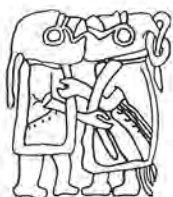


Utskrift 6

- 2 **Redaktionellt** ERIK ROSENGREN
- 4 **I fruktbarhetens tecken** ANNE CARLIE
- 32 **Spår av spår** LENNART CARLIE
- 50 **Den sena järnåldern i Halland** FREDRIK SVANBERG
- 76 **Järnålderns okända gravar i södra Halland** PÅVEL NICKLASSON
- 88 **I Arnes fotspår i Veinge** PÅVEL NICKLASSON
- 102 **Jakten på den försvunna borgen** PER WRANNING



Utskrift ges ut av Stiftelsen Hallands läns museer, Uppdragsverksamheten, Tollsgatan, 302 31, Halmstad. Besöksadress: Hamngatan 35. Telefon: 035-16 04 00 Fax: 035-18 60 67 E-post: hallmus@algonet.se Artiklar till Utskrift välkomnas på maskinskrivna manuskript eller 3,5" disketter. Författarna ansvarar själva för artiklarnas innehåll. Manusstopp för Utskrift nr 7 är 31 mars 2000. Redaktör för detta nummer: Tina Fors. © Stiftelsen Hallands läns museer och respektive författare. Engelsk språkgranskning: Alan Crozier. Grafisk formgivning: Hans Helander. Tryck: Norra Skåne Offset. ISSN 1102-7290

Abstract

Traces of the ages – early communication routes
and sunken roads in southern Halland

BY LENNART CARLIE

The aim of this article is to study Iron Age and medieval contact routes between the interior of Halland and Småland and the coastal region of southern Halland. Where did people travel and under what circumstances? The findings are based partly on prehistoric graves and sunken roads and partly on information from old maps.

Spår av spår

Äldre kommunikationsleder och hålvägar i södra Halland

Inledning

Under alla tider har kontakter mellan människor varit av stor betydelse. Framförallt ur sociala aspekter men också av rent ekonomiska grunder. Tillgången på råmaterial och matvaror varierade från område till område men behovet bör ha varit likartat oavsett var man bott. Närheten till havet och möjligheter till handel med mer avlägsna områden bör därför ha varit av betydelse för de människor som bott och verkat i södra Hallands kustland. Möjligheterna till interregionala kontakter bör också varit mer omfattande här än i de inre delarna av landet. Å andra sidan kan befolkningen i inlandet ha varit i besittning av andra produkter som varit mer svåråtkomliga i kustområdena. Som exempel på det sistnämnda kan nämnas skinn och hudar från vilda djur, en produkt som vi vet har exporterats till Mellan-Europa under åtminstone järnåldern. Bland de produkter som transporterats i den andra riktningen kan nämnas saltet men också många av de lyxvaror som har en proveniens utanför Sverige. Även regional handel har måst vidmakthållas för att ta del av råvaror som inte förekommer i det egna området.

Exempel på dessa utbyten kan spåras redan under stenåldern genom fynd av sydskanandinavisk flinta i de inre delarna av Småland. Liknande transporter bör också skett under bronsåldern då importerade bronsföremål eller råmaterial fraktats utmed samma vägar eller kommunikationsleder. Under järnåldern accentueras dessa kontakter där de mest framträdande beläggen består av vikingatida myntdepåer som i Halland huvudsakligen påträffats i de kustnära regionerna. Det största fyndet, till stora delar bestående av kufiska mynt samt brytsilver, påträffades i anslutning till Nissan och platsen för det medeltida Halmstad (Hårdh, 1976).

Vad som är intressant med dessa iakttagelser är att vi under förhistoriens alla perioder har indikationer på mänsklig samhörighet och kontakt, men vi känner inte till under vilka omständigheter detta skedde. Istället är det först under historisk tid som man erhåller en viss uppfattning om var kontaktvägarna mellan kustområdet och de inre delarna av landet var lokaliserade och under vilka omständigheter transportererna skedde.

Med följande sidor har jag för avsikt att studera kontaktvägarna mellan de inre de-

larna av landet och den förhistoriska bebyggelse vi känner till från den sydhalländska fullläkersbygden. Jag har valt att fokusera studiet på järnåldern då underlagsmaterialet från denna period omfattar flest bebyggelseindikerande kriterier. En annan aspekt är om det går att spåra olika tidshorisonter i vägnätet genom uppgifter från äldre kartmaterial. En tredje aspekt är vägarnas uppbyggnad men också om det är möjligt att urskilja spår eller lämningar som kan sprida ljus över vilka kommunikationsmedel som utnyttjats.

De två sistnämnda frågeställningarna är baserade på konkreta iakttagelser i fält. Då syftet med min artikel är att redogöra för inledande projekt, knuter till läns museet, är det naturligt att hade jag haft svaren skulle det inte behövas något projekt. Således kommer redovisningen huvudsakligen kretsa kring de iakttagelser som redan gjorts, men också vilka nya frågor och insatser som behövs för att nå fram till ökade kunskaper kring det forntida vägnätet och hur man färdades.

Fig. 1

Utdrag ur Söderlings karta (anno 1718) över de större kommunikationslederna i Halland. På kartan finns såväl "Lagastigen" som "Nissastigen" markerade, norr respektive nordväst om de två åarna.

Part of Söderling's map (1718) showing the major communication routes in Halland. On the map one can see "Lagastigen" as well as "Nissastigen" marked, respectively north and north-west of the rivers.

De sydhalländska kommunikationslänkarna

Under historisk tid är det framför allt två vägar som nämns i samband med handel och kommunikation med de inre delarna av landet. I söder är det den så kallade Lagastigen och något längre norrut, Nissastigen (fig. 1). Lagastigen löper, som namnet antyder, utmed Lagan och in till trakterna kring Ljungby och bebyggelsen öster om Bolmen. Nissastigen följer Nissan upp mot Jönköping och bygderna vid Vättern. I den allmänna litteraturen omnämns de båda vägarna som uråldriga och att kontakterna har följt de båda vattendragen under långa tider (Olsson, 1954; Hedin, 1965). Men frågan är om det verkligen finns belägg för att de båda kommunikationslederna är så pass gamla eller har de haft andra, äldre föregångare? Både vad gäller Lagastigen och Nissastigen förekommer flera motsägelsefulla iakttagelser som tyder på att de sträckningar som finns redovisade från historisk tid korresponderar dåligt mot det arkeologiska materialet.

Ett sätt att närma sig det förhistoriska kontaktnätet är att studera förekomsten och utbredningen av järnålderns gravar men också läget för den järnåldersbebyggelse vi indirekt kan utläsa via ortsnamnen. Riktat man uppmärksamheten till Lagan och hur fornlämningsbilden där gestaltar sig, finns det belägg för omfattande bosättningar kring åns nedre lopp. Framför allt gäller det området kring Laholm och ytterligare cirka fem kilometer uppströms. Även om antalet järnåldersgravar är ganska sparsamma finns ett förhållandevis stort boplatsmaterial som visar på en bebyggelse under såväl äldre som yngre järnålder (Viking & Fors, 1995). Dessa bo-



Fig. 2

Det geografiska läget för platser som nämns i texten.

Places mentioned in the text.

sättningar sträcker sig upp till de första riktigt stora forsarna vid Karsefors, varefter det sker en radikal förändring i fornlämningsbilden (fig. 2). För det första finns inga boplatser registrerade i området och för det andra är gravarna ytterst sparsamma. Endast fyra gravar finns registrerade längs Lagan, uppströms Karsefors och in till den småländ-

ska gränsen. Även ortnamnen har ett liknande fördelningsmönster, dvs det är kring åns nedre lopp där slutleden i dagens ortnamn visar på ett ursprung i förhistorisk tid. Namn som Restad, Köpinge, Hov och Ahla ger tydliga tecken härpå. Men precis som för gravarna sker en förändring vid Karsefors och uppströms forsens antyder ortnamnen

att området först koloniserats under medeltid. Bilden förändras inte på andra sidan länsgräns-en utan de bebyggelseindikerande variabler-na är mycket begränsade i de södra delarna av Småland. Först efter det att Lagan ändrat riktning och rinner i närmast nord-sydlig riktning sker en successiv förändring i fornlämningsbilden. Kulmen nås i trakten av Hamneda och Kånna och vidare norrut mot Ljungby där framförallt gravmaterialet visar på en omfattande bebyggelse under järnåldern (Krantz, 1981; Burström, 1991). Karakteristiskt för området kring såväl Laholm som vid Hamneda och Kånna är att Lagan rinner genom förhållandevis flacka, sandiga områden. I det mellanliggande området är topografin mer kuperad och bergig där åns lopp är av mer vild karaktär. Idag är vattenflödet i Lagan till stora delar reglerat men utifrån äldre karteringar av ån framgår att det har existerat milslånga partier med små forsar (Carlie, 1997).

Med andra ord visar de förhistoriska lämningarna såsom gravar och boplatser – men också ortnamnen – att stora sträckor utmed Lagan har varit synnerligen glest befolkade under järnåldern. I Halland förekommer omfattande bebyggelse i området nedströms Karseforsen. Längre uppströms och på en sträcka av åtskilliga mil finns däremot inga indikationer på någon samtida bebyggelse utan det är först i området sydost om Bolmen som nästa högfrekventerade område finns lokaliserat. Just avsaknaden av järnåldersbebyggelse längs så långa sträckor visar att Lagastigens funktion som förhistorisk kommunikationsled kan ifrågasättas. Snarare skall den, som ortnamnen antyder, ses som en medeltida kommunikationslänk

mellan de inre delarna av södra Småland och kusten utanför Laholm.

Nissastigen finns även den refererad i äldre litteratur och har då som nu fungerat som en länk mellan Halmstad och Jönköping. Redan från 1500-talet finns uppgifter om transporter av varor men också att den fungerar som härväg där de stridande förbanden dragit fram (Olsson, 1954). Sträckningen av Nissastigen löper närmast parallellt med ån och huvudsakligen på dess västra sida. Vid enstaka tillfällen i de inre delarna av Jönköpings län korsar vägen ån och löper utmed den östra sidan för att något senare återgå till ett läge väster om ån. Studerar man fornlämningsbilden och framförallt järnålderns gravar, men också bebyggelsen utifrån ortnamnen, är dessa huvudsakligen koncentrerade till andra områden än Nissastigen. Endast i det sydligaste området, dvs från utloppet i Kattegatt och cirka tio kilometer uppströms Nissan, är gravarna lokaliserade till samma sidan som vägen (Carlie, 1999). Därefter sker en förändring genom att gravarna, i fortsättningen, är koncentrerade till området öster om ån (fig. 3). Förändringen äger rum i anslutning till byn Fjällgime där ett större gravfält, bland annat bestående av flera större högar, markerar utposten för gravarna på västra sidan av Nissan. Platsen sammanfaller även med ett äldre vadställe, där bland annat resterna av en efterreformatorsk skans är strategiskt placerad på en höjd, väster om ån. Vadstället omnämns i skrifter redan under 1500-talet (Hedin, 1961:34). Efter vadstället och på östra sidan om ån kan man följa ett stråk med gravar som sträcker sig upp till Smålandsstenar. Samma bild erhålls utifrån ort-

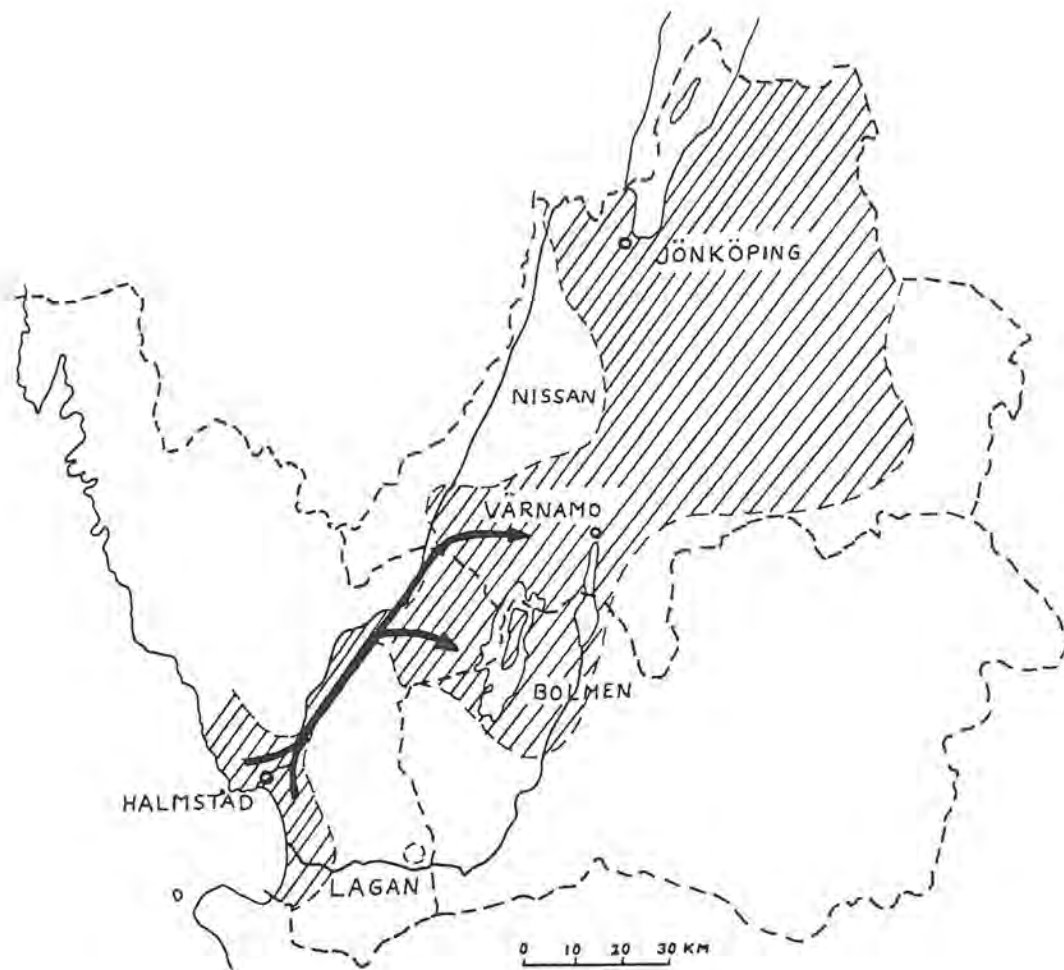


Fig. 3

Järnålderns huvudsakliga bebyggelseområden i södra Halland, Jönköpings län samt västra Kronobergs län. I södra Halland är fornlämningarna huvudsakligen koncentrerade till området öster om Nissan vilket talar för att det är där den forntida kontaktvägarna löpt fram. I trakten av Torup och Smålandsstenar viker lederna av i en mer östlig riktning.

The main settlement area of the Iron Age in southern Halland, Jönköping County, and the western part of Kronoberg County. In southern Halland the ancient monuments are mainly concentrated in the area east of the River Nissan, which means that this was where the ancient routes ran. Near Torup and Smålandsstenar the routes turn off in a more easterly direction.

namnen då samtliga byar vars slutled antyder en tillkomst under järnåldern, är belägna på den östra sidan. Precis som för gravarna upphör förekomsten av äldre ortnamn kring Smålandsstenar. Härifrån och upp till Jönköping löper Nissastigen genom ett område där det förekommer ytterst få gravar samt byar vars namn talar för ett förhistoriskt ursprung. Istället visar ortnamn som till exempel Villstad och Vä, liksom gravarnas lokalisering, att bebyggelsen efter Smålandsstenar har varit koncentrerad österut. I stora drag tyder placeringen av gravarna och fördelningen av ortnamnen på att en äldre och förhistorisk sträckning av Nissastigen haft en helt annan dragning än vad som är känt under historisk tid. Från det att vägen lämnade Halmstads föregångare har den under cirka 10 kilometer löpt utmed åns västra sida. Därefter passerades Nissan i närheten av Fjällgime och löpte i fortsättningen utmed den östra sidan upp till trakten av Smålandsstenar. Här vek den av i direkt östlig riktning mot den omfattande järnåldersbebyggelse som existerat i området kring Värnamo.

Av beskrivningen ovan framgår att det inte finns några arkeologiska belägg för en kommunikation utmed Lagan, åtminstone under järnåldern, medan de förhistoriska lämningarna längs Nissan visar på det motsatta. Den fråga, som då aktualiseras, är på vilket sätt folket utmed Bolmen och området öster därom, haft kontakt med omvärlden. Under järnåldern upplever just detta område en dynamisk period (Burström, 1991). Ur det rika gravmaterialet men också genom texter på runstenar framgår att man haft kontakter med andra delar av Nord-

och Mellaneuropa (Bodin, 1997). Eftersom Lagastigen inte skall ses som en förhistorisk kommunikationslänk och den forntida Nissastigen har en mer nordlig sträckning, får man anta att det existerat ytterligare en förbindelse-länk mellan det inre Småland och kusten. Studerar man återigen spridningen av gravar kan man i de inre delarna av Halland urskilja ett antal större och mindre koncentrationer som tyder på mer omfattande bebyggelse i vissa områden. I ett större perspektiv bildar gravanhopningarna ett stråk som kan följas från Nissan, i höjd med Torup, och vidare österut mot S Unnaryd och Bolmen. Med andra ord är det i denna korridor som de äldsta förbindelselederna bör finnas.

Spår efter vägar

Spåren efter äldre tiders vägar syns idag huvudsakligen genom hålvägar och har till stora delar bildats genom att vägen, genom slitage, successivt grävt sig allt djupare ner i marken. Förfarandet kan resultera i att det idag finns äldre vägsträckor som kan vara flera meter djupa. Samtidigt är andra vägsträckor helt försvunna vilket framförallt beror på senare tiders skogs- och jordbruk. Även den tidiga bilismen är orsak till att åtskilligt av det äldre vägnätet försvunnit, framför allt beroende på de nya krav som ställdes på vägarna. Skedde ingen omläggning av vägen blev resultatet att de äldre hålvägarna schaktades bort och ny beläggning lades på. Vad som är intressant med de yngre vägarna är att de har ungefär samma tvärprofil som sina äldre föregångare. Således förekommer även här smärre diken ut-

med vägens ytterkanter men i de senare fallen har dessa fungerat som dräneringsdiken.

Eftersom hålvägar är ett resultat av längre tiders utnyttjande förekommer de huvudsakligen i kuperad terräng. På flack mark är de däremot svåra att iaktta såvida de inte passerar över sank eller fuktig mark. Här har man varit tvungen att förstärka körbanan med trä eller ris och under gynnsamma tillfällen kan vi fortfarande finna spår efter dessa konstruktioner (Smedstad, 1988 och Schou Jørgenssen, 1993). Men det är inte enbart i nutid som det har varit svårt att finna lämningar efter vägarna på plan mark. I en berättelse från de inre delarna av Enslövs socken beskriver Herman Hofberg hur det var att resa under senare delen av 1800-talet. Bland annat omtalar han att klockaren i Torup valde att rida hellre än att våga livet genom att färdas fram i vagn. Samfärdseln mellan olika gårdar var ännu mer bedrövlig och i hans beskrivning heter det att "mellan gårdarna funnos nästan endast gångstigar; men om vägen var lång och villsam genom skogen, utmärktes leden genom i träden inhuggna märken (s.k. blekning) hvarigenom med trakten mindre bekanta personer kunde leta sig fram." (Hofberg, utan årtal:10)

En viktig fråga rör hålvägarnas ålder. Då färd sättet har varit likartat från förhistorisk tid och fram till det sena 1800-talet bör det inte föreligga någon skillnad i vägnas konstruktion. Därför är det svårt eller kanske omöjligt att utifrån typologiska grunder, datera dem. Ett sätt att närma sig problemet är att granska de hålvägar och hålvägssystem som fortfarande finns kvar och hur de förhåller sig till det kända efterreformatoriska vägnätet. Ett nära samband skulle då kunna

vara en indikation om att hålvägarna kan vara flera hundra år gamla. Samtidigt borde hålvägar som har helt eller delvis andra sträckningar kunna vara ännu äldre med ett ursprung i medeltid eller kanske också från förhistorisk tid.

Ett hjälpmedel för denna typ av undersökning är äldre lantmäterikartor, framförallt kartor från storskiftet och laga skifte men också äldre geometriska kartor samt den äldsta ekonomiska kartan.

För detta ändamål har jag studerat ett mindre område norr om Halmstad och registrerat samtliga hålvägar, dels vad som finns registrerat i fornlämningsregistret men också genom egna inventeringar. Området är beläget utmed Nissan och i anslutning till Nissastigen. Fornlämningsbilden visar på en omfattande bebyggelse under järnåldern (Carlie, 1998). Iakttagelsen förstärks ytterligare genom ortnamn som Fotstad, Spånstad, Enslöv och Fjällgime. I Kulturminnen och kulturmiljövård är just denna del markerad som ett av de områden i Sverige där delar av det äldre vägnätet finns väl bevarat (Gren & Norman, 1994). Genom egna inventeringar står det klart att endast en bråkdel av hålvägarna finns registrerade i Riksantikvarieämbetets fornminnesregister utan vägnätet är betydligt mer omfattande än vad som tidigare varit känt (fig. 4). Hålvägarna förekommer sällan som solitära enheter utan är vanligtvis samlade i större system som i vissa fall uppgår till närmare tiotalet parallella hålvägar.

Att det finns ett så stort antal hålvägar i just detta område, beror huvudsakligen på topografiska omständigheter. Vägarna löper fram utmed Nissans båda sidor där nivåskill-

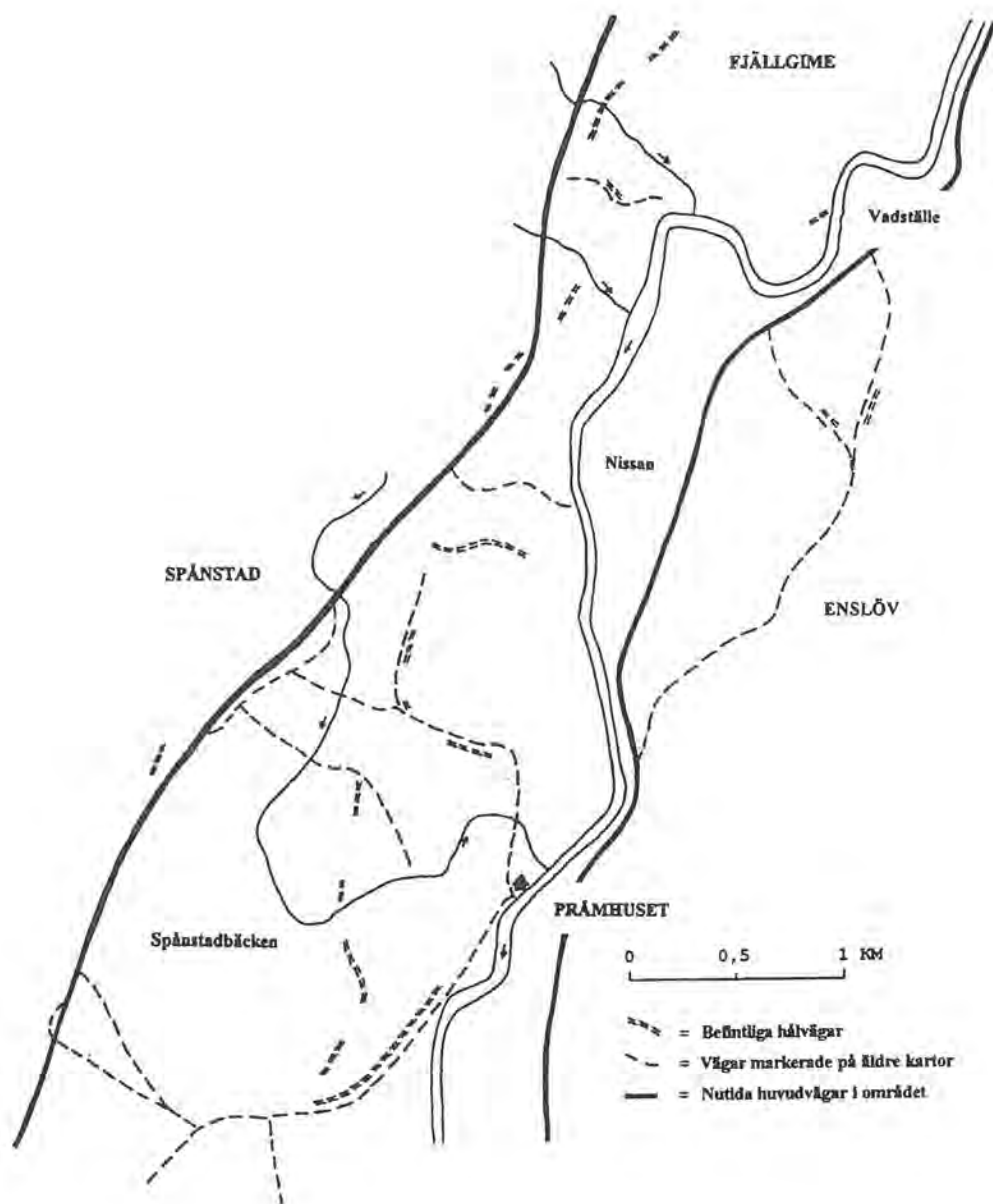


Fig. 4

Befintliga och äldre vägsystem vid Enslöv. Flera av hålvägarna löper i anslutning till befintliga vägar men det förekommer även äldre sträckningar som faller utanför mönstret. Mest iögonen-fällande är hålvägssystemet vid Spånstadbäcken.

Existing and earlier road systems near Enslöv. Several of the sunken roads follow the course of existing roads, but there are also early road systems which show a completely different pattern. Most obvious is the sunken road system near the brook Spånstadbäcken.

naden mellan vattenytan och kringliggande höjder, i vissa fall, uppgår till mer än tjugometer. Till Nissan rinner även ett flertal mindre vattendrag vars flöden bildar större eller mindre raviner. Resultatet har blivit en kraftigt kuperad terräng där framför allt de mindre bäckarna genomskär landskapet och försvårar all kommunikation utmed Nissan.

Vägarnas sträckning

Sammanställningen av samtliga kända hålvägar visar att det existerat kommunikationsleder utmed såväl den östra som västra sidan av Nissan. Flertalet av hålvägarna löper i anslutning till de äldre kända transportlederna men det finns även hålvägssystem som uppvisar en helt annan orientering.

Studerar man först lämningarna utmed Nissastigens äldsta kända sträckning finns där fortfarande stora intakta vägsystem bevarade. Huvudsakligen återfinns dessa i anslutning till mindre svackor i terrängen och i anslutning till övergångarna av de mindre vattendragen. Mönstret är likartat för samtliga vadställen genom att man huvudsakligen valt att passera vattendraget vid ett och samma ställe. Därefter sker en närmast solfjäderartad spridning av vägarna, vid vissa tillfällen på ömse sidor av själva vadet och andra fall enbart på ena sidan. På vissa håll kan förgreningarna omfatta ett tiotal hålvägar, fördelade inom ett mer än 50 meter brett område (fig. 5). Men det är inte enbart vid vadställen som denna solfjäderliknade spridning förekommer utan den kan även iaktas vid mer kraftiga sluttningar. Strax norr om Spånstad kan man följa ett par kraftiga hålvägar vilka övergår till ett mer

komplext vägsystem med åtta, närmast parallella, vägar som leder ner mot Nissan. Från den plats där hålvägarna går samman är det möjligt att följa den äldre vägsträckan längs en sträcka på ett par kilometer. Läget för hålvägarna visar på ett påtagligt sätt hur man utnyttjat topografin men också vilka svårigheter som varit förknippade med äldre tiders färdsel. Idag löper Nissastigen på kanten av ådalgången. De mindre vattendragen är kulverterade och de små bäckravinerna, igenfyllda. Under äldre tider har vägen delvis också varit förlagd till detta högre parti men i andra fall har man valt att färdas i botten på Nissans ådalgång. Skiftningarna i det horisontella planet har ett tydligt samband med de mindre bäckravinerna genom att man konsekvent valt att passera vattendragen där de flyter som lugnast, dvs på plan mark. Följden har blivit att i väl-dränerade områden löper den äldre sträckan i höglänt terräng men i anslutning till vattendrag har man valt att förlägga passagen till låglänta områden. Efter vadstället leder vägen åter igen upp till mer höglänta partier. Ytterligare några hundra meter längre norrut kommer ånyo ett mindre vattendrag och samma procedur upprepas. Liknande lokalisering kan även iaktas på östra sidan av Nissan där den äldre vägen från Snöstorp, via Enslövs medeltida bykärna, passerar vidare norrut mot de inre delarna av Halland.

Det jag berört här är huvudvägarna som passerat genom bygden och vars huvudsakliga funktion varit av interregional karaktär. Men det förekommer även andra hålvägar som, utifrån kartmaterialet, tyder på en mer lokal eller regional funktion. Inom mitt undersökningsområde kan man urskilja

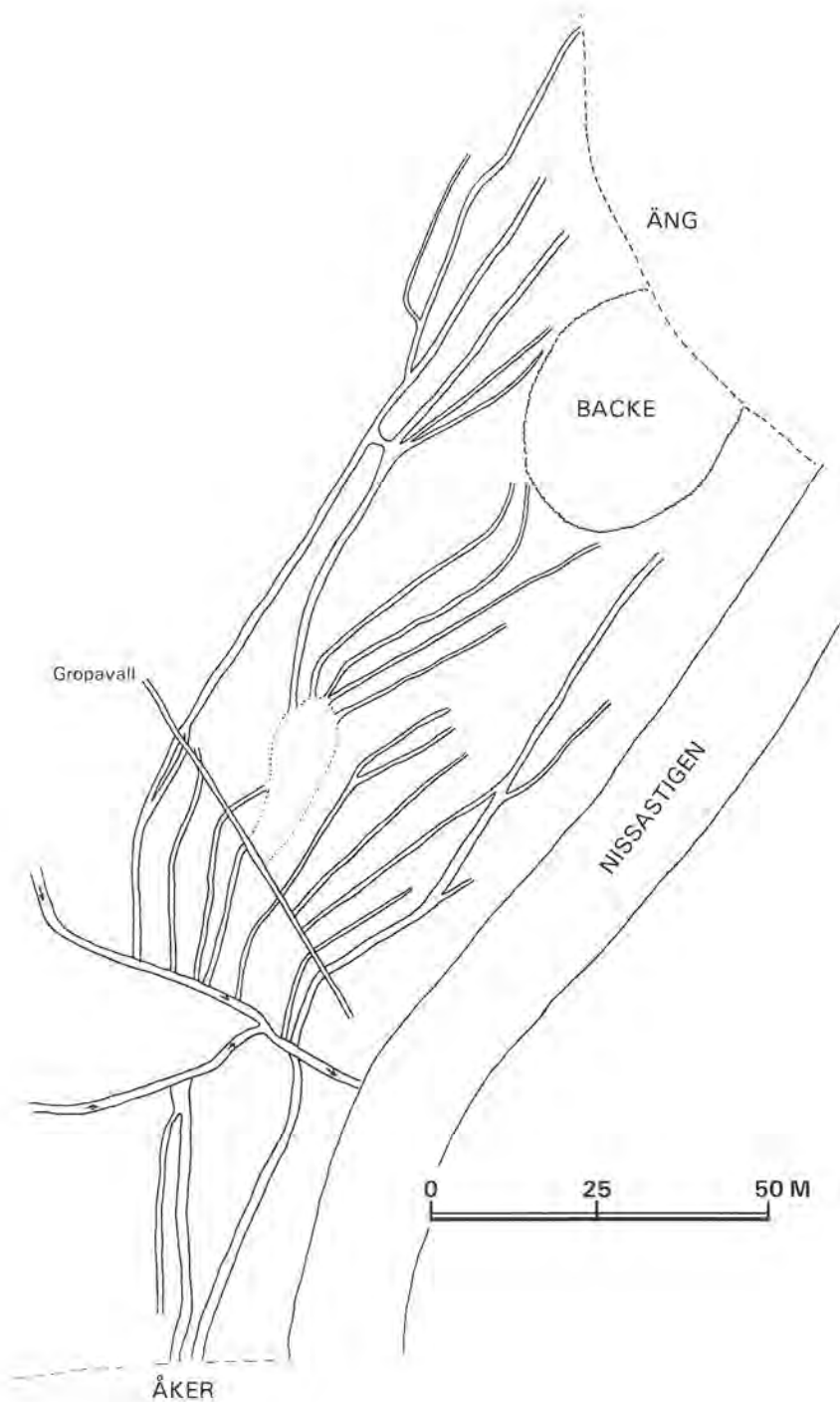


Fig. 5

Vid Älvasjö är det äldre vägsystemet utspritt över ett mer än 50 meter brett område.

At Älvasjö the old road system is spread over an area of more than 50 metres' width.

två kategorier. Den första består av hålvägar vars sträckning antyder att de utgör enskilda vägar som leder från de högt belägna gårdarna i Spånstad och Enslöv och ner till betesmarkerna vid Nissan. Den andra kategorin har ett klart samband med passagen över Nissan (fig. 4). Innan den första bron byggdes vid mitten av 1800-talet skedde all passage över ån med prämar (Hedin, 1965). Under äldre tider har denna överfart huvudsakligen varit lokaliserad till ett och samma ställe, Pråmhuset. I anslutning till Pråmhuset är det möjligt att följa dels ett västligt hålvägssystem, dels ett som sträcker sig söderut. Det västliga kan sammankopplas med Spånstads by samt Nissastigen, medan den södra sträckningen mer tycks vara förbunden med Övraby eller Halmstad.

Flera av ovan beskrivna hålvägar och hålvägssystem kan sammankopplas med de vägsystem som finns markerade på äldre kartor. Kvar återstår emellertid ett antal hålvägar där sträckningen avviker från gällande praxis. Ett av dessa hålvägssystem består av sex, cirka 1 - 1,5 meter djupa och ett par meter breda, hålvägar. Samtliga löper parallellt uppför en markant sluttning i nordost-sydvästlig riktning. Åt sydväst har stora delar av vägnätet odlats bort men genom kvarvarande rester är det möjligt att följa det fram till ett vad över Spånstadsbäcken. Söder om bäcken fortsätter vägen ytterligare några hundra meter för att där sammanstråla med ett annat hålvägssystem. Åt norr leder hålvägarna upp på en jämn platå där jag inom en yta av flera tusen kvadratmeter, funnit såväl förhistorisk keramik som rikligt med skörbränd sten. Även i anslutning till vadstället över Spånstadsbäcken före-

ligger ett omfattande fyndmaterial, huvudsakligen bestående av järnålderskeramik. På denna plats är fynden koncentrerade till ett cirka 2000 kvadratmeter stort område (Carlie, 1998). Vägens fortsatta sträckning, dvs från platån och vidare norrut, går inte att se men då platån sträcker sig vidare norrut mot Spånstad är det sannolikt att man skall tänka sig en fortsättning i denna riktning.

Att just detta hålvägssystem kan vara av mycket hög ålder är det fyra faktorer som talar för:

- Vägsträckningen varken belagd i äldre eller yngre kartmaterial.
- Vägsystemet skär diagonalt genom en äldre ägostruktur istället för att, som brukligt, följa befintliga ägo gränser.
- Hålvägssystemet korsas och överlagras av två äldre vägar.
- Att hålvägarna dels leder förbi ett förhistoriskt gårdsläge och dels upp till ytterligare ett forntida boplatsområde.

Hålvägarnas konstruktion och funktion

Att här använda ordet konstruktion om hålvägarna är kanske inte det rätta begreppet då deras tillkomst snarare är ett resultat av långa tiders slitage. Just detta fenomen att vägen successivt nötts ner i marken gör det också svårt att datera dess tillkomst. Genom ett långvarigt utnyttjande har alla de äldre bevisen suddats bort och vad som kvarstår är vägens yngsta partier. Kanske är det just detta fenomen som gjort att så lite har forskats kring hålvägarnas uppbyggnad och funktion. Istället har det varit mer intres-

sant och vinstgivande att lägga ner tid och energi på de vägsystem man finner på plan mark eller där de passerar över sank och fuktig mark. Att det föreligger ett stort intresse för denna typ av vägar har aktualiserats under det gångna året (1998) genom ett par fantastiska fynd i Skåne. Visserligen har de båda vägarna varit stenlagda som kan tyda på att de haft en mer ceremoniell funktion. Oavsett funktion bekräftar de båda vägarna precis som i Danmark (Skou Jørgensen, 1988), att man under både brons- och järnåldern har lagt ner mycket arbete på att underlätta transporter till lands.

Halländska vägar

Under de senaste åren har vi i Halland undersökt ett begränsat antal hålvägar. Syftet med undersökningarna var i första hand att studera vägnas uppbyggnad eller snarare

deras slitage. Då färdstättet har varit likartat under såväl förhistorisk som historisk tid kommer jag i det fortsatta resonemanget inte att ta hänsyn till deras ålder. Istället är syftet att söka belägg för vilka transportmedel som användes men också på vilket sätt vägarna utnyttjades.

Ser man till de halländska hålvägarna kan de grovt delas in i två kategorier, baserade på deras tvärprofil. Dels förekommer vägar med en närmast V-formad tvärprofil och dels de med en mer trågformad profil (fig. 6). Till övervägande del består det samlade underlagsmaterialet av hålvägar med en V-formad profil, ett fenomen som inte enbart gäller inom mitt undersökningsområde utan tycks gälla för hela Halland. Hålvägar med trågformad profil tycks också visa på en mer explicit koppling till det historiskt kända vägnätet. Kopplingen kan då vara en indikation på att dessa vägar generellt skulle

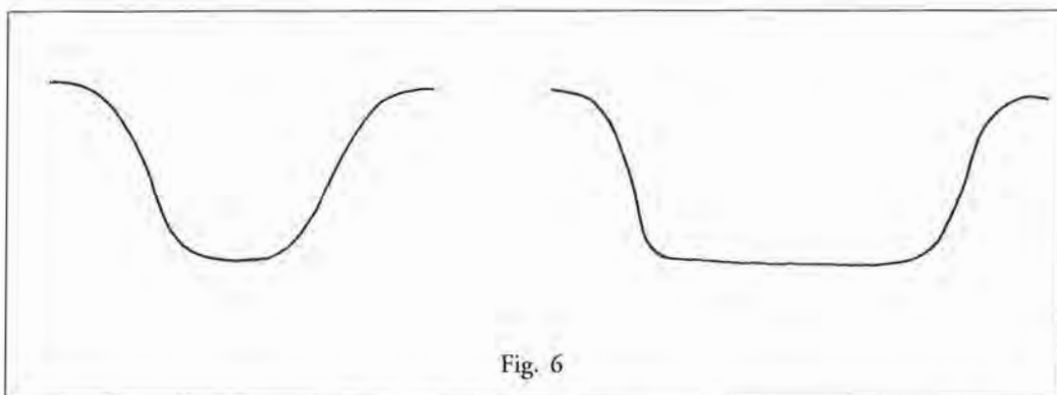


Fig. 6

Beroende på vilka transporter som skedde på vägarna kan de, grovt, delas in i två kategorier. Den vänstra och mer V-formade är ett exempel på gång- och ridväg. Den högra och mer trågformade vägen är formad efter vagnarnas bredd.

Depending on what kind of transports the roads were used for, they can be roughly divided into two categories. The left-hand one, which is more V-shaped, is an example of a road mainly made for walking or riding. The right-hand one, which is more U-shaped, was made for different kinds of wagons.

vara yngre, eller åtminstone inte äldre, än vägar med V-formad profil. Det mest sannolika är att hålvägar med en mer plan bottenprofil härrör från den tid då det blev vanligare att transportera såväl människor som varor i eller på vagnar, ett förfarande som också krävde större utrymme och bredare körbanor. På flera platser kan man iaktta hur de trågformade och V-formade hålvägarna har olika sträckningar uppför större eller mindre förhöjningar. Iakttagelserna visar att de sistnämnda har en mer rak sträckning medan de trågformade hålvägarna uppvisar en mer slingrande bana. Underförstått visar iakttagelsen att det är lättare att till fots eller på hästrygg ta sig rakt uppför en backe än det är med vagnar och dragdjur. Ett tydligt exempel på detta varierade färd sätt finner man strax nordväst om Halmstad och utmed en äldre föregångare till E 6:an eller "Via Regia" (Haverling, 1996). I anslutning till en mindre gravgrupp, bestående av ett par flacka högar och stensättningar, kan man se hur ridvägen har en rak sträckning upp mellan högarna medan själva körvägen gör ett par tydliga krökar på sin väg uppför den förhöjning där gravarna är belägna.

Transportmedel

Att hålvägar varit utnyttjade för olika ändamål konstaterades i samband med mina undersökningar vid Stenstorp. Från ett område med bebyggelse från såväl järnålder som medeltid och historisk tid löpte ett par vägar, diagonalt nedför en slänt. Delar av hålvägarna var sedan långa tider bortodlade, men äldre kartmaterial visade att de stod i

förbindelse med utmarken i Suseåns flacka dalgång. Båda hålvägarna uppvisade på ytan en närmast V-formad profil men blev något mer trågformad när nedrasade massor rensats bort. Båda vägarna var i botten något mer än en meter breda. Tvärsnittet visade på grunda, cirka 30 centimeter breda, fördjupningar i vägnas yttre kanter.

Sistnämnda iakttagelse används av arkeologer som ett belägg för att transporterna har skett med av häst och vagn. Avstånden mellan fördjupningarna skulle då också vara ett indirekt mått på vagnarnas axelbredd. Jag vill här påstå att denna slutsats är felaktig och menar att det finns andra förklaringar till varför vi finner smärre fördjupningar utmed hålvägarnas ytterkanter. Ursprunget till att fördjupningarna skulle bestå av hjulavtryck härrör troligen från erfarenheter från dagens transportsätt där vi tar oss fram med fordon med drivkraften koncentrerad till hjulen. Vid minsta motstånd spinner hjulen loss och river då upp löst material från marken. Denna form av drivning är en företeelse som endast är förknippad med bilismens tidevarv. Tidigare var all drivande kraft koncentrerad till dragdjuren medan den påkopplade vagnen enbart följde med och har på sin höjd lämnat smärre hjulavtryck efter sig. Istället skall de fördjupningar som trots allt förekommer i marken ses som ett resultat av djurens hovar eller klövar som luckrat upp vägbanan och på så sätt succesivt grävt sig allt djupare ner.

Att de omtalade fördjupningarna inte kan vara ett resultat av hjulfriktion framgår av mina iakttagelser från Stenstorp. I direkt anslutning till hålvägen låg en stor jordfast sten. Placeringen var sådan att stenen försvårat

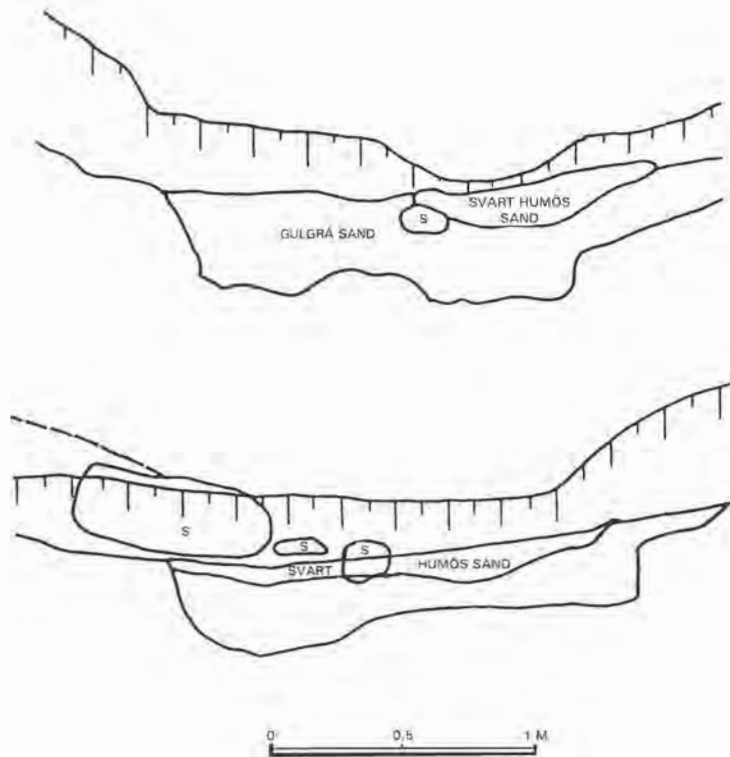


Fig. 7

Tvärsnitt genom hålväg. På den övre profilen finns två parallella fördjupningar. Den nedre profilen har dokumenterats några tiotal meter norr om den första. Här förekommer endast en fördjupning. Iakttagelsen visar att fördjupningarna inte kan vara spår efter vagnar utan snarare efter riddjur.

A crosssection through a sunken road. On the upper profile there exist two parallell depressions. The lower profile has been documented some ten meters north of the first one. In this position there only exists one depression. The observations show that the depressions cannot be traces from any kind of waggons but rather from horses or oxen.

framkomligheten. I hålvägen förekom, liksom i många andra hålvägar, fördjupningar längs vägens båda sidor. I anslutning till stenen skedde en mycket intressant men också väsentlig förändring. Från att det existerat två fördjupningar längs vägens sidor fanns det i anslutning till stenen endast en (fig. 7). Närmast stenen var vägbanan helt plan och den enda fördjupningen fanns på motsatta

sidan av hålvägen. Iakttagelsen är synnerligen intressant och jag menar att man kan tolka den på två olika sätt. Den första och mest osannolika tolkningen är att vägtransporterna här utförts med dragdjur och vagn men att man i anslutning till stenen kört vagnen med antingen de högra eller vänstra hjulen i luften. Den andra och mest troliga tolkningen är att spåren härstammar från

hästar och nötboskaps mångåriga nötande på vägbanan. Att fördjupningarna förekommer utmed vägens båda sidor visar istället att man, precis som idag, hållet sig utmed kanterna av vägen och inte i dess mitt. Men vad det framför allt antyder är att stora delar av de landbaserade transporterna skett antingen till fots eller på klövjade djur.

En annan iakttagelse som gjordes vid Stenstorp visar att de två parallella hålvägarna sannolikt haft olika funktion. Som jag tidigare nämnt förekom det fördjupningar i de yttre kanterna av de båda vägarna, ett konstaterande som tyder på att större djur förflyttat sig där. I Stenstorp ligger den stora skillnaden i de fynd som samlades in från vägarna. Med hjälp av metalldetektor undersöktes båda vägsträckningarna. I den ena hålvägen förekom fynd av hästskosömmar, småspik samt andra mindre järnföremål. Den andra hålvägen var däremot tom på fynd. Fördelningen skulle här kunna tolkas som att den ena vägen huvudsakligen fungerat som rid- eller färdväg medan den andra har varit fågatan som förbundit den högre belägna bebyggelsen med betesmarken i Suseåns dalgång.

Vägbeläggning och vägförbättring

Genom fördjupningarna utmed vägkanterna har man också fått naturliga dräneringskanaler av vägen där allt regnvatten lätt kunnat transporteras bort. Detta har också fått till följd att vägbeläggningen har olika sammansättning. I vägens mitt förekommer mer finfördelade fraktioner medan sammansättningen i fördjupningarna är helt annorlunda.

Vid kraftiga regn transporteras allt fint material bort och kvar blir de grövre fraktionerna. Vid en flyktig blick ger materialet intrycket av att vara påfört i vägförbättrande syfte men är i realiteten ett naturligt fenomen. Tillåts denna process fortlöpa blir resultatet hålvägar som kan vara flera meter djupa. Erfarenheterna från de undersökningar som gjorts visar att man inte företagit några vägförbättringar i de partier där vägen är belägen i sluttning, trots de påbud som man bland annat kan läsa i äldre statliga förordningar för kommunikationsnätets vidmakthållande (Sveriges Rikes Lag, 1734). Snarare är det väl så att erfarenheterna har visat att förebyggande vägunderhåll har varit lönlösa i just dessa partier och insatserna har istället koncentrerats till de vägsträckor som löpte på plan mark.

Reflektioner inför fortsatta arbeten

Den mest framträdande konklusion som kan dras utifrån ovan beskrivna är att undersökningar av det äldre vägsystemet har en stor potential för att öka förståelsen kring svunna tiders färd sätt. Undersökningarna har visat att man utnyttjat vägarna på olika sätt. I vilken utsträckning och med vilka medel man färdats har ännu inte helt kunnat besvaras, men med det stora antalet hålvägar och hålvägssystem som fortfarande finns bevarade, skulle smärre insatser avsevärt kunna öka våra kunskaper. Dateringarna av vägarna är ett annat problem men med riktade insatser till vissa specifika delar av hålvägarna skulle även denna fråga komma närmare en lösning. Erfarenheterna från mina egna iakt-

tagelser visar att det skett en kraftig erosion av vägarnas övre skikt. Allt detta material har transporterats ner längs vägen och finns väl samlat där hålvägarna övergår till plan mark. Det är också sannolikt att vid mer riktade undersökningar på just dessa partier av vägen skulle möjligheterna att finna daterande fynd öka.

Men för att nå dithän krävs en mer systematisk inventering efter dessa hålvägar.

Som det är idag visar mina egna fälterfarenheter att de hålvägar och hålvägssystem som finns i fornminnesregistret endast utgör en bråkdel av vad som fortfarande finns bevarat i skog och mark.

Lennart Carlie är fil dr och antikvarie vid Hallands läns museer, Halmstad.

Referenser

- Bodin, U. 1997 I brytningstid mellan hedniskt och kristet. I: *Det nära förflutna – om arkeologi i Jönköpings län. Småländska kulturbilder*, 1997. Meddelanden från Jönköpings läns hembygdsförbund och stiftelsen Jönköpings läns museum LXVII.
- Burström, M. 1991 *Arkeologisk samhällsavsgränsning. En studie av vikingatida samhällsteorier i Smålands inland*. Stockholm Studies in Archaeology 9.
- Carlie, A. 1998 Käringsjön. A Fertility Sacrificial Site from the Late Roman Iron Age in South-West Sweden. I: Burström, M. & Carlsson, M. (red). *Current Swedish Archaeology*. Vol. 6. 1998
- Carlie, L. 1997 *Raå 79. En mesolitisk jaktstation i södra Hallands inland*. Arkeologiska rapporter från Hallands läns museer, 1997:2. Raå 79, Kattarp 2:75, Laholms lfs, Halland.
- 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
- Gren, L. & Norman, P. 1994 Färdvägar och färleder. I: Selinge, K-G. (red). *Kulturminnen och kulturmiljövård*. Sveriges Nationalatlas.
- Haverling, S. 1996 *Kungsvägen genom Halland. Bidrag till halländsk kulturhistoria och underlag för vägminnesvårdsprogram*. Göteborg.
- Hedin, H. 1965 *Enslövs kommun. Socken- och kommunstyrelse i kulturhistorisk belysning*. Andra upplagan. Halmstad.
- Hofberg, H. Utan årtal *Några drag ur det forna skogsbyggarlivet i Halland*. Faksimilutgåva.
- Hårdh, B. 1976 *Wikingzeitliche Depotfunde aus Südschweden. Probleme und Analysen*. Acta Archaeologica Lundensia. Series in 8° Minore. No 6.
- Krantz, K. J. 1981 Historia för framtiden. Kulturminnesvårdsprogram för Kronobergs län. *Kronobergsboken* 1981.
- Olsson, G. 1954 Hallands politiska historia. I: *Hallands historia. Från äldsta tider till freden i Brömsebro 1645*.
- Schou Jørgensen, M. 1988 Vej, vejstrøg og vejspærring. Jernalderens landsfærdsel. I: Mortensen, P & Rasmussen, B. M. (red). *Jernalderens stammesamfund. Fra Stamme til Stat i Danmark*. 1. Jysk Arkæologisk Selskabs Skrifter XXII, 1988. Århus
- Schou Jørgensen, M. 1993 Landtransporter. I: Hvass, S. & Storgaard, B. (red). *Da klinger i Muld. 25 års arkæologi i Danmark*. Århus.
- Smedstad, I 1988 *Etableringen av et organisert veibold i Midt-Norge i tidlig historisk tid*. Varia 16. Oslo
- Sveriges Rikes Lag 1734 *Sveriges Rikes Lag. Gil-lad och Antagen på Riksdagen Åhr 1734. Bygninga Balk*.
- Viking, U. & Fors, T. 1995 *Ösarp. Vikingatida och tidigmedeltida agrarbebyggelse i södra Halland*. RAÄ 197. Ösarp 1:21, 2:15, Laholms lfs, Halland. Arkeologisk undersökning 1993.

I fruktbarhetens tecken

ANNE CARLIE

Spår av spår

LENNART CARLIE

Den sena järnåldern i Halland

FREDRIK SVANBERG

Järnålderns okända gravar i södra Halland

PÅVEL NICKLASSON

I Arnes fotspår i Veinge

PÅVEL NICKLASSON

Jakten på den försvunna borgen

PER WRANNING



STIFTELSEN HALLANDS LÄNSMUSEER

LANDSANTIKVARIEN

