

VATTENLEDERNA OCH OMLANDET. BIRKA

Av Björn Ambrosiani



Adam av Bremen berättar på 1070-talet om Birka att denna hamn ligger i en havsvik mot "norr" och att hamnen, som skyddas av "undervattenshinder", besöks av människor från många olika håll, som kommer dit regelbundet för olika affärer. Både Rimbart och Adam berättar också om sjöburna angrepp på staden: t.ex. överföll en svensk kung eller tronpretendent Anund staden med 11 egna och 20 danska skepp någon gång efter Ansgars första besök i Birka ca år 830 (Adam av Bremen 1984 I:60 m. fl. st.).

Man har diskuterat Birkas placering. Denna måste bestämmas utifrån vikingatidens geografiska uppfattning. Östersjön uppfattades då som ett öst-västligt hav. En havsvik mot norr går därför vinkelrätt mot denna huvudriktning (Ambrosiani 1985:26f). Denna syn på väderstrecken gällde ännu på Snorres tid på 1200-talet. Enligt Heimskringla seglade Olaf den helige "österut längs Svitiod" och Konungssund, där han seglade ut ur Mälaren över "land", d.v.s. nuvarande Söderström i Stockholm, ligger "öster om Tören" och inte norr därom som verkligheten i dag visar.

Stort gravfält

Det finns därför ingen anledning betvivla att den plats som sedan medeltiden har utpekats som Birka, Björkö i Mälaren, är den rätta. Här finns både kulturlager och det skandinaviska områdets största vikingatida gravfält. Det kan därför ha sitt intresse att se närmare på de topografiska möjligheterna för transporter till och från platsen, och på Birkas egna möjligheter att ta emot skepp av olika slag.

Mäljarlandskapet är en del av det landhöjningspräglade sprickdalslandskapet. Sjön är en restsjö, i söder avgränsad av genomgående förkastningsbranter och i norr av flacka strandområden, särskilt lämpade för jordbruk och bete. Landhöjningen har hela tiden givit stora tillskott av användbar jord. Sprickdalarna var vid medeltidens början fortfarande ofta vattenfyllda och lämpliga båtleder, och man har anordnat dragställen, när vattendelarna växte upp. Namnet Draget och åtskilliga orter med namnelementet "ed" visar att det har funnits ett väl utbyggt system av vattenleder i området.

Birka ligger på en ca 1,5 km stor ö i Mälaren vid farleden från Södertälje norrut. Foto Jan Norrman 1981. Godkänd av Försvarsstaben för publicering.

Birka/Björkö ligger på en strategiskt väl vald plats vid korsningen mellan flera av dessa leder. Den viktigaste tycks ha varit vad som numera kan kallas Fyrisleden över Södertäljepasset, Björksjärdarna, Draget i Kalmar socken, Ullvifjärdarna, Ekoln och Fyrisåns vattensystem upp mot Vendel med Otterhögen vid Husby och båtgravfältet vid Vendels kyrka som synliga arkeologiska slutpunkter. På minst två ställen måste dock båtarna dras över land: i Tälje och vid Draget.

Genom åren har vi följt markarbetena i Södertälje, och även om dokumentationen är ofullständig vet vi att den ursprungliga (intill 1650) Storgatan följde dalbotten innan planen reglerades efter en större brand (Ambrosiani 1957:156). Vid utbyggnad av de stora varuhusen här omkring 1970 kunde man iakttaga en kraftig lerkörtel under den vikingatida havsnivån, 5 m över den

nuvarande. Leran har troligen avsatts i vad som troligen varit en vattenfylld vik och kanal ända fram till Stora torget. 4-500 m längre norrut når man åter ned till 5-metersnivån och man har alltså haft en kort dragsträcka att passera (Dammell 1972). Invid denna lades en liten tätort, Tälje, av vilken man funnit kulturlager med föremål från 1000-talet och ett antal skelettgravar, allt strax NO om den nuvarande stadskyrkan (Broberg 1979:24ff, undersökningsregistret nr 16 and 33). Näsets höjd har knappast överstigit ett par meter.

Tyvär är detta dragställe idag helt sönderbyggt liksom hela den dalgång som då utgjorde en öppen fjärd in mot dragstället från söder. Då är förhållandena något bättre vid Draget i Kalmar socken ca 25 km norr om Birka, även om grustäkter och industriområden också där har trasat sönder den ursprungliga topografin.

Två drag

I södra delen av passet finns i dag en liten sjö strax under 5-metersnivån, alltså den innersta delen av den vikingatida viken. Över en flack grusplåtå når man fram till en grund nu igenvuxen sjö. I dess norra ände finns ytterligare en tröskel att passera innan man kommer ner till Ullvifjärden. Det rör sig här alltså om två korta drag, av vilka det norra ända till byggandet av motorvägen på 1970-talet var synligt som en grund rämma längs dalbotten. Det är intressant att se att det finns en person som ur minnet från 1920-talet har ritat av hur rämmen har varit fodrad med ett fiskbensmönster av timmer, alltså en permanent fodring av rämmen för att underlätta snabb passage mellan vattnen (Sandén 1984:69). Sådana anordningar bör kunna ha funnits på alla sådana ställen där båtarna regelmässigt har dragits över ed och näs av detta slag.

Draget är emellertid också en viktig punkt på den andra lednen. Här måste all landtrafik från Stockholm mot Enköping och Västerås passera. Därför har två stora system av halvvägar utbildats i slänterna ner mot de delar av dalbotten som har legat över vatten under vikingatiden. Vid sidan om ett par västgötska halvvägssystem är dessa båda bland de djupaste och mest omfattande som finns i Sverige. Passagen har dessutom skyddats av en fornborg uppe på den klippa som ligger öster om Ullvifjärdens sydände.

Dessa förhållanden gör att huvudleden från Birka mot norr troligen gått i denna sträckning och inte i den allmänt antagna förbi Almarestäket och Sigtuna. Under medeltiden befästes båda av ärkebiskopen

för att skydda tillfarterna till Uppsala. Almarestäket blev därigenom en av de viktigaste borgarna i Sverige och biskopspalatset på Arnön vid Ullvifjärdarnas utlopp i Ekoln framstår som ett av de mest betydelsefulla arkitekturhistoriska monumenten från medeltiden i Mälardalen (Lundberg 1963).

Också vattenleden österut från Birka är viktig. Den går inte i det nuvarande Bockholmsundet söder om

kungsgårdarna, Adelsö, där senare Alsnöhus uppfördes på 1200-talet (Thordeman 1920:5ff), som plats för hamn och "tullstation" på färdvägen mot norr.

Björkö är i sig alldeles för liten för att kunna föda den i genomsnitt minst ca 900 individer stora befolkningen. Vattenlederna och hamnarna blir därför väsentliga förförståelsen av ön och idag känner man också ett stort antal bryggor



Ekerön utan passerar norr om denna ö genom Långtarmen och söder om Kärsön i det nu igenvuxna sundet mellan denna ö och Ekerön. Denna led har också utgjort den gamla landskapsgränsen mellan Södermanland och Uppland, numera flyttad söder om Ekerön (t.ex. Holmqvist 1961:28).

Mäläröarna

Den östra delen av Mälaren uppfylls nu av de mer eller mindre sammanhängande Mäläröarna. Under vikingatiden var dessa uppdelade av smala sund och därför ett område som lätt passerades med båtar. Det koloniserades i stort vid början av yngre järnåldern under 500-talet. Endast på några få ställen finns spår av äldre järnålder och folkvandringstid. Kronan dominerade som markägare genom Husbyar och andra kungsgårdar, ingående i Uppsala Od, en motsvarighet till det danska kongeleivet. Många av dessa kronoegendomar har gravfält som går tillbaka till vendeltidens början och det finns starka skäl att se deras roll i samhällssystemet som belägg på en stark kontinuitet. Detta är bakgrunden till att man valde en ca 1,5 km stor ö vid landskapsgränsen och i direkt anslutning till en av de viktigaste av

Stenpackning, den s.k. bryggan, i Svarta Jorden på Birka. Den var ursprungligen ett bryggfäste omgivet av träpälår och fungerade som landfäste för en träbrygga på pälbockar ut i vattnet.

längs den vikingatida stranden. Denna kunskap bygger på utgrävningen av ett bryggfäste i Svartajordsområdet 1969-1971 (Ambrosiani et al 1973). Denna utgrävning visade att hamnarna var mer utvecklade än man tidigare hade antagit. Skeppen hade inte enbart dragits upp på flacka stränder vid lastning och lossning. Man hade också bryggor och kajanläggningar för de större handelsskeppen.

Vattenledningens roll i Mälarskapskapet är också stor långt fram i tiden. Utöver den ovan nämnda Fyrisleden och stora farleden från Birka mot Stockholm och österut finns det flera inlandsleder, där man med små fartyg har kunnat ro längs åar och småsjöar. De flesta av dessa är idag utdikade men med hjälp av nivåkartorna och de torvfyllda bassängerna längs åarna kan man följa farledernas sträckning genom landskapet. Inte minst visar Husbygdarnas läge vid dessa genomfartsleder på den viktiga kombinationen av

administration och kommunikation-
sleder.

Landsvägar

Först under 1600-talet började man bygga körbara landsvägar in mot Stockholm och Uppsala. Tidigare fanns bara sommar- och vintervägar över vattnen och de idag ännu ofullständigt kända ridstigarna. Den från högmedeltiden kända hundaresorganisationen (en medeltida administrativ indelning, som bygger på "hundratäl" gårdar) tar stark hänsyn till detta. Så gott som samtliga hundaren har en eller flera direkta kontakter med 5-meterskurvan, alltså vikingatidens havsnivå. Vi letar därför för närvarande efter de brygg- och hamnanläggningar som funnits genom hela medeltiden.

Ett område där vi har lyckats över förväntan är hundaret Trögd NV om Birka. Birka låg ursprungligen för övrigt just i detta hundare. Bebyggelsebilderna är den vanliga i Mälardalen, en långsam tillväxt under hela förhistorien med de äldsta nedslagen redan under slutet av stenålder. Vid vikingatidens slut fanns Adelsö inräknat, ca 125 bebyggelser med gravfält från yngre järnålder i hundaret. Under högmedeltiden var detta, exklusive Adelsön, indelat i tre tredingar var och en med sin husby och allmänningar, för vilka en särskild stadga gällde. I centrum av området finns en "helig ö", som ända in i våra dagar har varit hundarets tingsplats (Ambrosiani 1988).

Stora stensamlingar

I början av 1980-talet började vi leta efter hamnplatser här. Nästan omedelbart fann vi en sådan på den medeltida stranden av Hornö-allmanningen i den mellersta tredingen. Den bestod av ett par kraftiga stensamlingar omkring en sandstrand samt stenkonstruktioner längs stranden. Omedelbart ovanför dessa finns förhöjda fosfathalter och en möjlig husterrass. Till denna leder en grund halv väg från hundarets inre delar och allt skyddas av en kraftig fornborg på bergskrönet ovanför. Nivåerna visar att denna anläggning har fungerat under högmedeltiden, 1100-1200-talen.

I de båda andra tredingarna var det då inte möjligt att finna någon motsvarighet. Ett par metalldetektorfynd gjorda av amatören Otto Helander 1987 riktade emellertid uppmärksamheten på ett område vid gården Lundsberg på Hammarsallmanningen i övre tredingen. Det rörde sig om en välbevarad medeltida hultlåsnyckel av brons och en rund bronsplatta med emaljinslagningar liknande dem man finner i Niedersachsens vikingatid (Müller-

Wille 1985:59). Det visade sig att fyndplatserna låg invid en liten lagun i femmeterskurvan, alltså vikingatidens strandlinje. Området har visat sig ha höga fosfathalter och det finns äldre uppgifter om en marknadsplats i närheten.

1988 påträffades liknande föremål, fast av järn, på flera platser runt en nu nästan igenvuxen vik vid Brandholmssund på Torsvi allmänning i den yttre tredingen. Här har

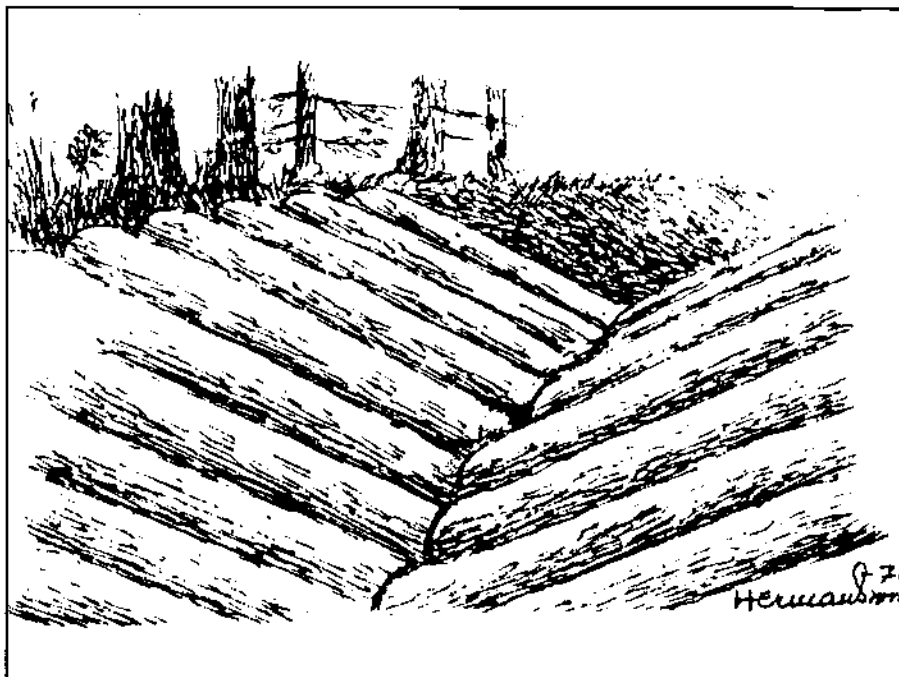
Medeltidsstaden 15. RAÄ-SHMM-RAPPORT. Göteborg.

Damell, D., 1972. Om Södertäljleden. Fornvännen, 67:123-126

Holmqvist, W., 1961. Introduction. In Excavations at Helgö I. KVHAA. Stockholm

Lundberg, E.B., 1963. Biskops-Arnö. Preliminärt om en byggnadshistorisk undersökning. Fornvännen, 58:264-281.

Müller-Wille, M., 1985.



ännu bara spridda fosfatprover tagits men arbetet fortsätter under 1989. Utanför den skyddade viken ligger en ö med en betydande fornborg på krönet högt över vattnet, en viktig kontrollpunkt för farlederna i denna del av Mälaren.

En fortsatt systematisk inventering på punkter längs den vikingatida och medeltida stranden i Mälaronrådet kommer med säkerhet att avslöja ytterligare ett stort antal anläggningar av detta slag.

Litteraturlänningar.

Adam av Bremen 1984. Historien om Hamburgstiftet och dess biskopar. Översatt av Emanuel Svenberg. Kommenterad av C F Hallencreutz, K Johannesson, T Nyberg och A Pilz. Stockholm.

Ambrosiani, B., 1957. Birka - Sigtuna - Stockholm. Tor III. Uppsala.

Ambrosiani, B., 1988. Trögd - ett särpräglat hundare (härad) i Uppland. I Forntid i vägen. Sagt hämt meddelat, 3, 1988:43-48. SHM. Stockholm.

Ambrosiani, B. Arrhenius, B. et al. 1973. Birka. Svarta Jordens Hamnområde. Arkeologisk undersökning 1970-1971. Riksantikvarieämbetet RAPPORT C 1 1973. Stockholm.

Broberg, B., 1979. Södertälje.

Tecknaren Erik Hermansson ritade år 1974 av en minnesbild från 1920-talet, då man vid dikesrensning vid Kalmarsandsdraget fann trärester, möjligen avsedda att underlätta passagen med båtar över edet.

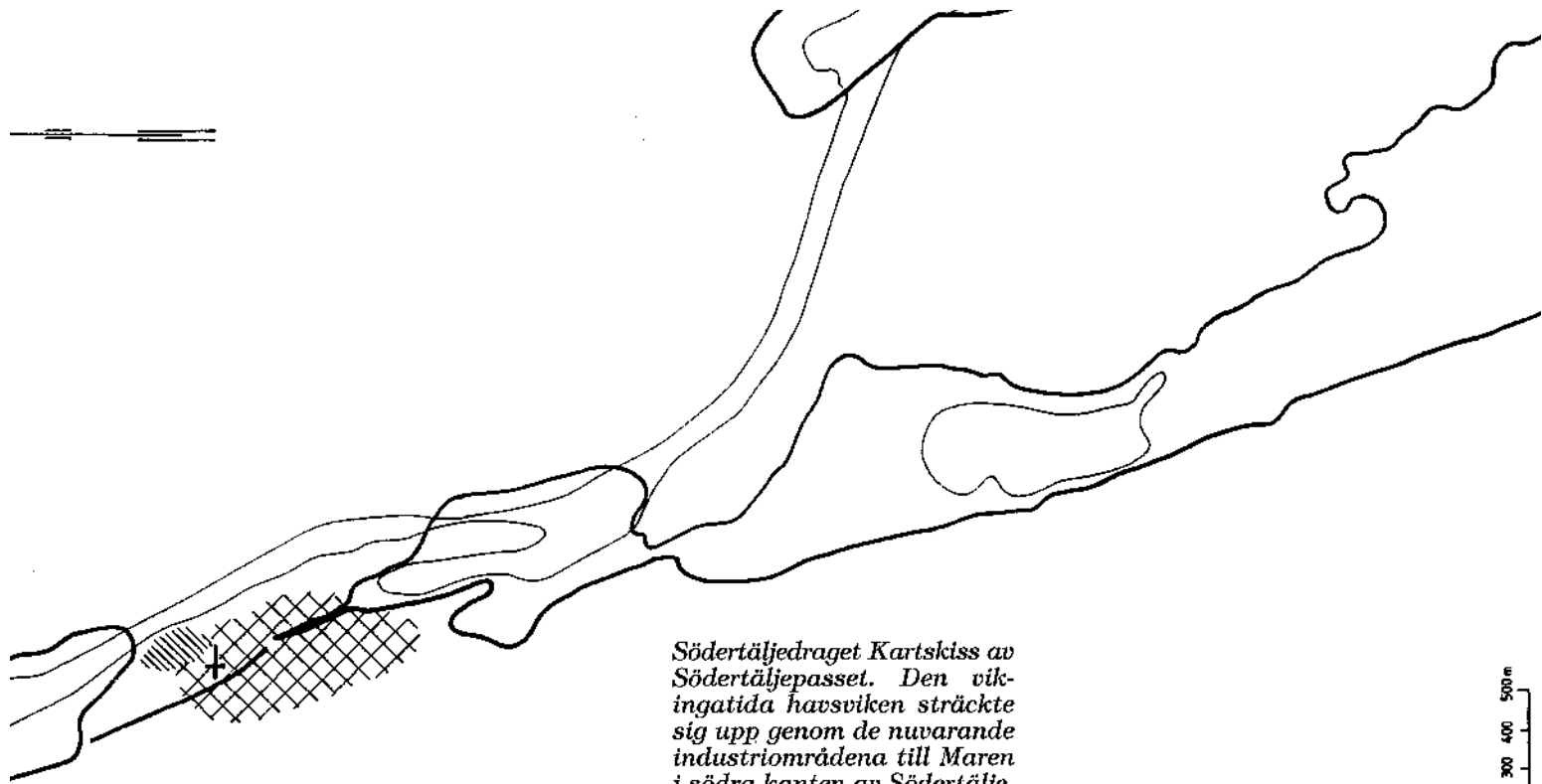
Westeuropäische Import der Wiking-
erzeit in Nordeuropa. In Society and
trade in the Baltic during the Viking
Age. Acta Visbyensia VII:79-102.
Visby.

Sandén, B., 1984. Det hände i Upplands-Bro. En Hembygdsbok.

Upplands-Bro.

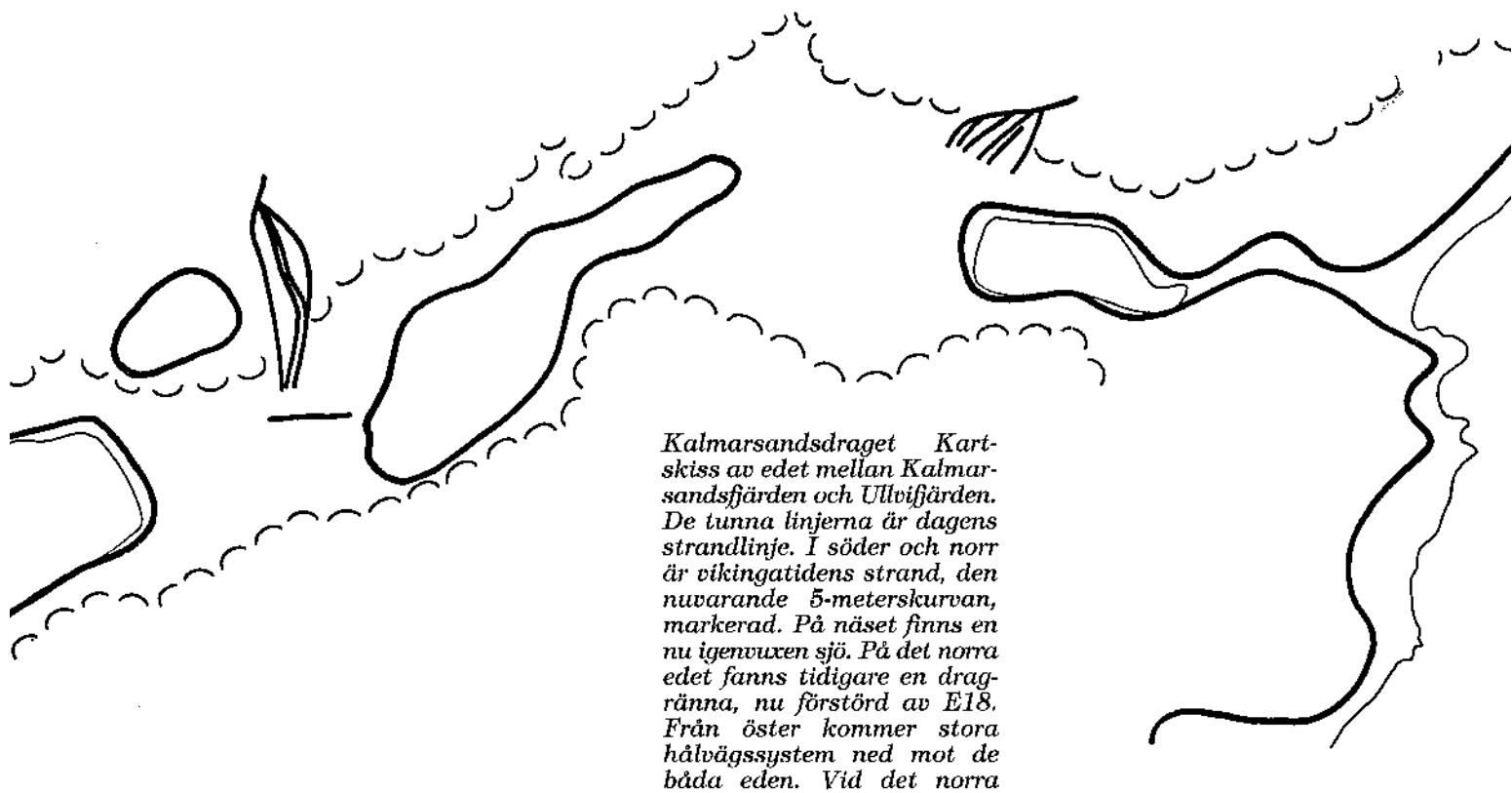
Thordeman, B., 1920. Alsnö hus. Stockholm.





Södertäljedraget Kartskiss av Södertäljepasset. Den vikingatida havsviken sträckte sig upp genom de nuvarande industriområdena till Maren i södra kanten av Södertälje. Under de nybyggda varuhusen fanns en lerkörstel som tyder på en "kanal" fram till Stora torget. En dragränna bör ha funnits förbi kyrkan till Mälaren några hundra meter norrut. Nordost om kyrkan finns spår av en senvikingatida bebyggelse med gravar.

0 100 200 300 400 500 m



Kalmarsandsdraget Kartskiss av edet mellan Kalmarsandsfjärden och Ullvifjärden. De tunna linjerna är dagens strandlinje. I söder och norr är vikingatidens strand, den nuvarande 5-meterskurvan, markerad. På näset finns en nu igenvuxen sjö. På det norra edet fanns tidigare en dragränna, nu förstörd av E18. Från öster kommer stora hålvägssystem ned mot de båda eden. Vid det norra