

BIRKA NU

PÅGÅENDE FORSKNING OM VÄRLDSARVET  
BIRKA OCH HOVGÅRDEN

RED. CHARLOTTE HEDENSTIERNA-JONSON



THE NATIONAL HISTORICAL MUSEUM, STOCKHOLM. STUDIES 22  
ISBN 978-91-89176-45-4

Historiska museet  
box 5428  
114 84 Stockholm  
www.historiska.se

### Omslagsillustrationer

Framsidan: foton av pågående Birkaforskning. Överst Kerstin Näversköld och Sanna Stahre i Historiska museets magasin. I mitten ett runben funnet vid utgrävningarna av Garnisonen och längst ner en bild från de marinarkeologiska undersökningarna 2011. Foton: Charlotte Hedenstierna-Jonson. I bakgrunden karta över Björkö och Adelsö av Hjalmar Stolpe (Antikvarisk-topografiska arkivet, Riksantikvarieämbetet), fotograferad av Gabriel Hildebrand, Historiska museet. Baksidan: en av Hjalmar Stolpes dagböcker från Birkaundersökningarna (Antikvarisk-topografiska arkivet, Riksantikvarieämbetet), foto av Charlotte Hedenstierna-Jonson.

© 2012, författarna

THE NATIONAL HISTORICAL MUSEUM, STOCKHOLM. STUDIES.  
Huvudredaktör: Fredrik Svanberg  
Grafisk design: Thomas Hansson

Tryckt av Davidsons tryckeri AB, Växjö, Sverige 2012

ISBN 978-91-89176-45-4

# INNEHÅLL

Förord.....	7
BIRKAFORSKNING. I perspektiv av grävningarna 1990–1995 <i>Björn Ambrosiani</i> .....	9
NEVER A DULL MOMENT. Om ett forskningsprojekt och samverkan med det omgivande samhället <i>Lena Holmquist</i> .....	19
MARITIMA BIRKA <i>Jens Lindström, Andreas Olsson &amp; Johan Rönnby</i> .....	29
PÅ ANDRA SIDAN BIRKA. Södra Björkö's arkeologiska potential <i>Mathias Bäck</i> .....	45
PROJEKTET MÄNNISKOR I BRYTNINGSTID. Skelettgravar i Birka och dess nära omland <i>Anna Kjellström</i> .....	69
WOODEN WORLDS. Individual and collective in the chamber graves of Birka <i>Neil Price</i> .....	81
BIRKABORNA MED FÖREMÅL FRÅN FINSKA FASTLANDET. Vilka var de? <i>Ingrid Gustin</i> .....	95
BIHÅLEINFLAMMATION PÅ BJÖRKÖ. Om hälsorisker i urban miljö <i>Elin Ahlin Sundman</i> .....	111
BIRKA ÄR INGEN Ö. Om båtgravar, barockspännen och laserskanning <i>Michael Neiß</i> .....	121
FRÅN DRÄKT TILL KOPPAR OCH JÄRN <i>Annika Larsson</i> .....	129
VIKINGATIDA PÄRLHÄNGEN. Silvertrådens form och tillverkning <i>Sebastian K. T. S. Wärmländer &amp; Linda Wåhlander</i> .....	141
BIRKA OCH BÅTSYMBOLER <i>Gunilla Larsson</i> .....	151
BIRKAFLICKANS NYA KLÄDER <i>Linda Wåhlander, Amica Sundström &amp; Sebastian K. T. S. Wärmländer</i> .....	173
BIRKAS BORG. Plats för kyrka och biskopsborg? <i>Torun Zachrisson</i> .....	199
BIRKAFOLKET <i>Charlotte Hedenstierna-Jonson</i> .....	213



GUNILLA LARSSON

Min forskning har sedan många år tillbaka kretsat kring båtar och sjöfart, vilket också var ämnet i min avhandling (Larsson 2007). Den kontextuella analysen av de många fynd som påträffats inte minst i Mälardalen, ger vid handen att skeppets roll som symbol har varit mycket betydelsefull. Detta gäller inte minst flera av de båtar som påträffats begravda i Birka, där båtarnas läge och placering öppnar möjligheter till nya tolkningar av skeppsymbolens roll i samhället. Här skall en kort sammanfattning göras av forskningen kring dessa.

## DE BEGRAVDA BÅTARNA I BIRKA

Birka har flera lämningar efter båtar i olika typer av fyndkontexter. Dessa utgörs av nitar från båtdelar som använts i stadsvallens konstruktion, vrakdelar som påträffats i hamnen och dessutom fem begravda båtar av vilka endast en säkert utgörs av en båtgrav. Dessa båtlämningar berättar inte bara om sjöfart, utan liksom i många andra sammanhang även om religiösa föreställningar, om ideologi, värderingar och om samhället. Av särskilt intresse är de begravda båtarna, som här skall analyseras och diskuteras närmare. De har dokumenterats av både Stolpe och Arbman (1943). I åtminstone fyra av fem fall är det inte frågan om vanliga båtgravar. De har kanske därför inte rönt så stort intresse, som de annars skulle ha gjort. Det som är speciellt med alla dessa fem begravda båtar är bland annat att alla är begravda i vallen. För de tre senast undersökta och av Arbman publicerade båtarna känner vi det exakta läget. Här ska alla de begravda båtarna kort beskrivas för att vi ska få en bakgrund till när och i vilket sammanhang de har begravts, innan den viktiga frågan varför de har begravts på detta sätt diskuteras.

Den första begravda båten undersöktes av Stolpe 1879. Vi kan kalla den för Birka 1. Han tolkar denna som en båtgrav för en kvinna (Montelius 1881:178). Den del av båten som begravts var ca 6 meter lång och delarna var sammanfogade med mer än 500 nitar. Kvinnan bar en dräkt med ovala spännbucklor

och hade även fått med sig en kniv, sax och keramik. Fynden daterar graven till 900-talet (Selling 1955:108).

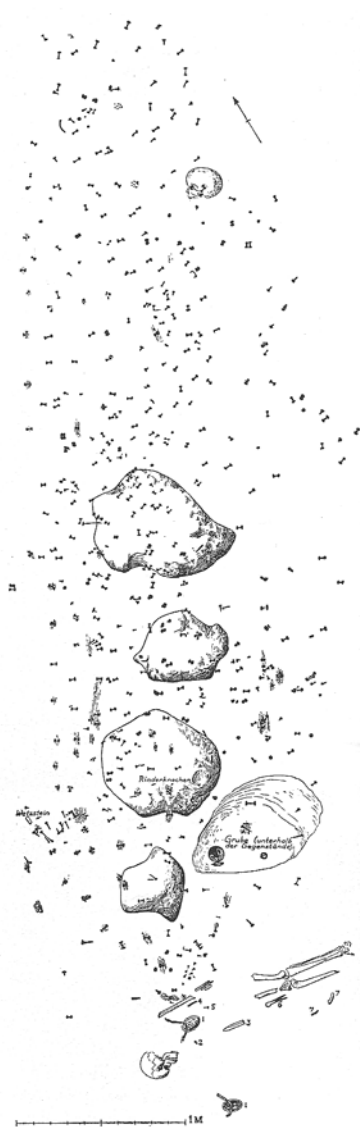
Samma år som den första båtgraven, undersökte Stolpe även en begravd båt som var ”större” än den som fanns i båtgraven med kvinnan och som helt säkert var helt utan gravläggning, här kallad Birka 2. Storlek och form är okänd. Båten var enligt uppgift ”stympad” (Montelius 1881:178).

Arbman har utförlig dokumentation när det gäller övriga tre begravda båtar. Den tredje begravda båten som påträffades, grav Bj 824B, här kallad Birka 3, utgör, av nitplanerna att döma en cirka 6 meter lång mittsektion av en betydligt större farkost (Arbman 1943:297 f). Minst 1,5 – 2,0 meter saknas av fören och aktern och den är störd av en senare begravning. Den ursprungliga längden har varit 9-10 meter och båten har varit ca 2 meter bred med fem bordgångar i varje sida, sammanfogade med varandra och med kölen medelst järnnitar. Båten har anlagts över en grop under södra delen, över vilken nitraderna inte rubbats. Här finns även spikar som kan ha fäst anlägget för rodret till skrovet, vilket antyder att aktern ligger i söder, svagt åt sydsydväst med följdaktligen stäven mot nordnordost. Senare har en skelettgrav anlagts i Ö-V, med huvudet i väster, möjligen kristen grav. I båtens fyllning av uppskottat material från ”Svarta jorden” återfanns en kam, keramik, järnföremål, brynen av sandsten och skiffer, liksom ben av fågel och fisk.

Den fjärde nergrävda båten som påträffades, anläggning Bj 879, här kallad Birka 4, undersöktes 1932. Båten består av en 5,75 m lång sektion av båten, före undersökningen synlig som en mörkfärgning (Arbman 1943:342). Mörkfärgningen var närmast rektangulär, vilket visar att även här saknas en stor del av stävpartierna där båten smalnade av i spetsig form. Båten hade placerats NNO-SSV i vallens längdriktning. Bredden på mörkfärgningen var 2,4 meter och höjden 0,6 meter. Båten var sammanfogad med över 300 järnnitar, 2,6 - 8,5 cm långa, varav ungefär ett tiotal var av den största längden, samt ca 100 spikar där de längsta var 8,8 cm långa. I norra delen fanns ytterligare en fläck på 14,4 (m<sup>2</sup>) med ca 50 nitar och ett 10-tal spikar, som möjligen kommer från ytterligare en begravd båt. I anslutning till anläggningen fanns även hästskosöm, järnblecksfragment och rester efter en tälgstensgryta. Arbman tolkar anläggningen som att en båt använts för att utgöra en del av barrikaden (1943:342). Den femte begravda båten som påträffades i Birka återfanns i grav (?) Bj 1137, här kallad Birka 5, även den undersökt 1932. Den utgör enligt en analys av planen en 9 m lång nergrävd mittsektion av en båt utan gravläggning, placerad i N-S riktning i vallens längdriktning. Denna båt saknar liksom de övriga stora delar av fören och aktern. Minst 1,5 – 2 meter av ändskeppet i norr och

6-7 meter av ändskeppet i söder är borta, vilket gör att den ursprungliga längden kan uppskattas till 16,5-18 meter. Största bredden mellan nitraderna midskepps är 1,8 meter och den ursprungliga bredden har således varit minst 2,1 meter om den översta bordgångens hypotetiska bredd tas med. Den nergrävda båten är en rest av ett långsmalt skepp och endast krigskepp hade detta längd-breddförhållande. Att båten är så smal visar att den varit avsedd för rodd och endast kunnat ha ett mindre segel som hjälpsegel, vilket gör ett tidigt intryck. Sådana segel återfinns på de vendeltida bildstenarna. Den 0,4-0,5 meter breda kölplankan ger ett ålderdomligt intryck, den saknas helt på de flesta vikingatida skepp av denna storlek. Före undersökningen syntes även denna som en mörkfärgning, vars bredd var 1,5 meter och tjocklek 0,9 meter.

Båten har haft fyra bordgångar i varje sida, sammanfogade med järnnitar och spikar. Av dessa tillvaratogs mer än 400 stycken nitar, av vilka de flesta, 293 stycken, var 5,6 cm långa, 20 stycken nitar var 2,5-3,5 cm och 12 st utgjorde en grupp av 8-10 cm långa nitar. Detta är den typiska variationen i längd på nitar som härrör från en båt. Den största gruppen nitar representerar ungefär dubbla bordstjockleken och visar att dessa har varit relativt tjocka, 2,8 cm, vilket antingen betyder att båten härrör från sen vendeltid då borden var grövre, eller att den har använts för transporter. De kortaste nitarna har varit för långsgående laskar i bordgångarna. De längre dels för att fästa knän och tofter till



Figur 1. Plan över Bj 824 B. Efter Arbman 1943.



bordläggningen. Att de är så många antyder att det rör sig om ett krigsskepp och inte en transportbåt, efter som det bara är krigsskeppen som har tofter och knän över varje spant vilket ger ett högre antal långa nitar/spikar. Under vendeltid förekom ännu att man band fast spanten till klampar i båtens sidor. Från Valsgärdegravarnas långa serie av båtar vet vi att de tidigaste båtarna från 500- och 600-talet hade utsparade klampar i bordläggningen, medan man under 700-talet ibland hade fastspikade krampor, vilket också gav längre nitar. De allra längsta användes för att sammanbinda köl och stäv. Till båten hör även 75 stycken spikar, som var 5-9,5 cm långa med omböjd spets. Dessa har använts i fören och aktern där det var för trångt för att slå på nitens bricka på insidan av skrovet. Båtens konstruktion antyder en datering till 700-talet eller senast tidigt 800-tal. I båten återfanns en järnkrampa. Av intresse är fyndet av en votivring med miniatyrskärör. I båtens norra del påträffades Rhenländsk keramik med stämpelornering, vilken kunde dateras till 800-talet.

Det som är speciellt med och gemensamt för dessa båtar är att de i de flesta fall inte utgjort gravar, utan istället av nergrävda och "begravda" båtar utan gravläggning, samt att de alla grävts ner i vallen. Där återfinns de i vallens överkant, placerade i dess längdriktning (figur 4).

Båtarna har inte begravts hela, utan istället har större delen av båtarnas mittparti här begravts i vallen. Stävpartierna saknas på båtarna. I dessa fall har det varit viktigast att placera själva båtsymbolen i vallen. Vi har även den företeelsen i båtgravar att delen får representera helhe-

Figur 2. Plan över Bj 1137. Efter Arbman 1943.





Figur 3. Plan över delar av Birkas gravfält med stadsvallen (grå) och lägena för de i vällen begravda båtarna (rött) markerade.

ten, *pars pro toto*. Denna sed förekommer på Valsgårdegravfältet i den grav som tolkats som en kistgrav tidigare, grav 28 från 1100-talet, där större delen av en liten båt placerats i graven, men där delar saknas. De båtar som begravts i Birkas vall förefaller vara delar av större fina, långsmala och smäckra krigsskepp. De är också i flera fall av en tidig typ. Särskilt när det gäller grav Bj 1137, förefaller det som om det är en vendeltida båt som begravts. Däremot vet vi inte när detta har skett, då båten kan ha varit mycket gammal när den begravdes.

Anledningen till att båtarna grävdes ner har inte varit att de skulle utgöra en del av en båtbegravning. Däremot får man här förmoda att orsaken kan ha varit att de haft symbolisk betydelse och kanske en med båtsymbolen associerad inneboende kraft som motiverade detta. I denna artikel ska undersökas hur läget i vällen kan ge ledtrådar till tolkningen av bakgrunden till denna märkliga sedvänja, och hur värderingen av skeppet som rum har påverkat. En inblick i detta finns i de äldsta bevarade lagarna där skeppet och utrymmet ombord associeras med begreppet *fridr* och värderingarna kan spåras i de med detta begrepp sammanhängande bötesskalorna. Skeppen kan utgöra fysiska och kognitiva manifestationer av denna frid, och det kan vara här förklaringen ska sökas.

Det har funnits ytterligare en begravd båt i Birka, vilken ännu ej undersökts. Vid de geofysiska undersökningarna 2010 i samarbete med Immo Trinks framkom ytterligare en (äldre) stadsvall och även i denna hade en båt på samma sätt grävts ner, placerad i vallens längdriktning.

## SKEPPSSYMBOL EN OCH FRIDR

På skeppen rådde en särskild helgd som juridiskt sett föll under begreppet fridr. Detta förhållande gällde såväl på handels skepp som på krigsskepp, vilket innebar att dessa väl avgränsade sociala ”rum” utgjorde ett eget jurisdiktionsområde. Ombord på handels skeppen gällde således under medeltiden Bjärköarättens särskilda bestämmelser, fornsvenska *Bjærkøa rætter*, medan man på krigsskeppen istället löd under den s k Rodarätten, *ropær rætter* (UL KgB XI p.1; Hjärne 1979:28),

Redan i Upplandslagens Konungabalk specificeras denna jurisdiktion under fridr under rubriken ‘Vm ropæ ræt’ i § 1:

Stiæl þær man aff aprum, ællr rænr, ællr brytær i lanzlagh hwat sak þæt hælst ær, þæt a wæræ halfwu dyrræ at botum æn þæt hemæ giörs, ok halw læghræ at epum ok witnum. Nu wærþer þæn sanþær at giærningda bötes sak j þre triþiungæ, akær en lot styriman, annæn malseghandin, þriþiæ hassætær allir. wærþær {þæn} [þær] man dræpin ællr huggin fullum sarum. þær aghær kunungær fiurætighi markær fore friþ brut sin.

Översättning:

Nu har skepp gått ut i ledning och har kommit utom vård och vaka. Stjäl där någon från en annan eller rånar och bryter mot landets lag, vad sak det än är, det skall vara dubbelt så dyrt i bot som det som göres hemma och hälften lägre i eder och vittnesmål. Nu varder han dömd till en sådan gärning; då delas böterna i tre delar; en lott tager skeppshövdingen, den andra målsäganden och den tredje alla roddkarlar. Varder en man där dräpt eller huggen med fulla sår, då äger konungen att där taga fyrtio marker för brott mot sin fred.

Det som karakteriserar den förhöjda friden ombord på handels- och krigsskeppen, är att brott bestraffades med dubbla böter och endast hälften så många vittnen behövdes jämfört med landskapslagens bestämmelser. Denna frid kallas ibland konungsfrid och motsvarande skärpta frid kunde även infalla under ting, s k tingsfrid, liksom under helger och religiösa sammankomster. Som en symbol för denna förhöjda frid hängdes en sköld på masten eller förstäven. Handelsjöfartens lag, Bjärköarätten (förkortad BjR), stadgar enligt en ålderdomlig norsk text för Nidaros:

...förty alla rättegångsmål äga redomännen utföra vid landgångsändan och ha röd sköld uppe, så länge de ligga vid land. Men medan de ej kunna nå land, då är deras skeppsting vid masten liksom (annars) vid landgångsändan...(BjR IV 173)

Enligt Bjärköarätten var det alltså vid själva gränsen mellan land och vatten, vid landgångsplankan, som alla rättsliga mål skulle avgöras och under tiden hade man den röda skölden uppe som frids-symbol. Hamnen och handelsplatsen fungerar således här som ett mellanting juridiskt sett mellan å ena sidan det omgivande landet under landets (landskapets) lag och å andra sidan stadens jurisdiktionsområde under det som senare blev stadens lag, vilken Bjärköarätten så småningom gick upp i.

Enligt Rodarätten gäller den förhöjda friden på skeppet då det är rustat och redo för utfärd. Även denna omnämner skölden som symbol i detta laddade gränsområde:

Konungen bjuder ledung ut. Skepp ligger i läge, lyftingen är tältad, sköld är på stammen. Om en man blir dräpt då, ligger i tveböte... (UL MB XI § 3).

Här sätts alltså skölden i direkt samband med den förhöjda frid som finns på krigsskeppen under ledungsfärder när flottan är samlad vid hamnen inför avfärd. Denna förhöjda frid motsvarar den som finns i städer, på handelsplatser och handelsskepp enligt Bjärköarätten med bl a dubbla böter.

Friden kunde även gälla de hundaren och skeppslag där ledungen gått ut med både skepp och mat (skatt), det framgår tydligt av Upplandslagens (UL) rättegångsbalk. Här är det också tydligt att den speciella jurisdiktionen gäller härvid, medan övriga där ledungen bara gått ut som mat har ting och lyder under landets lag:

...þa kunungær biþær leþung utt. þa aghu allir friþ hawæ. þer .j. þy hundæri ællr skiplaghi boæ, sum leþungær ær utt gangin aff. þadi maþok mannum. Ok hin annur skiplagh och hundæri sum matær ær utt aff gangin ok æi mæn þær laghþingis swa friþæ sum mællum, ok sökis æptir lanzlaghum. (UL R 14.1).

Översättning:

Då konungen bjuder ut ledung, då skola alla hava frid, som bor i det hundare eller skeppslag, varifrån ledungen har gått ut både uti mat och män. Och de andra skeppslagen, varifrån ledungen har gått ut uti mat, men ej uti män, i dem må hållas laga ting och lagsökas efter landets lag liksom mellan fridstiderna.

Köpfriden på handelsplatser utgjorde en ibland tidsbegränsad frid som var giltig under handel på en handelsplats. När man kom till en marknadsplats

förhandlade man om fridr, lat. pace, för en bestämd period och den symboliserades av skölden på stäven. Ett målande exempel på detta återfinns i *Egils saga* i berättelsen om Egils och Torolfrs färd till Kurland.

Þeir Þórólfur og Egill voru með Þóri í góðu yfirlæti, en þeir bjuggu um vorið langskip mikið og fengu menn til og fóru um sumarið í Austurveg og herjuðu og fengu of fjár og áttu margar orustur. Héldu þeir og út til Kúrlands og lögðu þar við land með hálfmánaðar friði og kaupstefnu; en er því var lokið, þá tóku þeir að herja og lögðu að í ýmsum stöðum.

översättning:

Den vintren voro Torolf och Egil i god välfägnad hos Tore härse. På våren skaffade de sig manskap och rustade ut ett stort långskepp. De foro om sommaren i österled och härjade, hade många strider och fingo väldiga byten. De styrde till Kurland och slöto en half månads fred med innebyggarna. De höllo köpstämman med dem. När den lyktats, började de härja och lade till på skilda orter. (kap.37).

Som synes är *fridi* ett centralt begrepp som ger ett skydd för handeln. Efter att ha kommit till en överenskommelse med de lokala styresmännen om en halv månads *fridi* lägger man till med skeppen och under denna tid råder fredlig handel. När denna fredsperiod tog slut slutade man att handla och övergick till att förhärja i landet istället. En liknande berättelse finns i Olav den heliges saga om Tore Hund's handelsfärd till Bjarmaland. Det var egentligen Karle den haleyske som av kung Olav fått i uppdrag att fara med kungens gods och sköta kungens handel i Bjarmaland. Tore Hund fick veta det och ville att de skulle segla tillsammans och dela på det som de samlade och anslöt till färden:

När de kom till Bjarmaland lade de till vid handelsplatsen. Där hölls ett handelsmöte. De män som hade varor att sälja fick mycket gods. Tore samlade många ekorrskinn, bäverskinn och sobelskinn. Karle hade också mycket gods som han köpte mycket skinnvaror för. När handelsmötet avslutades seglade de ut ur älven Vina. Därefter bröts freden med landets män..." (kap. 133)

Tore Hund och Karle lade till vid en marknadsplats. Man bedrev sedan handel under *fridr*, men bröt sedan överenskommelsen om köpfrid och seglade uppför Dvina för att härja och plundra. I det här fallet bröts freden *med landets män*, vilket antyder att det var en handel med s k konungsfrid. En sådan innebar dels ett ökat rättskydd för en viss grupp av befolkningen när kungen fanns i dess närhet, dels en fred som kungen kungjorde för att skydda landets befolkning. Från Europa är det känt flera liknande fall med handel och en köpfrid som bedrevs under kungligt beskydd (Lehmann 1886).



Figur 4. Skeppsättningen vid Runsa. Foto: G. Larsson.

Det finns också ett klart samband mellan skeppsfriden och den köpfrid som rådde i staden och på handelsplatsen. De senare utgjorde en förlängning av det lagområde som gällde på vattnet, d v s den jurisdiktion som gällde på skeppen och överensstämmelserna är stora. Det är troligt att skeppssymbolen kommit att användas för att markera gränsen för ett område som på detta sätt var "helgat" och haft det förstärkta lagskydd som förknippas med fridr. Finns det fler fall där skeppssymbolen kan knytas till fridr? Ja, det har funnits en diskussion om huruvida skeppssymbolen kan knytas till tingsfrid, vilket ska närmare studeras.

## SKEPPET OCH TINGSFRIDEN

Skeppets betydelse för att "heliggöra" ett område med förhöjd frid antyds också av förekomsten av skeppsättningar vid tingsplatser. Dessa tingsplatser har i samband med ting haft tingsfrid. Ting har bevisligen hållits vid skeppsättningarna intill Anunds hög i Västerås. Den 25 m långa skeppsättningen på Selaön i Mälaren kallas "Domaresätet". Utgrävningar av en liknande vid Runsa, Eds socken i Uppland, visar att de saknar gravar och har haft en annan funktion.

Det är i detta sammanhang av intresse att ta del av diskussionen kring den s k "träskeppsättningen" vid Valsgårde. Den utgör den äldsta båtsymbolen på Valsgårdegravfältet och är daterad till folkvandringstid. Anläggningen består av 14 stolphål som anger konturerna av ett skepp med ytterligare ett stolphål i mitten representerande masten. Anläggningen har varit 9 m lång och 4,2 m bred. Ett stycke S-SO om skeppsättningen är en stenrad som avgränsar denna del av åsen. Bengt Schönback (1957) har tolkat den märkliga träskeppsättningen som eventuellt representerande ett för rättskipning med en stensträng

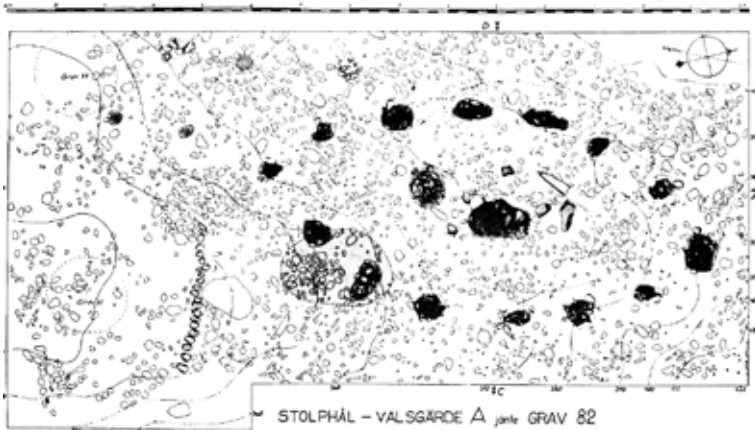


Figur 5. Träskeppssättningen vid Valsgärde.  
Foto: G. Larsson.

avgränsat område av åsen på gravfältet, vilken han tolkar som möjligen en avgränsning mellan ett profant och ett kultiskt/judiciellt område.

Avgränsande och helgande av områden för tings- och domförhandlingar är väl kända från den norröna litteraturen. I Beowulf omtalas "hargens pålar" (vers 175). I diskussionen omnämner Schönback även att lokaliseringen till ett gravfält hade betydelse, emedan i Upplandslagens Manhelgdsbalk om vådaverksbot anges att "...han skal biupae a grafwæ bakkæ a hundæris þingum...", alltså på hundaresting på gravbacken (UL M). Schönback (1957) har också observerat en källa där ett testamente utfärdats "oppa grawabacka" (NS 1:435, 1405). Det är från dessa tankegångar inte långt till att skeppet även kommit att symbolisera gränsen till området med den förhöjda frid som även associeras med skeppen i sig. Området innanför kunde vara tillfalligt helgat, eller permanent helgat.

Rimberts *Vita Ansgarii* visar att Birka redan på 800-talet hade egen jurisdiktion som skilde sig från omlandets. Tingsinstitutionen framstår här som välutvecklad och central i Svearnas samhälle. Här sägs uttryckligen att kungen är beroende av folkets på tinget inhämtade samtycke i viktigare frågor och att folkets enhälliga vilja står över konungens makt "Sic apud eos moris est, ut quodcumque negotium publicum magis in populi unanimes voluntate quam in regia constat potestate" (kap. 26). Tingsorganisationen beskrivs som hierarkisk, liksom senare under medeltiden. Ordet som används för Birkatinget är *placitum*, vilket står för ett lokalt ting. I det frankiska riket hölls ett sådant av greven i varje distrikt *pagus* (Hjärne 1979:138). Birkatinget skiljer sig enligt Rimbart från det ting som hålls *in altera parte regni* i en annan del av riket. Han låter kungen säga "*necdum tamen se plenam licentiam ei (Ansg.) concedere*



Figur 6. Plan över "träskeppssättningen". Museet för Nordiska fornsaker, arkivet.

*posse, donec in alia placito, quod erat in altera parte regni sui futurum, id ipsum populis ibi positis nuniarit*". I viktiga frågor är således Birkatinget underställt ett annat ting. Detta kan vara antingen folklandets ting eller uppsvearnas ting enligt den organisation som levde kvar under medeltiden. Birka var som stad ett geografiskt avgränsat område med eget ting och en egen jurisdiktion. Denna får förmodas ha varit lik den under tidig medeltid nedtecknade Bjärköarätten, under vilken den *fridr* gällde vilken som vi har satt också var förknippad med och gällde ombord på skeppen.

Gränsen för Birkas jurisdiktionsområde torde ha varit stadsvallen, vars kanske främsta syfte varit just att utgöra en gräns och inte så mycket för försvarsändamål. När staden vuxit har denna gräns flyttat ut till sitt nuvarande läge, en vall har anlagts och för att ge kraft och kanske gudomligt skydd åt denna gräns, har även här båtar som symboliskt laddade markörer grävts ner.

En motsvarande vall där inte den fortifikatoriska funktionen kan ha varit den primära är den s k *Götavirke* i Östergötland, anlagd under järnåldern för att sannolikt i första hand fysiskt markera gränsen mellan de häraden som låg *Östanstång* och *Västanstång*, vilka skiljde sig något i jurisdiktionen enligt Östgötalagen.

## BIRKA SOM SOCIALT OCH JURIDISKT RUM

Vad är Birka? Birka kallas i Vita Ansgarii för *portus* och *vicus*. *Portus* betyder 'hamn', *vicus* anger i frankiska källor ofta en 'by där marknad hålls', t ex S:ti Dionysii vid Paris (Hjärne 1979:139). Skiljde man redan vid denna tid mellan

marknadsplatser och städer och utgjorde de så pass väsensskilda företeelser att de också redan vid denna tid utgjorde skilda jurisdiktionsområden? Rimbart nämner även en *civitas*, eller *urbs*, d v s 'stad' dit Birkas invånare tar sin tillflykt vid krigsfara. Hamnen i sig är en gräns mellan land och vatten, liksom mellan olika jurisdiktionsområden I det bäst bevarade manuskriptet av den svenska Bjärköarätten som avser Lödöse (KB, Stockholm), framgår att rätten gäller tills man anländer till *Konungshamn* (BjR 13 s.2). Städer med egen stadslag verkar ha haft en egen kunglig hamn kallad Konungshamn. Dessa utgjorde således gränsen mellan handelskeppets och handelsplatsernas jurisdiktion å den ena sidan, och stadens jurisdiktionsområde å den andra. Samma förhållande gäller även i Stockholms Bjärköarätt där det sägs att "Varde män sakre i andra land och andra städer, varder det ej förlikt förr, än de komma till konungshamn, då bötes det allt efter stadens rätt." (BjR 13 §2). Här sägs också att alla rättsaker som uppkommer inom Stockholms område, som från Saltsjön uppnås vid Konungshamn på Sicklaön (idag Kungshamn), och dit även Åsön räknas (idag Södermalm) ska behandlas enligt stadens rätt.

## KONUNGSHAMN: GRÄNSEN MELLAN STAD OCH LAND, MELLAN LAND OCH HAV

I den svenska *Bjærkøa rætter*, bevarad i ett manuskript från ca 1300 avseende Lödöse (Kungliga Biblioteket, Stockholm), sägs att denna rätt gäller tills man når *Konungshamn*, då istället stadens lag träder i kraft (BjR 13 p.2). De städer som har haft sin egen stadslag verkar ha haft en särskild, kunglig hamn benämnd *konungshamn*. För handelssjöfarten innebar detta att *konungshamn* utgjorde gränsen mellan *Bjærkøarättens* *jurisdiction* som gällde på handelskeppen och på handelsplatserna och stadens lag. En *konungshamn* tillhörde inte en handelsplats, utan en stad. En *konungshamn* utgjorde gränsen för stadens jurisdiktionsområde, d v s det område där stadens lag gällde.

Var gällde då Bjärköarätten? Hamnar vid de lokala marknadsplatserna och städerna löd under Bjärköarätten (Hjärne 1979:23ff). Speciella hamnar, konungshamnar, hörde till staden och stadens lag, vilket ska närmare behandlas nedan. I den äldsta och mest utförligt bevarade versionen av Bjärköarätten från Norge (Storm i NGL, 4:XII, BjR II 42) och tiden före Magnus Lagabötes stadslag, ett fragment som har visat sig vara en del av Nidaros *Bjærkøa rætter* (Storm 1888:XII), framgår att:

Bjärköarätten gäller å varje fiskeläge och å sillfångstplats och å handelsfärder. Om män slåss å handelsfärder och förlikas där, då äger styremannen taga den rätt, som konungen tager i köpstad och besättningsmännen (roddarna) den rätt som stads-



männen taga i köpstad. Men om de komma till köpstad, där Bjärköarätt gäller, utan att böter ha blivit gäldade, då äga konung och stadsmän taga den rätten, alldeles som om det vore gjort inom staden, med mindre de har förlikats dessförinnan.

Här framgår att det som särskilt jurisdiktionsområden fanns ”köpstad, där Bjärköarätt gäller”, vilket ligger nära till hands när det gäller tolkningen av Birkas roll. Denna version av rätten är väldigt intressant eftersom den visar att denna rätt inte var gällande bara på skeppet, utan även i skärgården, området med fiskelägen och sillfångstplatser. Gäller detta även Sverige, så finner vi där området Roden längs kusten mellan Stockholm och Gästrikland. Detta område behandlas i kungliga medeltida brev som ett eget område, ett land vid sidan av folklanden. Om så skulle vara fallet, att Bjärköarätten även varit gällande i den Svenska skärgården, kan det förklara varför man i stadfästelsebrevet till Upplandslagen år 1296 särskilt måste inskräpa att även Rodens invånare ska följa samma lag utan invändningar.

## HAMNAR, HANDELSPLATSER OCH HELIGA ÖAR

Hamnen var med handelsplatsen en plats där en särskild frid rådde. Calissendorff (1964:119) har visat att ordet *fridber* i lagarna ersatt ett äldre begrepp *helagher* adjektivet ’helig’, med betydelsen ’fredad’. Vallen där båtarna placerats utgör gränsen till ett område med *fridr/ helagher*. Begreppet *helagher* har diskuterats mycket. Baetke pekar på uttrycket *Land er heilact* i Grímnismál (4), som enligt honom syftar på ett land som hör till eller är vigt till en gud (Baetke 1942:135). Mot detta har Thors invänt och visar på att begreppet använts om företeelser som under rättsliga förhållanden är fredade, som salfångsställen och byallmänningar (Thors 1957:574). Han visar också att *helagher* är en kvalitet som kan tillerkännas genom juridiska åtgärder. Per Vikstrand (2001:228) lyfter fram en i detta sammanhang intressant ritual som de isländska landnamnsmännen utförde för att *helga sér land* (’helga sig land’), då de for med eld runt det land som de gjorde anspråk på. Han menar att detta inte bara var att säkra sig land i juridisk bemärkelse, utan att det även var ett ritualiserat besittningstagande med religiösa förtecken. Kanske kan vi i de begravda båtarna se ett spår av de ritualer som genomfördes för att ringa in och avgränsa det för köpfriden helgade område som staden utgjorde, en gräns med både sakral och juridisk innebörd.

Det medeltida fridsbegreppet är komplicerat, men kunde juridiskt innebära att brott bedömdes extra hårt inom ett geografiskt definierat och avgränsat område. På motsvarande sätt som handelsplatsen Birka var även tingsplatsen med tingsfrid avgränsad av veband, även om dessa var mer förgängliga och tingsfriden var tidsbegränsad. Öar som ett avgränsat område med handel eller marknadsplats

under köpfrid, med tidvis ting under tingsfrid och/eller kult med den frid som är kopplad till religiösa ceremonier har förekommit i flera fall än Birka. Man skulle kunna tolka de öar som bär namnet Helgö som öar med ”permanent frid”. Är då den förhöjda friden ett tecken på att området är helgat? Det är en möjlighet.

Vi vet mycket lite om öar med namnet Helgö. Spår av handel och kult finns på den väl avgränsade ön Helgö i Mälaren. Möjligen har handel förekommit även på Helgö i Frösunda socken vid Långhundraleden, dit två vikingatida broar leder, men där ännu inga spår av gravar eller bebyggelse påträffats. Vid anläggning av en damm i den forna Helgösjön påträffades en uppbyggd plattform till vilken det går ut en spång. I sjön har även påträffats båtdelar (Larsson 2011).

Längre uppströms i Närtuna socken ligger Öbacken, en tidigare ö i sjön Hederviken, Namnet Hederviken är dock sent tillkommet. I sin äldsta kända form, på kartan ”Tabula Geographica öfver Seminghundra Häradt” från 1638 skrivs namnet istället *Heliwijken* och 1671 finner vi namnformen *Hellwijken* i ortnamnsarkivets uppteckningar. Vi får därför anse det troligt, som redan Gräslund framfört, att *Hellwijken* i sin förled rymmer adjektivet helig (1986:221). Ovanför Hederviken vid Långripan finns byn *Helgäby*, från 1452 belagd med namnformerna *Helghaby*, *Helgaby*, *helga aby* och *hælgaaby*, som får ses i samband med de övriga namnen av denna typ vid denna del av Långhundraleden. Calissendorff har med utgångspunkt från Helgäby dragit slutsatsen att hela vattendraget ner till Helgö ursprungligen har burit namnet *Helgå*.

Ön har enligt en 1700-talskarta haft en marknadsplats. Om man får tro Gustav Vasa, har även folklandsting hållits här. Områdets centralortskaraktär indikeras även av en storhög, som funnits sydost om Närtuna kyrka. Den omnämns i ”Ransakningar om antiqviteter 1667–1684”. Det kan eventuellt ha varit en tingshög. På holmen finns en stor terrasserad yta, som i söder mot viken avgränsas av en låg vall. Detta var troligen marknadsplatsen. Lämningar efter flera bryggor finns nedanför denna mot farleden. Vid Öbacken tycks även ha funnits en central kultplats. Den har legat i Hederviken alldeles norr om holmen. Här har redan på 1920-talet påträffats människoskallar och föremål (Nilsson 1924:224). Vid magnetometerundersökning tillsammans med Gerhard Schwarts från Statens Geologiska Undersökningar, SGU och efterföljande arkeologisk undersökning 2003 av undertecknad återfanns intill holmen spåren av en kvadratisk plattform som varit uppbyggd i vattnet och kringsatt av pålar. Kring denna hade offrats människor, hästar, träföremål, förkolnat trä, pålar, liksom skifferbryne, kvistar och inte minst flera båtar. En av skallarna har daterats till vikingatid.

En annan avgränsad ö möjligen med spår av handelsaktiviteter är Toftesta holme vid Långhundraledens utlopp i Garnsviken. Ön som tidigare har kallats Garnsholmen har en plåtå med ett fundament för ett kvadratisk torn och en

vallgrav. Platån har vid besiktning 1984 visat sig ha ett 0,2-0,45 m tjockt kulturlager med keramik, kol, lerklining och slagg. Av gåvobrev till Fogdö kloster framgår att ön troligen varit Uppsala öd gods. Byn Garn har givit mark till kyrka, kyrkogård och prästgård. Intill ligger Brottbys, 'brytens by' där kungens fogde ev. har funnits och ovanför är byn Husa, där ortnamnet antyder en kungsgård. Detta har gjort att holmen befinner sig centralt i ett tidigt maktcentrum (Loggert et al 1993:196).

En skyddad hamn med handelsplats är Folklandstingsstad i Lunda socken, Seminghundra härad. Här fanns liksom i Närtuna både handelsplats, tingsplats och kultplats. Området där staden växte fram låg på en nästan kringfluten holme, då strandlinjen före sänkningen av Sigridsholmssjöns övre sjösystem under 1800- och 1900-talen låg på närmare 15,3 meter över havet enligt utredning av professor Yngve Gustafsson (1993:23). Sedan bronsålder var sjön en viktig kultplats. En genomgång av arkivmaterial på ATA och föremål och information hos lokalt boende visar att offer kan ha pågått i sjön från bronsålder till järnålderns slut. Här har påträffats vapen, båtdelar och smycken, liksom ben efter troligen offerade djur, identifierade som häst, svin och får (Larsson 2007, 2011). Sockennamnet Lunda torde vittna om en helig lund vid sjön. Som samlingsplats för kult och ting låg det nära till hands att även en marknad och en stadsbildning skulle växa fram. Under tidig medeltid låg Folklandstingsstad i Lunda socken vid Sigridsholmssjöns östra strand. 1983 gjordes här en undersökning som gav slagg, keramik, hästkosömmar, mynt, djurben, lämningar från bronsgjutning. Detta var tillika hela folklandet Attundalands tingsplats, vilket givit staden dess namn. Efter år 1296 då folklanden sammanslagits till landskapet Uppland, låg hela Upplands landsting här men flyttades 1350 till Sigtuna. Detta året utfärdades också det sista kungliga dekretet och förbudet mot handeln i staden, efter vilket uppmaningen till slut hörsammades och verksamheten upphörde, p g a att den ansågs konkurrera alltför mycket med Sigtunas handel.

Vad som framkommer i dessa fall är öar som utgjort väl avgränsade sociala rum för många av de aktiviteter som förknippas med *fridr*. Båtsymbolen finns med såsom offer i de vatten som utgör den naturliga avgränsningen till dessa heliga rum vid Helgö i Frösunda socken, Öbacken i Närtuna socken och Folklandstingsstad i Lunda socken.

## SKEPP OCH GRÄNSER

Skeppen förekommer i en liminal zon mellan land och vatten, mellan levande och döda, såväl som mellan människor och gudar. På grund av sin roll som "liminal agent", ett begrepp från van Gennep (1960) och Turner (1997), så

ansågs båten inneha särskilda krafter. I det arkeologiska materialet från Mel-lansverige är detta uppenbart under yngre järnålder, då de symboliska värdena hos skeppet förstärks och används i många olika sammanhang. De inneboende krafterna hos skeppssymbolen möjliggjorde att den kom att brukas i skilda kontexter såsom exempelvis inom jurisdiktionen, husbyggnation och gravar.

Det liminala tillståndet vid överskridandet av en gräns har enligt Wester-dahls (2005) undersökning uppfattats både som farligt och som fördelaktigt. För folk som har bott vid havet har den primära antagonismen mellan land och hav skapat deras kognitiva rituella landskap. Båten representerar denna gräns, en mobil brygga mellan land och hav. I Sveriges maritima kultur har mötet mellan dessa motstående sfärer uppfattats som farligt och behövt be-mötas med stor försiktighet. Föremål som var associerade med land har varit förbjudna till sjöss. Detta gällde till exempel allt som var förknippat med jord-bruk, som inte ens fick nämnas på havet (Westerdahl 2005). På många håll var kvinnor och barn landassocierade och skulle inte nämnas eller tas ombord. Vissa husdjur, särskilt de med klor som katter, skulle inte tas ombord. Stenar och jord hörde till land och fick inte heller tas ombord. Vissa landäggdjur och saker förknippade med land fick inte ens nämnas ombord och man har istället haft ett stort antal noanamn för dessa (Westerdahl 2005).

Även Hultkrantz (1992:42) pekar på att oppositionen mellan hav och land bidragit till framväxten av en mängd tabu inom fiskar- och jägarsamhällen, på grundval av en djup klyfta mellan dessa två världar inom en omgivande verk-lighet. Westerdahl (2005) anser att det främst är inom ospecialiserade fiske-samhällen som dessa traditioner är starka, men vid mina inventeringar har jag mött dessa föreställningar både inom västkustens specialiserade fiskesamhällen och bland ostkustens bondefiskare. Den maritima miljön ombord, i gränzonen mellan land och vatten, har uppfattats som starkt laddad i båda miljöerna.

Skepp och gränser hänger ihop på många håll. I Estland finner man ofta skepp upplagda på gårdarnas gränsmurar. Skeppets helgd kan ha bidragit till att båtar och båtdelar placerats på gravfälten i Estland, liksom i gravar i Skandinavien.

Skeppet, liksom hamnen, utgjorde en liminal zon som hade en särskild laddning. Det var den gränzonen där land möter vatten. Sedan bronsålder har skeppen i gravkontext även kommit att symbolisera förbindelsen mellan den här världen och nästa i livet efter detta. Som votivgävor i våtmarker har de säkerligen också symboliserat, utgjort redskap för och förmedlat kontakterna mellan människornas värld och gudavärlden. Skeppssymbolen var hos kelterna symbol och attribut för fruktbarhetsgudinnan Nehalinna och antas ha koppats även till andra fruktbarhetsgudomligheter som Isis, Nerthus och Freja.



Figur 7. Båt upplagd på gränsmur i Estland. Foto:A. Larsson.

Skeppen som avgränsning av Birkas sociala rum och jurisdiktionsområde genom de begravda båtarna, hade mot denna bakgrund med all säkerhet även religiösa förtecken. De kan ha fungerat som ett gudomligt skydd för friden innanför vallarna.

### ATT AVGRÄNSA DET HELIGA

Rum som varit heliga har åtminstone sedan bronsålder avgränsats med fysiska markeringar av olika slag. Olausson (1995) har lyft fram att vissa stenhägnader som tidigare tolkats som fornborgar, istället varit gränser mellan det pagana området utanför och ett inneslutet, helgat rum innanför avsett för begravningar och rituella aktiviteter.

Jurisdiktionen som hör till skeppet och hamnen i de tidigmedeltida lagtexterna ska ses som en relik från den tid då skeppet var en symbol laddad med mening och associerad med det gudomliga och med helighet. Det tidigaste belägget för en särskilt frid är hos Tacitus år 98 e Kr (*Germania*, 40), vilken var rådande och i kraft när vagnen med gudinnan Nerthus bild drogs runt mellan byar och samhällen, liksom man senare gjorde med beläten av Lytir och Frej. När bilden av Nerthus kom till en by, proklamerades *pax et quies*'frid och

lugn'. Senare enligt Adam av Bremen är det guden Fricco (Frej) som ger *pax et voluptas* 'frid och välgång'. Vårblotet anges i källorna firas för 'til års ok friðar' fruktbarhet och frid'. Enligt Snorre så firades det största blotet, alla svears blót i Uppsala, för frid och för kungens seger (NKS II:77). Liknande var det vid de ceremoniella festerna i Tröndelag där den andra skålen tillägnades *Njarðar full ok Freys full till års ok friðar*. I samband med det största tinget i området *Frostaping*, berättar Snorre att när kung Håkon den Goda anlände *þeir vilja, at konungr blóti til års þeim ok friðar* så ville bönderna att kungen skulle offra för att säkra välgång och frid för dem... (Sundqvist 2000:177).

Även i det äldsta kända fragmentet av en nedskrivnen lagtext i Sverige, Forsaringen från troligen från 1100-talet, så kännetecknas brott mot fridr, i detta fall kyrkofriden, med dubbla böter (Hafström 1981:532; Brink 1996).

Fortfarande under 1800-talet så associeras *helg* med dagar under vilka *frid* ansågs gälla om än inte med samma juridiska betydelse som under medeltiden, men ännu med den religiösa innebörden levande. Då fanns fortfarande begreppet *julfrid*, som allmänt i landet ansågs inledas på antingen Thomasdagen den 21 december eller på julafton.

Skeppet har ofta ett samband med begreppet *fridr* och har som vi har sett i många fall utgjort ett "heligt rum" där frid rådde. Båten har i många olika aspekter också utgjort en liminal symbol. Den har som votivgåva och offer varit aktiv i kontaktzonen mellan människornas värld och gudarnas värld. Ktoniska gudomligheter i gränsområdet mellan liv, död och återfödelse i nästa tillvaro har haft båten som attribut och symbol. Båtar i gravarna återfinns i gränsområdet mellan det här livet och livet efter detta. Det ligger därför nära till hands att tolka båten som associeras med helighet, frid och gränser, som en lämplig symbol för att förstärka gränsen och kanske också ge ett gudomligt skydd åt området innanför där frid rådde.

Båtarna som begravts i stadsvallen och som undersökts av Stolpe och Arbman är inte de enda båtdelarna i vallen som kan tyckas svärförklarade. Redan vid undersökningarna av vallens slut i söder på 1930-talet påträffades en stor mängd båtnitar. Arbman tolkade dessa som rester efter båtar som skulle ha staplats ovanpå sten och jordvallen. Holmquist Olausson ifrågasatte detta då vallen var så välbyggd att det föreföll främmande att man skulle ha staplat "gammalt skräpvirke" på denna genomtänkta konstruktion (2001:10). Hon anser att nitar kan ha använts för att bygga palissaden, men utesluter inte att båt-delar använts i konstruktionen. Jag har i min avhandling kunnat visa att nitar nästan uteslutande använts i "rörliga" objekt, framförallt båtar, då det rörliga skrovet gör att spikar är olämpliga och man med brickan, som skiljer niten från en spik, istället behöver låsa fast niten från insidan. I orörliga konstruktioner

som kistor har istället spikar använts. Skeppen byggdes av stark, radialspräckt ek, som var betydligt svårare att knäcka än tangentiellt spräckta eller sågade plankor. Detta kan ha gjort båtdelar till ett attraktivt material i en palissadkonstruktion. De begravda båtarna och båtpartierna har dock helt klart *inte* ingått i en sådan konstruktion, utan har istället placerats här avsiktligt med ett helt annat syfte. Även vid de undersökningar som genomförts under 1990-talet av borgens kraftiga vallkonstruktion, påträffades i fyllningen nitar (Holmquist-Olausson 2001:11). En analys visar att det här också rör sig om båtningar.

Stadsvallens förlängning ut i vattnet är den pålad som avgränsar hamnområdet. Även här påträffades båtdelar, dels vid de marinärkeologiska undersökningarna på 1970-talet under ledning av Catharina Ingelman Sundberg, dels vid de undersökningar som gjorts under 2000-talet av Sjöhistoriska museet och Södertörns högskola. I det undersökta området vid pålarna påträffades bland annat ett halvfabrikat till en längre köl nerkört vertikalt i dyn. Kölen har aldrig färdigställts och saknar nithål för fästandet av samborden, vilket alla kölar vid denna tid hade. Min tolkning är därför i linje med övriga båtar i avgränsningen till stadens område att den som båt del hade en särskild kraft att ge åt gränsen till stadens område som man kom inom då man lade till i hamnen.

Kommande forskning kommer att ge svar på om även den begravda båten som iakttagits i den äldre stadsvall som iakttagits vid de geofysiska undersökningarna 2010 kan tolkas i linje med de övriga begravda båtarna i Birkas senare stadsvall, nitar från båt delar som förekommer i vallarna, liksom båt delar som förekommer i pålsparren runt hamnområdet. Människors föreställning om helighet avspeglades i jurisdiktionen och avgränsningen av dessa i lagen fredade rum kan ha skett med religiösa förtecken med hjälp av båtar som utgjort laddade liminala symboler. Båten skulle då representera ett gudomligt skydd för friden innanför den gränsmarkering som vallen har utgjort.

## FÖRKORTNINGAR

- BjR Biärköarätten, thet är: then äldsta stadzlag i Sveriges rijke...Utgiven av J. Hadorph. Stockholm 1687.
- NGL Norges Gamle Lover. Utg. Av G. Storm.
- NKS Norges Kongesagaer. Utg. Av G. Storm.
- UL Upplandslagen
- ÖgL Östgötalagen

## LITTERATUR

- Arbman, H. 1943. *Birka I. Die Gräber*. Text. Stockholm.
- Baetke, W. 1942. *Das Heilige im Germanischem*. Tübingen.
- Beowulf* = Beowulf. Edited with an introduction, notes and new prose translation by M. Swanton. Manchester 1978.
- Biärköarätten*, thet är: then äldsta stadslag i Sveriges rijke...Utg. av J. Hadorph. Stockholm 1687.
- Brink, S. 1996. Forsaringen: Nordens äldsta lagbud. *Det tvåerfaglige vikingesymposium (15:1996:Aarhus), beretning fra femtende tvåerfaglige vikingesymposium*. Aarhus. 27-55.
- Callissendorff, K. 1964. Helgö. *Namn och bygd*. Uppsala
- Egils saga*. Fornisländsk text. <http://hem.passagen.se/a8145/>.
- Gennepe, van., K. 1960. *Manuel du folklore frangzis contemporain*, 7 vols. Paris.
- Germania* = Tacitus *Germania*. Originallets text med svensk tolkning jämte inledning och kommentar av Alf Önerfors. Stockholm 1969.
- Gräslund, B., 1986. Knut den store och sveariket. *Scandia*. Tidskrift för historisk forskning. vol. 52. Nr 2, 1986. 211-238.
- Gustafsson, Y. 1993. Långhundraledens landskap efter människans ingrepp. I: *Långhundraleden, en seglats i tid och rum*:50 bidrag om den gamla vattenleden från Trälhavet till Uppsala genom årtusendena. Arbetsgruppen Långhundraleden. Uppsala.
- Hafström, G. 1981. Forsaringen. 529-534. *Kulturhistoriskt lexikon för Nordisk Medeltid..*
- Hjärne, E. 1979. *Land och Ledung*. Rättshistoriskt bibliotek. 31. Lund.
- Holmbäck & Wessén 1933. *Svenska landskapslagar, Ser. 1. Östgötalagen och Upplandslagen*. Stockholm.
- Holmquist Olausson, L. 2001. Birkas befästningsverk - resultat från de senaste årens utgrävningar. I: M. Olausson (red.) *Birkas krigare*. Arkeologiska forskningslaboratoriet, Stockholms Universitet.
- Hultkrantz, Å. 1992. Tabueringsföreställningar kring fisket. I: L-E. Edlund (red.) *Tabu, verklighet, språk. Tio uppsatser om folkliga tabueringsföreställningar och taxonomier*. 35-53. Stockholm.
- Larsson, G. 2007. *Ship and Society. Maritime Ideology in Late Iron Age Sweden*. Aun 37. Uppsala University, Department of Archaeology and Ancient History.



Larsson, G. 2011. Båtar och sjöfart på Långhundraleden. I: *Nytt ljus över Långhundraleden. Bygder, båtar, natur*. Arbetsgruppen Långhundraleden.

Lehmann, K. 1886. *Der Königfriede der Nordgermanen*. Berlin.

Loggert, H. Mörk, K.E. Olsson, G. & Westerberg, A. 1993. Den märkliga Toftesta holme. I: *Långhundraleden, en seglats i tid och rum: 50 bidrag om den gamla vattenleden från Trälhavet till Uppsala genom årtusendena*. Arbetsgruppen Långhundraleden. Uppsala.

Montelius, O. 1881. Den förhistoriska fornforskningen i Sverige 1878-1879. I: *Svenska Fornminnesföreningens Tidskrift* IV. Fjerde bandet, 1878-1880. P.A. Norstedt & Söner. Stockholm. s. 178.

Nilsson, N. 1924. Kraniefynd från Närtuna socken i Uppland. *Fornvännen*. Stockholm. 224-225.

Norges Kongesagaer. Översatt av G. Storm & A. Bugge I.M. Stenersens Forlag. Kristiania 1914.

Olausson, M. 1995. *Det inneslutna rummet – om kultiska hägnader, fornborgar och befästa gårdar i Uppland från 1300 f Kr till Kristi födelse*. Riksantikvarieämbetet. Arkeologiska undersökningar. Skrifter nr 9. Studier från UV Stockholm.

*Olav den Heliges saga*. Snorre Sturluson. Nordiska kungasagor. II. Övers. Av Karl G. Johansson. Fabel bokförlag. Stockholm 1992.

*Rannsakingar efter antikviteter* I: Ståhle (red.) band 1, h 1, Uppland, Västmanland, Dalarna, Norrland, Finland. KVHAA Stockholm 1960 (1986).

Schönback, B., 1957. "A grafwae bakkae". *Tor*, vol. 3, pp. 133-147. Uppsala.

Selling, D. 1955. *Wikingzeitliche und fruhmittelalterliche keramik in Schweden*.

Storm, G., 1888. Norges Gamle Love. Norges gamle love indtil 1387. IV [-V 1-2].

Sundqvist, O. 2000. *Freyr's offspring. Rulers and religion in ancient Svea society*. Uppsala.

Thors, C-E. 1957. *Den kristna terminologien i fornsvenskan*. Helsingfors. Studier i Nordisk Filologi 45.

Turner, V., 1997. *The Ritual Process*. Harmondsworth.

*Upplandslagen*, see Holmbäck & Wessén 1933.

Westerdahl, Ch. 2005. Maritim övertro: ett kosmologiskt bidrag till arkeologisk tolkning. *Viking*. Oslo.

Vikstrand, P. 2001. *Gudarnas platser. Förkristna sakrala ortnamn i Mälardalsregionen*. Acta Academiae regiae. Gustavi Adolphi LXXVII. Studier till en svensk ortnamnsatlas utgivna av Thorsten Andersson. 17. Uppsala.

*Vita Anskarii* = Rimbert, *Vita Anskarii*. Transl. by Charles H. Robinson. London 1921.

*Östgötalagen*, se Holmbäck & Wessén 1933.