

Utskrift 9

Detta nummer av *Utskrift* ägnas helt åt järnålderns rituella platser. Avstampet för boken tas i Käringsjön – en av Sveriges mest kända offerplatser från äldre järnålder. Vad har hänt sedan platsen undersöktes i början av 1940-talet? Vilka nya fyndplatser har kommit fram sedan dess? Och hur har synen på kultens utövning och rituella praktiker förändrats? Detta är bara några av de frågor som en grupp arkeologer och religionshistoriker från Sverige och Danmark samlades för att diskutera hösten 2007. I boken presenteras ett femtontal artiklar som bygger på inlägg från konferensen.

Järnålderns rituella platser är även slutpublikation för ett tvärvetenskapligt forskningsprojekt kring Käringsjön. Projektet har letts av Anne Carlie som också är redaktör för boken.



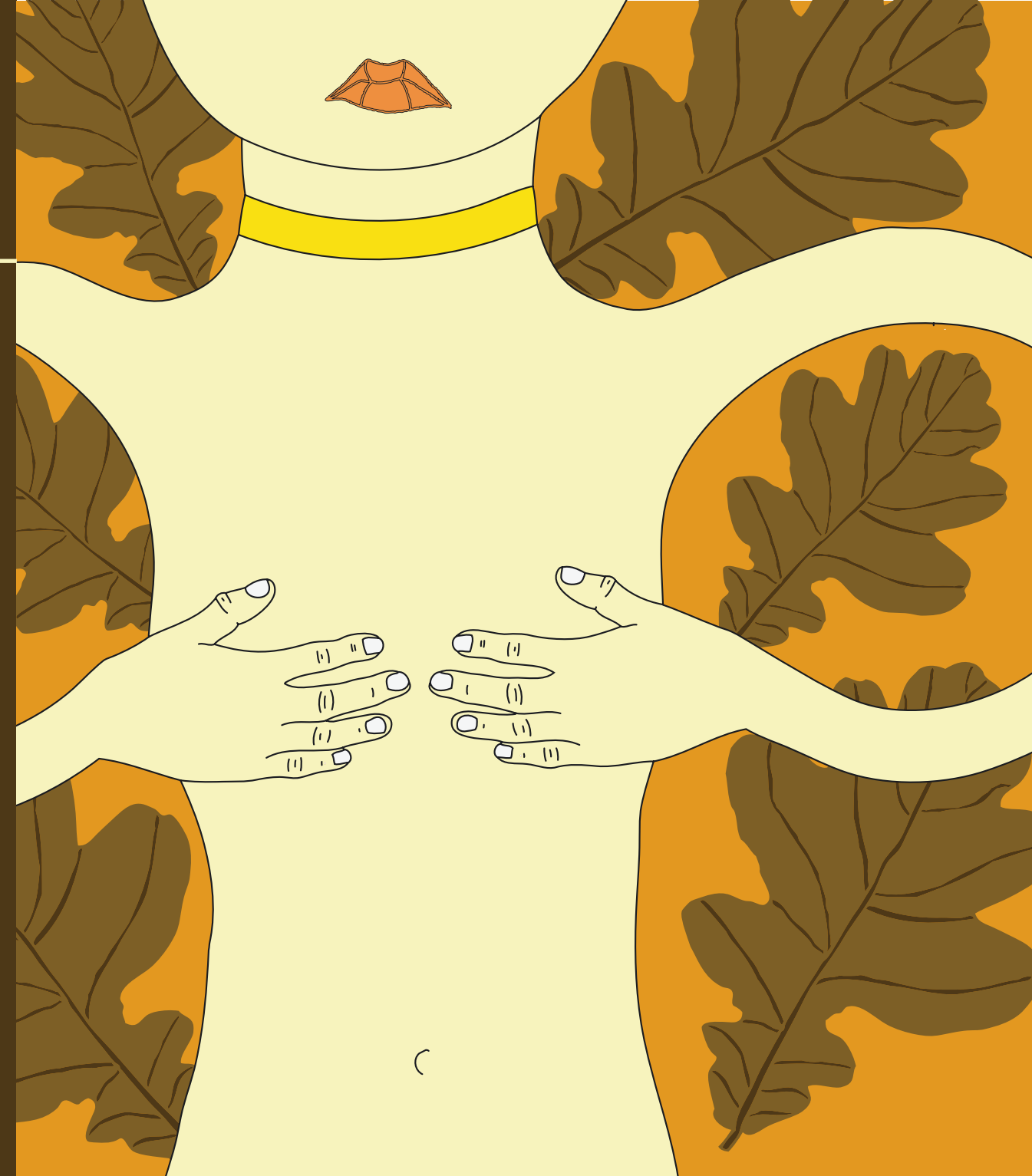
KULTURMILJÖ
HALLAND

Kulturmiljö Halland, Bastionsgatan 3, 302 43 Halmstad
035-19 26 00 kansli@kulturmiljohalland.se

ISSN-1102-7290

U
T
S
K
R
I
F
T
9

Stiftelsen Hallands Läns museer Kulturmiljö Halland



JÄRNÅLDERNS RITUELLA PLATSER

JÄRNÅLDERNS RITUELLA PLATSER

JÄRNÅLDERNS RITUELLA PLATSER

Femton artiklar om kultutövning och religion från en konferens
i Nissaström den 4–5 oktober 2007

Red. Anne Carlie

Denna bok utgör slutpublicering av projektet *Käringsjön – en studie kring kontinuitet och förändring i den äldre järnålderns offertraditioner och samhälle i södra Halland*.

Ekonomiska bidrag till forskning, konferens och tryckning har tacksamt mottagits från:

Bogislaw Klingspors fond

Crafoordska stiftelsen

Ebbe Kochs stiftelse

Kulturmiljö Halland

Lennart J Hägglunds stiftelse

Länsstyrelsen i Hallands län, Kulturmiljöenheten

Syskonen Willers donationsfond



KULTURMILJÖ
HALLAND

UTSKRIFT ges ut av Stiftelsen Hallands läns museer, Kulturmiljö Halland.

Detta är nr 9 i en löpande serie.

Postadress: Kulturmiljö Halland, Bastionsgatan 3, 302 43 Halmstad

Telefon: 035-19 26 00 *Fax:* 035-19 26 26 *E-post:* kansli@kulturmiljohalland.se

Redaktör: Anne Carlie

Omslag och bilder om inget annat anges: Johanna Carlie

Grafisk formgivning: Thomas Hansson

Bildbearbetning: Staffan Hyll

Svensk lektör: Stefan Larsson

Dansk lektör: Per Ole Rindel

Engelsk språkgranskning: Alan Crozier

Tryck: Grahns Tryckeri, Lund 2009

Lantmäteriets märkning: ©Lantmäteriet: Ärende nr MS2006/02316

© Kulturmiljö Halland och respektive författare.

Författarna ansvarar själva för artiklarnas innehåll.

ISSN-1102-7290

Innehåll

Anne Carlie

Käringsjön – en av järnålderns rituella platser: inledande kommentarer kring boken och projektet	7
---	---

DEL 1

FORSKNINGSLÄGE OCH PERSPEKTIV	15
-------------------------------	----

Anne Carlie

Järnålderns offerplatser i retrospektiv: ett arkeologiskt perspektiv	17
--	----

Åsa Berggren

Offerbegreppet i arkeologin – tolkningar och perspektiv	33
---	----

Maths Bertell

Lin och vit kvarts. Jämförelse som redskap och analogins förföriska lockelse	51
---	----

DEL 2

RITUELLA PRAKTIKER – TRADITION, VARIATION OCH FÖRÄNDRING	65
--	----

Aase Gylldion

Tradition kontra impuls. Kollektiv offerskik i äldre jernalder på Sydvestfyn	67
---	----

Lena Nilsson

Häst och hund i fruktbarkult och blot	81
---------------------------------------	----

Karin Lindeblad & Maria Petersson

Riter vid berg, block och vatten. Om utgrävningarna vid Abbetorp i västra Östergötland	101
---	-----

Ole Stilborg

Vid vatten, sten och jord: studier av keramikoffer vid Käringsjön och andra lokaliteter i Halland och Östergötland	139
---	-----

DEL 3	
LANDSKAP OCH KOMMUNIKATIONER	181
<i>Leif Björkman</i>	
Vegetationsutveckling och markanvändning vid Käringsjön i Halland från neolitikum till tidig medeltid	183
<i>Lennart Carlie</i>	
Vägval under äldre järnålder	209
 DEL 4	
KULTPLATSEN SOM SOCIAL ARENA OCH MÖTESPLATS	223
<i>Anne Carlie</i>	
Käringsjön – en gammal fyndplats i ny belysning	225
<i>Britt-Mari Näsström</i>	
Vem var Nerthus? Spåren efter en gudinna	265
<i>Andreas Nordberg</i>	
Tid, tideräkning och talsymbolik i Adam av Bremens skildring av kulten i Uppsala	281
<i>Olof Sundqvist</i>	
Urordiska <i>erilaR</i> – en tidig kultledare i sydvästra Skandinavien	299
<i>Charlotte Fabech</i>	
Fra ritualiseret tradition til institutionaliserede ritualer	317



Lennart Carlie

Vägval under äldre järnålder

* * *

Abstract: Choosing the course of roads in the Early Iron Age.

People's desire for interaction has been the subject of much debate. The discussion has mostly been conducted from a macro-perspective, as scholars have viewed the placing of graves and settlement sites as indications of prehistoric roads. We rarely find any detailed studies of the actual travelling and the conditions in which it took place. It is easy to draw a few simple lines on the map between different places, while the actual circumstances bring out a more differentiated picture. This is most clearly seen in the age when humans were not masters of nature but adapted to it, and when small changes in the landscape could make huge differences to the choice of course for roads.

Parallel to this type of choice there are others that cannot easily be assessed on the basis of natural circumstances. The boundary for our ability to visualize human activities is often very fine, since a great deal depends on the level of detail in the final interpretation. From a macro-perspective different collective manifestations can be interpreted as being fairly similar, but close-up studies can show that they are diametrical opposites. This applies, among other things, to Iron Age graves and contemporary cultic sites, which were to a large extent located along the major communication routes in Halland. *English translated by Alan Crozier.*

* * *

Inledning

Inför en diskussion om kontakter under förhistorisk tid, oavsett om det har varit fråga om lokala, regionala eller mer långväga kommunikationer är det viktigt att först analysera resandet i sig. Idag tar vi tämligen lättvindigt på det, där avståndet oftast fokuseras på hur många timmar det tar och inte vilka vedermödor som är förknippat med själv färden. Skillnaden är, som det skall visa sig, betydelsefull och när väl samtliga aspekter benämnts upp är allting kanske inte lika klart och tydligt.

Karaktäristiskt för Halland är alla de vattendrag som genomkorsar landskapet och ställer till förtret för alla resenärer. Kanske inte så mycket idag men för bara ett sekel tillbaka krävdes ett stort tålamod men också en del tur för att en färd från Laholm i söder till Kungsbacka i norr skulle få ett lyckligt slut eller ens kunde genomföras. Det faktum att merparten av vattendragen har sina källor i Småland eller västra Götaland medför att de under sin väg genom Halland omöjliggör kringgående rörelser. Man tvingas istället att konfrontera mer eller mindre samtliga åar under resans gång.

Sett i ett betydligt längre tidsperspektiv har den nord-sydliga routen varit ännu mer komplicerad där följderna av Litorinatransgressionen kom att påverka resandet under flera årtusenden. Med en höjning av havsnivån på mellan tio till tjugometer begränsades alternativen (Påsse 1983).¹ Framför allt medförde den höjda vattennivån att stora havsvikar sträckte sig miltals in i landskapet och endast lämnade en smal passerbar remsa innan det småländska höglandet tog vid. Trots att den efterföljande regressionen successivt reducerade den höga vattennivån kom det höga vattenståndet att styra kommunikationerna under åtskilliga tusen år och det är egentligen först i historisk tid som man kunnat färdas längs de stråk vi idag utnyttjar. Under stora delar av förhistorien fanns således endast en tämligen smal sammanhängande landremsa där man kunde ta sig fram någorlunda lätt. Alternativet var att förlägga resandet till det inre backlandskapet, men där försvårades framfarten av mossar och stenig terräng.

Även om vattnet successivt drog sig tillbaka kom alla de små och medelstora tillflöden som mynnar ut i de stora åarna att spela en betydande roll i vägvalen. Den mest grundläggande och betydande faktorn utgjorde landskapet självt då topografin är tämligen utslätad, vilket bitvis hindrar vattnet att snabbt rinna bort. Istället har det en tendens att stanna kvar under de blöta perioderna. Detta fick till följd att stora arealer kom att utgöra vida sankmarker som först under historisk tid dränerats och dikats och därmed blivit möjliga eller åtminstone drägliga att färdas över.

¹ Den lägre nivån på cirka tio meter gäller för södra Halland, medan den högre nivån på omkring tjugometer gäller för de norra delarna av länet.

Att göra en resa

Många gånger är det svårt att föreställa sig vilka vedermödor och strapatser som resenärerna fick tampas med. Innan människan med modern teknik kunnat bevinga naturen har man varit mer eller mindre utlämnad till den och i mångt och mycket varit tvungen att anpassa sig efter den. För att bilda sig en uppfattning om problemen behöver vi endast ge oss tillbaka lite mer än hundra år och ta del av samtida reseskildringar eller studera topografisk litteratur samt den information som går att utläsa av äldre lantmäterikartor. Men den optimala informatören är alla de hålvägar som fortfarande finns kvar i landskapet och som på ett synnerligen påtagligt sätt visar var man färdades och vilka lösningar som människorna fann lämpliga för en, efter omständigheterna, fungerande kommunikation.

En specialinventering i anslutning till Nissan och trakterna norr om Käringsjön visar kilometervis med hålvägar, som tillsammans med äldre kartmaterial visar att även om resandet huvudsakligen förlades parallellt med de större vattendragen kom de topografiska förutsättningarna att spela en viktig roll. Under gynnsamma förhållanden förlades resandet till de mer höglänta och väl-dränerade partierna, medan man undvek de mer sankade dalgångarna. Men även de mer höglänta partierna hemsöktes av nederbörd vars ytvatten sedermera sökte sig ned mot Nissan. Oftast var det fråga om mindre bäckar som mer eller mindre löpte parallellt med varandra och ställvis gav upphov till flera hundra meter breda fuktmarker. Först nere i dalgången sammanflödade de små vattendragen till en fåra som slutligen rann ut i Nissan (Carlie, L. 2000:33ff).

Alla dessa små vattendrag och fuktmarker var ett återkommande hinder då de stundtals avlöste varandra med endast några hundra meters mellanrum. Lösningen på problemet var tämligen enkel men också tidskrävande. Det framgår med all tydlighet att man undvek att färdas över de sankade partierna längs kanten av dalgången, utan istället valde att förlägga passagen där de små vattendragen rann samman. Här var strömhastigheten så pass kraftig att allt löst sediment spolades bort och man kunde vada över utan risk för att vare sig människor, dragdjur eller vagnar skulle sjunka ned och fastna (fig. 1). Nackdelen med tillvägagångssättet var att resan kom att förlängas och längs vissa sträckor där man nödgats till flera upp- och nedstigningar kunde resvägen bli dubbelt så lång. Men några andra alternativ fanns inte att tillgå.

Vid en första anblick på de hålvägar som fortfarande finns kvar i landskapet ser de tämligen okomplicerade ut att färdas på. Äldre berättelser vittnar dock om det motsatta. Under sin vistelse i Halland sammanställde Herman Hofberg sina iakttagelser och funderingar kring resandet. Tidpunkten är förlagd till mitten av 1870-talet och platsen är Enslövs socken, ett par mil norr om Käringsjön.



Fig. 1. Lagom strömmande vatten utgjorde den optimala förutsättningen för det perfekta vadsället. För det mesta ger det tillkänna genom en krusande vattenyta. Foto: L Carlie.

Bland annat omtalar han att prästen i Torup hellre red än att *”åkande vedervåga lif och lemmar på den oländiga vägen”* med förspänd vagn (Hofberg utan årtal:10). Risken var alltför stor att vagnen skulle välta på de miserabla vägarna där stenar och rotsystem från större träd var ständigt återkommande hinder. Även om det gällde de större kommunikationslederna krävdes en vagnkonstruktion där samtliga hjul hade ett spelrum på en decimeter på vardera axel. På så sätt kunde hjulen att glida förbi hindren och inte passera över dem.

I mer kuperad terräng var de djupa hålvägarna ett stort problem. Oftast var de så djupa att man inte kunde avvika från färdriktningen (fig. 2). 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 möjlig att realisera. Att det var ett ständigt återkommande problem, men också ett stort irritationsmoment, framgår av att tillvägagångssätten vid dylika händelser fanns reglerad 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



Fig. 2. I de riktigt djupa hålvägarna fanns inga möjligheter att mötas. För att undvika komplikationer var det viktigt att någon rekognoserade läget innan man gav sig in i passagen. Foto: L. Carlie.

vagnarna inte kunde backa, återstod två alternativ: endera fick en av vagnarna lastas av och därefter backa eller att helt sonika 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 vägnas underhåll där insatserna varierade utifrån vägens kommunikativa betydelse. Många av direktiven kom att kretsa kring vägnas 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 åsamkade de resande några skador. Hofberg ger även en livfull beskrivning av att färdas mellan gårdarna i skogen. Förutom den väg som förband byarna med varandra förekom även ett myller av större och mindre leder och stigar. För att inte villa bort sig blekades träden, d.v.s. 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.

Riktas blicken mot den kända järnåldersbebyggelsen var det endast de kustnära regionerna som omfattade några mer tätbefolkade bygder, bygder som idag motsvarar regionens uppodlade marker. Området sträckte sig ett 15-tal kilometer in från kusten men i realiteten var det betydligt mindre om man även beaktar verkningarna efter Litorinatransgressionen. Kvar återstod endast smala korridorer i de inre delarna där kommunikationen har varit möjlig. Men det fanns även andra parametrar som ytterligare begränsade framkomligheten. Resan på fast land var det minst farofyllda, istället var det passagera över rinnande vatten som vållade de största problemen. För bara ett par hundra år sedan fanns endast en bro över Nissan längs en nästan fyra mil lång sträcka. Så långa omvägar var allmänheten inte beredd att acceptera, utan istället sökte man sig till de kända vadställena och hoppades att vattenståndet inte var allt för högt. Att vattennivåerna kunde fluktuera betydligt under året är känt och oftast har passagera över åarna endast kunnat genomföras under mer sammanhängande torrperioder med lågt vattenstånd (Carlie 2004:22). En höjning på någon decimeter var oftast förknippad med livsfara då den starka strömmen lätt kunde dra med sig såväl människor, djur som kärror och vagnar. Bland annat berättar den danske biskopen Jens Bircherod att han på en visitationsresa 1707 kom fram till Liver å i Vendsyssel och konstaterade att vattennivån stigit så det gick upp till manken på dragdjuren. För att säkerställa sin egen överfart lät han sig skeppas över med en båt. När häst och vagnar skulle ta sig över vadet var strömmen så kraftig att den slet med sig hela ekipaget, inklusive kusken som dock kunde räddas (Varnild 1964:72).

Mycket av beskrivningarna ovan är hämtade ur skrifter som berör de senaste två hundra åren, en period då resandet verkligen fått fäste hos allmänheten och då statliga förordningar mer eller mindre framtvingat ett bestående underhåll av vägarna. Ser man till resandet i ett betydligt längre tidsperspektiv bör framkomligheten under järnålder ha varit avsevärt mer komplicerad. Att människorna har färdats vitt och brett tror jag är en överdrift, trots vetskapen om att romerskt glas har transporterats landvägen från sydöstra Frankrike och upp till våra breddgrader. Även om fynden är omfattande är det likväl fråga om minimala kvantiteter och att man över lag skulle anpassa infrastrukturen är knappast troligt. Istället är det väl mer sannolikt att majoriteten av all kommunikation, på våra breddgrader, skedde mellan gårdar eller närbelägna byar, för att vid enstaka tillfällen kanske genomföra någon eller några mer långväga resor för att tillskansa sig förnödenheter som inte fanns tillgängliga på platsen.

Den stora kolonisationen och dess inverkning på kommunikationsnätet

Under äldre järnålder sker en dramatisk befolkningsökning längs den sydhalländska kusten, där gårdarna i många områden låg utspridda med några hundra meters avstånd. Likaledes uppstår det första reella byarna där det som vid Brogård, öster om nuvarande Halmstad, fanns 6 gårdar samlade kring den gemensamma allmanningen (Carlie 1999). Samtidigt sker en förskjutning i bebyggelsemönstret och under romersk järnålder inleds den mest omfattande inlandskolonisationen under förhistorisk tid. Det vattendrag som nu blir den tongivande kommunikationslänken är Nissan vars dalgång människorna följer allt längre norrut. Bebyggelsen återfinns nu längs en sträcka av 40 kilometer uppströms ån varefter mycket av de mänskliga spåren upphör (fig. 3). I trakterna av Torup tycks dock Nissan och dess bördiga dalgång förlorat betydelse. Folket har här riktat sina intressen österut där sjön Bolmen kom att utgöra den verkliga magneten. Under de följande århundradena sker en successiv nybyggnation i dessa områden där gravarna antyder att bebyggelsen huvudsakligen bestått av ensamgårdar. Gravskicket skiljer sig även från kustbygdens i så motto att inlandets monument uppvisar en betydligt större variation jämfört med kustområdets traditionella stensättningar och flatmarksgravar. Från det halländska inlandet är det förutom stensättningar, framför allt treuddar, domarringar, resta stenar och järnåldersdösar som utgör de synliga markeringarna (Carlie 1999). Den sistnämnda gravformen är en typ som endast förekommer kring Bolmen där den lilla kammaren närmast för tankarna till en forntida nytolkning av bronsålderns stenkistor. Karaktäristiskt för alla gravar och gravformer är att de oftast förekommer som solitärer, anlagda på betryggande avstånd från varandra och endast i enstaka fall finns samlande på gravfält. Iakttagelsen kan tolkas som att de enstaka gravarna representerar en kortvarig bebyggelse medan gravfälten visar att man på vissa platser haft en längre kontinuitet.

I stort antyder det samlade gravbeståndet att det knappast existerat något större befolkningstryck i de inre delarna av Halland. Men oavsett befolkningstryck måste man likväl ha haft ett socialt umgänge, oavsett om det varit fråga om arbetsrelaterade, kollektiva insatser, social interaktion eller handel. I ett längre tidsperspektiv har detta även resulterat i ett finmaskigt nät av rid- och vandringsleder som på vissa håll givit upphov till vägsystem som vi fortfarande kan ana ute i landskapet. Kopplas de kända hålvägarna och hålvägsystemen samman med de förhistoriska gravar som förekommer i markerna och om man därtill adderar ortnamnen och de medeltida kyrkorna, uppdragas en helt ny sträckning av Nissastigen som till stora delar avviker från den sträckning som finns

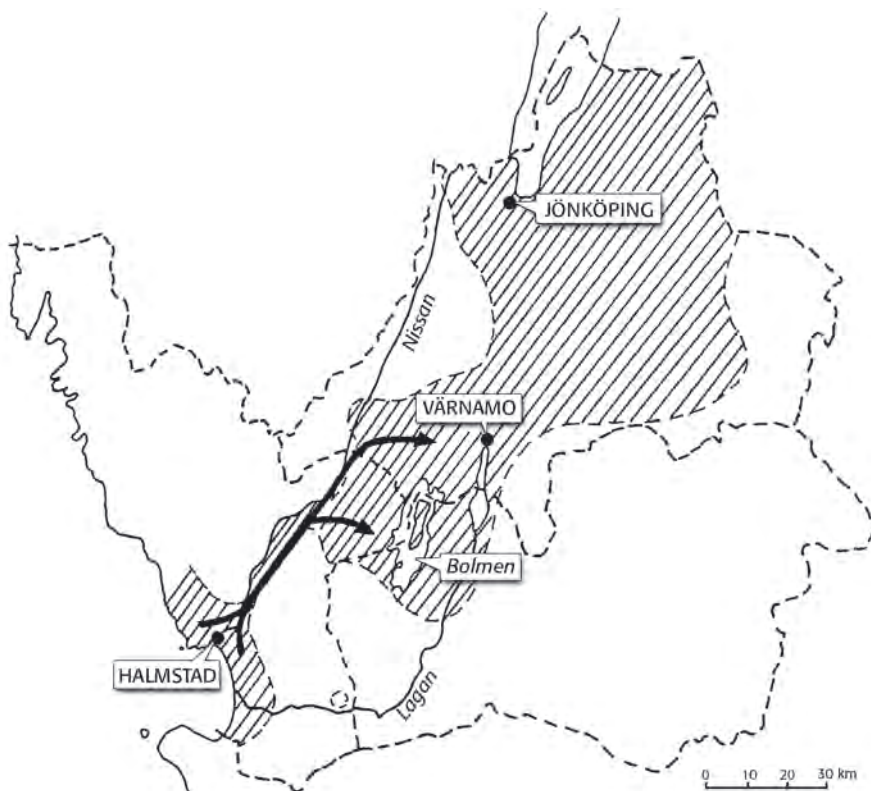


Fig. 3. Kontakterna mellan Västerhavet och de inre delarna av Sverige följde Nissan de första fyra milen. Därefter har all kommunikation haft en närmast öst-västlig orientering. Illustration: L. Carlie.

idag. Likväl har historiker under en lång tid åberopat denna sträckning som varandes "urålderlig". Mycket talar dock för att den endast har några hundra år på nacken och sannolikt skall sättas i samband med alla de krig som utkämpades mellan Sverige och Danmark under 15-, 16- och 1700-talet, då det gällde att snabbt transportera truppen från kusten och in i landet eller vice versa.

Järnålderns och medeltidens lämningar visar att man huvudsakligen förlagt bebyggelsen till den östra sidan av Nissan, medan det väster om ån endast finns belagd bebyggelse knappa 15 kilometer uppströms utloppet i Kattegatt. Likaledes har det funnits en övre gräns utmed ån där det blockiga och ogästvänliga landskapet förhindrat en fortsatt färd i nordlig riktning. Istället för att fortsätta i samma riktning har man ändrat färdriktning rakt österut. Vägskalet har legat i

anslutning till dagens Smålandsstenar där området kring den magnifika domarringen kan ha utgjort platsen för skiljet. Härifrån visar det arkeologiska källmaterialet på en tydlig öst-västlig kommunikationsled som varit riktad mot den tätbefolkade Lagadalen i södra Småland. Först i trakterna kring Värnamo sker ånyo en färdändring som återgår till en nord-sydlig sträckning (Carlie 2001: 74f).

De kommunikationer som var tänkt att vid resans slut nå fram till Västerhavet har således gått öster om Nissan men ungefär 15 kilometer från kusten sker en radikal förändring. I anslutning till byn Fjällgime och Fjällavad delar vägen sig så att ena sträckan löper vidare öster om ån medan den andra passerar Nissan vid vadstället och fortsätter ut mot kusten, men också vidare upp mot de norra delarna av Halland. Utmed den västliga eller ”nya” vägsträckan förekommer en uppsjö av gravar och då huvudsakligen stora, flacka stensättningar. Flera av dem ligger samlade i gravgrupper eller som små gravfält. Det mest iögonfallande gravfältet återfinns på höjderna alldeles i anslutning till vadstället. Syftet har sannolikt varit att inge de resande respekt när de väl kommit upp ur den 25 meter djupa ådalgången. Från vadstället ligger gravarna tätt och på en karta kan man nästan i detalj följa de små gårdsgravfälten och hur de ligger placerade längs en linje som successivt svänger av allt mer åt väster för att efter ytterligare några kilometer åter vända norrut. Längs denna linje förekommer även stora och omfattande hålvägssystem där vissa sammanfaller med iakttagelser på äldre lantmäterikartor, medan andra har en sträckning som skär diagonalt över marker som brukades som åkerjord för mer än 300 år sedan.

Gravfältens och kultplatsernas förhållande till forna tiders kommunikationsstråk

Att man som vid Fjällgime valt att uppföra gravfältet i direkt anslutning till mer utnyttjade vadställen är en vanlig företeelse i Halland. På flera platser går fenomenet igen på ett sätt som tydligt talar för att bygdens befolkning eftersträvat att ge sig tillkänna för den eller de personer som färdades i trakten. Oftast återfinner man gravfältet på kanterna av ådalgångarna där de legat väl exponerat ovanför vadställena. Ett tydligt exempel utgörs av Vägbrogravfältet där det numera decimerade gravfältet ligger i direkt anslutning till passagen över Suseån. Stenarna har stått likt stoder som antingen välkomnat besökare som vadat över ån från norr eller som ett avsked för de som var på väg norrut mot andra mål. Samma iakttagelser gäller i anslutning till Himleån, strax öster om Varberg. Här återfinner man ett par av länets större gravfält, båda med en tillkomst under romersk järnålder och med en kontinuitet fram i yngre järnålder. Mest känd är gravfältet

vid Broåsen vars synliga monument omfattar merparten av järnålderns olika gravformer. Fynd från äldre undersökningar visar på ett stratifierat samhälle där de mest välsituerade har fått sin vila på just denna plats (Lönnerberg 1933). Några kilometer längre västerut, i anslutning till Träslöv, ligger Korsgatagravfältet med ungefär samma uppsättning gravmonument. Namnet på gravfältet ger ju en antydning om dess placering intill mötespunkten för ett antal äldre vägsystem. Synonymt för de båda gravfälten är att de ligger i anslutning till samma å, ett medelstort vattendrag som huvudsakligen rinner fram i låglänt terräng. Det stillaflytande vattnet har således motverkat spontana passager, utan dessa har varit knutna till några enstaka platser vilka också sammanfaller med de båda gravfältens lokalisering. På båda platserna ligger gravfälten på markanta höjder där Broåsen är beläget söder om ån och Korsgatagravfältet på den norra sidan.

Hur ser då förhållandet ut när de halländska kultplatserna relateras till samma forntida vägnät? Svaret är tämligen entydigt i så motto att det inte har existerat något närstående förhållande. Beroende på vilken skalnivå som appliceras vid en analys av närområdet erhåller man motsägelsefulla resultat. I ett makroperspektiv ligger kultplatsen Käringsjön i direkt anslutning till en av de största kommunikationslederna i södra Halland (fig. 4). Från det vitala vadvägen vid Fjällgime kantas den forna vägsträckan av ett stort antal gravar som tydligt visar på en rikt befolkad bygd. Vägen leder rakt fram mot Käringsjön, men zoomar man i detta kartutsnitt sker en drastisk förändring i vägval då vägen tvärt viker av i västlig riktning. Förändringen har medfört att icke initierade personer aldrig har kommit i närheten av kultplatsens kärnområde. En mer ingående granskning ger även sken av att platsen knappast har haft den centrala roll som anförts i de publikationer som behandlar de senaste forskningsrönen. Enligt dessa tolkningar skulle Käringsjön ha varit ett centrum för traktens befolkning dit man under olika delar av året förlagt rituella handlingar av mer kollektiv art, kanske över en tid som omfattar flera generationer (Carlie, A. 1998; jfr även Carlie, A. del 4 i denna volym). Mot detta talar ett par väsentliga iakttagelser. En iakttagelse grundas på att fyndmaterialet är alldeles för litet. Visserligen rör det sig om ett hundratal kärl som sänkts ned längs kanterna på mossen men sett i det tidsperspektiv som angetts för platsens varaktighet skulle det enbart vara fråga om ett enstaka kärl vart femte år. Den andra iakttagelsen ger sig tillkänna via platsens topografi. Käringsjön är i realiteten en dödishåla med branta sidor runt om vilket har medfört att det finns få naturliga platser som de inblandade har kunnat nalkas platsen. Trakten är fylld med hålvägar som uppkommit genom att människor färdats fram och tillbaka men i direkt anslutning till Käringsjön finns det inga avtryck i markerna. Hade det varit fråga om en kollektiv samlingsplats

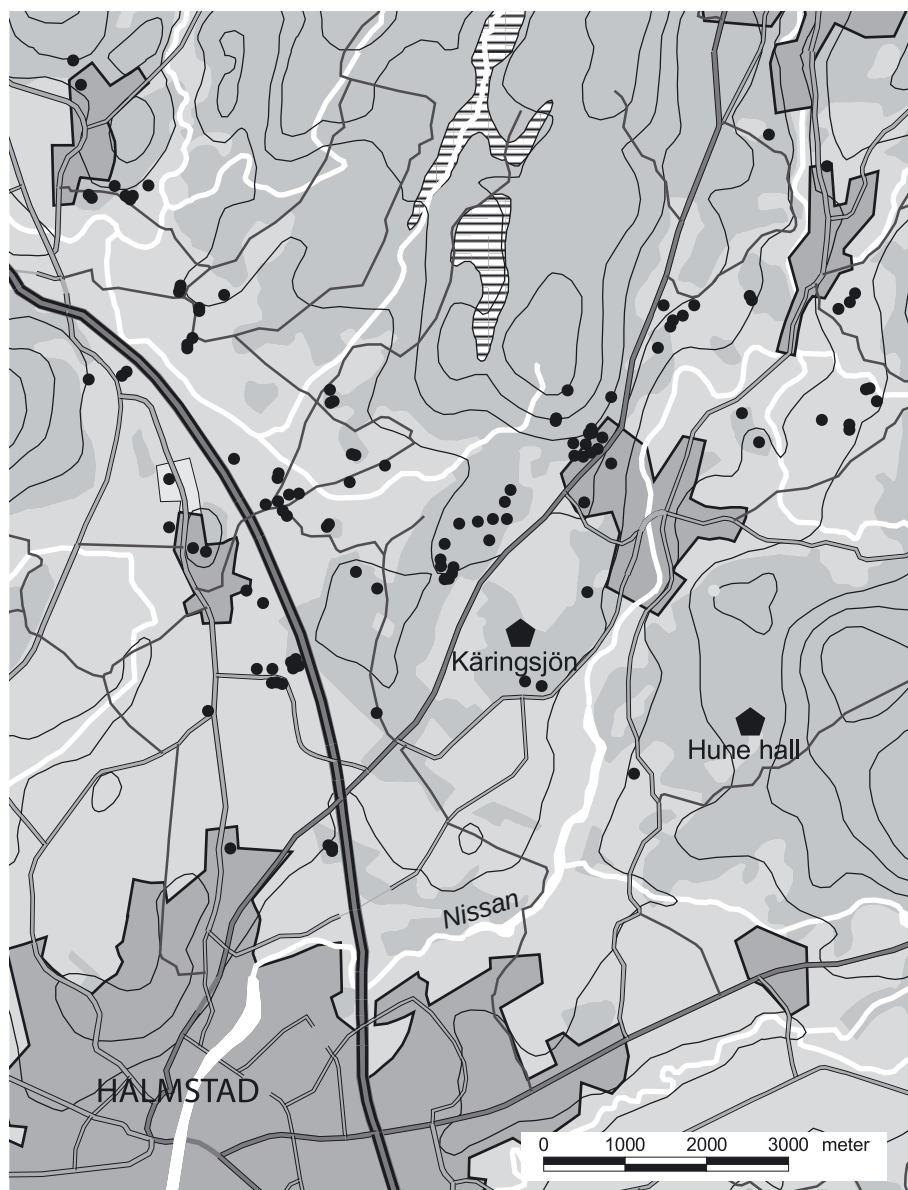


Fig. 4. Gravarnas placering (svart punkt) visar att de sammanlänkande kommunikationsstråken drog fram på betryggande avstånd från Käringsjön. Illustration: L. Carlie.

borde kommunikationen ha varit av sådan omfattning att det även här skulle ha funnit ett rikt och välbevarat vägnät. Istället verkar det som att människorna eftersträvat en undanskymd scen där man kunnat verka i det dolda och att platsen endast har varit bekant för en begränsad och initierad grupp människor.

Vid Hune hall, cirka tre kilometer längre österut, undersökte Berta Stjernquist en skreva i ett kluvet stenblock där hon fann fragmenten efter ett 25-tal kärl (Stjernquist 1985). Formen på kärlen säger att depositionerna har skett samtidigt som människorna kring Käringsjön genomförde sina kulthandlingar. Platsen ligger tämligen isolerat även om det inte är mer än någon kilometer ned till den andra grenen av Nissastigen vars slutdestination har varit järnåldersbyn vid Brogård, vars bebyggelse också utgjorde sista anhalten innan passagen över Fylleån. Även i anslutning till Hune Hall lyser de äldre kommunikationslämningarna med sin frånvaro, utan de finns alla samlade på kanten av Nissans dalgång. Istället framstår även denna lokal som en väl undangömd plats där ritualerna skett i det fördolda genom att endast de inblandade haft kännedom om platsen.

En helt annan typ av kultplats har varit belägen vid Kärragård cirka tre kilometer norr om Lagans dalgång (fig. 5). Här har man bland annat undersökt en nästan 18 meter stor palissadanläggning vars närmaste paralleller utgörs av de keltiska Viereck-Schanzen (Carlie, A. 2000:16ff). Platsen ligger i ett tämligen fornlämningsrikt område som framför allt synliggörs av Örelids stenar. Detta gravfält, vars siluett höjer sig ett tiotal meter över kringliggande landskap, kröner kanten av en ås och består numera av ett trettiotal resta stenar. Precis nedanför höjden undersöktes nyligen lämningarna efter ett större flatmarksgravfält som huvudsakligen kan dateras till senaste fasen av förromersk järnålder och tidig romersk järnålder (Per Wranning pers. kom.). Båda gravfälten är belägna i direkt anslutning till den kommunikationsled som utgick från vadställena över Lagan och därefter fortsatte vidare norrut mot bebyggelsen vid Brogård. Den som färdades längs vägen kom dock aldrig i någon direkt kontakt med bosättarna vid Kärragård. För att nå dit var man tvungen att helt avvika från huvudvägen och bege sig rakt västerut till områden som framför allt kännetecknades av stora våtmarker. Hela boplatsen har varit belägen på en mindre höjdrygg, orienterad i östvästlig riktning, 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. Väl framme vid gården fanns ingen fortsättning utan de forna vägar och stigar som ledde hit ut har bestått av "återvändsgränder".

Den samlade analysen visar att det existerar en fundamental skillnad i hur gravar och kultplatser varit inkorporerade i landskapet. Medan de förstnämnda haft för avsikt att synas har kultplatserna haft en undanskymd placering där endast de inblandade tycks ha haft kännedom dess existens. Någon större folkvandring till



Fig. 5. Gravarnas läge (svart punkt) visar att kommunikationsleden under såväl brons- som järnålder följer ungefär samma riktning. Helt avskild från leden låg kultplatsen vid Kärragård. Illustration: L. Carlie.

platserna tycks det inte heller varit fråga om då folket, trots att lokalerna har besökts under ett par hundra år, inte lämnat några synliga avtryck i det kuperade landskapet. Snarare verkar det som att kultplatserna varit en enskild angelägenhet för en eller flera gårdar.

Referenser

- Carlie, A. 1998. Käringsjön – a sacrificial site from the Roman Iron Age in South-western Sweden. *Current Swedish Archaeology*, vol. 6, s. 17–37.
- Carlie, A. 2000. I fruktbarhetens tecken. Kultplatser och offertraditioner i fruktbarhetens tecken under äldre järnålder – ett regionalt perspektiv utgående från Västsverige. *Utskrift* 6, s. 5–31.
- 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. Stockholm: Almqvist & Wiksell International.
- Carlie, L. 2000. Spår av spår. Äldre kommunikationsleder och hålvägar i södra Halland. *Utskrift* 6, s. 32–49.
- 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, s. 73–86. Lund: Arkeologiska Institutionen.
- Carlie, L. 2004. Interaktion i ett gränsområde – äldre kommunikationsstråk utmed Ätran. I: Carlie, L. et. al. red. *Hållplatser i det förgångna*. Landskap i förändring. Volym 6, s. 13–23, Halmstad: Hallands läns museer och Riksantikvarieämbetet.
- Hofberg, H. Utan årtal. *Några drag ur det forna skogsbyggarlivet i Halland*. Faksimilutgåva. Halmstad: Bokförlaget Spektra.
- Lönnberg, E. 1933. Gravfältet på Broåsen i Grimeton. Några ord till en 1932 upprättad karta. *Vår Bygd. Hallands hembygdsförbunds årsskrift* 1933, s. 24–40.
- Påsse, T. 1983. *Havsstrandens nivåförändringar i norra Halland under holocen*. Geologiska institutionen. Publ. A 45. Göteborg: Geologiska institutionen.
- Sandklef, A. 1954. Samfärdsel. I: *Hallands historia II. Från freden i Brömsebro till våra dagar*, s. 1004–1011. Halmstad: Hallands läns landsting.
- Stjernquist, B. 1985. A Votive Deposit from Arlösa, Southern Sweden. In *Honorem Evert Baudou*. *Archaeology and Environment* 4, s. 143–154. Umeå: Department of Archaeology, University of Umeå.
- Varnild, I. 1964. Vadesteder og broer. Danske veje. *Turistforeningen for Danmark. Årbog* 1964, s. 65–78.

Muntligt

Arkeolog Per Wranning, Kulturmiljö Halland, Halmstad.

Referencer

Trykte kilder

- Cornelius Tacitus Annaler I-V*. Oversætning Svalenius, I. 2003. Sävedalen.
Cornelius Tacitus Germania II. Udgivet af Brun, N. W. og Lund, A. 1974. Århus.
Prokop(ius) Vandalenkrieg. Gotenkrieg. Udgivet af Coste, D. & Ritthaler, A. 1966. München.

Litteratur

- Andersson, G. & Skyllberg, E. red. 2008. *Gestalter och gestaltningar – om tid, rum och händelser på Lunda*. Stockholm: Riksantikvarieämbetet.
 Andrén, A. 2008. Behind Heathendom: Archaeological Studies of Old Norse Religion. *Scottish Archaeological Journal*. Vol. 27(2), s. 105–138.
 Artelius, T. & Anglert, M. 2008. Epilog till en offerlund. I: Andersson, G. & Skyllberg, E. red. *Gestalter och gestaltningar – om tid, rum och händelser på Lunda*, s. 229–246, Stockholm: Riksantikvarieämbetets förlag.
 Bell, C. 1992. *Ritual theory, ritual practice*. Oxford: Oxford University Press.
 Berggren, Å. 2006. Archaeology and sacrifice. A discussion of interpretations. I: Andrén, A., Jennbert, K. & Raudvere, C. red. *Old Norse religion in long-term perspectives*. Vägar till Midgård 8, s. 303–307. Lund: Nordic Academic Press.
 Beskow-Sjöberg, M. 1977. *The Archaeology of Skedemosse IV*. Stockholm: Almqvist & Wiksell.
 Blomkvist, T. 2002. *Från ritualiserad tradition till institutionaliserad religion. Strategier för maktlegitimering på Gotland under järnålder och medeltid*. Uppsala: Universitetet.
 Brøndsted, J. 1940. *Danmarks Oldtid. III. Jernalderen*. København: Gyldendal.
 Carlie, A. 2004. *Forntida byggnadskult. Tradition och regionalitet i södra Skandinavien*. Arkeologiska undersökningar Skrifter No 57. Stockholm: Riksantikvarieämbetets förlag.
 Carnap-Bornheim, C. von 1999. Archäologisch-historische Überlegungen zum Fundplatz Kalkrieser-Niewedder Senke in den Jahren zwischen 9 n. Chr. Und 15 n. Chr. I: Wiegels, R. red. *Rom, Germanien und die Ausgrabungen von Kalkrieser*, s. 495–508. Osnabrück: Universitätsverlag rasch.
 Engelhardt, C. 1863. *Thorbjerg mosefund 1858-1861*. København.
 Engelhardt, C. 1865. *Nydam mosefund 1859-1863*. København.
 Engelhardt, C. 1867. *Kragehul mosefund 1751-1865*. København.
 Engelhardt, C. 1869. *Vimosefundet*. København.

- Fabech, C. 1987. *Krigsbytteoffer - religiøs ceremoni eller politisk manifestation*. Aarhus [opublicerad magisteravhandling, Forhistorisk Arkæologi, Moesgård].
- Fabech, C. 1991. Booty sacrifices in Southern Scandinavia: a reassessment. I: Garwood, P. red. *Sacred and profane: Proceedings of a conference on archaeology, ritual and religion*. Committee for archaeology. Monograph 32, s. 88–94, Oxford: Oxford University.
- Fabech, C. 1997. Slöinge i perspektiv. I: Callmer, J. & Rosengren, E. red. "... gick Grendel att söka det höga huset..." *Arkeologiska källor till aristokratiska miljöer i Skandinavien under yngre järnålder*, Hallands Läns museers Skriftserie N0 9/ GOTARC C. Arkeologiska Skrifter No 17, s. 145–160. Halmstad.
- Fabech, C. 1998. Kult og samfund i yngre jernalder – Ravlunda som eksempel. I: Larsson, L. & Hårdh, B. red. *Centrala platser. Centrala frågor. Samhällsstrukturen under järnåldern. En vänbok till Berta Stjernquist*. Uppåkrastudier 1, s. 147–163. Stockholm: Almqvist & Wiksell International.
- Fabech, C. 1999. Centrality in Sites and Landscapes. I: Fabech, C. & Ringtved, J. red. *Settlement and Landscape*, s. 455–473. Århus: Jutland Archaeological Society.
- Fabech, C. 2006: Centrality in Old Norse mental landscapes. I: Andrén, A., Jennbert, K. & Raudvere, C. red. *Old Norse religion in long-term perspective*. Vagar till Midgård 8, s. 26–32, Lund: Nordic Academic Press.
- Fabech, C. & Ringtved, J. (in press). Arealanvendelse og landskabstyper i det 1. årtusinde e.Kr. I: Odgaard, B. red. *Agrar 2000*.
- Fabech, C. & Näsman, U. (manus). *Mellan svear och daner*.
- Fletcher, R. 1997. *The conversion of Europe. From paganism to Christianity 371-1386 AD*. London: HarperCollins.
- Florescu, F. B. 1965. *Das Siegendenkmal von Adamklissi, Tropaeum Traiani*. Bucharest & Bonn.
- Geisslinger, H. 1970. Sociale Schichtungen in der Opferdepots der Völkerwanderungszeit. I: Jankuhn, H. red. *Vorgeschichtliche Heiligtümer und Opferplätze in Mittel- und Nordeuropa*, s. 198–213. Göttingen.
- Hagberg, U. E. 1967a. *The archaeology of Skedemosse 1. The excavations and the finds of an Öland Fen, Sweden*. Stockholm: Almqvist & Wiksell.
- Hagberg, U. E. 1967b. *The archaeology of Skedemosse 2. The votive deposits in the Skedemosse fen and their relation to the Iron-Age settlement on Öland, Sweden*. Stockholm: Almqvist & Wiksell.
- Hannestad, N. 1986. *Roman Art and Imperial Policy*. Jutland Archaeological Society Publications XIX. Århus.
- Helgesson, B. 2004. Tributes to be spoken of. Sacrifices and warriors at Uppåkra. I: Larsson, L. red. *Continuity for centuries*. Uppåkrastudier 10, s. 223–239, Stockholm: Almqvist & Wiksell International.

- Herschend, F. 2003. Krig, offerfynd och samhälle i 200-talets Sydsandinavien. *Fornvännen* 2003/4, s. 312–316.
- Ilkjær, J. 2000. *Illerup Ådal, et arkæologisk tryllespejl*. Højbjerg: Moesgård Museum.
- Ilkjær, J. 2003. Danske krigsbytteoffer. I: Jørgensen, L. et al. red. *Sejrens triumf. Norden i skyggen af det romerske imperium*, s. 44–64. København: Nationalmuseet.
- Insoll, T. 2004. *Archaeology, ritual, religion*. London/New York: Routledge.
- Jankuhn, H. 1936a. Die Religionsgeschichtliche Bedeutung des Thorsberger Fundes. *Forschungen und Fortschritte* 12 nr. 29.
- Jankuhn, H. 1936b. Zur Deutung des Moorfundes von Thorsberg. *Forschungen und Fortschritte* 12 nr. 16.
- Jankuhn, H. 1954. *Nydam og Torsbjerg. Mosefund fra Jernalderen*. Neumünster, Holsten.
- Jørgensen, E. & Vang Petersen, P. 2003. Nydam mose – nye fund og iagttagelser. I: Jørgensen, L. et al. red. *Sejrens triumf. Norden i skyggen af det romerske imperium*, s. 258–285, København: Nationalmuseet.
- Jørgensen, L. 2001. 'The Warriors, Soldiers and Conscripts' of the Anthropology in Late Roman and Migration Period Archaeology. I: Storgaard, B. red. *Military aspects of the aristocracy in Barbaricum in the Roman and Early Migration periods*, s. 9–20, København: Nationalmuseet.
- Jørgensen, L. et al. red. 2003. *Sejrens triumf. Norden i skyggen af det romerske imperium*. København: Nationalmuseet.
- Larsson, L. & Lenntorp, K-M. 2004. The enigmatic house. I: Larsson, L. red. *Continuity for centuries*. Uppåkrastudier 10. Acta archaeologica Lundensia ser. in 8° No 48, s. 3–48, Stockholm: Almqvist & Wiksell International.
- Lindqvist, S. 1963. *Forntidens Kumla och omvärlden*. Kumla.
- Lund, J. 2003. Ve de besejrede! I: Jørgensen, L. et al. red. *Sejrens triumf. Norden i skyggen af det romerske imperium*, s. 166–171, København: Nationalmuseet.
- Lønstrup, J. 1988. Mosefund af hærudstyr fra jernalderen. I: Mortensen, P. & Rasmussen, B. M. red. *Fra stamme til stat i Danmark, 1. Jernalderens Stammesamfund*. Jysk Arkæologisk Selskabs Skrifter XXII. Højbjerg: Jysk Arkæologisk Selskab.
- Nielsen, A-L. 1997. Pagan cultic and votive acts at Borg. I: Andersson, H., Carelli, P. & Ersgård, L. red. *Visions of the past. Trends and traditions in Swedish medieval archaeology*, Arkeologiska undersökningar Skrifter No 24, s. 373–392, Stockholm: Riksantikvarieämbetet.
- Nordberg, A. 2003. *Krigarna i Odins sal. Dödsföreställningar och krigarkult i fornnordisk religion*. Edsbruk.
- Nordqvist, B. 2007. Nya rön om offerplatsen Finnestorp och exempel på några av dess vetenskapliga konsekvenser. I: Nordgren, I. red. *Kult, Guld och Makt*, s. 282–310, Skara: Historieforum.

- Näsman, U. 2006. Danerne og det danske kongeriges opkomst. *Kuml*, s. 205–241.
- Ringtved, J. 1999: Settlement Organisation in a Time of War and Conflict. I: Fabech, C. & Ringtved, J. red. *Settlement and Landscape*. s. 361–381, Århus: Jutland Archaeological Society.
- Steuer, H. red. 2001. *Eine hervorragend nationale Wissenschaft: deutsche Prähistoriker zwischen 1900 und 1995*. Berlin: de Gruyter.
- Stjernquist, B. 1974. Das Opfermoor in Hassle Bösarps, Schweden. *Acta Archaeologica* 44, s. 19–62.
- Stjernquist, B. 2001. Offerplatsen och samhällsstrukturen. I: Hårdh, B. red. *Uppåkra. Centrum och sammanhang*. Uppåkrastudier 3, Acta archaeologica Lundensia ser. in 8° No 34, s. 3–28, Stockholm: Almqvist & Wiksell International.
- Storgaard, B. 2001. Himlingøie – barbarian empire or Roman implantation? I: Storgaard, B. red. *Military aspects of the aristocracy in Barbaricum in the Roman and Early Migration periods*, s. 95–111, København: Nationalmuseet.
- Thompson, E. A. 1966. *The Visigoths in the time of Ulfila*. Oxford: Clarendon Press.
- Wolfram, H. 1988. *History of the Goths*. Los Angeles.
- Worsaae, J. J. A. 1865. *Om Slesvigs eller Sønderjyllands Oldtidsminder*. København.
- Ørsnes, M. 1969. Om jernalderens opdagelse. I forordet til *Sønderjyske og fynske mosefund*. I *Thorsbjerg mosefund*. Af Conrad Engelhardt. København: ZAC: 1969: xiii–xx.
- Ørsnes, M. 1988. *Ejsbøl I. Waffenopferfunde des 4.-5. Jahrhundert nach Chr.* København.

Internet

- Bäck, M. 2008. Vad hände med Lilla Ullevi? Artiklen findes på http://www.arkeologiuv.se/projekt/mitt/2007/2007_lilla_ullevi/2007_lilla_ullevi_resultat.htm
- Herschend, F. 2000. Mossoffer på torran skånsk husgrund. *Artefact* 11. Find artiklen på <http://www.infoartefact.se/>
- Ilkjær, J. 2004. *Nyt og Noter*. <http://www.illerup.dk/custom/nyt20040416.html>