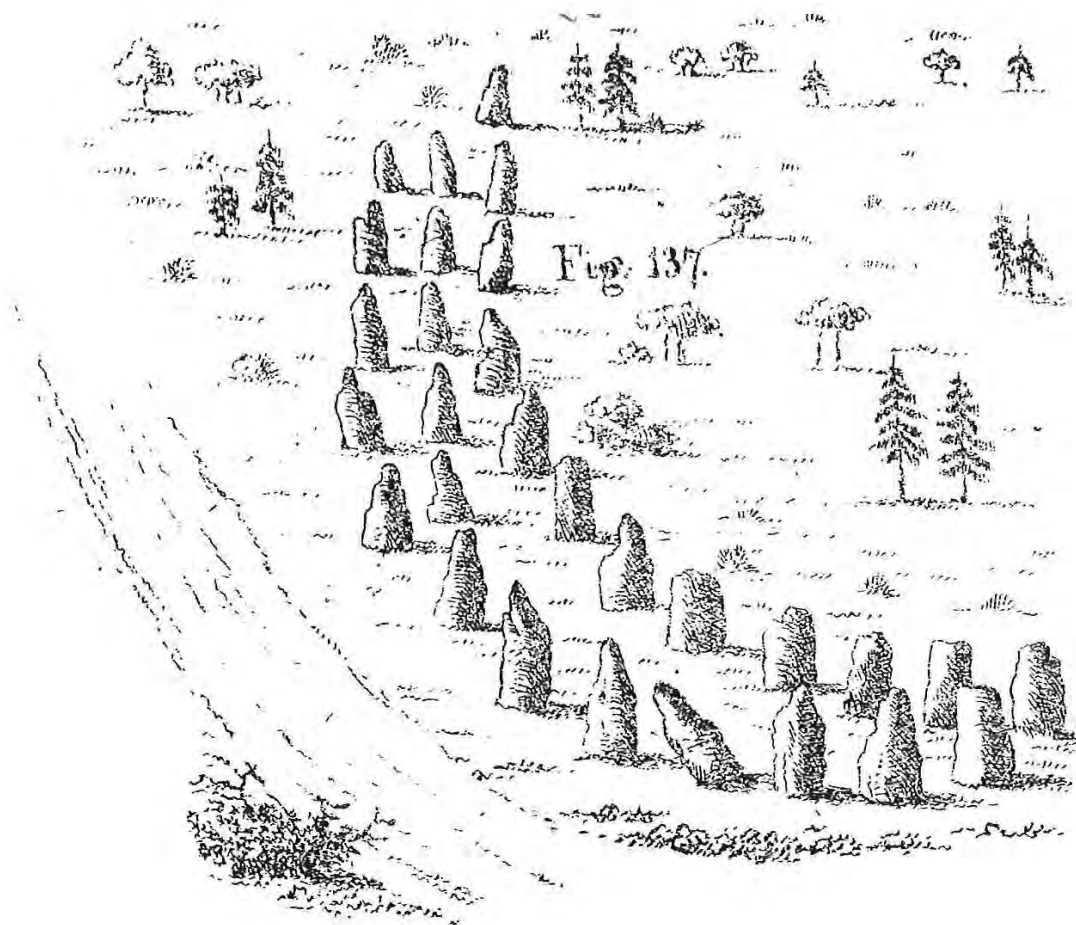
Eftersom grunden för merparten av all kommunikation är och har varit baserat på möten mellan människor finns det också ett naturligt samband mellan vägar och bebyggelse. Desto mer omfattande bebyggelsen har varit bör även detta haft genomslagskraft i kommunikationen. Genom att även applicera undersökta järnåldersboplatser till kartan över området kring Laholm och Lagan är möjligheterna stora för en rekonstruktion av traktens mest vitala vägnät. Som tidigare nämnts har det varit vadställena över ån som varit den styrande faktorn där framför allt två platser utgjort riktmärkena. Det ena har varit knutet till ett grunt parti av ån några hundra meter nedströms forsarna vid Lagaholms slottsruin medan det andra utgjordes av ett par tre vadställen väster om Ysby (fig. 6).

Undersökningar söder om Laholm visar på ett koncentrat av boplatser där framför allt markerna kring Nyby har varit synnerligen livligt frekventerade (Svensson 2005). Under större delen av järnåldern har här existerat ett flertal gårdar vars antal och rumsliga läge närmast associerar till en mindre by. Platsen bör också med största sannolikhet utgjort ett betydelsefullt vägshål där man valde att antingen färdas direkt upp mot vadstället vid Lagaholm eller att bege sig österut och vadställena vid Ysby.



Figur 6. Läget för Laholmstraktens järnåldersboplatser (gult) och gravar (rött) visar att det kan ha existerat ett par mer frekventerade vägar norr om Lagan (vita linjer).





Figur 7. I Sjöborgs "Samlingar för Nordens Fornälskare" (1822) förekommer denna bild som uppges visa ett "slagfält" i Halland och som mycket väl kan vara den äldsta kända illustrationen av Örelidsgravfältet.

Utifrån dagens kunskapsläge tycks det som att det förstnämnda vadstället har varit det mest attraktiva då det vidare norrut förekommer ett flertal boplatser. Mest iögonfallande är ortnamnet Köpinge som antyder någon form av handelsplats och vid ett par forskningsgrävningar visar resultaten att platsen rymmer bebyggelse som åtminstone sträcker sig fram i tidig medeltid (Bjuggner m.fl. 2010) samtidigt som en detektoravsökning visar på rikliga metallfynd inom ett flera hektar stort område. Längre norrut och i anslutning till Tjärby förekommer ytterligare boplatser men också gravfält vars existens huvudsakligen kan tillskrivas äldre järnålder. Det stora antalet hus visar att det, liksom vid Nyby, har varit fråga om en regelrätt by där

bebyggelsen kan följas över flera hundra år (Wranning 2011). I anslutningen till byn fanns även ett gravfält där mer än 70 personer jordats (Wranning, 2010). Något senare har lokalbefolkningen valt att anlägga en ny begravningsplats uppe på Örelid som idag omfattar 36 resta stenar, stenar som längre tillbaka tycks ha varit uppställda i en halvcirkel (fig. 7). Väster om Tjärby undersöktes en helt annan form av bosättning där det vid Kärragård förutom ett antal långhus, även påträffades en nästan 18 meter stor palissad-omgärdad kultanläggning vars närmaste paralleller utgörs av de keltiska Viereck-Schanzen (Wattman 1996 och Carlie, A. utan årtal:16ff). Platsen låg dock bortom allfartsvägarna så de som färdades längs huvudvägen lär aldrig ha kommit i direkt kontakt med bosättarna vid Kärragård. För att nå dit var man tvungen att helt avvika från huvudvägen och bege sig rakt västerut till marker som framför allt kännetecknades av stora våtområden. Hela boplatsen var belägen på en mindre höjdrygg där huvuddelen av gårdarna hade anlagts i den västligaste delen. Runt omkring har markerna till stora delar bestått av fuktiga ängar som först under historisk tid dränerats så väl framme fanns ingen fortsättning utan de forna vägar och stigar som ledde hit ut kan närmast karaktäriseras som återvändsgränder. Nordost om Tjärby kommer så nästa järnåldersbebyggelse som åtminstone består av ett par gårdar, uppförda på ömse sidor av en mindre bäckfåra (Fors 1998 och Tegnhed 2015). Från denna plats viker vägen av ytterligare i östlig riktning och efter att passerat ett antal bronsåldershögar nå fram till det stora vägskalet i anslutning till Veinge kyrka.

Riktas uppmärksamheten till de östliga vadställena har dessa i första hand en tydlig koppling till den omfattande boplatsen strax intill kyrkan i Ysby. Under såväl förromersk som romersk järnålder florerade här en väl-mående by som framför allt karaktäriserades av enorma långhus, kring 40 meter långa (Westergaard 1993). De stora husen tillsammans med fynd av romerska denarer antyder att invånarna har varit välbeställda vilket kanske skall sättas i samband med det strategiska läget i anslutning till vaden. På den motsatta sida av Lagan har exploateringstrycket varit mer eller mindre obefintligt vilket också är liktydigt med att det inte företagits några arkeologiska undersökningar (vi vet med andra ord inte vad som döljer sig under marken). Undantaget består av en mindre forskningsgrävning som genomfördes av Holger Arbman på 1950-talet. Föremålet för undersökningen var den så kallade Lejebydösen, en tämligen destruerad långdös (Arbman 1954). Däremot förekommer intressanta fynd som klart indikerar att det existerat en bebyggelse av rang även på denna sida Lagan. Fyndet består av en svärdsknapp av guld, daterad till folkvandringstid (Wranning 2003). I samma artikel lyfter Wranning även fram att det från trakten har

inlämnats ytterligare metallfynd, bland annat ett bågspänne av silver samt två järnsvärd. Tillsammans antyder fynden att platsen eller närområdet bör innehålla en eller flera gravar som kan tillskrivas en krigare vilket indirekt antyder att det har existerat en bebyggelse med välmående invånare. Någon kilometer rakt norrut finner vi så bebyggelsen vid Furudal där bland annat fyndet av en Alsengemen återigen vittnar om personer med högre dignitet (Håkansson 2011).

Dateringarna av ovan beskrivna högrestatusfynd skiljer sig dock åt i tid men de ger tillsammans likväl en bild av att den inre vägsträckningen har passerat platser med något högre status än den som löper fram närmre kusten (fig. 8). Visserligen återfinner vi här kultplatsen vid Kärrgård men den har å andra sidan haft en mer perifer placering och väl dold från huvudleden.



Figur 8. Bågspänne och svärdsknapp från Lejeby, en s.k. Alsengem från Furudal samt denarer från Ysby.

Men i övrigt ger det samlade fyndmaterialet ett ordinärt intryck, dvs. bebyggelsen representerar här vad vi kan karaktärisera som det ordinära och vanliga.

Är det då endast fråga om en tillfällighet eller finns det en anledning till en mer välmående befolkning i de inre delarna än i anslutning till kustens flacka och sandiga jordar? Kanske ligger en del av svaret i själva frågan, dvs. de sandiga jordarna som på grund av dess flyktighet varit svårödlade där kraftiga vindar/stormar successivt transporterat bort såväl grödor som den ytligt liggande gödningen. I de inre delarna av området övergår jordmånen till mer grusiga fraktioner som inte så lätt låter sig rubbas när väl vinden tar i. Men denna förklaring är väl knappast det fullständiga svaret på frågan utan det bör även finnas andra orsaker som legat till grund för denna diskrepans. Kanske skall man se det utifrån dåtidens människors föreställningsvärld där ”det okända” eller gränsöverskridande moment utgjorde ett hot mot det ”normala”?

Till skillnad från de mer kustnära platserna låg boplatserna vid Ysby och Furudal i brytbygden mot de skogiga och mer höglänta markerna som sträckte sig flera mil inåt landet. Områden som var okända och mer eller mindre folktomma men samtidigt en viktig resurskälla. Denna gräns var också en farofylld plats där tryggheten sattes på prov. Kanske är det så att vi skall se dessa platser som liminala platser, dvs. platser där man stiger över tröskeln och lämnar en värld för en annan (Rudebeck, 2001). Fortfarande idag finns det en viss rädsla för dylika överträdelser och denna känsla eller upplevelse bör ha varit ännu mer tydlig i forna tider. Ett sätt att övervinna känslan var att ta till olika former av ritualer som kunde säkerställa passagen in mot det okända eller åtminstone trygga övergången från det vedertagna. Enligt Bradley återfinner man dessa liminala platser lite varstans i landskapet där man på ett eller annat sätt passerat en gräns. Bland annat innefattar det vadställen, knutpunkter utmed kommunikationsleder men framför allt när man passerar gränsområden mellan olika naturmiljöer (A.a. 2000). Ovan nämnda beskrivning passar i synnerhet samman med bosättningen vid Ysby där åtminstone två av de grundläggande förutsättningarna stämmer in på platsens naturbegivenheter. Dels utgjorde bosättningen den östliga utposten av det bebyggelsestråk som legat utmed Lagans södra sida och dels fanns här flera vadställen över ån.

## Vägvalet

Det som kanske är mest frapperande med studier av kommunikativa nätverk är människans korta minne där något som varit i bruk under knappa

hundra år ganska snart omvandlas till att ha existerat sedan ”urminnes tider”. Samtidigt är det fascinerande att såväl små som stora vägomläggningar visserligen förändrar landskapsbilden men i många fall finns de äldre spåren kvar, om än av underordnad betydelse. Just i detta sammanhang utgör väg 117 ett lysande exempel där successiva ombyggnader skapat en helt ny vägkorridor från Veinge i väster in till Markaryd. Parallellt med den nya sträckningen är det fullt möjligt att färdas på de vägar där de svenska och danska trupperna drog fram under krigen på 15-, 16- och 1700-talen. Hur långt tillbaka denna kommunikation pågått finns inga skriftliga källor att förlita sig till men att föra den tillbaka till förhistorisk tid är knappast troligt. Martin Hansson har i sin avhandling kring den småländska medeltiden sammanställt ett flertal olika parametrar som genomgående visar att det sydvästligaste hörnet av Småland, dvs. Markaryds kommun är det område som mer eller mindre saknar yngre järnåldersgravar, medeltida kyrkor och huvudgårdar vilka uppträder i medeltida diplom (Hansson, 2001). Snarare visar sammanställningarna på ett koncentrat kring och norr om Bolmen dit man från den halländska kusten färdades utmed Nissastigen.

Istället klarnar bilden av att färdvägarna genom det sydhalländska landskapet huvudsakligen haft en nord-sydlig sträckning där passagera över Lagan varit avgörande för det fortsatta resandet. Oavsett om man valde ett västligt eller ett mer östligt alternativ har trakten kring Veinge varit en viktig knutpunkt för vidare resor upp genom Halland medan Nyby vid Laholm har varit samlings- eller knutpunkten på södra sidan av Lagan. Samtidigt talar de arkeologiska och historiska källmaterialen för att väg 117 har haft en underordnad betydelse inom den mer långväga kommunikationen. Snarare skall väl denna vägsträcka ses som en förbindelseänk mellan de gårdar och små byar som ligger och har legat utspridda på ömse sidor av Lagan.

## Referenser

- Adam av Bremen. 1984. *Historien om Hamburgstiftet och dess biskopar*.
- Arbman, H. 1954. Hallands forntid. I: *Hallands historia I. Från äldsta tider till freden i Brömsebro 1645*.
- Bjuggner, L. m.fl. 2010. LAHUND – Laholmsundersökningarna. En rapport från en pågående undersökning. *Utskrift 10*.
- Bradley, R. 2000. *An Archaeology of Natural Places*.
- Carlie, A. Utan årtal. I fruktbarhetens tecken. *Utskrift 6*.

- Carlie, L. 1999. *Bebyggelsens mångfald. En studie av södra Hallands järnåldersgårdar baserad på arkeologiska och historiska källor*. Acta Archaeologica Lundensia series in 8°. No 29.
- Carlie, L. 2001. Hålvägar och landskap. Äldre kommunikationsleder utmed Nissans dalgång, Halland. I: Larsson, L. (Red.). *Kommunikation i tid och rum*. University of Lund. Institute of Archaeology. Report series No 82.
- Carlie, L. 2009. Vägval under äldre järnålder. *Järnålderns rituella platser. Utskrift 9*.
- Carlie, L. Utan årtal. *Spår av spår. Äldre kommunikationsleder och hålvägar i södra Halland*. Utskrift 6.
- Fors, T. 1998. *Boplatslämningar från bronsålder och äldre järnålder i Elestorp*. Arkeologiska rapporter från Hallands läns museer 1998:3. Halland, Tjärby socken, Elestorp 7:570, Raä 59.
- Hansson, M. 2001. *Huvudgårdar och herravälden. En studie av smäländsk medeltid*. Lund studies in Medieval Archaeology 25.
- Hedin, H. 1965. *Enslövs kommun. Socken- och kommunstyrelse i kulturhistorisk belysning*. Andra Upplagan.
- Hofberg, H. Utan årtal. *Några drag ur det forna skogsbyggarlivet i Halland*. Faksimilutgåva. Halmstad.
- Håkansson, A. 2011. *Furudal – bebyggelse lämningar från järnålder och medeltid*. Halland, Veinge socken, Skogaby 2:31, RAÄ 236. Arkeologiska rapporter från Hallands läns museer 2011:3.
- Kunwald, G. 1964. Oldtidsveje. I: *Danske veje*. Turistforeningen for Danmark. Årsbog 1964.
- Nicklasson, P. Utan årtal. I Arnes fotspår i Veinge. *Utskrift 6*.
- Lundborg, L. 1975. Sankt Hans kapellruin och offerkällan i Bölarp, Veinge socken. *Halland 1975*.
- Olsson, P. 1954. Hallands politiska historia. I: *Hallands historia I. Från äldsta tider till freden i Brömsebro 1645*.
- Rudebeck, E. 2001. Vägar, vägkorsningar och vadvägar – limniala platser och arkeologi. I: Larsson, L. (Red.). *Kommunikation i tid och rum*. University of Lund. Institute of Archaeology. Report series No 82.
- Sandklef, A. 1954. Samfärdsel. I: *Hallands historia II. Från freden i Brömsebro till våra dagar*.
- Svensson, M. 2005. *Nyby industriområde*. Arkeologisk förundersökning 2004. Halland, Laholms stad, Nyby 2:4, 2:5, 2:7, 2:8, 2:9 och 2:10 samt del av 2:3. RAÄ 33:1. Stiftelsen Hallands Läns museer, Landsantikvarien. Arkivrapport.

- Tegnhed, S. 2015. *Boplatslämning och stensättning med milsvid utsikt i Elestorp*. Arkeologisk undersökning 2013. Halland, Tjärby socken, Laholms kommun, fastighet Elestorp 7:445 och 7:570, RAÄ 75 & 78. Arkeologiska rapporter från Hallands Läns museer 2015:6.
- Topsøe-Jensen, T. 1964. Fra middelalderens hjulspor til chaussébrolægning. I: *Danske veje*. Turistforeningen for Danmark. Årsbog 1964.
- Wattman, N. 1996. *Kärragård, boplats och centralplats från trattbägarkultur till medeltid*. Arkeologiska rapporter från Hallands läns museer 1996:4. RAÄ 164. Kärragård 3:7, Laholms lfs, Halland.
- Westergaard, B. 1993. *Ysby socken, Hov 3:5. RAÄ 56. Arkeologisk undersökning 1991*. Uppdragsverksamheten, Halmstad. Opublicerad rapport i landsantikvariens arkiv, Halmstad.
- Wranning, P. 2003. "Den starke Ahldräng" – eller när sagan snuddar sanningen. *Utskrift 7*.
- Wranning, P. 2010. *Tjärby norra, ett förromerskt gravfält och gårdar från romersk järnålder*. Halland, Tjärby socken, Tjärby 2:3, 3:2, 9:4, RAÄ 68. Arkeologiska rapporter från Hallands läns museer 2009:4.
- Wranning, P. 2011. *Tjärby södra. Bosättning och gårdar från bronsålder och förromersk järnålder*. Halland, Tjärby socken, Tjärby 10:2, RAÄ 69. Arkeologiska rapporter från Hallands läns museer 2011:1.

**UTSKRIFT 15** är ett temanummer som belyser resultaten från de arkeologiska undersökningar som utfördes inför omläggandet av Väg 117, numera Riksväg 15, genom tre socknar i Laholms kommun.

I tio artiklar presenteras och diskuteras lämningar alltifrån mesolitikum till medeltid via neolitikum, brons- och järnålder, med fokus på Laholmstrakten och med jämförande utblickar i såväl resten av Halland som i Sydskanandinavien.

Titeln **Vägsjäl** är en medveten felstavning och åsyftar till såväl vägsträckans, men också till dess närområdes själ liksom till den plats dessa tagit i våra egna själar under de femton år som löpt sedan projektet startade.