

# Vägar att finna vägar

Metoder att finna historiska och förhistoriska vägar i  
Uppåkras lokalområde



ARKM21  
Masteruppsats i Arkeologi, 30 hp  
Institutionen för arkeologi och antikens historia  
Lunds Universitet  
**Maria Åkesson**  
Handledare: Kristina Jennbert  
VT 2012



## **Abstract**

*This thesis is about finding methods, by relating the roads on historical maps, landscape and ancient remains, to find prehistoric roads of different kinds with the area around Uppåkra as an example. By using different maps, modern as well as historical, I have tried to understand the landscape and how the roads stretch within it. Then comparing that to ancient remains and some important changes in society during the period Iron age – 18<sup>th</sup> century I've tried to determine if the roads stretches back in prehistory by making models for three different periods 1700-1800s, late Iron age- Medieval period and Iron age with different methods. Examples of roads that are probable to stretch back in prehistory are presented and with these a discussion about the method and the significance of the roads follows.*

**Nyckelord:** Vägar, Uppåkra, Metod, Landskap, Järnålder, Historiska kartor.

**Key words:** Roads, Uppåkra, Method, Landscape, Iron Age, Historical maps.

## *Tack till...*

*... alla som hjälpt mig på vägen att nå mitt mål att finna vägar...*

*Kristina Jennbert* för tålamod, kloka råd, intressanta diskussioner och för hjälpen att reda ut tankarna när de och texten var på villovägar.

*Bengt Söderberg* för uppstart, idéer och material, kontakt och råd och rekommendationer av intressant läsning.

*Kennet Stark & Jane Jansen* för att ni introducerade mig GIS och kartor som jag inte förstod och för utlåning av program och material.

*Ronnie Liljegen* för givande tankar om landskapet, dess förändringar och påverkan.

*Ingemar Wisbrant, morfar* för gott stöd, goda råd och intressanta diskussioner om vägar och landskap.

*Pluggänget* för en intensiv och psykiskt spännande period.

## Disposition

1. Inledning .....	7
1.1 Syfte och frågeställningar .....	7
1.2. Material och metod.....	8
1.3. Källkritik.....	15
1.3.1. Vägarnas problematik .....	15
1.3.2. Problematiken med kartor .....	17
1.4. Teoretiska perspektiv.....	18
2. Vägar och Uppåkra – en forskningshistorisk inblick.....	21
2.1. Vägbegreppet .....	21
2.2. Uppåkraboplatsen.....	22
2.3. Landskapet kring Uppåkra.....	23
2.3.1. Kartstudier och tecken på förändringar i odlingslandskapet .....	23
2.3.2. Bybildning och gränser .....	24
2.3.3. Förändringar under järnålder .....	26
2.4. Tidigare kart-och vägstudier i området kring Uppåkra .....	27
2.5. Att söka en väg mellan två platser .....	29
2.5.1. Lomma – en möjlig hamn- och handelsplats.....	30
2.5.2. Gullåkra mosse – en plats för ritual .....	30
3. Analys av Uppåkraboplatsens lokala väg-och kontaktnät .....	31
3.1. Modell 1: 1700- och 1800-talens vägnät .....	31
3.2. Modell 2: Medeltida/yngre järnåldersvägar .....	33
3.2.1. Landskapet.....	35
3.2.2. Vägar till hamn och vadställen .....	37
3.3. Modell 3: Järnåldersvägar.....	39
3.3.1.Landskapet och fornlämningar .....	40
3.3.2. En väg till Hjärup.....	41
3.3.3. Vägar till vaden.....	42
3.3.4. En väg till Gullåkra .....	45
4. Avslutande diskussion.....	47
4.1. Utvärdering av metoden .....	48
4.1.1. Ett relationellt perspektiv .....	48

4.1.2. GIS som verktyg .....	49
4.1.3. Vikten av att involvera människan .....	50
4.1.4. Ödeläggelse, byflyttning och kontinuitetsbrott .....	51
4.1.5. Att tolka en vägs betydelse .....	52
4.2. Vägnätet runt Uppåkra.....	53
4.2.1. Landskapet.....	53
4.2.2. Två vägnät från järnålder - möjligheter och problem .....	54
4.2.3. En diskussion kring tre vägars sträckning, betydelse och funktion .....	55
4.3. Avslutande kommentarer.....	58
5. Sammanfattning .....	61
6. Referenser.....	63
Bilagor	

## Figurförteckning

**Fig. 1. s. 9,** Undersökningsområdet med markering för de studerade bykartornas områden.

**Fig. 2. s. 12,** Utsnitt av Storskifteskarta över Uppåkara bys ägor från 1776. © Lantmäteriet, Medgivande 12012/175. Kartan visar exempel på hur en väg söker sig mellan respektive skär tegar.

**Fig. 3. s. 13,** Utsnitt av Storskifteskarta över Uppåkara bys ägor från 1776. © Lantmäteriet, Medgivande 12012/175. Kartan visar hur en sannolik väg i utmarken, trots att den inte har varit markerad på den historiska kartan, har markerats.

**Fig. 4. s. 32,** Modell 1: 1700- och 1800-talens vägar.

**Fig. 5. s. 34,** Modell 2: Medeltida/ yngre järnåldersvägar. Historiska vägar i relation till yngre järnålderslämningar och torpbebyggelser.

**Fig. 6. s. 36,** Bilden visar de historiska vägarnas sträckning i relation till sockengränserna.

**Fig. 7. s. 38.** Kartan visar de historiska vägar som kan ha använts under järnåldern för transport mellan Uppåkraboplatsen och en hamn eller handelsplats i Lomma.

**Fig. 8 s. 40,** Modell 3: Järnåldersvägar. Historiska vägar i relation till äldre och yngre järnålderslämningar.

**Fig. 9. s. 45,** Utsnitt av Storskifteskarta över Uppåkara bys ägor från 1776. © Lantmäteriet, Medgivande 12012/175, som visar en åkergräns som kan ha utgjort en väg under järnålder.

**Fig. 10. s. 46,** Utsnitt av storskifteskarta över Uppåkara bys ägor från 1776. © Lantmäteriet, Medgivande 12012/175. Spåren av en möjlig förhistorisk väg – en nivåskillnad.

**Fig. 11. s. 47,** Området mellan Uppåkraboplatsen och Gullåkra mosse med möjlig väg och fornlämningar.

## 1. Inledning

Vägar är intressanta. Detta kan bero på vägens likheter med livet med alla dess stopp, möten, dess variation och ibland oväntade kurvor. Beroende på var man kommer ifrån och beroende på var man är ser livet och vägen olika ut. Möjligtvis kan det vara på grund av att om man har studerat kartan och därefter följer rätt väg vet var man hamnar. Om man däremot inte har studerat kartan innan man ger sig ut på vägen vet man inte var man hamnar och man vet inte vad som väntar bakom nästa krök. Att ”vara på god väg”, ”vara på rätt väg” eller att enbart ”vara på väg” är ett par exempel på uttryck som visar var någon befinner sig och i vilken riktning någon tar sig fram, såväl i praktiken som metaforiskt. Det kan röra sig om karriär, sport eller om just tiden och livet. Livet har sin gilla gång och denna gång följer en väg oavsett om den är utstakad eller inte. Oavsett var vi är på väg eller vad vi ska göra i livet har vägen en stor betydelse.

Att koppla samman två eller flera platser är ett ofta grundläggande syfte med vägen och det är intressant att se vilka kontakter som har förekommit. Dock menar jag att vägen även kan ha haft en annan innebörd förutom att vara transportsträcka i landskapet. Genom att studera vägars struktur och deras anknytning till andra anläggningar i landskapet menar jag att man kan se de olika funktionerna hos vägarna och därmed deras olika betydelse. På detta sätt kan man även berätta något om samhällets struktur och organisation. Detta är dock inte en fråga som jag lägger fokus på utan mitt huvudsyfte är i denna uppsats att undersöka hur man genom en relationell ansats kan studera och finna vägar samt utreda om man kan följa tidigmoderna vägar tillbaka i tiden. Lämningar av förhistoriska vägar har länge varit svåra att finna och tolka. I många fall är de förstörda i andra fall går de inte att datera. Trots det är det viktigt att binda samman platser med olika aktiviteter från olika perioder för att få en bättre inblick i samhällsstruktur och relationer.

### 1.1 Syfte och frågeställningar

Kommunikation och transport i olika former har i alla tider varit av betydelse och kommunikationslederna har mer att berätta om det förhistoriska och historiska samhället än att kontakt har förekommit mellan två punkter i landskapet. Vägar är ett område som människor rör sig över och kring och på så sätt lever i. De kan därför tillsammans med omkringliggande

fornlämningar och landskap ge perspektiv på samhället vad gäller exempelvis möte, makt och ritual, vilket jag ger exempel på i den avslutande diskussionen.

Innan man börjar studera vägarnas funktion och betydelse underlättar det att hitta vägen och det är framförallt det som är målet med denna uppsats: att testa metoder att finna förhistoriska vägar. Fokus har varit att undersöka spår av möjliga vägsträckor genom studier av landskapet kring Uppåkra med omkringliggande orter. Ett mål är att finna spåren av en väg som har gått från Uppåkra i öst-västlig riktning mellan Uppåkra och en förmodad hamnplats vid Lomma och en väg mellan Uppåkraboplatsen och Gullåkra mosse, vilken kan ha fungerat som en plats för gemensam aktivitet, i form av ritualer, för Uppåkraboplatsen och omkringliggande byar. Man kan på så vis ana att vägarna har haft olika betydelse.

Att medvetet skapa en väg eller att mindre medvetet låta en väg skapas innebär oavsett vilket att ett mål finns. Genom att undersöka vart vägen leder kan man ta reda på vad målet är och mitt antagande är att det även går att göra tvärt om. Att utifrån antagandet att kontakt förekommit mellan två punkter under en viss period kunna avgöra var vägen mellan dem troligast har gått. Att avgöra om två platser är exakt samtida är emellertid ofta svårt att avgöra. Min utgångspunkt är dock att en stor del av de platser som finns under en viss period i ett visst område är sammankopplade av ett nät med någon form av vägar. Jag har med denna uppsats inte ämnat fastställa var järnålderns vägar kring Uppåkra har gått. Dessa kan ha varit flexibla. I stället fungerar den som en studie för att snäva in de möjliga områdena för vägarnas placering i landskapet under denna period, även om förslag till vägsträckor också presenteras.

### *Frågeställningar*

- Hur kan man finna spår av en väg?
- Vilka förhistoriska vägar finns det belegg för kring Uppåkra?
- Hur kan man tolka en vägs betydelse och dess funktion?

## **1.2. Material och metod**

I denna uppsats presenterar jag en metodisk undersökning om hur man med olika material och data kan finna och studera vägar; framför allt förhistoriska vägar. För att finna möjliga vägsträckor som har haft kontakt med Uppåkra har jag studerat kartor, såväl historiska som nutida. Utifrån kartorna har jag studerat det äldre vägnätet och jämfört det med platser med arkeologiska lämningar, för att se om dessa vägar och platser kan knytas samman.



Undersökningsområdet sträcker sig från kusten och Lomma till mosskomplexet med Gullåkra, Vesums och Brågarps mossar och från Höje å och området strax norr om ån ner till strax söder om Lilla Uppåkra (Fig.1). Valet av område är i första hand avgjort utifrån intressanta och möjligen viktiga platser för Uppåkraboplatsen. Såväl Lomma och Höje ås mynning, om denna nu har fungerat som hamn, som mosskomplexet öster om boplatsen har troligtvis haft en betydande roll för Uppåkra. På grund av det valde jag området i öst-västlig riktning. Norrut ansåg jag området med Höje å och dess begränsningar i landskapet vara intressanta att studera. Söderut beror begränsningen till Lilla Uppåkra snarast på tidsbegränsningar för undersökningen. Det vore intressant att undersöka hela området från Sege å i söder till Höje å i norr, som Almut Schülke menar vara Uppåkras lokalområde (Schülke 2008:301), med liknande metoder som jag har använt i denna studie för att finna fler möjliga vägsträckor söder om Uppåkra.

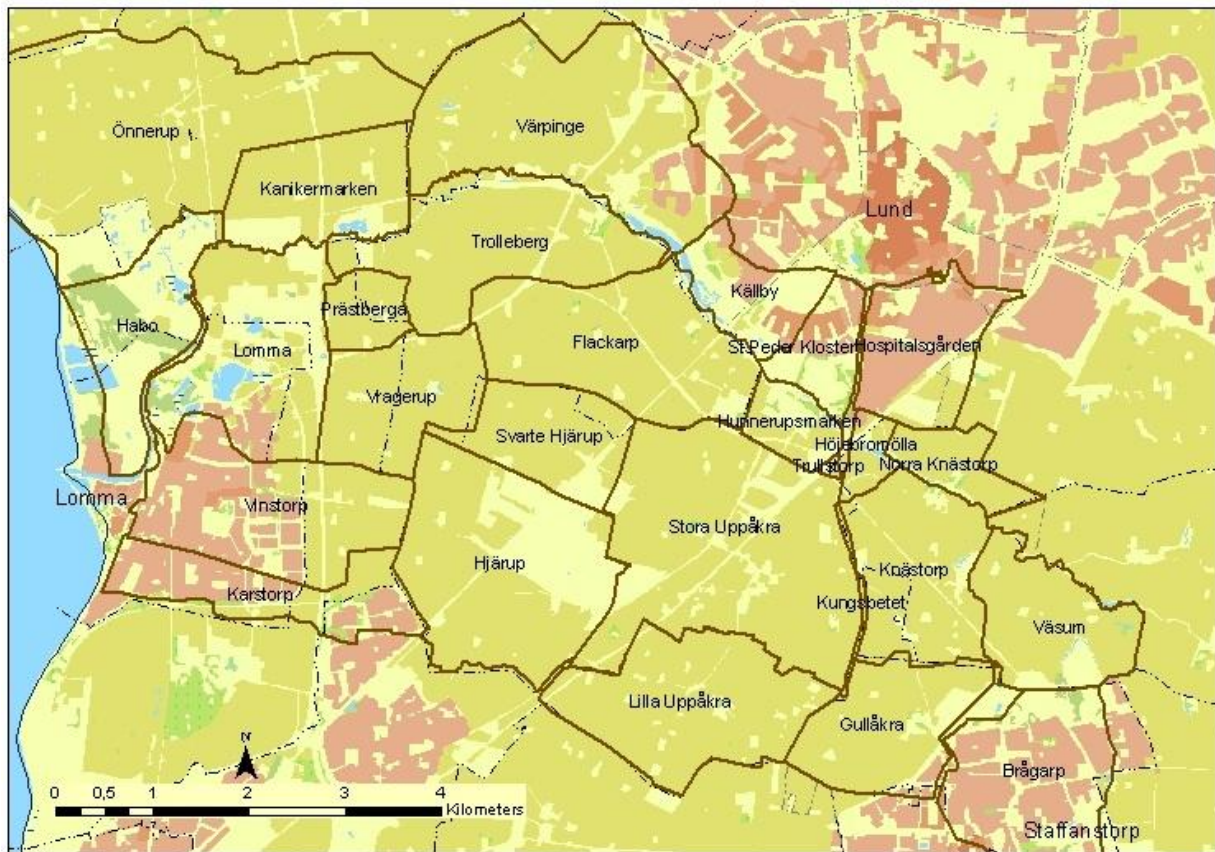


Fig. 1. Bilden visar det utvalda undersökningsområdet. Varje markerat område visar området för varje bys marker på 1700-talet.

I sökandet efter vägar kring Uppåkra har jag även studerat namn på orter som tyder på bebyggelse från järnålder och medeltid. Jag har även inkluderat resultat från undersökningar med georadar. Delar av undersökningens fokus ligger på området närmast Uppåkra, eftersom

det är detta område som framförallt har studerats tidigare. Det är exempelvis endast resultaten på själva boplatsen som har publicerats än så länge från georadarundersökningarna (Gabler 2011) och för platsnamnstudierna är det Stora respektive Lilla Uppåkras samt Hjärups och bymarker som har studerats (Riddersporre 1996; Manhag 2000). För att försöka avgöra vilka vägar som är äldre än det äldre tegskiftet, bolskiftet, har jag behövt kartor som visar detta, men de som har detta är ett begränsat antal. De inkluderade byarna i detta moment av undersökningen är: Brågårp, Flackarp, Gullåkra, Hjärup, Karstorp, Knästorp, Lilla Uppåkra, Lomma, Stora Uppåkra, Trolleberg, Vesum, Vragerup, Värpinge och Önnerup.

Det verktyg jag framförallt har använt i denna undersökning är GIS och programmet ArcMap, vilket jag har använt för att jämföra de olika materialkategorierna jag har samlat in från såväl historiska som moderna kartor, foton, höjddata samt data om fornlämningar från FMIS. I ArcMap har jag sammanställt kartor och information om fornlämningar från järnålder för att visa det nätverk av vägar som fanns under 1700-talet och deras relation till platser med aktivitet från äldre och yngre järnålder. Inkluderade är även de fornlämningar som har dateringen yngre bronsålder/förromersk järnålder och vikingatid/medeltid. Dessa är dock markerade som yngre respektive äldre järnålder på kartorna. Se Bilaga 2 för de utsatta fornlämningarna och närmare datering.

Äldre järnålder har i denna undersökning motsvarat förromersk järnålder-folkvandringstid och yngre järnålder motsvaras av vendeltid-vikingatid. Anledningen till att gränsen för äldre och yngre järnålder är mellan folkvandringstid och vendeltid beror på att jag hade flera fornlämningar inom området som var daterade till *romersk järnålder/folkvandringstid*. Detta gjorde det svårt att dela upp lämningarna i enbart två grupper. Den andra anledningen är att ett brott i utvecklingen tycks ha skett i sen folkvandringstid i såväl Skandinavien och världen (Gräslund 2007) som inom mitt undersökningsområde. På Uppåkraboplatsen ser man en minskad import av föremål från kontinenten och en minskad mängd praktföremål (Hårdh 2003). Fornlämningarna från vendeltid är även färre inom det valda undersökningsområdet, men de blir fler i övergången vendeltid och vikingatid. En diskussion kring detta förs i kapitel 2.3. om *landskapet kring Uppåkra*.

Genom kartmaterialet samt nedan nämnda data har jag försökt få en överblick av vägnätverket och landskapet under olika perioder och utifrån dessa har jag konstruerat 3 modeller:

- Modell 1 visar en sammansättning av vägarna som är utsatta på Skånska rekognosceringskartan och de storskaliga skifteskartorna från 1700- och 1800-talen.
- Modell 2 visar delar av vägnätet under vikingatid/medeltid.
- Modell 3 visar delar av vägnätet under äldre järnålder.

Lagret för Modell 2 har jag rekonstruerat utifrån hur vägarna går i landskapet, det vill säga i förhållande till tegar, gränser, våtmark och fornlämningar. För att förstå kartorna och för att se hur långt tillbaka i tiden vägnätet kan ha sträckt sig har diskussionen och idéerna angående det agrara landskapet i övergången mellan järnålder och medeltid varit av betydelse. Under denna tid skedde stora förändringar och många indelningar i landskapet bildades och byar fick sin placering (Anglert 1995, 2003; Thomasson 1998; Schmidt Sabo 2004). Detta bör ha påverkat, eller påverkats av, vägarnas sträckning i landskapet. Vägnätet för Modell 3 har jag framförallt skapat utifrån vägarnas närhet till fornlämningar från äldre järnålder, men faktorerna i de föregående modellerna berör också Modell 3.

Av de historiska kartorna har jag bland annat använt Buhrmans karta från 1684 och de äldre storskaliga lantmäterikartorna från början av 1700-talet som är mer detaljerade, eftersom man kommer närmare in på landskapet. Efter att ha skapat en bild av vägnätet under 1700-talet kring Uppåkra och omkringliggande byar har jag dels undersökt vilka fornlämningar som finns i anknytning till dessa för att i bästa möjliga mån datera vägsträckorna.

### *Skifteskartor*

Skifteskartorna skapades i syfte att visa jordskiftena i byarna. Under 1700- och 1800-talen skedde flera skiften: 1757 – storskifte, 1803 – enskifte och 1827 – laga skifte. Målet var att begränsa antalet tegar hos varje bonde för att jordarbetet skulle bli mer effektivt. Innan skiftet hade man försökt dela upp jorden rättvist mellan bönderna med bättre och sämre jordar till alla. Detta innebar dock att varje bonde fick många små utspridda tegar. Genom storskiftet försökte man samla och göra ett fåtal större tegar, vilka ofta visas genom linjedragna röda linjer på kartorna (Cserhalmi 1998:21ff). Dessa markeringar har emellertid varierat i färg på de kartor jag har använt.

Precis som kulturgeografen Marja Erikson (2001) har jag undersökt vägars sträckningar genom och runt byar och om vägarna skär eller går runt de långsmala tegarna från bolskiftet (Fig. 2).

Detta skifte infördes under medeltiden eller möjligtvis vikingatiden (Riddersporre 1995). Av de kartor jag har använt mig av är det dessvärre inte alla byar vars kartor visar det äldre bolskiftet, vilket är problematiskt i denna metod. De byar som har det äldre skiftet är inräknade i Modell 2:s äldre vägnät. Dessa är: Brågarp, Flackarp, Gullåkra, Hjärup, Karstorp, Knästorp, Lilla Uppåkra, Lomma, Stora Uppåkra, Trolleberg, Vesum, Vragerup, Värpinge och Önnerup. Det är dessa byars vägnät jag kunnat rekonstruera. För byarnas områden se Fig. 1. De övriga kartorna saknar dessa mindre tegindelningar. Vägar som går vid gränser eller i utmark är också inkluderade i kartan, eftersom ingen av dessa skadar odlingsmarken.



Fig. 2. Exempel på markerad respektive omarkerad vägsträcka i Modell 2. De vägar som söker sig fram mellan bolskiftets tegar är markerade, medan de vägar som korsar tegarna är utelämnade. Den röda pricken på kartan visar läget för RAÄ Uppåkra 36.

På ett par ställen har jag markerat vägar eller möjliga vägar, trots att det inte är helt tydligt på kartan att de faktiskt har varit vägar. Detta är ett av problemen med symbolerna på de historiska kartorna. De är inte alltid enkla att tyda och varierar dessutom från period till period från karta till karta. I detta fall är det dock oftast två parallella streckade linjer som symboliserar vägarna. Eftersom olika typer av gränser ofta har sträckt sig längs med fysiska "enheter" så som vägar, åar och hägnader (Cserhalmi 1998:46) har jag tolkat delar av gränserna som vägar trots att



vägar inte är tydligt utritade. I många fall är dessutom vägarna inritade på en karta, men inte på den angränsande kartan.

De fall jag har valt att markera en väg trots att symbolen inte är två parallella streckade linjer har en väg slutat precis vid gränsen och tagit slut mitt ute i odlingslandskapet eller i utmarken och en annan väg har tagit vid ett stycke därifrån (Fig. 3). Även när två vägar når fram till samma stycke ej odlad mark har jag valt att markera sträckan som *möjlig väg*, eftersom det kan vara att kartritaren valt att inte markera vägen då passage över området inte skadar grödorna. Dessutom är dessa områden ofta påverkade av våtmarkerna och en fast väg har kanske inte varit möjlig. Utmarkerna är dessutom ofta mindre detaljerat ritade och mindre noggrant inmätta än inägomarkerna (Kardell 2007), vilket kan förklara de relativt få utritade vägarna på dessa.

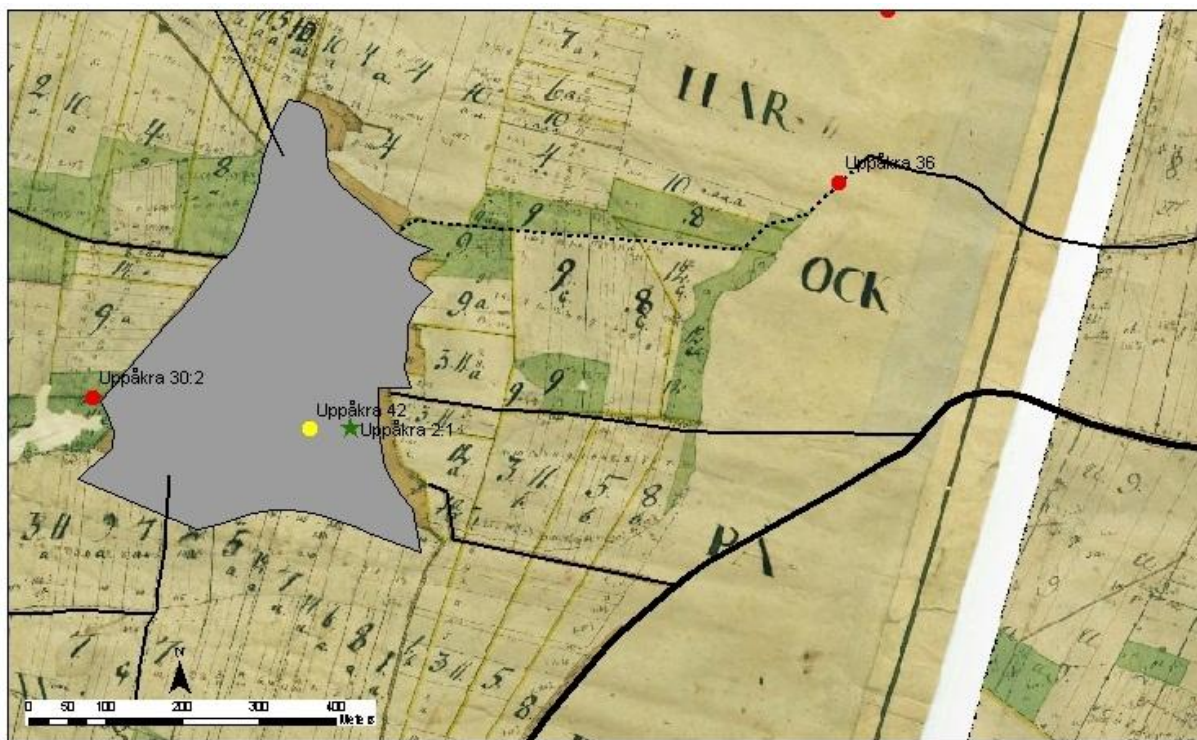


Fig. 3. Exempel på trolig väg i utmark. För teckenförklaring se Bilaga 2.

Viktigt att nämna här är att det är en stor del av Uppåkras vägnät som inte har inkluderats i undersökningen. Detta vägnät har inte behövt ta hänsyn till åkermark, våtmark och vattendrag. Dessa vägar, vintervägarna, är ännu svårare att finna spår efter och har sällan dokumenterats på lantmäteriets kartor då dessa oftast nedtecknats på sommarhalvåret.

### *Skånska rekognosceringskartan*

Skånska rekognosceringskartan skapades under 1810-talet. Den skapades i militärt syfte och hanterar terrängförhållanden för att militären skulle ha bättre kännedom om landskapet för transportmöjligheter. Vägnätet var överskådligt nedtecknat på kartorna. Kartorna kompletterades dock med beskrivningar av landskapet. Kartograferna skulle bland annat nedteckna häradernas vattendrag, broar, skogar, höjder, mossar, kärr och ängar (Länsstyrelsen Skåne). På grund av kartans noggrannhet i dokumentation av landskapsförhållanden är den ett bra komplement till de storskaliga kartorna för att studera topografi och detaljer i utmarken.

### *Höjddata*

För att nå de mindre förändringarna i höjdnivåerna i landskapet har jag genom UV-syd kunnat använda GSD- höjddata 2+ som använder sig av ett grid, rutnät, med två meters upplösning som har koordinatsatta höjdpunkter (Lantmäteriet). Genom dessa kartor har jag bland annat hittat strukturer i landskapet som skulle vara svåra att se med blotta ögat. Dessa visar bland annat spår efter flera 1700-talsvägar som inte längre används, men jag tar endast upp ett exempel på en möjlig väg i uppsatsen.

### *Fornminnesregistret (FMIS) och utgrävningsrapporter*

För att finna fornlämningar från perioden järnålder sökte jag i FMIS (Riksantikvarieämbetet FMIS) efter alla sorters fornlämningar inom det utvalda området och gick igenom var och en av dessa. De flesta av dessa står relativt väl beskrivna i FMIS, medan det knappt står någon information alls om andra. För information om datering och fornlämningstyp har jag använt FMIS , men jag har gjort kontroller i rapporter och artiklar för att få vidare information om de fornlämningar som var oklart presenterade samt en del av dem som jag ansåg vara extra intressanta eller relevanta för undersökningen. Dessa är framförallt de fornlämningar som ligger i anslutning till 1700-talsvägarna och som sträcker sig längs gränser eller mellan tegar. För att gardera mig och undersöka att FMIS verkligen hade alla fornlämningar i området använde jag Bengt Jacobssons sammanställning av UV-syds järnåldersundersökningar i Sydsverige (2000). Denna använde jag även för vidare information när det saknades i FMIS. Odaterade fornlämningar med lämningar som enbart består av gropar och härdar har jag utelämnat.

### *Ort- och platsnamn*

I denna del av analysen har jag framförallt använt mig av sekundära källor, eftersom flera ortnamnsstudier har gjorts i området (Callmer 2001; Anglert 2003). Dessa behandlar främst de byar som har ändelsen *torp* i namnet, vilka är de dominerande ortnamnen inom mitt undersökningsområde. Detta har varit användbart för att se kontinuiteten i byarna när till exempel utgrävningar inte utförts i området för byn eller om den har ödelagts innan 1700-talet. Då är det troligt att vägnätet även berört dessa platser. Dessvärre är det svårare att se varifrån dessa har anslutit. De övriga byarna, vars ändelser inte är *torp*, har också inkluderats. Jag är medveten om att ortnamn och byar inte alltid kan kopplas samman för en datering, men de kan visa indikationer på bebyggelsens ålder.

Platsnamnsstudier i form av studier av kartor har jag också tagit från sekundära källor främst kulturgeografen Mats Riddersporre (1996) som har undersökt Stora och Lilla Uppåkras byars åker- och platsnamn och Andreas Manhag (2000) som har gjort detsamma över Hjärup.

### **1.3. Källkritik**

I detta avsnitt presenterar jag först problematik kring vägarnas bevarande och genom tiderna bristande metoder för att finna lämningar av dessa. Detta har lett till att kunskap om förhistoriska vägar har kommit i skymundan inom arkeologin. Därefter diskuterar jag problematiken med det grundläggande källmaterialet i denna studie, de historiska kartorna.

#### **1.3.1. Vägarnas problematik**

Det finns flera problematiska aspekter vad gäller förhistoriska vägar och studier/undersökningar av dessa.

I jämförelse med andra former av arkeologiska lämningar är det relativt få vägar som blivit utgrävda och tolkade som just vägar. I Malmöregionen grävdes den första bekräftade stenförstärkta förhistoriska vägen ut 1998. Detta var en omkring 70 meter lång vägsträcka med hjulspår (Thörn 2006:52). Denna sortens väg borde vara svår att missa, men det finns andra vägar som enbart består av hjulspår eller av gångrännor som lätt kan misstolkas som andra typer av lämningar.

Det är svårt att finna lämningar av vägar i vissa typer av landskap. Raimond Thörn har vid utgrävningar i Malmöområdet noterat att vägar är mer vanligt förekommande i området som han kallar *det yttre backlandskapet* och visar tre möjliga förklaringar på detta. Vägar tycks framförallt ha förstärkts i svårframkomlig terräng. En av anledningarna menar han kan vara att det krävdes stabila vägar i backlandskapet där det annars vore svårare att ta sig fram för dragdjuren och risken för att fastna med vagnar var överhängande. Den andra anledningen till att vägar är överrepresenterade i detta område är att det har förekommit erosion i landskapet och jordmassor har täckt delar av väglämningarna så att dessa bättre har bevarats. Till sist menar han att det i backlandskapet, där mer erosion förekommer än i flackt landskap, lättare uppstår hålvägar. Dessa fördjupningar har dessutom varit skyddade från sentida plöjning (Thörn 2006:52f). Det är dock inte omöjligt att finna spår av vägar i plana landskap även om de inte är lika tydliga. I lermarker som är stabila och hållbara är det svårt, men i sandigare jordar som lättare luckras upp kan man finna spår av hålvägar (Carlie 2001:82). Även vid annan mer svårframkomlig terräng, så som vadställen och våtmarker, där vägar har varit i behov av att förstärkas är det lättare att finna spår i form av till exempel ris eller broar.

Allt ovan nämnt som för vägar i backlandskap är positiva aspekter utgör ett problem för bevarandet av vägar på slätterna. För det första har det inte funnits någon anledning att förstärka dem, de har inte skyddats av erosion och har heller inte gjort samma djupa spår i landskapet på grund av erosion när de bildats. Att finna spår av dessa vore därmed problematiskt på flera plan. Vägar blir på så sätt överrepresenterade i vissa områden. Ett annat problem när det gäller förhistoriska vägar är att en del av dem troligtvis fortfarande används och därmed inte går att undersöka och datera (Rudebeck 2001:96). Dessutom är det vägens yngsta fas man finner spår av och kan datera. Därmed är det svårt att avgöra hur gammal dess äldsta fas är.

Det har länge funnits en hypotes att gravar ofta har anlagts parallellt med vägar. Detta verkar stämma i många fall (Müller 1904; Samuelsson 2001). Få spår av förhistoriska vägar har emellertid lokaliserats i anslutning till gravhögar och gravfält, men detta kan bero på att bevarandegraden är högre hos gravar och gravfält än hos vägar, svårheten att finna spår av vägar och att man inte aktivt har sökt efter dessa. Vägarkeologin är ung och med tanke på hur lätt spår av vägar kan misstolkas som till exempel rännor och diken är frågan hur många vägar som grävts ut och tolkats som något helt annat innan mitten av 1990-talet då man mer aktivt



började söka efter dessa lämningar. Elisabeth Rudebeck påpekade så sent som 2001 att det saknades metoder i att identifiera vägar utan tydliga konstruktioner (Rudebeck 2001:96).

### **1.3.2. Problematiken med kartor**

Dagens landskap har under långa tider påverkats av människan och hennes aktiviteter. Emellertid har de senaste 50 årens jordbruk förändrat det svenska landskapet mer än landskapet hade förändrats de senaste 4500 åren dessförinnan (Cserhalmi 1998:13). Även om de historiska kartorna från 1700- och 1800-talen skapades innan de största landskapsförändringarna ägde rum i samband med industrialiseringen och utdikningen kan man inte utgå från att landskapet såg likadant ut under till exempel järnåldern som när kartorna ritades. Dessa två äldre landskap från järnålder respektive 1700-tal har oftast mer gemensamt med varandra än vad någon av dem har med dagens landskap.

Ett problem som måste beaktas vid kartografiska studier är att kartan är en persons tolkning av landskapet inte det verkliga landskapet. Det som lantmätaren nedtecknar beror på vad som är syftet med kartan, men även på hur lantmätaren ser på landskapet utifrån sin tid och kultur samt dennes kunskap om området. För att göra kartan förståelig för kartläsaren måste den förenklas och ett urval av elementen i landskapet görs. Dessutom måste informationen på kartan klassificeras och generaliseras därmed ofta. Till exempel blir alla åkrar, oavsett vilka grödor som odlas, kallade odlingsmark. Som ett sista steg symboliseras också delar av informationen för att göra det enklare att rita, men även för att förstå (Jansson 2007:11f). Det är till exempel svårt att veta om två parallella linjer är vägar, diken, vallar och om jorden är våt eller torr (Cserhalmi 1998:37). Med andra ord är det flera aspekter som påverkar hur landskapet presenteras på en karta och det är viktigt som kartläsare att vara medveten om detta. Man måste sätta sig in i kartografens situation för att få större förståelse för kartan. Delar av verkligheten prioriteras medan andra på så sätt faller undan. Örjan Kardell (2007:100f) som i sin avhandling studerade hägnader och därmed använde sig av ett brett kartmaterial har noterat att hägnader från olika perioder och av olika kartritare kunde nedtecknas på olika sätt. I vissa fall där flera olika enheter och information om dessa ska visas och symboliseras har delar av informationen sållats bort. I Kardells fall rör det sig främst om bortprioriterade hägnader, men beroende på kartans syfte skulle det även kunna röra sig om andra strukturer i landskapet. Även vägar och stigar kan ha räknats bort till förmån för en typ av gränsmarkering eller hägnad. Utmarken är på de historiska kartorna ofta ett bortglömt område och det är ofta lite energi som har lagts ned på

nedtecknandet av dessa i jämförelse med odlingsområdena. Dessutom har träd och buskvegetation troligtvis försvårat inmätningen av utmarken (Kardell 2007:99). Ett annat problem med de storskaliga kartorna är att de inte är topografiska och med tanke på de förändringar som skett i landskapet de senaste 100 åren hade denna topografiska information varit till stor hjälp. Här har Skånska rekognosceringskartan varit ett bra komplement.

De storskaliga kartorna som ritades under 1700-talet visar i vissa fall hur landskapet såg ut vid nedtecknandet som denna upplevdes av kartografen. I många fall ritades kartorna dock för att visa en förändring. Vid införandet av storskiftet ritade man till exempel både hur uppdelningen av marken såg ut innan, men på samma karta visade man hur uppdelningen av marken skulle komma att se ut och de förändringar i landskapet som detta innebar. Vissa förändringar som har markerats på kartan har inte genomförts i verkligheten (Jansson 2007:13), vilket kan försvåra tolkandet av kartan.

#### **1.4. Teoretiska perspektiv**

Genom uppsatsen använder jag mig av ett relationellt perspektiv. Föremål såväl som former i landskapet har enligt detta sätt att tänka olika betydelse beroende på i vilket kontext de befinner sig. Ett föremål har därmed beroende på tid och rum olika betydelse och det är under resan i tiden eller rummet som dess betydelse förändras. Genom transporten får föremålet en ny betydelse och återskapas på så sätt (Latour 1999). Mattias Qviström poängterar hur viktig vägens roll är utifrån detta perspektiv då ett föremåls betydelse förändras under transporten (Qviström 2003:19). Ett föremål kan till exempel olika betydelse på produktionsplatsen och på marknadsplatsen och ännu en annan i hemmet hos köparen.

Relationister, som kulturgeografen Torsten Hägerstrand och kritiserar forskningens ofta smala perspektiv. De menar att olika beståndsdelar ofta skiljs åt och tolkas var för sig i stället för att studeras som en helhet i relation till varandra. Exempelvis är relationen kultur och natur av stor vikt för betydelse och förändring och bör därmed inte separeras eftersom människans relation till sin omgivning då förloras (Hägerstrand 1984; Latour 1993). Hägerstrand (1982:184) menar att det snarare är ett brett material än mycket av samma material som stärker argument och kunskap. Ju mer varierat material man studerar och ju mer man får med av helheten desto bättre. Emellertid inser han att en total bild aldrig kan uppnås, men den kan åtminstone visa vad som saknas.

Vid studerandet av vägar, som är en mänsklig konstruktion i ett landskap format av naturen, är det enligt min mening, av stor betydelse att se både människan - individens och landskapets - naturens påverkan och hur de arbetar tillsammans. Det är svårt att tolka och förstå förändringar i landskapet som skett till följd av människans handlingar utan att involvera henne. Samtidig är det många handlingar och initiativ som påverkas just av naturen och miljön kring människan. Ännu större lär påverkan ha varit när människan inte hade samma medel att kontrollera och hantera sin omgivning. För att inbegripa såväl individens som naturens påverkan på vägarnas sträckning, funktion och betydelse har jag till stor del inspirerats av Anthony Giddens strukturationsteori (1984). Enligt Giddens är aktörsteorier respektive strukturorienterade teorier otillräckliga att använda var för sig. Jag menar att det är viktigt att använda båda och att hålla en balans mellan dessa. Beroende på vilken del av samhället man studerar kan användandet av de olika teorierna justeras, men att fullständigt utelämna någon av dem skulle kunna vara som att sätta på sig skygglappar. Man tar sig framåt, men missar samtidigt det som finns runt omkring.

En annan aspekt som Giddens påvisar är att människans syfte med en handling ofta får andra konsekvenser än det primära målet oavsett om individen är medveten om dessa. Bjørnar Olsen (2003:179) hänvisar till Colin Renfrew (1976) och hans tankar om syftet med megalitgravar. Renfrew menar att dessa gravar inte byggdes i syfte att fungera som gränsmarkörer även om de senare kommit att användas som det. Samtidigt som synen på monumenten har förändrats har de varit en del av landskapet och därmed människans upplevelsevärld. Enligt Giddens teori påverkar sociala strukturer materiella strukturer och tvärtom. Materiell kultur har inget värde utan en människa att uppleva och värdera den och en människas tanke och handling påverkas av den materiella kulturen. Detta exempel visar även på en lämning eller ett fynds beroende av kontext i tid och rum, som Latour (1999 jfr Qviström 2003) anser vara av stor vikt. Ett elements betydelse och funktion förändras beroende på vilken kontext i tid och rum det befinner sig. Detta gäller även vägar, vars betydelse och funktion beror på de aktiviteter som pågått runt dem. Därför kan man inte enbart studera vägen i sig för att finna och förstå dess sträckning och betydelse. Även vägens omgivning som landskapet och arkeologiska lämningar i olika former måste studeras som en helhet för att undvika för snäva tolkningar. För att finna och förstå vägarnas placering och studera mesta möjliga av helheten är det även av betydelse att inberäkna samhället och människorna, vilka är de som har valt att skapa vägarna på vissa sträckor i landskapet.

*”Ett visst landskap är utformat och anpassat med hänsyn till viss uppsättning aktiviteter. Landskapet kan alltid förändras genom att en ny aktivitet äger rum, likväl underlättar de befintliga strukturerna vanligen att de tidigare aktiviteterna fortgår. De vardagliga handlingarna bedrivs hela tiden inom platser som erbjuder en viss kunskap, ett visst handlingsutrymme. Dessa platser är i sin tur resultatet av ett mer eller mindre medvetet skapande.”* (Qviström 2003:31).

Utifrån dessa idéer visar John B Jackson (1980:91, 115; 1984:8) en intressant syn på hur landskapet används och formas. Han menar att de spår av människors aktiviteter som man kan se i landskapet är skapade genom ”kontrakt”, en överenskommelse, som människorna i samhället gjort medvetet eller mindre medvetet. Vägar skulle då vara spår av dessa kontrakt.

Med dessa tankar som utgångspunkt kan man lättare förstå en vägs sträckning som från Uppåkra till en så kallad ”offerplats” eller Uppåkra till en hamn/handelsplats etc. En väg är inte en väg för att någon går en viss sträcka en gång. Det blir en väg först när sträckan används kontinuerligt under en period och samma sträcka skulle inte användas nog för att lämna spår om det inte vore för någon form av överenskommelse människor emellan. Den valda sträckan som kontraktet kräver att man ska använda behöver dock inte vara utformad av alla människor utan kan även skapas med påtryckningar från till exempel de styrande beroende på vad syftet är med vägen. Människorna i området får emellertid utan att de själva tagit del av att skapa kontraktet eller överenskommelsen ansluta sig till det. Att korsa åkrar med värdefulla grödor eller våtmark som sinkar ens framfart är inte i dag något man önskar och det var det troligen inte under tidigare perioder heller.

Landskapet är komplext. Linehan & Meir (1998) påpekar att framtidens landskaps utseende i mångt och mycket är beroende av människans relation till naturen. Även under tidigare perioder bör samma förutsättning ha gällt. Människans relation till naturen och landskapet har haft stor inverkan på hur landskapet har formats och använts. Enligt min mening är det dock inte enbart naturens påverkan på människan som påverkat denna relation, utan den har, precis som Giddens menar, varit ömsesidig. Val av plats för olika konstruktioner, som exempelvis vägar, hus och byar, har därför påverkats av såväl människor som landskap.

## 2. Vägar och Uppåkra – en forskningshistorisk inblick

I detta kapitel presenteras tre olika forskningsfält som alla har varit av vikt för denna studie. Inledningsvis presenteras vägbegreppet; en inblick i vad vägar kan vara och vad de har varit samt vilka spår man finner av dem med hjälp av arkeologin. Därefter presenterar jag Uppåkraboplatsen och det omkringliggande landskapet som berör min undersökning. Slutligen visas forskningen gällande Uppåkras väg- och kontaktnät och de studier som gjorts om landskapsförändringar i området.

### 2.1. Vägbegreppet

I denna uppsats är det vägar som står i fokus. Även om jag inte i huvudsak ska studera dess fysiska lämningar är det av stor betydelse att förklara vad jag menar med väg.

*”Väg, banadt, mer eller mindre bredt stycke af marken, löpande i mer eller mindre rak riktning och afsedt, att man skall färdas därpå från ort till annan, vare sig gående, ridande eller med fordon...”* (Nordisk familjebok, Uggleupplagan).

Detta är 1920-talets beskrivning av en väg och den har inte förändrats mycket fram till i dag. Dock brukar dagens vägar vara konstruerade/belagda (Nationalencyklopedin- ”väg”). Det jag utgår från när jag använder ordet väg är dock att det är ett markstycke som används kontinuerligt under en period för att ta sig från en punkt till en annan.

Många av vägarna i förhistorisk tid och även många vägar i historisk tid har inte varit anlagda konstruktioner. De har varit vägsträckor eller vägkorridorer som bildats på grund av kontinuerligt användande av sträckan som kommunikationsstråk, så kallade hålvägar. En väg kunde därför se väldigt olika ut. Beroende på om de använts av fotgängare eller för transport med vagn formade de olika avtryck i jorden och kunde då vara V-formade eller trågformade (Carlie 2001:80f). Om en väg blev oframkomlig eller obrukbar var det vanligt att man använde närmast möjliga framkomliga terräng. Därmed skapades ofta breda vägkorridorer i landskapet med flera hålvägar bredvid varandra. Man tog sig fram där det var framkomlig terräng och begränsades av sjöar, vattendrag och annan oframkomlig mark (Schou Jørgensen 2001:7). Såväl då som idag uppstår ibland hinder vid vägen och hur man löser dessa kan variera. I dagsläget kan man sänka sjöar och på ett enkelt sätt forsla bort eventuella hinder, medan man tidigare kanske valde en annan väg. Syftet med de äldre vägarna är dock detsamma, oavsett om

vägen är en ensam fördjupning eller flera parallella fördjupningar, att nå ett mål. Vad detta mål är kan variera.

## **2.2. Uppåkraboplatsen**

En stor mängd undersökningar och analyser har sedan 30-talet, med tyngdpunkt på de senaste årtiondena, utförts på Uppåkraboplatsen och dess fyndmaterial. Genom metalldetektorundersökningar, borrhningar och geofysiska undersökningar under 1990-talet kunde man konstatera boplatsens utbredning i både tid och rum och dessutom skönja en viss struktur inom området. Boplatsen har åtminstone existerat från 100-talet f.Kr. fram till slutet av järnåldern då den delades upp i två byar. Fynd från samma period visade sig redan ett par hundra år e.Kr. täcka stora delar av boplatsoområdet. Området för boplatsen beräknas vara 1.1 x 0.6 km stort med kulturlager av varierande tjocklek (Hårdh 2007). Man kan inte säkert säga att hela området har varit bebott samtidigt, men metalldetektorfynden från romersk järnålder/folkvandringstid finns spridda inom hela området och fynd från vikingatid tyder på att hela området varit bebott under denna period (Larsson 2003:18). Det norra området har varit betydligt rikare på fynd samt har en kronologisk bredd fyndmaterialet (Larsson 2003:12). Ett hus, tolkat som ett ceremonihus som har stått under flera hundra år på exakt samma plats, har grävts ut och flera långhus har också grävts ut i dess närhet. Detta område ligger på den högsta punkten i landskapet mellan Höje å och Sege å. Platsen har varit väldigt speciell då flera gravhögar har lokaliserats. Storehög och Lillehög finns kvar än idag och det finns skriftliga källor om att en hög har funnits inne på kyrkogården. En grav från yngre stenålder grävdes ut under sommaren 2011 (Muntl. Söderberg). Flera gravar från järnålder har dessförinnan grävts ut inom boplatsens område (FMIS).

Uppåkraboplatsen ligger invid en väg som kan förmodas ha sträckt sig långt tillbaka i tiden. Den har troligtvis existerat under järnålder, men kan enligt studier, åtminstone delar av den, sträcka sig tillbaka i bronsålder och möjligtvis så långt tillbaka som till stenålder med tanke på dess koppling till gravar från denna period (Samuelsson 2001). Samuelsson (2001) menar att det har varit en väg av lång kontinuitet och av stor betydelse. Detta är tydligt även i sen järnålder och medeltid då man har sett till att de två nya Uppåkrabyarna låg intill den gamla vägen. Gravarna från järnålder, bronsålder och stenålder har påträffats på höjden vid Uppåkra och som boplatser har området varit betydelsefullt under järnålder.

## 2.3. Landskapet kring Uppåkra

Kulturlandskapet förändras ständigt. Under vissa perioder förändras det emellertid snabbare än andra. Samhällsförändringar har haft betydelse för förändringar i landskapet och på så vis även påverkat vägarna, antingen genom kontinuerligt användande av dessa eller av deras minskade användning. Här presenteras två perioder under vilka förändringar har skett, som förmodligen har påverkat och påverkats av vägnätet. Dessa båda perioder är de som ligger till grund för gränsdragningarna i tiden i denna undersökning. Fokus är sen järnålder och medeltid, eftersom de tydligaste samhällsförändringarna har skett då. Den andra perioden är övergången mellan folkvandringstid och vendeltid då utvecklingen i kulturlandskapet under en kort period tycks ha gått tillbaka något.

### 2.3.1. Kartstudier och tecken på förändringar i odlingslandskapet

Mats Riddersporre skrev i sin avhandling *Bymarker i backspegel- Odlingslandskapet före kartornas tid* (1995) om hur man kan använda sig av historiska kartor för att få djupare inblick i landskapet och odlingslandskapet vid tidpunkten för nedtecknandet. Genom kartoena kan man även få inblick i äldre landskap som det medeltida eller järnålderns landskap. Delar av det som visas på kartorna sträcker sig längre tillbaka i tiden, men Riddersporre påpekar att man inte kan utgå från att landskapet på kartorna speglar medeltidens landskap, eftersom det ständigt har förändrats. Till exempel har ängs- och utmark i sen- och eftermedeltid gjorts om till åkermark. Detta medför att det är ännu svårare att använda kartorna och att försöka se spår av järnålderns landskap. Riddersporre menar att man måste ta fäste på de drag i landskapet som har varit av betydelse för tidigare förhållanden och försöka förstå processer i det medeltida landskapet (Riddersporre 1995:176). Möjligtvis har vägarna varit sådana betydelsefulla element. Mats Riddersporre gjorde 1996 en studie över Stora och Lilla Uppåkra, likartad den han gjort i sin avhandling. Redan då hade Riddersporre teorier om att det legat en storgård på platsen. Hjärups historiska bylandskap skrev Andreas Manhag sin D-uppsats om år 2000. Medan Riddersporre i sin undersökning av Stora och Lilla Uppåkra hittade flera åkernamn som antydde bebyggelse var det för Manhag endast en liten del kallad Husåckrarna som fortsatte in på Uppåkra bys ägor som visade på detta, samt ett område med en ovanligt stor toft som tillhörde en enda gård i de norra delarna av Hjärups gamla bytomt som antydde att det funnits en storgård på platsen (Riddersporre 1996; Manhag 2000:27). Mats Riddersporres kartstudier av Uppåkrabyarna, som utfördes innan några större nutida undersökningar genomförts i området, resulterade i flera

teorier som kunde visa på bebyggelse. Bland annat menade han att ett område kallat ”Toftåckrarna” kunde vara ett tidigare gårdsområde och att de övriga åkrarna med ordet toft inkluderat i namnet kunde vara stycken som angränsade till gården. Han menade även att en åker, strax sydöst om kyrkan, som kallades Dynnesåckrarna tydde på att en storgård hade legat på platsen (Riddersporre 1996:25). I stället för att ligga intill den medeltida byn låg kyrkan söder om bebyggelsen ut mot åkermarken och tofterna, vilket inneburit att kyrkan låg i anslutning till den äldre järnåldersbyn (1996:16f). Riddersporre hänvisade även till ett par åkrar i de sydöstra delarna av Uppåkras marker som möjliga gravområden. I närheten av dessa åkrar har man även påträffat gravar vid en utgrävning (RAÄ Uppåkra 22 & 23).

Riddersporre menar även att marken i området kring Uppåkra har odlats upp successivt. På kartorna över Lilla och Stora Uppåkra finns åkerområden vars namn slutar på äng, men många av dessa har odlats upp redan 1570. Det finns även de ängar som tycks ha odlats upp efter detta (Riddersporre 1996:17). I området runt Uppåkra finns det flera vägar som sträcker sig mellan tegar. Att markerna inte har varit uppodlade betyder inte att det inte gått några vägar där, utan att de kan ha sträckt sig över eller intill ängarna. Dessa vägar kan ha kommit att bli avgörande för tegarnas och åkrarnas storlek, då det varit att föredra att göra nya tegar ovanför vägen i stället för att förlänga de gamla. Under tiden då marken fortfarande var äng kan emellertid ett friare rörelsemönster ha funnits, eftersom man kunde snedda i den riktning man skulle i stället för att gå runt om åkrarna för att skydda grödorna. Denna successiva uppodling måste även ha gällt under järnåldern. Ett exempel på detta visas i avsnittet 3.3.3. *En väg till Gullåkra*.

### **2.3.2. Bybildning och gränser**

Bybildningen är en process som har bidragit till förändringar i landskapet under vikingatid och tidig medeltid. I de skånska byarna ser man ofta en platskontinuitet från sen järnålder och in i medeltid. Skillnaden mellan bebyggelsen, såväl gårdar som byar, under järnålder respektive medeltid är dock stor. Under järnåldern flyttade bebyggelsen oftast med mellanrum på 200-400 år. Med medeltidens inträde blev dock byarna och gårdarna etablerade (Thomasson 1998:90; Schmidt Sabo 2004:101). Den medeltida bybildningen och byförändringen kan sammankopplas till flera andra förändringar som riksbildning, urbanisering och kristianisering (Schmidt Sabo 2004:101) och i Uppåkraområdet innebar detta även ett maktskifte. En viss inblick i denna förändring kan man få av ortnamn och historiska texter. Majoriteten av ortnamnen i området kring Uppåkra har ändelsen -torp (Callmer 2001). I övriga delar av sydvästra Skåne är det



betydligt vanligare med ändelser som; -inge, -löv, -lösa, -stad, -hem, och -hög. Redan i byarna norr om Lund ser man mer av dessa äldre ortnamn. Torpbebyggelserna anses vanligtvis ha kommit till under sen vikingatid och tidig medeltid och att dessa då varit utflyttade från andra bebyggelser så kallade ”moderbebyggelser” (Callmer 2001; Anglert 2003). Arkeologen Mats Anglert menar att det är mer sannolikt att ett lokalt maktskifte i området har fört med sig ett namnskifte, eftersom det i många av byarna finns bebyggelse som sträcker sig längre tillbaka i tiden (Anglert 2003:133f). I fallet Uppåkra kan detta stämma väl överens med de förändringar som skedde under denna period med riksbildning, kristianisering och förflyttningen av de centrala funktionerna från Uppåkra till Lund. Omorganiseringen i området har inneburit namnskifte på äldre byar, nyetablering av byar, men också ödeläggelse av dessa och i flera fall har detta skett redan under medeltid. Anglert menar att denna ödeläggelse beror på att byarna blev för många och att de efter ett tag blev överflödiga och donerades antingen till kyrkan eller togs upp i de övriga byarna (Anglert 2003:136). Andra aspekter som kan ha påverkat såväl som påverkats av bybildningen och vägnätet är kristianisering, kyrkor och socknar. De första kyrkorna från 1000-talet tycks inte ha uppförts av någon bredare kristlig organisation, utan de ligger ofta i anslutning till storgårdar. Den kyrkliga organisationen blev dock tydligare under andra hälften av 1000-talet och 1100-talet. I denna fas var kyrkans samarbete med kronan också utvecklad och deras övertag och styre blev allt starkare med tiden. I söder kom kristendomen tidigt och storgårdsherrarnas tidiga uppförande av kyrkor har troligtvis haft inverkan på hur det kyrkliga beståndet och socknarna kom att se ut med tiden, eftersom kyrkan var tvungen att ta hänsyn till det kyrkliga beståndet som redan fanns för vidare utveckling. Diskussioner har förts kring hur och hur snabbt socknar har bildats samt vilka som har varit de avgörande faktorerna. Kritik har riktats mot såväl att socknar skulle vara en förhistorisk indelning som att det skulle vara starka drivande krafter uppifrån, eftersom denna kraft i det tidiga skedet saknades (Anglert 1995:11f, 172). Emellertid menar Anglert att sockenbildningen i sydvästra Skåne kan ha varit fullt utvecklad runt 1100. Detta innebär dock inte att förändringar inte kom att ske därefter (Anglert 1995:166). I Uppåkra kan man se att många vägar följer sockengränserna på 1700-talskartorna (Fig. 6). En diskussion kring detta förs i Modell 2. Dessutom behandlas kyrkorna och deras koppling till storgårdar, samt hur denna förändring, eller brist på förändring, har påverkat vägnätet.

### 2.3.3. Förändringar under järnålder

Det är inte enbart under vikingatid/medeltid som förändringar skedde i samhället som kan ha påverkat vägnätet. Förändringar i samhället har ständigt pågått och så även under tidigare delar av järnålder. Dessa förändringar är inte lika uppenbara och det är inte anledningarna heller. Nedan presenteras en möjlig förändring eller ett brott i utvecklingen i samhället under järnåldern, som i viss mån även tycks ha påverkat landskapet och byarna runt Uppåkra.

Under folkvandringstid skedde förändringar som visar på en tillbakagång i kulturlandskapet i stora delar av Skandinavien. Bo Gräslund (2007) hänvisar till en period som genom minskade arkeologiska lämningar, naturvetenskapliga undersökningar och historiska källor kunnat visa försämring i klimatet med en temperatursänkning som påverkat större delen av världen. Orsaken Gräslund framför är ett mäktigt vulkanutbrott som troligtvis har skett under 530-talet e.Kr., vars utsläpp av stora mängder svaveldioxid kan ha resulterat i att solen skymts i ett par år och lett till en lång kall period.

Huruvida det är detta vulkanutbrott och efterföljande partiklar som skymde solen som har orsakat förändringar i samhället är osäkert, men man kan se förändringar i fyndmaterialet. I det arkeologiska fyndmaterialet i Skandinavien ser man att skog började täcka större områden. I södra Skandinavien är detta emellertid mindre påtagligt. Anledningen har enligt Gräslund varit att behovet av betes- och odlingsmark minskade på grund av en minskad befolkning såväl bland människor som bland djur som tog flera generationer att återhämta. Brottet syns tydligt då folkvandringstid var en väldigt expansiv period ekonomiskt, kulturellt och befolkningsmässigt sett. Kulturlandskapet hade förmodligen stor utbredning och Nordeuropa hade god kontakt med kontinenten. Prestigeföremål och guld var vanligt förekommande. Allt detta fick emellertid en nedgång under vendeltid då byar och gårdar flyttades och marker övergavs. Det finns färre spår av såväl bosättningar som gravar från denna period samt färre fornsaksfynd av olika slag och ädelmetall (Welinder 1975:68ff; Gräslund 2007:110ff).

Även på Uppåkraboplatsen och i landskapet runt denna ser man en förändring i metallfynden genom att folkvandringstidens förgyllda föremål och praktfynd minskar och ersätts av en förenklad serieproduktion av mindre dyrbara metaller. Folkvandringstiden präglades av många importerade föremål, medan dessa var färre under vendeltid. I den senare delen av vendeltid visar boplatsen dock återigen på en uppgång i materialet (Hårdh 2003:48f). Man kan även säga att detta speglas i fornlämningarna i området, då det finns gott om lämningar från såväl romersk

järnålder/folkvandringstid som vikingatida lämningar. Vendeltida lämningar är det färre av. De flesta av dessa är daterade till vendeltid/vikingatid (se bilaga 2). Genom metalldetektorundersökningar i områdena runt Uppåkraboplatsen har man emellertid hittat en del vendeltida fynd som kan indikera på boplatser (ex. Strand 2003), men fysiska lämningar enbart daterade till vendeltid finns inte i dagsläget (FMIS).

Här skulle Uppåkra kunna vara en stark punkt som lyckades överleva flera nedgångar eller förändringar när många andra platser inte gjorde det. Att Uppåkra inte skulle märka av dessa förändringar som påverkat stora delar av Skandinavien men möjligtvis också världen är inte sannolikt på grund av deras tidigare långväga kontakter. Förändringar bör även ha skett här. Dock kan platsen ha påverkats indirekt eller i mindre utsträckning än många andra områden. Uppåkras styrka tydliggörs då det är flera andra platser med centrala funktioner som har försvunnit under denna period (Muntl. Söderberg). Man kan inte säkert säga att denna brist på fornlämningar från vendeltid och mindre prestigefyllda och exotiska föremål beror på svält och minskning i befolkningen. Emellertid kan man se att det har skett en förändring i denna period som kan ha påverkat vägnätet eftersom de vendeltida lämningarna inte tycks ha legat på samma plats som de äldre järnålderslämningarna.

#### **2.4. Tidigare kart-och vägstudier i området kring Uppåkra**

En vägsträcka som går från Trelleborg norrut mot Malmö och därefter vidare mot Uppåkra finns utritad på Buhrmans karta från 1684. Den har länge misstänkts vara en äldre, möjligtvis förhistorisk, väg. Statsrådet Per Edvin Sköld menade redan 1963 att denna vägsträcka var förhistorisk dels på grund av att vägen låg väldigt centralt i järnåldersbygden och dels på grund av dess anknytning till stora mängder gravhögar från bronsåldern. Redan i början av 1900-talet hade Sophus Müller visat att gravar ofta följer den kortaste sträckan mellan två vadställen och i många fall fanns det koncentrationer av gravhögar kring dessa. Sköld menade därför att vägen mellan Trelleborg och Uppåkra kunde vara minst lika gammal som gravarna runt den (Müller 1904; Sköld 1963).

För att få en mer detaljerad bild över vägsträckan använde kulturgeografen Marja Erikson istället för Buhrmans karta främst Lantmäteriets storskaliga kartor från av 1700-talet. Hon korrigerade på detta sätt delar av Skölds tolkning av vägsträckan (Erikson 2001:167f). För att försöka avgöra vägens ålder och relation till omkringliggande vägar studerade Erikson bland annat områdets topografi, vägens geografiska närhet till historisk bebyggelse och förhållande

till byarnas ägor. Resultatet visade att vägens kontakt med byarna varierar längs sträckan. Av 23 byar passerar vägen 17 av byarna medan den går igenom sex av dem. Vanligast för övriga vägar på lantmäterikartorna är att de knyter samman byarna och kyrkorna. Erikson menar därmed att det är troligt att vägen existerade redan under tidig medeltid när byarna fick sin placering (Erikson 2001:172).

Erikson poängterar att i början av 1700-talet, då de äldsta lantmäterikartorna ritades, hade utdikningen inte tagit fart och kartorna bidrar därmed bättre med information om de tidigare våtmarksområdena och landskapets topografi än 1800-talskartorna. Tydligt för vägen mellan Uppåkra och Trelleborg är att den gick vid sidan av våtmarkerna och undvek höjdpartierna i landskapet. Detta menar Erikson beror på att den enklaste och minst krävande vägsträckningen har varit att föredra. Vissa vägar som kan förmodas vara yngre korsar däremot större våtmarksområden. Ytterligare ett förhållande som Erikson studerade är vägnas relation till tegskiftet med förhoppning att därmed kunna avgöra vägens ålder. Hon menar att beroende på om en väg söker sig mellan tegarna eller om den skär dem kan man se om vägen har skapats före eller efter tegarna började brukas. Det visade sig att Trelleborg-Uppåkravägen i stort sett gick mellan tegarna medan andra vägar ofta korsade dem. Att avgöra åldern på vägen är dock fortfarande ett problem då man inte kan veta tegarnas ålder. Dessutom finns det inte bevis för att de övriga vägarna inte är äldre (Erikson 2001:173f).

Med utgångspunkt att gravar placeras i anknytning till vägar och att ju äldre och mer betydelsefull en väg är ju fler omkringliggande gravar har den gjorde arkeologen Bengt-Åke Samuelsson (2001) en studie av en fyra kilometer lång sträcka av Uppåkra-Trelleborgsvägens relation till gravar från olika perioder. Genom att relatera vägen till omgivande gravar försökte han åldersbestämna den. Den analyserade vägsträckan låg i Lockarps, Glostorps och Oxie socknar, eftersom detta område var arkeologiskt väl undersökt (Samuelsson 2001:178). Samuelsson (2001:182) menar att den förmodade vägen har använts kontinuerligt från bronsåldern och vidare in i järnåldern eftersom det inte enbart förekommer bronsåldershögar i anslutning till vägen utan även gravar från järnålder, dock med en minskad betydelse under äldre järnålder. Här kan man ställa sig frågan på vilket sätt som vägen fick minskad betydelse; som kommunikationsled, som rituell väg eller om traditionen att begrava folk längs vägar upphörde under en period.

Almut Schülke (2008) har studerat landskapet kring Uppåkra ur ett kommunikationsperspektiv. Hon utgick främst från Skånska rekognosceringskartan från 1810-talet, men även Lantmäteriets höjddatabas och Sveriges Geologiska Undersöknings jordartskarta. Studierna resulterade i ett resonemang om en kommunikationspotential i landskapet kring Uppåkra. Schülke delar upp landskapet i fem områden, vilka har olika framkomlighet. Norr och söder om Uppåkra finns Höje å och Sege å, mellan vilka Schülke menar att Uppåkras lokalområde finns, eftersom de utgör hinder i ett i övrigt lättframkomligt landskap i Uppåkras närområde. Uppåkra ligger dessutom på den högsta punkten inom detta avgränsade område. Bortom åarna visar Schülke på ett svårframkomligt våtmarksområde i sydöst och en naturlig gräns genom Romeleåsen i nordost, som båda har försvårat framkomligheten, men som inte utgör ett så starkt försvar att de omöjliggjort framkomsten (Schülke 2008:300f).

Schülkes studie resulterade bland annat i ett förslag om två möjliga hamnplatser för Uppåkra, vilka båda ligger inom en radie på 10 km från Uppåkraboplatsen. Dessa potentiella hamnar är belägna där Höje å respektive där Sege å mynnar ut i havet. Förslag till möjliga vägsträckor mellan Uppåkra och dessa potentiella hamnar har Schülke gjort genom närmaste-väg-principen. En del borrhningar har gjorts i Lommaområdet, men materialet har ännu inte publicerats (Schülke 2008:296). Schülke (2008:303) menar dock att geologiska undersökningar måste utföras för att avgöra vattennivåerna i åarna för att undersöka deras framkomlighet under järnåldern och hur långt inåt land som man kunde ta sig med båt.

Schülkes studie har varit grundläggande för att få en djupare förståelse för landskapets skillnader och kommunikativa potential. Dessa skillnader beskriver och diskuterar jag i följande kapitel.

## **2.5. Att söka en väg mellan två platser**

I detta avsnitt presenteras två platser i Uppåkras närområde som sannolikt har varit kopplade till boplatsen, till vilka jag i analysen kommer att söka möjliga vägar. Ett av dessa områden är Höje ås mynning vid Lomma som kan ha fungerat som Uppåkras hamn/handelsplats (Callmer 1998) och det andra är mosskomplexet öster om Uppåkra som troligtvis har fungerat som en plats för olika former av ritualer (Stjernquist 2001).

### **2.5.1. Lomma – en möjlig hamn- och handelsplats**

Det har länge funnits funderingar kring en möjlig hamnplats tillhörande Uppåkraboplatsen. I sydvästra Skåne är Kävlingeåns mynning vid Löddeköpinge en självklar hamn- och handelsplats. Huruvida det är Uppåkraboplatsens handelsplats är inte avgjort ännu. Löddeköpinges handelsplats ligger omkring 2 mil från Uppåkraboplatsen och för att ta sig dit måste två åar korsas. Det närmaste hamnplatsalternativet är Höje ås mynning. Denna ligger endast omkring 7 kilometer från Uppåkraboplatsen. Huruvida Höje å var seglingsbar eller framkomlig för mindre båtar, åtminstone fram till vadet vid Värpinge, är oklart. En del äldre utgrävningar har genomförts i det förmodade hamnområdet, men informationen om området är inte tillräcklig för att avgöra om en hamnplats funnits där. Det största belägget för en hamn är en vall som finns markerad på Skånska rekognosceringskartan. Johan Callmer menar dock att det inte är sannolikt att denna vallanläggning är äldre än sen vikingatid eller tidig medeltid. I stället föreslår Callmer att vallen kan markera en handelsplats som använts längre tillbaka i tiden. Detta möjliga område för en hamn/handelsplats är dock till stor del förstört av lertäkt (Callmer 1998:33f). Lomma har tolkats som en betydelsefull plats under tidig medeltid då det nämns i Knut den Heliges gåvobrev från 1085. Diskussioner kring huruvida Lomma var en stad eller ej har funnits. Anna Lihammer som har studerat landskapet runt Uppåkra, har kommit med förslaget att det har varit en hamnstad, en så kallad *Port* på engelska, som är en handels och hamnstad, men som inte innehar administrativa och kyrkliga funktioner (Lihammer 2003:92).

### **2.5.2. Gullåkra mosse – en plats för ritual**

En annan plats som troligtvis har varit av betydelse för Uppåkraboplatsen är mosskomplexet med Gullåkras, Brågarps och Vesums mossar öster om Uppåkra. Gullåkra mosse ligger enbart två kilometer från boplatsen och bland andra Berta Stjernquist (1996) har fört fram mossen som en trolig ”offerplats” till Uppåkra. Fynd från stenålder, bronsålder och järnålder finns representerade i mossarna. Mossen har utnyttjats för torvtäkt och i samband med den har flera fynd framkommit. På grund av detta är informationen om dessa inte särskilt utförlig eller pålitlig (Stjernquist 2001:6).

Fem av fynden kan genom typologisk datering förmodas ha deponerats i mossen under tiden som Uppåkraboplatsen användes. 1911 hittades en brons Halsring. Den dateras till förromersk järnålder på grund av ornamentik i form av La Ténemärket (Stjernquist 2001:7). Fyra

spjutspetsar av järn kan också kopplas till mossen. Två av dessa är böjda och järnet är sönderfrätt, vilket tyder på att de har legat i mossjord. Dessa två har daterats till yngre romersk järnålder (Stjernquist 2001:11). De andra två är daterade till folkvandringstid (Helgesson 2002:93).

### **3. Analys av Uppåkraboplatsens lokala väg-och kontaktnät**

Detta kapitel visar ett försök att skapa modeller av vägnätet från tre olika tidsperioder:

- Modell 1: 1700- och 1800-talens vägar
- Modell 2: Medeltida/yngre järnåldersvägar
- Modell 3: Järnåldersvägar

Kapitlet inleds med en landskapsöverblick och följs av en modell, Modell 1, som visar vägnätet under 1700- och 1800-talen med vägar och troliga vägar som existerade under denna period. I Modell 2 presenteras ett äldre vägnät med vägar som söker sig mellan tegar och som visar deras relation till lämningar från yngre järnålder och byar från tidigmedeltid. I Modell 3 visas vägarnas närhet till fornlämningar från såväl yngre som äldre järnålder. Genom kapitlet följer också en diskussion kring problematiken kring kart- och vägstudierna samt en argumentation för och emot de mest intressanta vägarnas och platsernas existens och betydelse samt deras relation till landskapet runtomkring. Denna diskussion följs sedan upp och sammanfattas i det avslutande kapitlet.

#### **3.1. Modell 1: 1700- och 1800-talens vägnät**

Denna modell visar det äldsta vägnätet som i dag är möjligt att finna med kartmaterial i området, vilket är det vi har att utgå från för att studera äldre vägar och landskap. Kartan (Fig. 4) visar större och mindre vägar från Skånska rekognosceringskartan och de olika storskaliga kartorna över byarna som är gjorda under 1700- och 1800-talen. Det är ett utbrett nätverk av vägar som binder samman byar och förgrenar sig ut i landskapet. Ett myller av vägar och stigar mellan olika platser finns på den torra höjden kring Uppåkra, medan de alla till sist går samman till enstaka vägar över vadställen eller runt våtmark.

Genom att studera kartor från olika perioder, inklusive kartor över höjddata, våtmarker och vattendrag syns vissa tendenser till hur vägarna är spridda och sträcker sig i landskapet. Våtmarker och vattendrag är väldigt påtagliga i sina begränsningar och det finns gott om dessa i området kring höjden (Fig. 4). Åar finns i norr och i söder i form av Helge å och Sege å. Den senare ligger dock längre söderut och finns därmed inte utmärkt på kartan. Våtmarker och vattendrag finns i området mellan Uppåkra och kusten. Våtmarksområdena har tydligt påverkat vägnätet under 1700-talet och har säkerligen gjort det även tidigare då de har varit ännu mer utbredda.

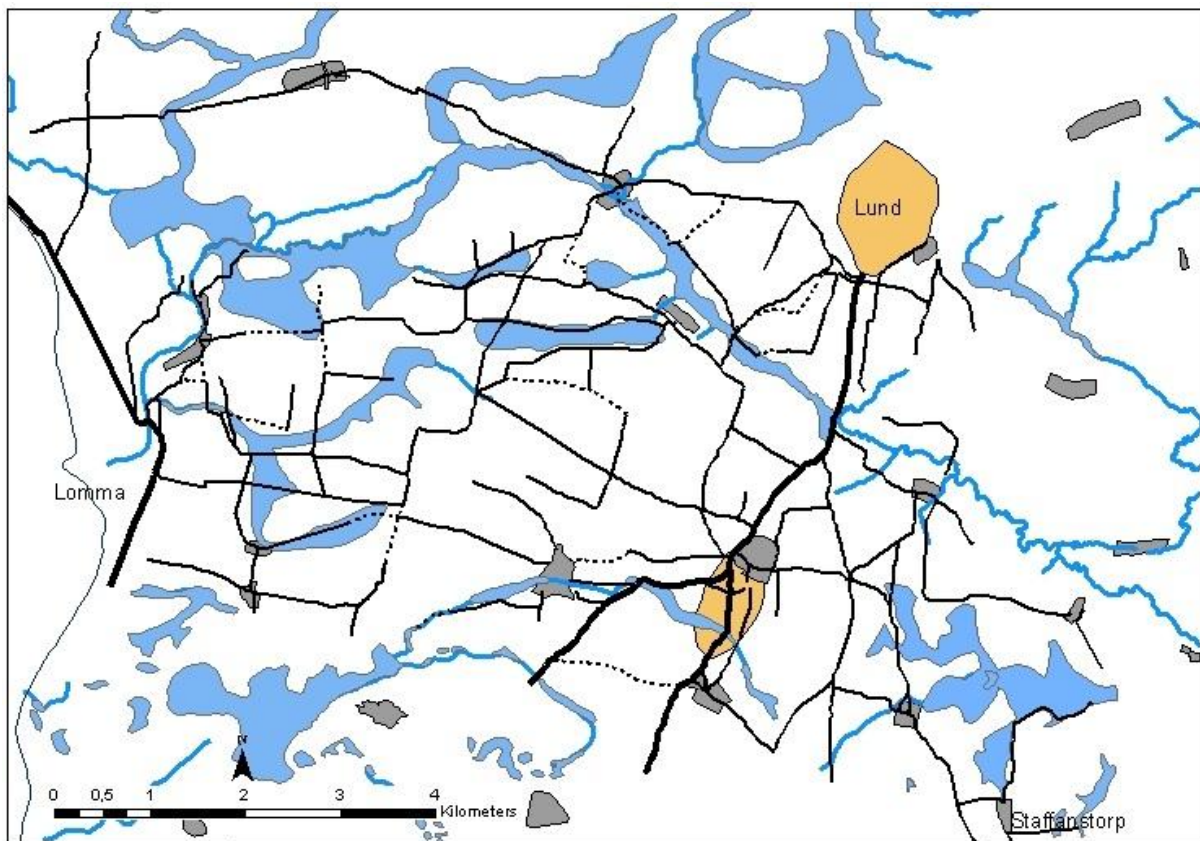


Fig. 4. Modell 1: 1700- och 1800-talens vägar. Våtmarkernas förhållande till vägar och byar stämmer bra i vissa fall, men är något felplacerat i andra. Till exempel är vattendraget som flyter genom Uppåkraboplatsen och Hjärup något högt placerat.. För teckenförklaring se Bilaga 1.

Exempel på vägar som undviker och i stället följer våtmarker är vägen som följer mossen vid Gullåkra och Brågarp, samt vägarna som sträcker sig från Flackarp mot hamnen. Tydliga är de begränsningar som vattendragen och våtmarkerna innebär då man vid korsandet av till exempel Höje å kan se det minskade antalet kommunikationsleder. Korsande av ån förekommer endast på enstaka platser. Från Lomma till nästa vadställe vid dagens Värpinge, är det flera kilometer som har varit svåra att korsa på grund av breda våtmarker.



### 3.2. Modell 2: Medeltida/yngre järnåldersvägar

Modell 2 (Fig. 5) visar de vägar som sannolikt är äldre än bolskiftet från medeltiden eller möjligtvis vikingatiden. Flera av vägarna har här sållats bort eftersom de skurit tegar. Anläggandet av åkermark och indelning av tegar skedde troligtvis under medeltid eller möjligtvis vikingatid (Riddersporre 1995:53). Utgångspunkt för att nå Modell 2 och de äldre vägarna var, precis som Erikson (2001:173) hade i sin undersökning av vägen mellan Uppåkra och Trelleborg, att man vid anläggandet av odlingsmark undviker att lägga tegen över vägen. Detta skulle ha gjort jordbruket mindre effektivt och förstört vägen. Därmed är de vägar som skär tegar, bortsållade, eftersom de troligtvis är yngre än tegskiftet. En del av vägarna som söker sig fram mellan tegar är sannolikt anlagda senare. De kan ha denna sträckning eftersom det borde vara mer ekonomiskt att gå runt åkrarna och tegarna för att skydda sina grödor. Vilka dessa är är dock svårt att avgöra. Alla stråk som tolkats som vägar som söker sig fram mellan tegar och åkrar, inklusive gränser samt de som har gått i utmarken är inräknade i detta äldre vägnät. Emellertid har alla byar inte inkluderats i denna undersökning då kartorna saknar det äldre skiftet, bolskiftet. Endast vägarna vid dessa byars gränser har markerats. Eftersom det är 1700-talsvägarna som är utgångspunkt för studien är det även delar av detta vägnät som visas i denna modell. Därmed har dessa vägar samma relation till landskapet som 1700-talets vägar.

På kartan (Fig. 5) kan man se luckor i bland annat landsvägen från 1700-talet. Dessa brott utgör de platser på kartan som vägen skär tegarna. Detta innebär sannolikt att sträckan i det området har lagts om någon gång efter bolskiftet infördes. På kartorna finns det spår i odlingslandskapet som möjligtvis kan visa var vägen tidigare har sträckt sig i dessa områden. Man har i så fall senare valt att korta sträckan och skära tegarna. Dessa spår av korsande vägar och stigar över åkermarken visar kartmaterialet flera exempel på. Detta har även skett då en väg gått runt om åkrarna.

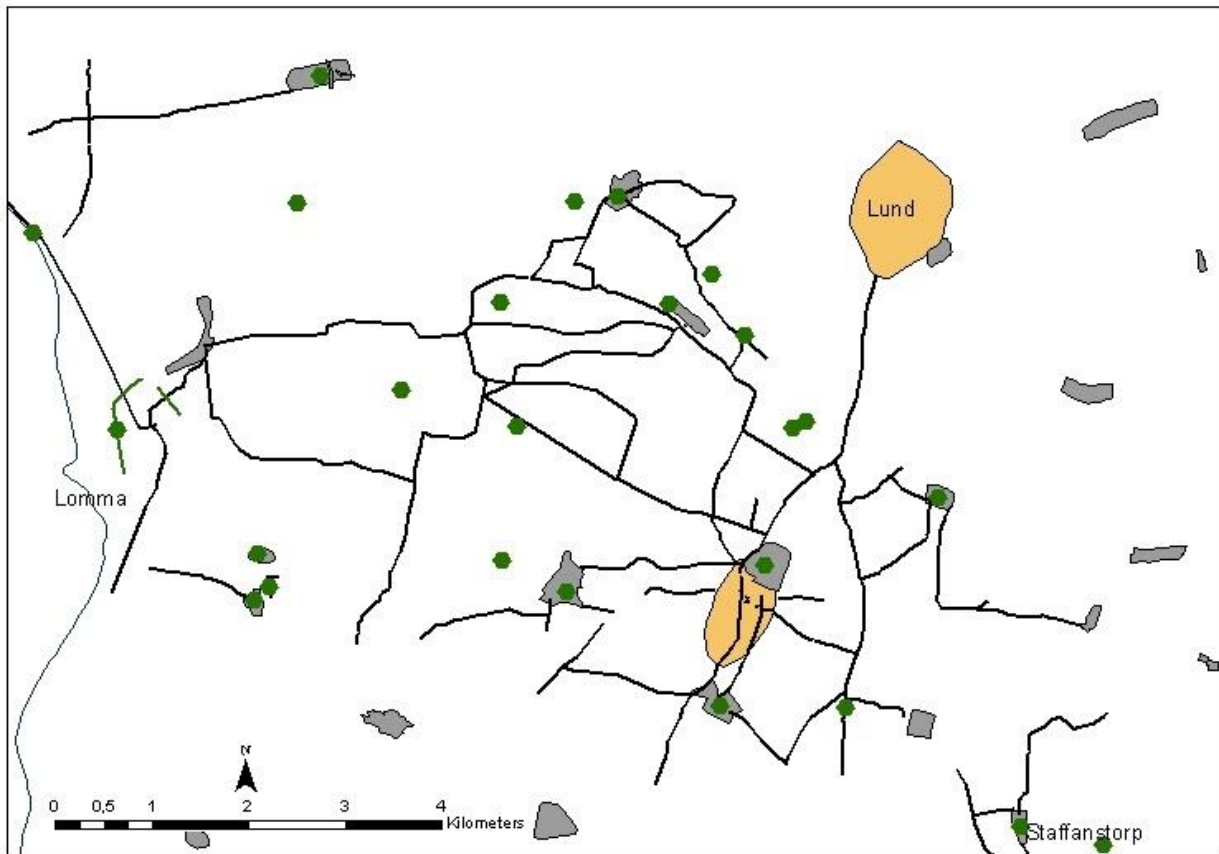


Fig. 5. Modell 2: Medeltida/yngre järnåldersvägar. Denna modell visar det vägnät som tyder på att det är äldre än det medeltida bolskiftet. De gröna tecknen visar fornlämningar från yngre järnålder.

Denna modell visar att majoriteten av fornlämningarna från yngre järnålder och de historiska byarna som bildades under samma period ligger i nära anslutning till vägarna som söker sig fram mellan tegarna. Alla utom fyra ligger precis intill eller som mest 250 meter från en väg. Tre av dessa är ödebebyggelserna i Vragrup, Hunnerup och Kanickermarken, vilka alla övergavs redan under medeltid och den fjärde redan i slutet av järnåldern. Kontinuerlig kontakt mellan människor från olika platser är på så vis nödvändig för en vägs fortsatta användande. Vägarna till de områden inom vilka aktivitet inte längre finns är inte nödvändiga och försvinner med aktiviteterna.

Det finns på denna karta en väg som har tillkommit och det är sträckan på gränsen mellan Vragrup och Flackarp (Fig. 1 & 5). Denna sträcka är inte markerad som väg på kartorna från 1700-talet, men eftersom det är den kortaste sträckan från Uppåkra till hamnen har jag valt att inberäkna denna i analysen i detta kapitel. Även två vägar som sträcker sig österut från Uppåkra finns här markerade. Anledningen till detta är att den södra av dessa sträckor är den

mest troliga sträckan för en väg mellan Uppåkra och Gullåkra mosse. Denna vägsträcka diskuteras vidare i Modell 3.

### **3.2.1. Landskapet**

På storskifteskartan över Uppåkra från 1776 visas det gamla bolskiftet. Det är dock svårt att säga hur långt tillbaka i tiden detta skifte sträcker sig. Riddersporre (1996:25) framförde, innan man gjort några större undersökningar på Uppåkraboplatsen, vad gäller Uppåkra bys ägor att om det hade funnits en gård på platsen vore det troligt att bolskiftet skett efter det att området blivit åkermark. I dag är denna bebyggelse i området bekräftad genom utgrävningar. Frågan är om det var bolskifte redan innan Uppåkra delades i två byar och att detta kom att täcka även den tidigare bymarken eller om det var ett helt nytt skifte som infördes vid eller efter uppdelningen av byn. Riddersporre (1996:22) menar att bolskiftet i Stora Uppåkra borde vara ett relativt sent skifte eftersom det är enhetligt och välstrukturerat. Uppdelningen av Uppåkraboplatsen har påverkat vägarnas sträckning i sitt närområde. Det behöver dock inte innebära att några längre vägsträckor har lagts om, framförallt med tanke på att Lund, som endast ligger cirka 5 km norr om Uppåkra, har tagit över de centrala funktionerna (Hårdh 2007:84ff). Människorna från omkringliggande gårdar och byar bör ha utnyttjat ”landsvägen” mellan Trelleborg och Lund ändå. Eftersom Uppåkra även under medeltid låg intill denna väg samt hade en kyrka redan tidigt under medeltiden är det fullt möjligt att stora delar av det yttre vägnätet runt byn inte har ändrats i någon större utsträckning. Människorna i socknen har fortfarande haft anledning att ta sig till Uppåkra. Att flera av vägarna i området söker sig fram mellan tegarna gör detta än mer sannolikt att de har använts i yngre järnålder.

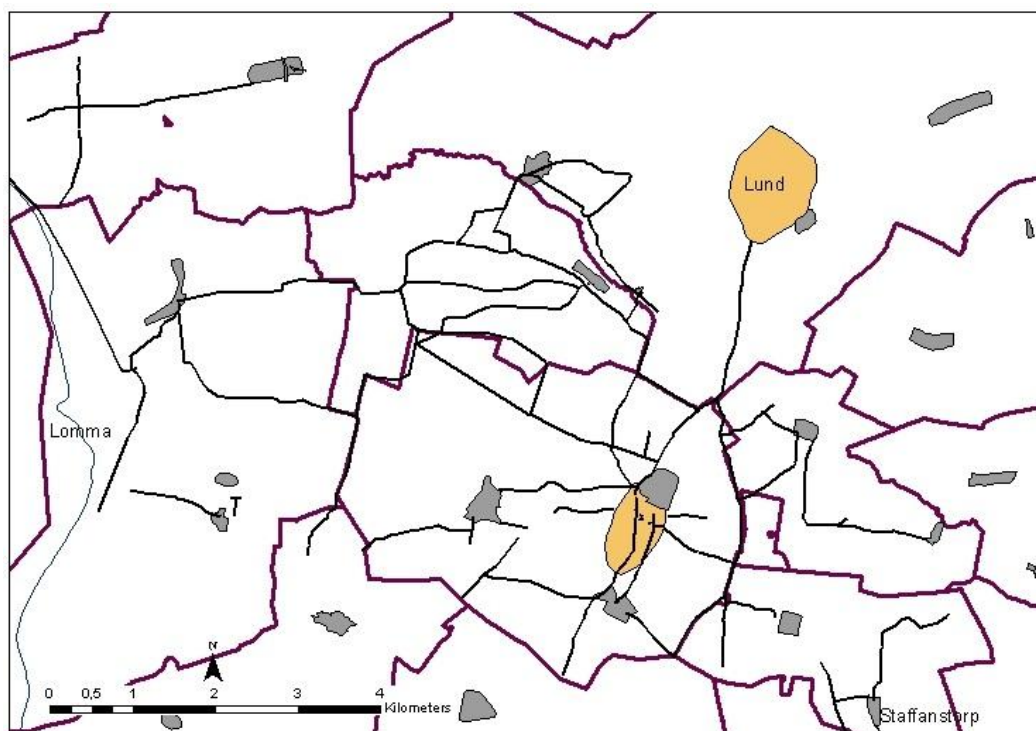


Fig. 6. Det äldre vägnätet och sockengränserna under 1700-talet.

I det forskningshistoriska avsnittet belystes förändringar som skedde i samhällsstrukturen under yngre järnålder och medeltid. Trots många förändringar under denna period ser man ofta kontinuitet i boplatserna från yngre järnålder upp i medeltid, vilket innebär att vägnätet inte har förändrats i så stor utsträckning. Om en by, vars invånare har kontakt med en annan bys invånare, och ligger kvar på en plats och som också har rötter i järnåldern är det sannolikt att det är samma vägnät som används. Det är trots allt samma mål man har. Schmidt Sabo belyser något som är specifikt för de skånska slättbyarna. Dessa senvikingatida och medeltida byar har ofta haft en gård som har varit större än de övriga. Vidare menar hon att den vikingatida eliten har spelat en viktig roll i bybildningen (Schmidt Sabo 2004:103). Att de äldsta kyrkorna också tycks ha anlagts vid storgårdar samt att dessa också i många fall senare ersatts av stenkyrkor (Anglert 1995:11f) visar att platser som har varit betydande under sen järnålder har fått en viktig roll även under senare tid, fram till i dag. Detta har gjort att vägarna mellan dessa platser har fortsatt att användas.

Precis som bebyggelser har ödelagts i medeltid har detta även skett under bybildningen när gårdar och byar flyttade samman. Katalin Schmidt Sabo menar att de senvikingatida och tidigmedeltida byarna bör ha uppstått på grund av ett behov av en ökad agrar produktion. Ett samarbete i högre utsträckning var därmed nödvändigt. Denna överproduktion var av stor vikt

för att försörja till exempel kungamakten, kyrkan och städerna (Schmidt Sabo 2004:103f). Under denna period bör en utveckling av vägnätet ha skett och ett underhåll av detta bör ha varit av stor betydelse för att transportsystemet skulle fungera. Emellertid bör ett väl fungerande transportsystem, enligt min mening, även ha varit av stor vikt för Uppåkra. Detta eftersom det har varit en plats med centrala funktioner. Boplatsen har förmodligen inte varit självförsörjande och har behövt stöd från såväl de övriga byarna på Lundaslätten som byar utanför (Helgesson 2002:51f).

Vägar och vattendrag har ofta utgjort eller markerat gränser i landskapet. Detta kan man även se i området kring Uppåkra (Fig. 6). Flera av sockengränserna följer helt eller delvis vägsträckor. Om sockengränserna i området redan runt 1100 var fullt utvecklade (Anglert 1995:11) utgör de bra markeringar för denna period. Detta kan innebära att vägen fått markera gränsen mellan två socknar, precis som åarna har fått göra. Därmed är vägarna troligtvis lika gamla eller äldre än sockengränserna. Vägar utgör en bra markering mellan två områden och man behöver inte lägga energi på att skapa en gränsmarkering om man utnyttjar dessa.

### **3.2.2. Vägar till hamn och vadställen**

Det finns flera sannolika vägar från Uppåkra till en möjlig hamn vid Lomma. De två mest sannolika är den kortaste vägsträckan som inte korsar våtmarksområden och en väg som går norrut från Uppåkra till Flackarp och därefter vidare västerut mot hamnen. Denna väg finns med på Skånska rekognosceringskartan och utgör gränsen mellan Flackarp och Trollebergs gårds område. Det finns även två vägar som följer en våtmark på vardera sidan västerut från Flackarp och ansluter därefter till samma sträcka som vägen som markerar gränsen mellan de båda byarna, Flackarp och Trolleberg, åt. Därefter är det en enda väg som leder vidare till en möjlig hamnplats (Fig. 7).

Almut Schülke (2008:298) visar i sin studie den närmaste vägen mellan Uppåkra och den möjliga hamnen i Lomma. Schülkes sträcka passar ihop med en av 1700-talets vägsträckor förutom på ett område där det inte fanns någon väg markerad. Denna sträcka utgör dock gränsen mellan Flackarp och Vragerup (jfr Fig. 1 & 7). Om det under medeltid eller järnålder inte var möjligt, eller om man av någon anledning valt, att inte ta sig fram mellan våtmarkerna i Flackarp och Vragerup har det varit nödvändigt att gå norrut via Flackarp och därefter västerut mot Lomma för att undvika våtmarkerna och ”hamnen” om det fanns en väg västerut redan då.

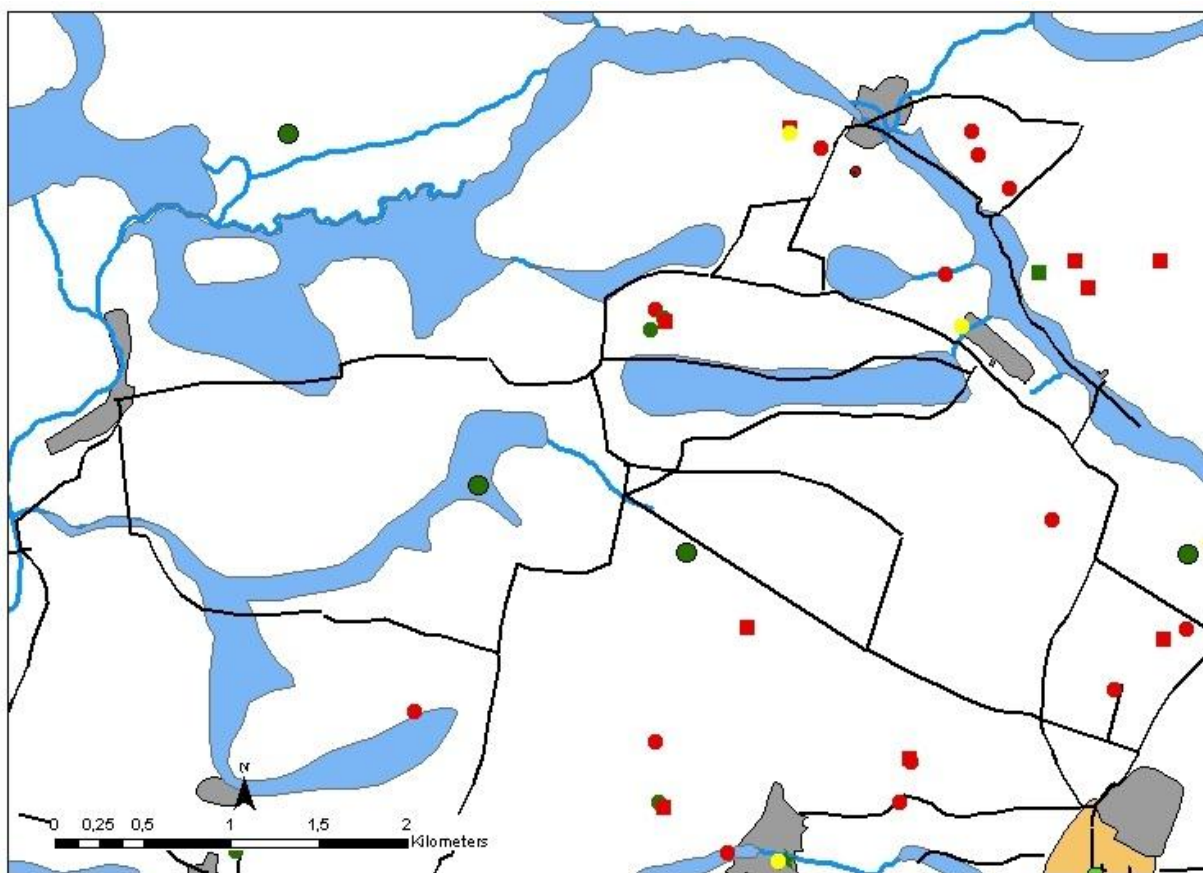


Fig. 7. Alternativ på vägar från Uppåkraboplatsen till en möjlig hamnplats i Lomma. För teckenförklaring se Bilaga 1.

Sträckan är utritad på Skånska rekognosceringskartan från 1810-talet, men är inte markerad på Trollebergs eller Flackarps kartor från 1700-talet, mellan vilka den utgjort en gräns. Vägen stryker mot våtmarkerna i Trolleberg och begränsas även längre söder ut av våtmarker väster om Flackarp. Detta innebär sannolikt att det har varit en väg även i förhistorisk tid eftersom våtmarkerna, beroende på säsong, har begränsat människors framkomlighet i området. I detta fall är det troligt att vägkorridorer har uppstått då man försökt undvika de rörliga sankområdena. De vägar som är markerade på kartan hade på grund av detta möjligtvis inte bara en enda sträckning under järnålder utan kan ha gått parallellt med varandra mellan våtmarkerna beroende på säsong. Kortaste vägen har möjligtvis fungerat på sommar och vinter, medan den var oframkomlig under stora delar av året och då kan det ha varit nödvändigt att ta den längre vägen som sedan har kommit att bli den etablerade vägen.

Det som talar för att sträckan vid gränsen mellan Flackarp och Trolleberg är en äldre väg är att den söker sig fram mellan tegar. Tegarna har troligtvis fått sin utformning på grund av den

begränsande vägen. Att vägen söker sig så pass långt norrut som den gör kan det finnas flera anledningar till. Dels kan det bero på att man har sökt sig norr om en våtmark och dels kan det bero på att det var bättre med ett fåtal väl fungerande vägar som band ihop flera viktiga platser som Uppåkra och vaden, vilka troligtvis har använts långt tidigare (se Modell 3), för att komma vidare norrut från lokalområdet och västerut till hamnen/ handelsplatsen.

Det som är mest sannolikt är dock enligt min mening att de båda vägarna under järnålder varit i bruk samtidigt. Vid flytten av de centrala funktionerna från Uppåkra till Lund samt Uppåkras minskade betydelse och uppdelning till två byar bör en del förändringar ha skett i vägnätet genom att tidigare betydelsefulla vägar förlorade sin betydelse. Vägen som leder via Flackarp till hamnen kan därmed ha fått en ökad betydelse i samband med samhällsförändringarna och därmed finns den med på senare kartor medan Uppåkras kontakt med en hamn inte var lika prioriterad. Under denna period kan på så vis en rakare sträcka från Uppåkra till hamnen minskat i betydelse och så småningom försvunnit och har därmed inte markerats på de senare nedtecknade kartorna.

Oavsett vilken av vägarna som har använts för att nå gränsen mellan Flackarp, Trolleberg och Vragrup har de alla därefter haft en gemensam väg till hamnplatsen. De fyra vägarna möts här och går vidare västerut mellan Höje ås våtmarker och våtmarker söder om vägen. Denna sträcka har varit självklar för att nå viken vid Lomma oavsett aktivitet som pågått på platsen, oavsett varifrån man kom och oavsett tidsperiod.

### **3.3. Modell 3: Järnåldersvägar**

Modell 3 (Fig. 8) visar samma vägnät som den i Modell 2, men med fornlämningar från både äldre järnålder, förromersk järnålder-folkvandringstid, och yngre järnålder, vendeltid-vikingatid. De vägar som inte ligger i anslutning till äldre fornlämningar kan trots det vara äldre. Det kan innebära att området inte är undersökt eller att lämningarna inte är daterade. Likväl är det inte säkert att alla vägar som ligger i anslutning till fornlämningar från äldre järnålder är lika gamla. Ett par områden domineras dock av fornlämningar från äldre järnålder. Det är tätt mellan fornlämningarna vid vadställena vid Höje å, det vill säga mellan vadet i Värpinge och vadet vid Källby. Även området mellan Uppåkra och nämnda vadställen, samt området närmast väst om Uppåkra visar på flera fornlämningar från äldre järnålder. I dessa områden finns det också flertalet vägar som sannolikt är äldre än bolskiftet. Sydväst om



Uppåkraboplatsen bortom Hjärup är det glesare med såväl möjliga vägar som med fornlämningar från denna period.

Mellan Uppåkraboplatsen och Gullåkra mosse i öst, som man kan anta ha använts under en längre period (Stjernquist 2001), fanns ingen rak vägsträcka som visade på kontakt mellan dessa. I detta kapitel visas dock en trolig väg som kan ha använts för transport mellan dessa platser under äldre järnålder.

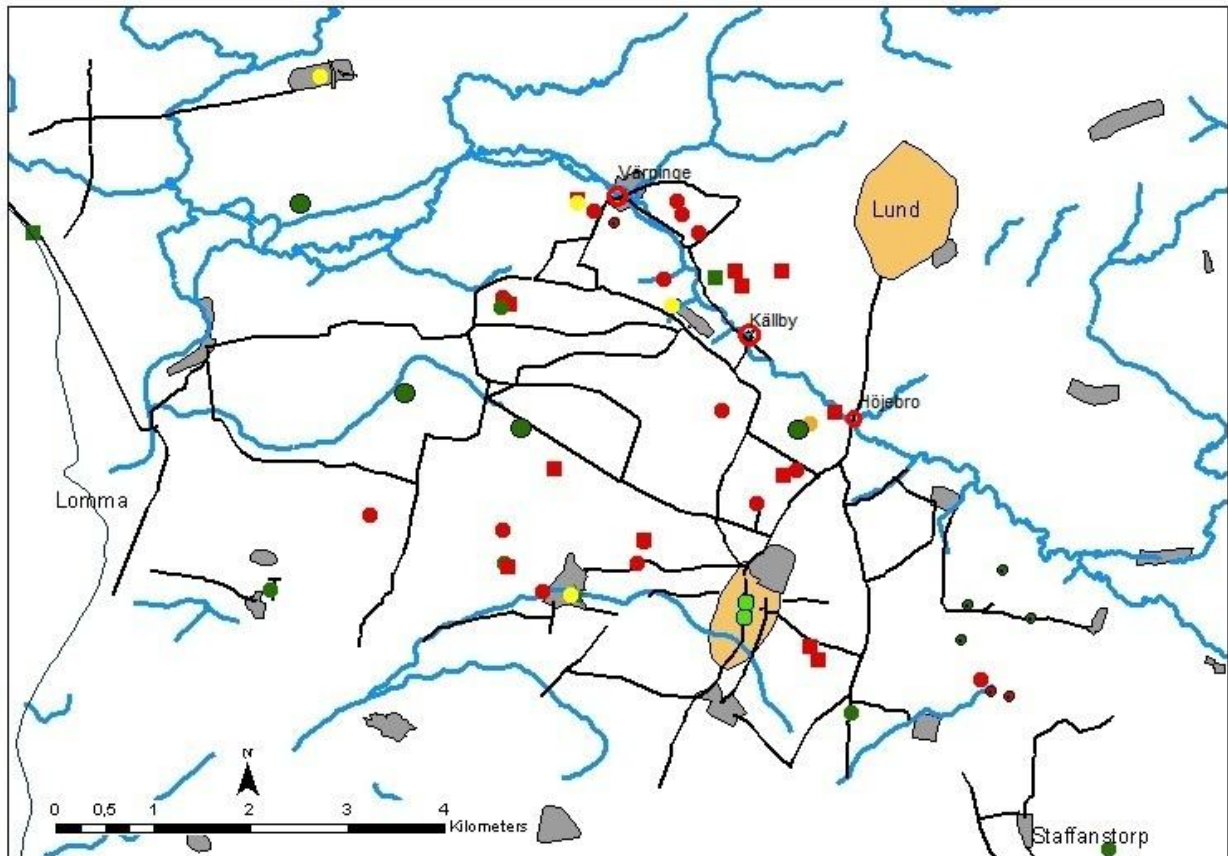


Fig.8. Modell 3: Järnåldervägar. Bilden visar samma vägar som i föregående modell. I denna bild visas även äldre järnåldersfornlämningar. De röda ringarna markerar vadställena. För övrig teckenförklaring se Bilaga 1.

### 3.3.1. Landskapet och fornlämningar

Som framkommer av Modell 3 finns det betydligt fler lämningar från äldre än från yngre järnålder. Detta beror på flera anledningar. För det första är de perioder som jag visar som äldre järnålder förromersk järnålder-folkvandringstid en betydligt längre period än yngre järnålder som är vendeltid-vikingatid. För det andra flyttade bebyggelsen i omgångar under äldre järnålder, vilket bör ha lett till fler lämningar från denna period. Befolkningsminskning och sammanflyttning av gårdar kan förklara det minskade antalet fornlämningar från vendeltid.



Dessutom tyder ortnamnen på att flera av de historiska bytomterna och ödelagda torpbebyggelserna troligtvis har existerat under sen järnålder.

Gårdarnas och byarnas rörlighet under järnåldern gör det svårare att avgöra hur långt tillbaka i tiden en väg har använts, eftersom en viktig utgångspunkt i undersökningen är att en väg formas mellan två eller flera aktivitetsområden. Likväl som vägarna till de bebyggelser som ödelagts under medeltid har slutat användas bör de vägar som sträckt sig till platser som ödelagts under äldre järnålder ha försvunnit. För att belysa dessa svårigheter med brott och kontinuitet i användandet av vägar och aktivitetsområden följer ett exempel på en väg som ligger i direkt anslutning till en boplats från äldre järnålder vars invånare troligtvis har haft kontakt med människorna på Uppåkraboplatsen.

### **3.3.2. En väg till Hjärup**

I de västra delarna av Stora Uppåkras ägor finns ett område som kallas Husåckrar, vilket är en indikation på att huskonstruktioner funnits på platsen (Riddersporre 1996:20). Åkernamnet fortsätter sedan in på Hjärups bytomt om än på ett mindre område (Manhag 2000:24). Senare har detta visat sig korrekt då man har funnit en boplats (RAÄ Uppåkra 36, se Fig. 2 & 3) från såväl äldre som yngre järnålder i området (Becker 2011). På Husåckrarna har man genom undersökningar funnit spår av åtminstone 15 huslämningar från perioden 300 f.Kr. till 300 e.Kr. med tyngdpunkt på äldre romersk järnålder. Aktivitet har även funnits på platsen under sen vendeltid och vikingatid, men denna periods bebyggelse har troligtvis legat längre söderut (Becker 2011:26ff). Kontakt kan ha förekommit genom export av nötkött till Uppåkraboplatsen under äldre järnålder (Becker 2011:31).

Minnet av huskonstruktioner lär ha levt kvar när området namngavs. Ett brott i användandet av området från romersk järnålder till slutet av vendeltid är dock intressant för det möjliga bevarandet och fortsatta användandet av vägar. Att området för den yngre bebyggelsen ligger längre söderut borde också ha påverkat vägens sträckning. Med tanke på byarnas förflyttning under järnålder bör detta ha satt sitt spår i relativt rörliga vägar under denna period. När en boplats eller en plats för annan aktivitet flyttar är det troligt att även vägen flyttas om man knyter an till Jackmans teorier kring överenskommelser (1980, 1984) samt den enklaste/närmaste-väg-principen. I detta fall måste man möjligtvis röja ett nytt område och ”gå in” det för att skapa en väg. Dock skulle det vara möjligt att flytta längs med vägen, men på

olika avstånd från den och då förblir vägen opåverkad och de bättre kommunikationerna finns fortfarande kvar. Detta skulle även kunna ha varit en större väg som bundit samman flera gårdar som har legat i dess närhet. När de har flyttat är det till denna väg som nya vägar har skapats för att nå övriga kommunikationsleder. Möjligheterna är många och det är svårt att säga hur centrala vägarna har varit i det äldre järnålderssamhället. Därför följer två exempel på äldre järnåldersvägar som har sträckt sig mellan relativt stabila platser som sannolikt har haft en länk till Uppåkraboplatsen.

### **3.3.3. Vägar till vaden**

Min utgångspunkt är att vägar formas och skapas för att kontakt finns mellan två eller flera platser och för att förenkla kommunikation för personerna från dessa. Platser mellan vilka kontakt har funnits har dock varierat genom tiderna. Ett par platser inom undersökningsområdet tycks dock ha varit relativt fasta eller ha haft begränsad förflyttning över längre perioder. Exempel på sådana platser är Uppåkra även om dess utbredning förändrades i början av medeltiden. Vadställena över Höje å vid Värpinge, Källby och Höjebromölla bör alla ha varit viktiga knutpunkter under långa tider. Om man ser till mängden fyndplatser, boplatser och gravar i området kring Värpinge och Källby och även storleken på dessa kan man ana att det har varit betydelsefulla platser redan under äldre järnålder.

Höje å har varit ett viktigt element i landskapet under järnåldern. Huruvida den varit seglingsbar är svårt att säga. Helgesson (2002:61) menar att den kan ha varit seglingsbar upp till Höjebro under järnåldern. På Buhrmans karta från 1600-talet finns emellertid vadställen utmärkta vid Värpinge/Trolleberg, vilket skulle försvåra framkomligheten redan här, samt vid Källby och vid Höjebro. Schülke (Schülke 2008:299) menar att dessa vad kan ha använts längre tillbaka i tiden än så. Om man till exempel ser på Skånska rekognosceringskartan och studerar våtmarkerna kring Höje å ser man att det finns naturliga skäl till varför dessa vadställen har valts. Våtmarkerna är betydligt smalare i dessa områden. Dessa platser användes som vadställen redan under 1600-talet innan den stora utdikningen tog fart och bör ha haft smalare våtmarker även då. Det är svårt att avgöra hur Höje å såg ut innan man rätade ut den under 1800- och 1900-talen utan vidare analyser av borrhningar. Vattennivåerna har dock bara varit något högre än i dag. Det större vattenbeståndet förr har främst stannat i markerna, vilket har inneburit att kärr och våtmarker varit större medan åarnas nivåförändringar varit mindre (Muntl. Liljegren). Om ett vadställe har funnits i Värpinge är det troligtvis varit svårare att

segla upp till Höjebro. För att avgöra om det har varit möjligt att använda pråmar för att transportera gods till hamnen vid Lomma och från hamnen till Värpinge måste man ha såväl våtmarkerna runt ån som vattennivåerna i åtanke. De årstider som vattnet stått högre i ån bör markerna runt den ha varit sankare och svåra att gå i för såväl djur som människor som har dragit dessa. På sommaren har vattennivåerna varit lägre och frågan är hur väl man då alls kunnat ta sig fram med båtar. På kartorna från 1700- 1800-talen kan man se hur kurvig Höje å är till skillnad från den rakare å man ser idag (jfr Persson 2009). Detta har inneburit en betydligt längre sträcka för transportererna. Möjligtvis har man använt sig av mindre båtar för olika ändamål och kanske till och med för att nå hamnen, men att de byar som till exempel Uppåkra låg längre ifrån ån skulle ha använt sig av ån för transport av människor eller varor är dock inte sannolikt. Antingen har man transporterat så små mängder av endera att man kunnat transportera det till hamnen på egen hand utan behov av något större hjälpmedel eller har man varit i behov av vagnar. Då vore det lättare att ta den rakaste torraste sträckan till hamnen istället för att först transportera varorna eller människorna i vagnar 5 km till Värpinge för att sedan lasta om till båtar för vidare transport på en kurvig å de resterande 5 km till Lomma. Den rakaste vägen till Lomma som undviker våtmarker är 7 km och om man går via Flackarp är sträckan 8.5 km. Att gå dessa sträckor skulle säkerligen gå snabbare och mer effektivt än att först gå från Uppåkraboplatsen till en omlastningsstation i Värpinge för vidare transport till hamnen.

Höje å har förmodligen inte varit seglingsbar och har troligtvis inte varit av särskilt stor vikt för transport, åtminstone inte för människorna på Uppåkraboplatsen. Detta innebär emellertid inte att vaden inte varit av betydelse redan tidigt. Namnen på byarna vid vadställena över Höje å, Värpinge och Källby, tyder på att byarna existerat sedan yngre järnålder (Anglert 2003 120, 133) och vaden har troligtvis använts sedan dess om inte tidigare.

Om man ser på den mängd fornlämningar som finns i området på såväl nordsidan av Höje å mellan Källby och Värpinge som på sydsidan vid Flackarp kan man utgå från att det varit ett betydelsefullt område under järnåldern. Detta beror enligt min mening dock inte på att vattendraget har fungerat som seglingsled. Schülke menar (2008:301) att åarna har utgjort någon form av gräns för Uppåkra och har på så sätt varit ett hinder i landskapet, ett försvar. Då bör det vara av stor vikt att vakta och försvara de platser som är lättare att korsa, det vill säga

de ställen som har smalare våtmarker och grundare vattennivåer. Samtidigt har dessa vadställen varit av vikt för de invånare inom området som har önskat resa utanför.

Nedan följer en presentation av de fornlämningar och fynd i området för att få en inblick i platsens kontinuitet och betydelse. En guldhalsring (RAÄ Flackarp 9:1) på 1,3 kg från folkvandringstid har påträffats söder om Höje å vid Trollebergs gård. Denna har enligt Strand (2003:25 jfr Strömberg 1961) varit ett offerfynd och en ”manifestering av makt och religiös organisation i området”. Oavsett hur och varför den har hamnat där kan den visa på den betydelse som området och vadet har haft under denna period. En del av en guldhalsring med liknande stämpeltryck har även påträffats i Uppåkra (Muntl. Söderberg), vilket tyder på någon form av relation mellan människorna på de båda platserna. Gravar i området dominerar och visar på en lång kontinuitet. Norr om Höje å har man funnit ett gravfält från äldre romersk järnålder (RAÄ Lund 8:1) och ännu ett gravfält (RAÄ Lund 5) med 12 skelettgravar från yngre romersk järnålder. Troligtvis är gravfältet större än det som har undersökts (FMIS; Vifot 1939; Strömberg 1955). Endast 100 meter från det senare grävdes en flatmarksgrav med delar av hästutrustning och hästben från äldre vikingatid ut (Wilson 1955). Intill RAÄ Lund 5 har fem gravar hittats som troligtvis har haft ett kristet inflytande (Lundberg 1995). Söder om ån i närhet till en boplatz har fyra gravar grävts ut i fornlämning RAÄ Flackarp 32:1. De har daterats till yngre romersk järnålder/folkvandringstid och även de förmodas vara en del av ett större gravfält (Nagmér 1990). Utöver dessa gravar har flera boplatser från såväl yngre som äldre järnålder lokaliserats i området.

Detta betyder att vadställena förmodligen åtminstone använts från romersk järnålder. Dessutom fanns vägar som sträcker sig från Uppåkra till dessa vadställen under 1700-talet. Flera av dessa vägar söker sig mellan tegar, håller sig i gränsområden och utmarker, vilket tyder på att dessa går längre tillbaka än de äldre skiftena. De ligger även i nära anslutning till flera fornlämningar från äldre järnålder. Därmed kan dessa vägar mycket väl vara de vägsträckor från Uppåkra till vaden som användes redan under romersk järnålder.

Schülke belyser att de svårframkomliga områdena, som våtmarkerna, har varit möjliga att ta sig fram relativt effektivt genom om man hade god kännedom om dem. För utomstående, som inte hade kännedom om områdena, har de utgjort dock hinder. Schülke reflekterar även över Helge ås och Sege ås betydelse. Dessa geologiska hinder i landskapet kan utgöra gränser till själva platsen Uppåkra med enbart ett par övergångar för att nå det som kan tolkas som Uppåkras

lokalområde (2008:301). Likväl som att våtmarkerna har varit begränsande för utifrån kommande medan de för lokalbefolkningen troligtvis har varit något smidigare att korsa menar jag att åarna kan ha fungerat likadant. Med rätt utrustning och kunskap kan även dessa hanteras relativt enkelt. Människorna på de enskilda gårdarna runt ån kan smidigare ha tagit sig över ån än en utifrån kommande. På samma sätt som Schülke (2008:301) menar att Öresund kan utgöra såväl ett hinder som en öppning till resten av världen med rätt verktyg kan även åarna ha fungerat på liknande sätt om ån i mindre utsträckning.

### 3.3.4. En väg till Gullåkra

Ett av målen med studien var att finna en väg mellan Uppåkraboplatsen och Gullåkra mosse, som av människorna på boplatsen bland annat kan ha använts för rituella aktiviteter. De vägar som syns på dagens och även på 1700-talets kartor visar en omväg för att ta sig till mossen vid Gullåkra. På kartan över Uppåkra från 1776 syns i området mellan Uppåkraboplatsen och mosskomplexet emellertid en potentiell äldre väg. Den visar sig i form av en gräns mellan två åkrar (Fig. 9). Vägen har inte använts på 1700-talet, men en äldre väg kan ha bidragit till att ge åkrarna deras form.

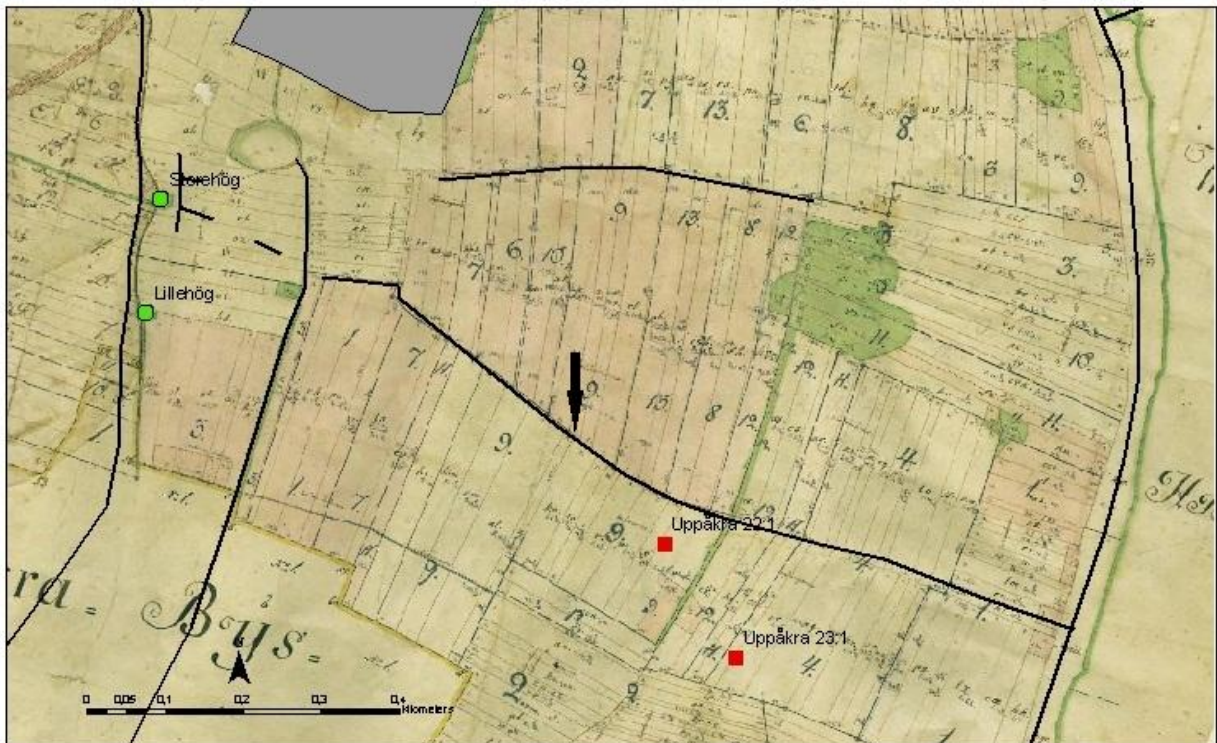


Fig. 9. Åkergränsen mellan två åkrar som går från de centrala delarna av Uppåkraboplatsen mot de centrala delarna av våtmarkerna i vid Gullåkra samt markeringar för de områden som gravar har grävts ut.

Det enda spåret man ser av åkerkanten idag är en viss nivåskillnad i höjddatan (Fig. 10) från Uppåkraboplatsen och vidare österut tills den når en väg i nord-sydlig riktning. Att en diskret skillnad i höjd syns tyder på att det är relativt nyligen som åkrarna slåtts samman. Detta har emellertid skett innan mitten av 1900-talet då flygfoton togs över området, så det kan också innebära att det varit en relativt stor bit mark som markerat gränsen mellan åkrarna. Vägen kan ha lett rakt ut i mossen, men den kan även ha anslutit till vägen mellan Uppåkra och Gullåkra.

Genom georadarundersökningar på Uppåkraboplatsen har man dessutom funnit tecken på att något som tolkas som en väg ska sträcka sig från de västra delarna av boplatsen söder om Storehög (Fig. 11) och vidare i sydvästlig riktning ner mot platsen där åkerkanten börjar. Det är emellertid svårt att fastställa om denna fortsätter vidare österut utan vidare undersökningar.

Ett stycke söder om vägen har man grävt ut såväl urnegravar som skelettgravar (RAÄ 22 & 23) från romersk järnålder (Nagmér 1988; Jacobsson 2000:203f), vilket än mer talar för att det skulle kunna vara en väg (jfr Müller 1904; Samuelsson 2001). Riddersporre har genom sina undersökningar av åkernamn framhåvt att gravar kan finnas på andra delar av åkern i samma område (1996), men antalet gravar som har grävts ut är begränsat (Hårdh 2007:110). Sökschakt har dragits såväl söder som väster om de påträffade gravarna och flera lämningar av olika aktiviteter har påträffats, men inga fler gravar. Däremot har man inte dragit sökschakt norr om eller öster om gravarna (se karta i Larsson 2003:13), det vill säga närmare den potentiella vägsträckan. De redan utgrävda gravarna kan ha utgjort de södra delarna av ett gravfält som fortsatt åt norr och åt öster upp mot vägen.

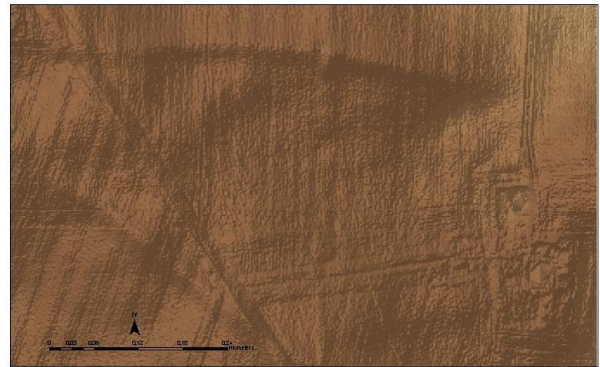


Fig. 10. De tidigare existerande åkergränserna visar än i dag spår efter sig i form av nivåskillnader.



Riddersporre (1996) framförde tecken på successiv uppodling av markerna runt Uppåkra under medeltid och även senare. Under äldre järnålder var det sannolikt ännu mindre områden som var använda som odlingsmark. Gravarna tyder på att marken i området inte var uppodlad vid gravläggandet av de döda, det vill säga under romersk järnålder. Detta möjliggör en relativt rak sträcka mellan de platser som man önskade färdas mellan; Uppåkraboplatsen och Gullåkra mosse, eftersom man då inte har förstört grödorna vid skapandet av vägen. Detta talar ännu mer för att det är mossen som är målet. Ej odlad mark gör att man kan dra vägen i vilken riktning som helst, men denna går mellan de centrala delarna av Uppåkraboplatsen och de djupare delarna av mossen.

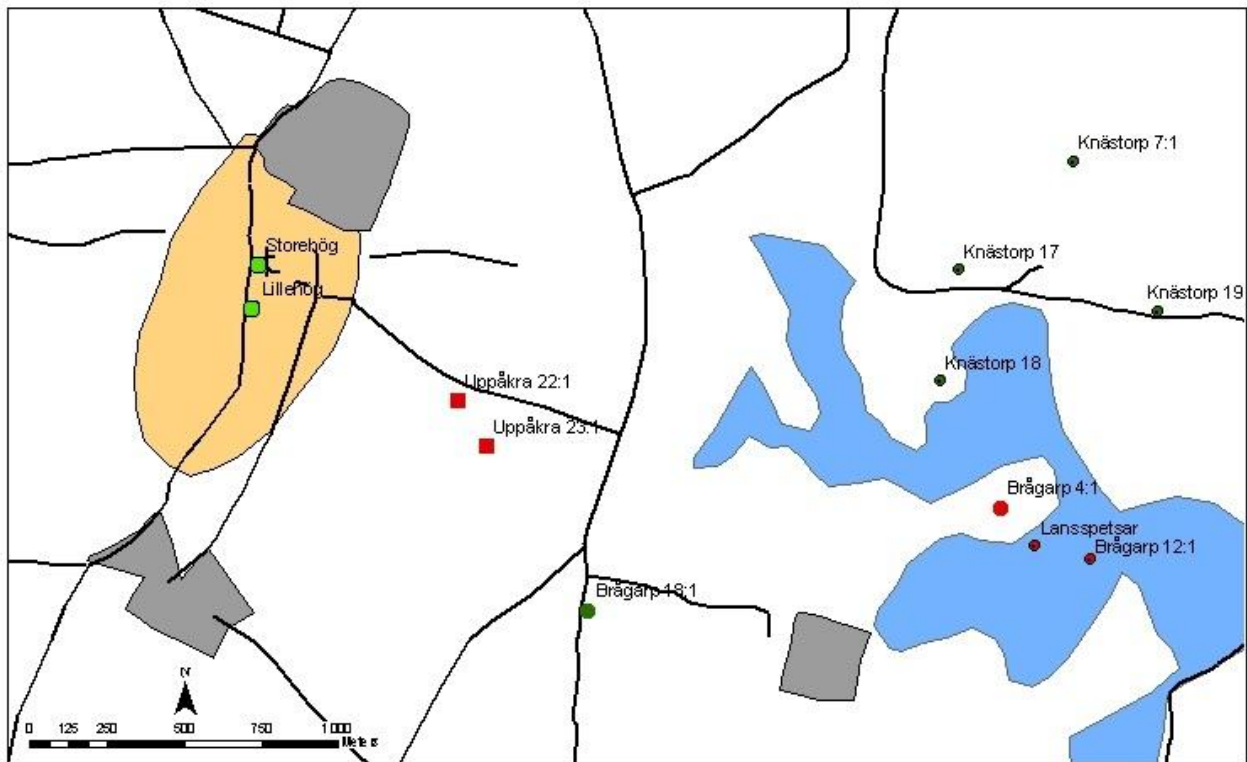


Fig. 11. En överblick av området mellan Uppåkraboplatsen och mosskomplexet i öst. För teckenförklaring se Bilaga 1.

#### 4. Avslutande diskussion

I uppsatsens föregående del presenterade jag 1700- och 1800-talens vägnät så som jag tolkade det utifrån de storskaliga kartorna och Skånska rekognosceringskartan samt vilka delar av detta vägnät som har spår ner i sen järnålder/tidig medeltid, samt äldre järnålder. Denna avslutande

diskussion behandlar både metoden för studien och hur den har fungerat för att nå mitt syfte genom att jag visar exempel från analysen och det material jag har studerat. Reflektioner kring vägars betydelse, uppkomst och kontinuitet följer också i diskussionen.

#### **4.1. Utvärdering av metoden**

Eftersom jag i denna undersökning har arbetat utifrån en relationell ansats har det blivit ett material med stor bredd och som täckt ett relativt stort område. Därmed har jag inte kunnat studera alla områden lika intensivt. Jag har genom att överblicka området valt att fokusera på ett par vägar utifrån vilka en diskussion har förts då olika problem och frågor uppstått. Detta breda material har även gjort att jag fått andra resultat och dragit andra slutsatser än om jag enbart hade utgått från storskaliga kartor från 1700-talet och fornlämningar från järnålder. Dessa kartor är emellertid det viktigaste verktyget eftersom det är de då existerande vägarna som jag har utgått från i sökandet av järnåldersvägar.

##### **4.1.1. Ett relationellt perspektiv**

Att utgå från fornlämningar och storskaliga kartor för att försöka nå de delar av järnålderns vägnät som ännu fanns bevarat under 1700-talet, är enligt min mening, en väl fungerande metod. Det räcker emellertid inte att studera kartan och se vilka fornlämningar som finns i närheten för att avgöra om en väg har använts sedan en viss period av järnåldern. Landskapet är grundläggande för var en väg placeras eller uppkommer. För att förstå vägnätet måste man försöka förstå vägnätets och därmed även människans relation till landskapet, såväl det kulturella som det naturliga. Våtmarker, vattendrag, höjder och platser för olika aktiviteter är alla av betydelse.

Genom att studera kartorna från 1700- och 1800-talet kunde jag se att vägarna var betydligt tätare på höjden kring Uppåkra än de är idag och de undvek till stor del vattendrag och våtmarker i landskapet. Detta blev ännu tydligare när jag sållade bort de yngre vägarna som korsade tegarna. Jag har även, med hjälp av tidigare forskning, försökt förstå hur landskapet har förändrats genom tiderna och hur detta kan ha påverkat vägnätet och tvärtom. Det har självklart skett många och stora samhällsförändringar från äldre järnålder fram till 1700- och 1800-talen, då kartorna som jag har utgått från nedtecknades. Hur dessa förändringar, skiften av mark, etablerande och ödeläggelse av byar, kristianisering och riksbildning, har påverkat vägnätet är mindre uppenbart. Detta har jag emellertid diskuterat genom uppsatsen.



I mina försök att finna och någorlunda avgöra vägars ålder har jag tagit fasta på information såväl som metoder från tidigare forskning. En viktig del i detta var att förstå landskapets, med betoning på odlingslandskapets förändringar. Riddersporres (1995, 1996) och Eriksons (2001) undersökningar har varit av stor vikt. Riddersporres undersökning av åkernamn (1996) har varit av stor betydelse för att få bättre förståelse för odlingslandskapets förändringar. Den betydelse som han fick fram ur åkernamnen har till stor del visat sig stämma bra överens med flera delar av järnålderns landskap. Ännu har man dock inte genom utgrävningar fått svar på alla hypoteser om vad som kan ha funnits i området. Riddersporres metod visar emellertid mindre på var i landskapet vägarna gick och mer på var olika aktiviteter skett i olika delar av landskapet och hur landskapet successivt har förändrats genom alla tider. Det är svårt att säga hur och om vägarna påverkat eller påverkats av uppodlingen av mark och skiften under olika perioder. Emellertid anser jag att mycket tyder på att åkrarna har anpassat sig efter de äldre vägarna som fortfarande användes, eftersom åkrarna ofta har böjda former och tegarna sällan är jämna intill vägarna, som söker sig mellan dessa.

Jag tog även fasta på Eriksons utgångspunkt att vägar som går mellan tegar är äldre än tegskiftet och att de vägar som korsar är yngre. Denna utgångspunkt är inte huggen i sten och tål att diskuteras. Enligt min mening grundar den sig dock på ekonomisk logik; att man inte lägger ett åkerstycke över en väg eftersom vägen lätt kommer till skada och det blir besvärligt att bruka jorden. De vägar som korsar tegar är ofta skapade för att nå ett mål snabbare. Detta är väldigt intressant då de inte tycks vara en del av det ursprungligen planerade landskapet. Man kan även se detta i dagens landskap när människor korsar gräsmattor i stället för att gå runt om på de belagda gångarna. Antingen har människor haft för bråttom eller varit för lata för att orka gå runt åkrarna och har därför valt att korsa marken och därmed förstöra grödorna för att nå fram snabbare eller göra av med mindre energi. Hade man lagt tegarna efter det att vägen bildades hade man troligtvis valt att göra dem kortare för att inte behöva tampas med att ta sig över vägen. Min förmodan är att man, efter det att vägen tillkommit, delat upp sina egna stycken i två ändå. De vägar som söker sig emellan tegarna är svårare att avgöra om de är äldre eller yngre än tegskiftet. Därför finns de alla markerade på kartorna för järnåldersvägnätet.

#### **4.1.2. GIS som verktyg**

Genom undersökningen har jag använt mig av GIS/ArcMap som är ett väldigt bra verktyg för att sammanställa och bearbeta olika typer av data. Man kan emellertid inte lita på att det man

får fram genom mönster och modeller stämmer med de verkligheter som tidigare människor upplevde. Den information vi i dag använder för att förstå landskapets drag och förändringar är inte samma kunskap som människorna som levde förr hade. De hade till exempel inte tillgång till kartor och höjddata utifrån det fågelperspektiv vi har idag. Det är på så sätt svårt att i GIS få med de kulturella aspekterna av landskapet och landskapets betydelse för individen. Dessa argument, menar Chapman (2006:23), ofta framförs av postprocessualister och är viktiga poänger. Genom att använda verktyg som GIS kan man dock få en översikt av datan och jämföra den enklare. För mig har ArcMap varit ett värdefullt verktyg för att jämföra och analysera, men det betyder inte att tankeverksamheten kan stängas av fullständigt och människan bakom fynd, fornlämningar och även vägar får inte glömmas bort.

Denna tanke slog mig när jag försökte nå en slutsats om en möjlig väg mellan Lomma och Uppåkra. Det mest logiska för mig var att man bör ha försökt ta sig fram den kortaste möjliga sträckan som inte berördes av våtmark. Då borde det vara den sträcka som Schülke (2008:300) markerade. Gränsen mellan Vragerup och Flackarp (Fig. 1) utgjorde en möjlig, men inte självklar väg för att ta sig fram mellan våtmarkerna mot den möjliga hamnen i Lomma. Det fanns heller inte mycket fornlämningar från järnålder längs sträckan. Vägen som går upp mot Höje å och som via Flackarp sedan leder vidare mot Lomma har flera fornlämningar längs sig. Dessutom är den utmärkt på Skånska rekognosceringskartan. Det finns med andra ord mer belägg för att denna väg skulle varit äldre. Trots det är det närmaste-väg-principen som verkar mest logisk. Att det varken finns en tydlig väg eller fornlämningar i området kan också betyda att det av någon anledning inte gått en väg på den kortaste sträckan. Möjligtvis har våtmarkerna varit sammanväxta under tidigare perioder och man har därmed inte velat korsa dem. Det är också möjligt att det finns en kulturell orsak, som är svår att kartlägga och därmed förstå, till att det inte går en väg på den här sträckan.

#### **4.1.3. Vikten av att involvera människan**

Genom arbetet har jag försökt inkludera de mänskliga aspekterna genom att föra en diskussion kring varför landskapet har sett ut som det har. Utifrån detta har utgångspunkten för att försöka förstå vägnätet och en del förändringar i landskapet varit att individen, de människor som levde under järnåldern, var logiskt tänkande problemlösare. Jag menar att det ligger i människans natur att vara effektiv och vinna så mycket som möjligt samtidigt som man förlorar eller gör av med så lite som möjligt. Därmed anser jag att närmsta-väg-principen har spelat en stor roll även

om det finns aspekter som inte inkluderas i denna. Något som kan anses vara problematiskt med Giddens teorier då man ska inkludera individen i tolkningen av data är att det blir så många möjligheter. Att försöka förstå vad individer har tänkt då de format landskapet är svårt då det inte är troligt att man förstår människan till fullo. Om utgångspunkten enbart är den insamlade datan kan en tydlig bild presenteras, men den är sannolikt minst lika felaktig som den där människan är inkluderad, eftersom det är denne som har utfört förändringen eller valt en viss väg. Sannolikt är då, enligt min mening, att man kommer längre från verkligheten.

Jag presenterar en bild av Uppåkras vägnät under järnåldern där information i form av fornlämningar, landskap och historiska vägar talar tillsammans. Individen får delvis även spela sin roll genom att jag för diskussioner kring de aspekter som inte är helt klara utifrån informationen på kartorna och i FMIS. Människor var inte dumma, men de hade annan information om landskapet än den vi har idag och vi kan inte till fullo förstå deras bild av detta. Delvis beror detta på att landskapet såg annorlunda ut och delvis beror det på att vi inte kan förstå deras prioriteringar och värderingar i alla lägen. Alla människor hade, precis som idag, inte heller samma prioriteringar och värderingar. Därmed hade de sannolikt även en annorlunda syn på landskapet och vad som var av betydelse i detta. Målen i landskapet var olika för olika individer och vägarna brukades därmed också av olika människor beroende på härkomst, status verksamhetsområde och andra sociala skillnader.

#### **4.1.4. Ödeläggelse, byflyttning och kontinuitetsbrott**

Att avgöra om de vägar som sträcker sig fram i närheten av fornlämningar från äldre järnålder är lika gamla som dessa är komplicerat, eftersom det är många frågor och osäkerheter som uppstår. På grund av att en stor del av dessa boplatser har varit rörliga och inte kontinuerligt funnits på samma plats från äldre järnålder fram till 1700-tal har det enligt min utgångspunkt inte behövts kontakt till dessa. Det är svårt att argumentera för att den väg som fanns under 1700-talet skulle vara densamma som under till exempel 400-talet om området inte använts sedan dess. Ett exempel på en sådan väg är den mellan Uppåkraboplatsen och RAÄ Uppåkra 36 som låg i de västra delarna av Stora Uppåkras bymarkers område och som på 1700-talskartan hade en tydlig väg som sökte sig mellan tegar markerad. Boplatsen hade funnits på samma ställe i förromersk och romersk järnålder och det osteologiska materialet tydde på att de ”exporterat” nötkött, möjligtvis till Uppåkraboplatsen (Becker 2011). Gården existerade fram till 300-talet på platsen. Emellertid återkommer lämningar strax söder om området i slutet av

järnåldern. Att säga att vägen är äldre är dock svårt att påvisa på grund av det långa kontinuitetsbrottet. Det är emellertid möjligt att vägen har fortsatt att användas eftersom det är gott om gårdar i området som kan ha brukat den för fortsatt kontakt med Uppåkra. Det vore intressant att gräva ut en del av vägsträckan, men även då skulle det vara troligt att vägen inte kan dateras till äldre järnålder även om den är så gammal. Det är sällan man kan datera vägen till dess äldsta period (Rudebeck 2001) och eftersom vägen har använts under senare perioder är det svårt att avgöra om den kan vara förhistorisk.

#### **4.1.5. Att tolka en vägs betydelse**

Jag har för att avgöra vilka vägar som är från järnålder utgått från att vägar binder samman platser i landskapet, mellan vilka en länk önskas. Att avgöra vilka vägar som använts sedan sen järnålder har varit lättare eftersom dessa boplatser eller byar i många fall inte har förflyttat sig avsevärt mellan sen järnålder och 1700-tal. Emellertid är det flera av gårdar/byar som har ödelagts under perioden. Flera av dessa försvunna gårdar låg i anslutning till det äldre vägnätet, som de tidigare hade kopplats till. Vid gårdarnas ödeläggelse har en länk till platsen inte längre behövts och vägen har därmed försvunnit. Platsens namn har emellertid funnits kvar och i vissa fall har den senare åter bebyggts. På så vis kan man även se en vägs förändrade betydelse såväl under järnålder som under medeltid. När en av punkterna som vägen sträcker sig mellan försvinner och det inte finns någon annan plats i området som har nytta av vägen faller den lätt i glömska.

Vägarnas betydelse kan förändras genom tidens gång. En liten väg som existerat under järnåldern kan komma att bli huvudväg under medeltid när platserna den binder samman skiftar betydelse. En viktig väg på järnåldern kan också komma att få minskad betydelse och till sist försvinna. Dessa vägar ser vi inga eller få spår av i denna undersökning. Det är de vägar som någon har haft behov av och skött om från äldre respektive yngre järnålder fram i 1700-tal som visas på kartorna. Detta visar jag ett exempel på i kapitel 4.2.2. i diskussionen om vägen mellan Uppåkra och Lomma.

Ytterligare en utgångspunkt som jag använt mig av för att argumentera för en av de vägar jag menar har använts under järnålder är hypotesen att gravar finns i anslutning till vägar (Müller 1904; Samuelsson 2001). Denna hypotes applicerade jag på vägen mellan Uppåkra och Gullåkra mosse. Emellertid menar jag att det finns vissa osäkerheter i denna hypotes. Att söka vägar genom gravar kan leda till att man endast finner de vägar som ligger i anslutning till

dessa. Att vägar har bildats mellan till exempel en boplats och ett gravfält som använts kontinuerligt är sannolikt, men att gravar ska finnas i anslutning till en väg är osäkert. Detta kan variera beroende på vägens betydelse och funktion. Till exempel kan vägen från början varit av rituell betydelse för att därefter ha kommit att bli en allmän kommunikationsled. Den kan även falla i glömska. Detta kan vara fallet med den väg som gick mellan Uppåkra och Gullåkra mosse. En tolkning av en vägs betydelse, status och funktion, anser jag måste kopplas till vilken funktion platserna som vägen binder samman har. Beroende på om målet är en offerplats, gravplats, boplats eller en handelsplats bör vägens betydelse och struktur ha varierat. En väg för frakt av varor är annorlunda än en väg för ritualer. Av vikt är förstås även då att veta vilka funktioner de olika aktivitetsområdena har haft. En väg kan även ha haft flera funktioner under olika perioder, eftersom den binder samman platser med olika funktion och betydelse. I följande kapitel följer en diskussion med exempel på detta. En och samma plats har också haft olika betydelse för olika individer. Målet har varit detsamma, men syftet med resan och platsens betydelse för individen kan ha varierat. Detta har på så vis även gällt vägens betydelse. Man kan dock utgå från att en väg har haft en eller ett par primära funktioner och därmed också betydelser.

## **4.2. Vägnätet runt Uppåkra**

Med utgångspunkt i det material jag har samlat in och den metod jag har använt redovisar jag i detta avsnitt den bild av Uppåkraboplatsens närområdes vägnät som jag har nått. Detta innebär en presentation av några av de vägar som jag har funnit goda belegg för att de har existerat redan under järnålder. Redovisningen för dessa vägars ålder har dock framförallt redovisats i analysen samt i det föregående avsnittet. Jag diskuterar även de fall där det har varit svårare att avgöra vägars ålder med möjligheter till varför det kan ha varit så i fallet med Uppåkra.

### **4.2.1. Landskapet**

Landskapet har haft stor betydelse för var vägarna har tagit sig fram. Det som först och främst bör uppmärksammas på 1700-talets kartor är det begränsade antalet vägar som korsar våtmarker och hur vägnätet blir tätare på höjder. Ännu tydligare är detta när det kommer till de äldre vägarna som söker sig fram mellan tegar. Dessvärre saknar de kartor över områdena närmast kusten det äldre bolskiftet och det är på så vis svårt att avgöra hur dessa tagit sig fram i förhållande till åkrarna. Flera av dessa kartor är dock yngre och ser ut att visa ett relativt ungt

vägnät anpassat efter rika gårdars behov. Dessa vägar finns heller inte utsatta på Skånska rekognosceringskartan från samma period. Detta kan innebära att de inte har varit vägar för allmänt bruk eller att de inte alltid har varit framkomliga på grund av till exempel våtmarkerna.

#### **4.2.2. Två vägnät från järnålder - möjligheter och problem**

Genom denna studie av ett relativt brett material har jag rekonstruerat delar av två vägnät från äldre respektive yngre järnålder för Uppåkras närområde. Vägarna inom dessa nät har emellertid, enligt min mening, olika sannolikhetsgrad för att ha använts. En stor del av de vägar som sträcker sig mellan tegar, anser jag trots en viss osäkerhet i metoden, troliga att ha existerat under medeltid samt yngre järnålder. Detta menar jag inte enbart för att de undviker odlingsmarken utan även eftersom de binder samman många av de äldre torp-bebyggelserna och sena järnålderslämningar med Lund och Uppåkra.

Att nå vägnätet under äldre järnålder är mer osäkert. För att följa en väg från 1700-tal ner i äldre järnålder ska den kontinuerlig ha använts för att inte ha vuxit igen eller odlats upp. Detta utgör ett problem då många av byarna under järnålder var rörliga. Frågan är om man anpassade bebyggelsen efter vägen eller vägen efter bebyggelsen. Varje gång en by eller gård flyttade bör en ny väg ha skapats för fortsatt kommunikation med omkringliggande platser. Dimensionerna av denna kan dock ha varierat. Hur långt tillbaka i tiden vägarna på höjden kring Uppåkraboplatsen sträcker sig är svårt att avgöra, trots att de inte korsar tegar, eftersom de har få begränsningar av det naturliga landskapet. Vägarna har på grund av detta genom tidens gång kunnat vara mer rörliga än de som följer våtmarker, så de kan ha ändrat läge vid uppkomst av ny bebyggelse och försvunnit vid nedläggelser av byar och gårdar. Flera av vägarna söker sig emellertid fram mellan tegar och vid lämningar från äldre järnålder. Dessa fornlämningar är dock många i detta höga torra område och flera ligger precis intill 1700-talsvägar. Även de boplatser som ligger en bit från vägarna kan ha haft egna mindre vägar för att nå ut till dessa möjligtvis mer centrala gemensamma vägar. Om så vore fallet vore det även mer sannolikt att dessa vägar verkligen sträcker sig ner i äldre järnålder. Emellertid saknas det fornlämningar i området från stora delar av folkvandringstid samt vendeltid. Lösfynd i form av metalldetektorfynd och utgrävningsmaterial från dessa perioder förekommer dock, vilket innebär att någon form av aktivitet har pågått även då. Vägarna kan på så vis ha fortsatt att användas om än inte i samma utsträckning och kanske inte heller av samma anledning.

På Uppåkraboplatsen är stora delar av lämningarna från vendeltid och vikingatid förstörda på grund av jordbruk. Kanske kan detta också vara fallet på många andra platser där föremål samt enstaka strukturer har påträffats. Emellertid har i flera fall vikingatida och senvendeltida fornlämningar påträffats inom undersökningsområdet, vilket tyder på att någon form av brott skett i bebyggelsen under perioderna mellan romersk järnålder/folkvandringstid och sen vendeltid och vikingatid. Fyndmaterialet på Uppåkraboplatsen visar också en svacka i boplatsens utveckling genom att prestige- och importföremålen i stor utsträckning försvinner och en serieproduktion och användande av mindre dyrbara metaller tar vid. Efter denna förändring/nedgång i fyndmaterialet tar utvecklingen och de mer långväga kontakterna successivt vid igen (Hårdh 2003).

Om fallet är som Gräslund och Welinder (Welinder 1975; Gräslund 2007) föreslår att en minskad population, till följd av ett vulkanutbrott eller av annan anledning, har lett till färre byar och mindre brukad mark bör detta ha resulterat i ett mindre utbrett vägnät. Alla vägar lär inte ha behövts. Det är få vendeltida lämningar i områdena som har använts som boplatser under tidigare perioder av järnåldern, vilket tyder på någon form av omstrukturering i landskapet. På kartan för Modell 2 (Fig. 5) kan man se att de bebyggelser som ödelagts under medeltid saknar vägar som är äldre än tegskiftet. Detsamma bör ha gällt under vendeltid. Finns det ingen anledning att ta sig till platsen försvinner vägen. Det kan dock ha funnits andra aktiviteter än just boende och gravläggande som vi inte kan se spår av i dag som har gjort att vägarna har funnits kvar.

#### **4.2.3. En diskussion kring tre vägars sträckning, betydelse och funktion**

På grund av ovan nämnda problematik och osäkerhet i att finna faktiska belägg för detta äldre järnåldersvägnät i ett område som inte har begränsats av sitt omgivande landskap har jag valt att fokusera på platser som har haft kontinuitet upp i sen järnålder har varit av betydelse för Uppåkraboplatsen samt har varit stabila i sin position. Dessa är en handelsplats/hamnplats vid Lomma, som åtminstone användes av Lund under tidig medeltid, men som kan ha brukats även tidigare av Uppåkra, Gullåkra mosse som troligtvis har fungerat som boplatsens ”offerplats” och vadställena över Höje å som bör ha varit av stor betydelse ur såväl försvars- som kommunikationssynpunkt.

Dessa vägar har olika förutsättningar eftersom platserna har fyllt olika funktioner. Därmed har även vägarna haft olika betydelse och funktion. Det är för Uppåkra skillnad mellan en handelsplats och en hamn i Lomma eftersom en handelsplats kan vara en slutstation medan en hamn används för vidare transport. Vaden är inte heller slutdestinationer eftersom de kan öppna upp för att nå yttre områden. Däremot har dessa vadställen troligtvis även fungerat som försvarspunkter och tullstationer, vilket har inneburit att de för vissa, de som är aktiva inom försvar och tull, är slutdestination. Den största skillnaden i funktion och betydelse ser jag i vägen som leder till Gullåkra mosse och som har ett gravfält i sin närhet. Denna väg bör ha varit av rituell karaktär. Även om den också har använts för frakt och transport av olika slag har det material som transporterats till stor del varit för rituellt bruk.

Alla dessa vägar menar jag emellertid har varit betydelsefulla för Uppåkraboplatsen så länge de har använts. Vaden har varit av stor betydelse ur såväl försvarssynpunkt som ur kommunikationssynpunkt med platser utanför Uppåkras "lokalområde". Mängden fornlämningar och deras kontinuitet samt fynd i området, som guldhalsringen vid vadet vid Trolleberg, skvallrar om vadställets betydelse redan under romersk järnålder. Jag anser det dock vara rimligt att de har använts betydligt längre tillbaka i tiden än så eftersom dessa två platser, samt Höjebro, är de områden med smalast våtmarker på flera kilometers avstånd. Att kontakt med platser utanför det lokalområde som Schülke (2008) föreslår har förekommit i stor utsträckning är tydligt i fyndmaterialet på Uppåkraboplatsen (Helgesson 2002). Att hålla stånd vid vadstället för att hindra ovälkomna från att komma in i detta lokalområde har dock troligtvis varit minst lika viktigt som att nå utanför. Att ha väl fungerande vägar till vadstället från såväl Uppåkraboplatsen som övriga byar har därmed varit av stor vikt.

Den sträcka som jag har markerat som en väg till Gullåkra mosse har varit ett område med annorlunda karaktär och funktion. Vägens betydelse har dock fortfarande varit stor eftersom den i så fall har bundit samman en stor boplats med en plats i utmarken som varit betydelsefull för gemensamma aktiviteter av rituell karaktär. Även om fynden från mossen, halsringen från förromersk järnålder och lansspetsarna från romersk järnålder och folkvandringstid, inte direkt kan knytas till Uppåkraboplatsen visar de att deponering av föremål har förekommit under båda dessa perioder under vilka boplatsen användes. Detta innebär att det är sannolikt att även människorna i Uppåkra har utövat sådana aktiviteter. Tyvärr har inte ytterligare föremål från



järnålder påträffats i mossen, men det innebär inte att de inte finns där eller har funnits där. Vem vet hur dessa under torvtäkt kommit på villovägar eller förstörts.

Riddersporre (1996) menade att namnen på åkrarna i de sydöstra delarna av bymarkerna tydde på att där funnits gravar. Att man dessutom har påträffat gravar och andra former av anläggningar söder om denna förmodade vägsträcka visar på ett aktivt område. Gravar i anslutning till vägar finns det flera exempel på (Müller 1904; Rudebeck & Ödman 2000; Samuelsson 2001; Rudebeck 2001). Jag menar dock att det ofta är vägar som ligger i anslutning till gravar. Att ha en väg till gravplatsen är av vikt dels under själva begravningen, men även för att kunna besöka och minnas de döda, vilket gravläggandet intill vägar tyder på att människorna under järnålder önskade – annars hade där inte varit någon väg.

Dessa gravar tyder på att en väg har funnits i området och att denna har knutits till Uppåkraboplatsen är sannolikt. Vägen som jag har märkt ut söker sig österut ett stycke norr om de utgrävda gravarna (Fig. 11). Sökschakt har dragits söder om och öster om dessa, men jag anser att om det är ett större gravfält har resten av gravarna sträckt sig vidare norrut runt vägen. Möjligtvis är de omkringliggande anläggningarna tecken på aktiviteter som hållits i samband med gravläggande och ritualer. Att området för gravarna ligger mellan Uppåkraboplatsen och en mosse som kan förknippas med rituell aktivitet, samt att det däremellan kan ha funnits en väg, anser jag, ger bra bränsle till vidare tolkningar om vad detta område har inneburit och hur människorna har uppfattat det. Detta tänker jag emellertid inte gå närmare in på i denna uppsats.

Vägnätet kring Uppåkra och Lund har påverkats vid centralitetens flytt från Uppåkra och byns uppdelning i två byar har också präglat vägnätets sträckning. Att byn har blivit en kyrkby och dessutom låg längs en förmodad betydelsefull väg till vilken mindre vägar har anslutit för mer långväga kontakt har förmodligen gjort att vägnätets förändring inte varit fullt så drastiskt. Vägnätets betydelse och trafiken på dessa bör emellertid ha sett annorlunda ut. Eftersom det inte är självklart hur länge hamn- eller handelsplatsen vid Lomma har använts är det svårt att avgöra hur länge och i vilken utsträckning området har använts. Det är emellertid den närmsta möjliga hamnplatsen och bör ha varit av intresse för Uppåkra redan under järnålder. Huruvida man har använt sig av den rakaste sträckan eller tagit vägen via Flackarp innan de ansluter till samma väg vid Vragerup kan diskuteras. Mitt förslag är dock att båda har använts. Den rakaste

sträckan har förmodligen använts för transport från Uppåkraboplatsen om möjligt, medan den andra vägen kan ha använts under våtare perioder och för transport norrifrån via vadställena och Flackarp. Med Lunds ökande och Uppåkras minskande betydelse har den norra vägen fått större betydelse medan den kortaste vägen till hamnen från Uppåkra inte längre var lika viktig. Detta kan förklara varför ett brott skett i den raka vägen mellan Uppåkra och hamn medan den norra vägen finns markerad ännu under 1800-talet och används än idag. Flytten av de centrala funktionerna har på så vis förändrat vägarnas betydelse, men de har även troligtvis utnyttjat det äldre vägnätet i den mån som varit möjlig. Eftersom Uppåkra har varit en stor och betydelsefull plats har ett utbrett nätverk varit nödvändigt, ett nätverk som säkerligen kommit till användning även vid ett maktskifte.

### **4.3. Avslutande kommentarer**

Min slutsats är att även om detta inte är en fullständigt pålitlig metod att finna och än mindre att datera förhistoriska och historiska vägar, anser jag en relationell ansats ökar möjligheterna att förstå landskapet och människan och därmed även vägnätet. Denna metod kan berätta mer om landskapet än att en plats hetat något eller en viss aktivitet pågått. Genom metoden kan olika platser länkas samman genom att begränsa området för möjliga vägsträckor efter att ha studerat hinder i landskapet och vilka platser som människor, medvetet eller omedvetet, med påverkan från andra eller av fri vilja, har skapat en väg mellan. Som nämdes i det inledande kapitlet kan inte alla aspekter inkluderas i undersökningen då denna är begränsad. Reflektioner över så många aspekter som möjligt gör emellertid att en större del av helheten kan nås. Att enbart studera vägarna på de historiska kartorna och relatera dem till fornlämningar hade inte kunnat ge samma resultat som när man inberäknar förändringar i samhälle och landskap, såväl odlingslandskapet som i det naturliga landskapet. Det finns många osäkerheter i metoden, men med de olika aspekterna i relation till varandra kan visa på en vägs sträckning och därmed en plats existens och användande.

Avslutningsvis vill jag i denna diskussion av metoden framhäva hur olika hypoteser och information kan användas för att berätta om en vägs historia med vägen mellan Uppåkra och Gullåkra mosse som exempel.

Tecken på en väg mellan Uppåkraboplatsen och Gullåkra mosse (Fig. 9, 10 & 11):

- Två betydelsefulla platser som har använts samtidigt.

- Närmaste väg mellan boplatsen och mossen utgörs av en gräns mellan åkrar som i princip sträcker sig den närmaste vägen mellan Uppåkraboplatsen och de inre delarna av mossen.
- Sträckan kantas av gravar som anlagts under romersk järnålder/folkvandringstid, vilket anses vara vanligt förekommande runt vägar i förhistorisk tid. Dessa gravar kan utgöra ett gravområde som sträcker sig längre norrut och som då omger vägen.
- Att man anlade gravar på platsen under äldre järnålder tyder även på att marken vid denna tidpunkt inte var uppodlad, vilket möjliggjort en rak vägsträcka mellan de centrala delarna av Uppåkraboplatsen och mossen, eftersom man då inte behövde ta hänsyn till grödor som måste skyddas.
- Gravarna har så småningom försvunnit ur människors minne och marken har odlats upp, men vägen har funnits kvar ett tag och därmed fått utgöra gränsen mellan tegarna vid skiftet.
- Mossens betydelse har redan innan tegskiftet eller strax efter det förlorat sin betydelse och därmed förlorade även vägen sin.
- På 1700-talet utgjorde sträckan kanten mellan två åkrar och någon gång mellan 1776 och i dag har den plöjts bort, blivit en del av åkermarken och syns inte som mer än en svag höjdförändring.

I detta fall har jag sökt efter tecken på en väg, vilket självklart har påverkat resultatet, men tecknen är där. Detta är en historia om en väg, en länk mellan två platser. Om det har funnits en väg mellan Uppåkraboplatsen och Gullåkra, vilket det sannolikt har, är det troligtvis denna sträcka.

Jämförandet av historiska vägar med odlingslandskapet, namn på platser, höjddata och fornlämningar har trots en del tolkningssvårigheter av materialet visat en del aspekter klart och tydligt om det äldre landskapet och vägnätet. Problemet med att bekräfta dessa äldre vägsträckor genom utgrävning och att på så sätt försöka lokalisera och datera dem är att det inte är säkert hur väl de är bevarade. Det är heller inte sannolikt att man kan datera deras äldsta användningsperiod. Flera av de äldre sträckorna används än i dag och de vägsträckor som jag har studerat har trots att de inte brukas nu använts fram till 1700-talet. Detta vore ett problem

för dateringen av dem då det är den yngsta perioden som vägen användes som blir daterad vid undersökningen (Rudebeck 2001). Om man ändå ska välja områden för framtida undersökningar vore områdena mellan de gamla våtmarkerna mest intressanta då dessa marker förmodligen varit något mer sankt och det är därmed en större chans att lämningar av vägar finns där. Även vadställena vore av intresse att gräva ut, men hur påverkade dessa är av senare aktivitet vet jag inte.

Jag vill återigen framföra problematiken kring vägarnas bevarande i ett landskap som Lundaslättens. Jag hänvisar till de aspekter som Thörn (2006) och Carlie (2001) presenterar för uppkomsten och bevarandet av en hålväg, att de formas i kuperat landskap och bevaras i kuperat landskap samt att de avtryck som kan uppkomma vid användandet av en väg syns minst i lermarker. Detta landskap kring Uppåkra är det som har sämst möjligheter att visa dessa vägar.

Med ovan nämnda problem i åtanke vill jag framhäva möjligheter och svårigheter med denna metod. Källmaterialet är på egen hand ofullständigt och det är osäker information som man kan nå genom att begränsa sig till endast en del av detta. Var och ett av dessa har sina kritiska aspekter, men tillsammans kan de ge en inblick i järnålderns landskap, som kan vara svår att nå med andra metoder. Förhistoriska vägar har oftast inte lämnat utpräglade spår i den typ av landskap som denna undersökning har berört. Inte heller har dessa spår goda förutsättningar att bevaras. De vägar som visar spår i landskapet eller i jorden vid utgrävning är ofta svåra att datera till dess äldsta användningsperiod. Det är oftast den senaste användningsfasen som man kan datera. Detta gör denna metod ännu mer betydelsefull. Även om man inte kan få ett fullständigt vägnät från olika perioder kan man få glimtar av det samt till vis del förstå strukturen i det. Ovan nämnda aspekter som gör att de vägsträckor som genom metoden tolkas som förhistoriska är svåra att bekräfta deras ålder är även anledningen till att metoden är av så stor betydelse i denna typ av landskap. Om man inte kan finna fysiska spår av förhistoriska vägar; hur ska då platser med olika aktiviteter kunna bindas samman. Landskapet har länge framstått som en palett med avgränsade områden av aktiviteter som har fungerat självständigt. Att binda samman dessa är av stor vikt för att få bättre förståelse för samhällets struktur och samverkan och förhoppningsvis kan denna metod bidra till det.

## 5. Sammanfattning

I denna uppsats har jag undersökt om och hur man genom en relationell ansats, kan finna historiska och förhistoriska vägar. Undersökningsområdet har varit Uppåkras närområde från kusten i väst till Gullåkra mosse i öst, från området norr om Höje å till Lilla Uppåkra i söder. Målet var att undersöka om belägg fanns för förhistoriska vägar samt om man kan visa deras betydelse och funktion.

Undersökningsmaterialet bestod främst av historiska kartor från 1700- och 1800-talen. Genom studier av dessa, det naturliga landskapet och kulturlandskapet som jag har relaterat till fornlämningarna i området har jag försökt att följa de historiska vägarna tillbaka i tiden för att avgöra om de har existerat redan under äldre respektive yngre järnålder. Dessutom har jag applicerat delar av de samhällsförändringar som skett sedan järnålder till 1700-tal, då de historiska kartorna nedtecknades, för att bättre förstå de förändringar som har skett i landskapet. Utifrån detta har jag fört en diskussion kring hur detta kan ha påverkat vägnätet genom tiderna. Med detta som utgångspunkt har jag skapat tre modeller för tre olika perioder:

- Modell 1 visar en sammansättning av vägarna som är utsatta på skånska rekognosceringskartan och de storskaliga skifteskartorna från 1700- och 1800-talen.
- Modell 2 visar delar av vägnätet under vikingatid/medeltid.
- Modell 3 visar delar av vägnätet under äldre järnålder.

Skiljelinjen mellan äldre och yngre järnålder är i detta fall mellan folkvandringstid och vendeltid.

Genom denna relationella ansats kan man se att det är stor sannolikhet att flera av vägarna sträcker sig ned i sen järnålder och medeltid. Det är dock svårare att avgöra om vägarna även sträcker sig tillbaka till äldre järnålder. En av utgångspunkterna för studien var att det en väg fungerar som en länk mellan två eller flera platser mellan vilka människor har haft kontinuerlig kontakt. På så vis kan man i vissa fall även spåra vägen. Att 1700-talets vägar sträcker sig tillbaka till det sena järnålderssamhällets vägnät är högst troligt då många av dessa byar låg på samma ställe som 1700-talsbyarna och fornlämningarna från perioden ligger i anslutning till vägarna. Många av de äldre järnålderbyarna flyttade emellertid med jämna mellanrum. Detta

gör det svårare att avgöra om 1700-talets vägar har använts av ett större antal gårdar och att de därmed fått vara kvar fram i 1700-tal eller om det rörliga samhället även innebar en förändring i vägnätet.

Slutligen har jag diskuterat vägars betydelse och funktion. Jag utgår från att så länge man vet vilka platser en väg binder samman kan man lättare avgöra om den har varit betydelsefull och vad den har använts för. Det är emellertid problematiskt när man inte känner till mellan vilka typer av aktivitetsområden som en väg utgör en länk. Utan den relationella ansatsen och bredden i material hade inte samma möjligheter, problem och diskussioner uppstått och resultaten hade inte varit detsamma. I uppsatsen ger jag exempel på vägar som jag menar har varit av stor vikt för Uppåkraboplatsen samt problematiken kring att avgöra betydelse och ålder, vilka jag också argumenterar för och emot.

Genom att studera landskapet och historiska vägars sträckning i detta samt deras förhållande till fornlämningar från specifika perioder kan man avgöra om vägarna använts kontinuerligt och därmed finns kvar då de historiska kartorna nedtecknades.

## 6. Referenser

### Förkortningsförteckning

FMIS – Fornminnesinformationssystem

RAÄ – Riksantikvarieämbetet

### Litteratur

Anglert, M. 1995. *Kyrkor och herravälde: från kristnande till sockenbildning i Skåne*. Studies in Medieval Archaeology 16. Lund: Almqvist & Wiksell International.

Anglert, M. 2003. Uppåkra: bland högar, ortnamn och kyrkor. red. Anglert, M. & Thomasson, J. *Landskapsarkeologi och tidig medeltid: några exempel från södra Sverige*. Acta Archeologica Lundensia. Series in 8°, No. 41. Uppåkrastudier 8. s.115-144. Lund/Stockholm: Almqvist & Wiksell International.

Becker, N. 2012. Stora Uppåkra 12:110 (tidigare 12:1) *Äldre järnåldersbebyggelse I centralplatsens omland*. Skåne, Staffanstorps kommun, Uppåkra socken. RAÄ 26. Särskild arkeologisk undersökning. Riksantikvarieämbetet. UV syd. Rapport 2012:51.

Callmer, J. 1998. Trading places and coastal sites and their relation to local political systems : a contribution to the structure of late Iron Age society. red. Larsson, L. & Hårdh, H. *Centrala platser, centrala frågor*. Acta Archeologica Lundensia. Series in 8°, No. 28. Uppåkrastudier 1. s. 27-37. Lund/Stockholm: Almqvist & Wiksell International.

Callmer, J. 2001. Extinguished solar systems and black holes: traces of estates in the Scandinavian late Iron Age. red. Hårdh, B. *Uppåkra : centrum och sammanhang*. Acta Archeologica Lundensia. Series in 8°, No. 34. Uppåkrastudier 3. s. 109-137. Lund/Stockholm: Almqvist & Wiksell International.

Carlie, L. 2001. Hålvägar och landskap: äldre kommunikationsleder utmed Nissans dalgång, Halland. red. Larsson, L. *Kommunikation i tid och rum*. s. 73-86. Lund: Arkeologiska institutionen.

Chapman, H. 2006. *Landscape archaeology and GIS*. Stroud: Tempus.

Cserhalmi, N. 1998. *Fårad mark: handbok för tolkning av historiska kartor och landskap*. Stockholm: Sveriges hembygdsförbund.

Erikson, M. 2001. En väg till Uppåkra. red. Larsson, L. *Uppåkra : centrum i analys och rapport*. Acta Archeologica Lundensia. Series in 8°, No. 36. Uppåkrastudier 4. s. 167-176. Lund/Stockholm: Almqvist & Wiksell International.

Gabler, M. 2011. *Archäologische Prospektion der eisenzeitlichen Siedlung Uppåkra in Südschweden*. Diplomarbeit, Universität Wien.

Giddens, A. 1984. *The constitution of society: outline of the theory of structuration*. Cambridge: Polity Press.

Helgesson, B. 2002. *Järnålderns Skåne: samhälle, centra och regioner*. Acta Archeologica Lundensia. Series in 8°, No. 38. Uppåkrastudier 5. Lund/Stockholm: Almqvist & Wiksell International.

Hårdh, B. 2003. The contacts of the central place. red. Larsson, L. & Hårdh, B. *Centrality - regionality: the social structure of southern Sweden during the Iron Age*. Acta Archeologica Lundensia. Series in 8°, No. 40. Uppåkrastudier 7. s. 27-66. Lund/Stockholm: Almqvist & Wiksell International.

Hårdh, B & Larsson, L. 2007. Uppåkra: Lund före Lund. Föreningen Gamla Lund.

Hägerstrand, T. 1982. Likhet och närhet. Om geografins ansvar för balansen mellan kunskapsperspektiv. *Ad Novas . Norwegian geographical studies, nr. 19*. Oslo.

Hägerstrand, T. 1984. Landscape as overlapping neighbourhoods. red. Carlestam, G. & Solbe, B. *Om tidens vidd och tingens ordning, Texter av Torsten Hägerstrand*. Stockholm: Bygghörsningsrådet.

Jackson, J. B. 1980. *The necessity for ruins and other topics*. Amherst: University of Massachusetts

Jackson, J. B. 1984. *Discovering the vernacular landscape*. New Haven: Yale Univ. Press

Jacobsson, B. 2000. *Järnåldersundersökningar i Sydsverige: katalog för Skåne, Halland, Blekinge och Småland*. 1. [uppl.] Lund: Avd. för arkeologiska undersökningar, Riksantikvarieämbetet.

Jansson, U. 2007. *Kartlagt land: kartan som källa till de areella näringarnas geografi och historia*. Stockholm: Kungl. Skogs- och lantbruksakademien.

Kardell, Ö. 2007. Några aspekter på informationsinnehållet i äldre storskaliga lantmäterikartor. red. Jansson, U. *Kartlagt land : kartan som källa till de areella näringarnas geografi och historia*. s. 87-103. Stockholm: Kungl. Skogs- och lantbruksakademien.

Larsson, . 2003. The Uppåkra Project. Preconditions, Performance and Prospects red. Larsson, L. & Hårdh, B. *Centrality - regionality : the social structure of southern Sweden during the Iron Age*. Acta Archeologica Lundensia. Series in 8°, No. 40. Uppåkrastudier 7. s. 3-26. Lund/Stockholm: Almqvist & Wiksell International.

Latour, B. 1993. *We have never been modern*. Cambridge, Mass.: Harvard Univ. Press.

Latour, B. 1999. *Pandora's hope: essays on the reality of science studies*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.

Lihammer, A. 2003. Kungen och landskapet: funderingar kring förändringar i västra Skåne under sen vikingatid och tidig medeltid. red. Anglert, M. & Thomasson, J. *Landskapsarkeologi och tidig medeltid : några exempel från södra Sverige*. s. 71-114. Lund/Stockholm: Almqvist & Wiksell International.



- Linehan, J.R. & Meir, G. 1998. Back to the future, back to basics: the social ecology of landscapes and the future of landscape planning. *Landscape and urban planning*, vol. 42. s. 207-233.
- Lundberg, A. 1995. Källby. Industri- och Höjeåvägen, Lund. Arkeologisk förundersökning med utredning. Kulturen, Stadshistoriska avdelningen. *Arkeologiska Arkivrapporter från Lund*, nr. 16.
- Manhag, A. 2000. *Hjärup, en analys av en by i Uppåkra socken*. D-uppsats i arkeologi, Lunds universitet. HT 2000.
- Müller, S. 1904. Vei og Bygd i Sten- og Bronzealdern, *Arböger for nordisk oldkyndighet og historie 1904* s. 1-64.
- Nagmér, B. 1990. Flackarp 13;1A, Trolleberg 1:1A, Flackarp sn, Skåne. *Riksantikvarieämbetet Byrån för Arkeologiska Undersökningar Arkivrapport dnr 3740/87*.
- Olsen, B. 2003. *Från ting till text: teoretiska perspektiv i arkeologisk forskning*. Lund: Studentlitteratur.
- Persson, Y. 2009. *Ett vattendrags väg genom tid och landskap*. C-uppsats. Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet.
- Qviström, M. 2003. *Vägar till landskapet: om vägars tidrumsliga egenskaper som utgångspunkt för landskapsstudier*. Agraria nr 374. Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet.
- Renfrew, C. 1976. Megaliths. Territories and populations. red. DeLaet, S.J. *Acculturation and Continuity in Atlantic Europe*. Bryssel: De Tempel.
- Riddersporre, M. 1995. Bymarker i backspegel: odlingslandskapet före kartornas tid. *Meddelande från Lunds Universitets Geografiska institutioner* 124.
- Riddersporre, M. 1996. Uppåkra – en diskussion med utgångspunkt i de äldsta lantmäterikartorna. *Meta* 1996:3.
- Rudebeck, E. & Ödman, C. 2000. *Kristineberg: en gravplats under 4500 år*. Malmö: Stadsantikvariska avdelningen, Kultur Malmö
- Rudebeck, E. 2001. Vägar, vägkorsningar och vadställen - liminala platser och vadställen. red. Larsson, L. *Kommunikation i tid och rum*. s. 93-112. Lund: Arkeologiska institutionen.
- Samuelsson, B-Å. 2001. Kan gravar spegla vägars ålder och betydelse?: ett exempel från Söderslätt i Skåne. red. Larsson, L. *Uppåkra : centrum i analys och rapport*. Acta Archeologica Lundensia. Series in 8°, No. 36. Uppåkrastudier 4. s. 177-184. Lund/Stockholm: Almqvist & Wiksell International.
- Schmidt Sabo, K. 2004. Vem behöver en by? red. Carelli, Peter, Hermanson, Lars & Sanders, Hanne. *Ett annat 1100-tal: individ, kollektiv och kulturella mönster i medeltidens Danmark*. Göteborg: Makadam.

Schou Jørgensen, M. 2001. Forhistoriske veje. Nogle problemer og perspektiver med udgangspunkt i danske materiale. red. Larsson, L. *Kommunikation i tid och rum*. Lund: Arkeologiska institutionen.

Schülke, A. 2008. Kommunikationslandskapet omkring Uppåkra. Red. Carlie, A. *Öresund - barriär eller bro? : kulturella kontakter och samhällsutveckling i Skåne och på Själland under järnåldern*. s. 278-308. Göteborg: Makadam.

Sköld, P-E. 1963. En väg och en bygd i gammal tid. *Ale* 1963:2.

Stjernquist, B. 1996. Uppåkra, a central place in Skåne during the Iron Age. *Lund archaeological review*. 1995, s. 89-120.

Stjernquist, B. 2001. Offerplatsen och samhällsstrukturen. red. Hårdh, B. *Uppåkra : centrum och sammanhang*. Acta Archeologica Lundensia. Series in 8°, No. 34. Uppåkrastudier 3. s. 3-28. Lund/Stockholm: Almqvist & Wiksell International.

Strand, F. 2003. *Agrara boplatser – Uppåkras satellitplatser*. CD-uppsats i arkeologi.

Strömberg, M. 1955. Tre nyfunna gravar från senromersk järnålder vid Källby. *Skånes Hembygdsförbunds årsbok*. Lund.

Thomasson, J. 1998. Dominus terrae Scania: om den vandrande byn och maktens territorialisering. red. Larsson, L & Hårdh, B. *Centrala platser, centrala frågor*. Acta Archeologica Lundensia. Series in 8°, No. 28. Uppåkrastudier. s.73-94. Lund/Stockholm: Almqvist & Wiksell International.

Thörn, R. 2006. Om landskapstypernas betydelse för lokaliseringen och bevarandet av förhistoriska vägar: reflektioner baserade på ny kunskap från Malmö. red. Qviström, M. *Gångna landskap : möten mellan väghistoria och landskapshistoria*. s. 51-55. Alnarp: Institutionen för Landskapsplanering, Rapport 06:1.

Vifot, B-M. 1939. Redogörelse för undersökning av ett gravfält från järnåldern i Källby, Lunds landsförsamling. Skåne. *Rapport, LUHM 28430, Sockenarkivet*.

Welinder, S. 1975. *Prehistoric agriculture in eastern middle Sweden: a model for food production, population growth, agricultural innovations, and ecological limitations in prehistoric eastern middle Sweden 4000 B.C. - A.D. 1000*. Lund.

Wilson, D, M, 1955. An early Viking age grave from Källby, Lund. *Meddelanden från Lunds Universitets Historiska Museum* 1954-1955. Lund. s. 105 - 126.

## **Kartor**

Historiska kartor.

Tillgängliga på:

<http://historiskakartor.lantmateriet.se/arken/s/search.html>

Brågarp, Gullåkra. 1700, (L33-3:1).  
Brågarp, Brågarp, 1882.  
Fjelie, Kanikemarken, 1807, (12-fje-11).  
Fjelie, Önnerup, 1768, (12-fje-17).  
Flackarp, Flackarp, 1700 (12-fla-1).  
Flackarp, Trolleberg, 1800, (12-fla-2).  
Knästorp, Höjebromölla, 1704, (L110-3:1).  
Knästorp, Knästorp, 1759, (L110-4:1).  
Knästorp, Knästorp, 1763 (12-knä-31).  
Knästorp, Norra Knästorp, 1866, (12-knä-30).  
Knästorp, Vesum, 1767.  
Lund, St. Peders closter, 1745, (12-lun-3).  
Lund, St. Peders Closter, 1785, (12-stp-4).  
Lomma, Karstorp, 1769.  
Lomma, Lomma, 1767.  
Lomma, Prästeberga, 1816.  
Lomma, Stora Habo, 1763.  
Lomma, Vinstorp, 1814, (12-lom-6).  
Lomma, Vragerup, 1792, (12-lom-3).  
St. Peder, Värpinge, 1700, (12-stp-1).  
Uppåkra, Hjärup, (1799, (12-upp-6).  
Uppåkra, Lilla Uppåkra, 1703, (L221-5:1).  
Uppåkra, Stora Uppåkra, 1776, (L221-6:1).  
Uppåkra, Svarte Hjärup, 1787, (L221-4:1).  
Uppåkra, Trullstorphuset, 1801, (12-upp-5).

## Internet

Eniro, kartor.

<http://kartor.eniro.se/>

Lantmäteriet, GSD-Höjddata, grid 2+ - Presentation

Tillgänglig på: [http://www.lantmateriet.se/templates/LMV\\_Page.aspx?id=18058](http://www.lantmateriet.se/templates/LMV_Page.aspx?id=18058), hämtad, 2012-04-18.

Länsstyrelsen Skåne, Den skånska rekonosceringskartan.

Tillgänglig på:

<http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/landskapsvard/kulturmiljo/Denskanskarekognosceringskartan.pdf>, hämtad 2012-04-18.

FMIS, Fornsök.

<http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html>

Nationalencyklopedin.

Tillgänglig på: <http://www.ne.se/>

Sökord:

”Bolskifte”

”Väg”













Nordisk familjebok, Uggleupplagan.  
Tillgänglig på: <http://runeberg.org/nf/>  
Sökord: "Väg".

### **Personlig kommunikation**

Liljegren, R. FD, universitetslektor emeritus, Geologiska institutionen.

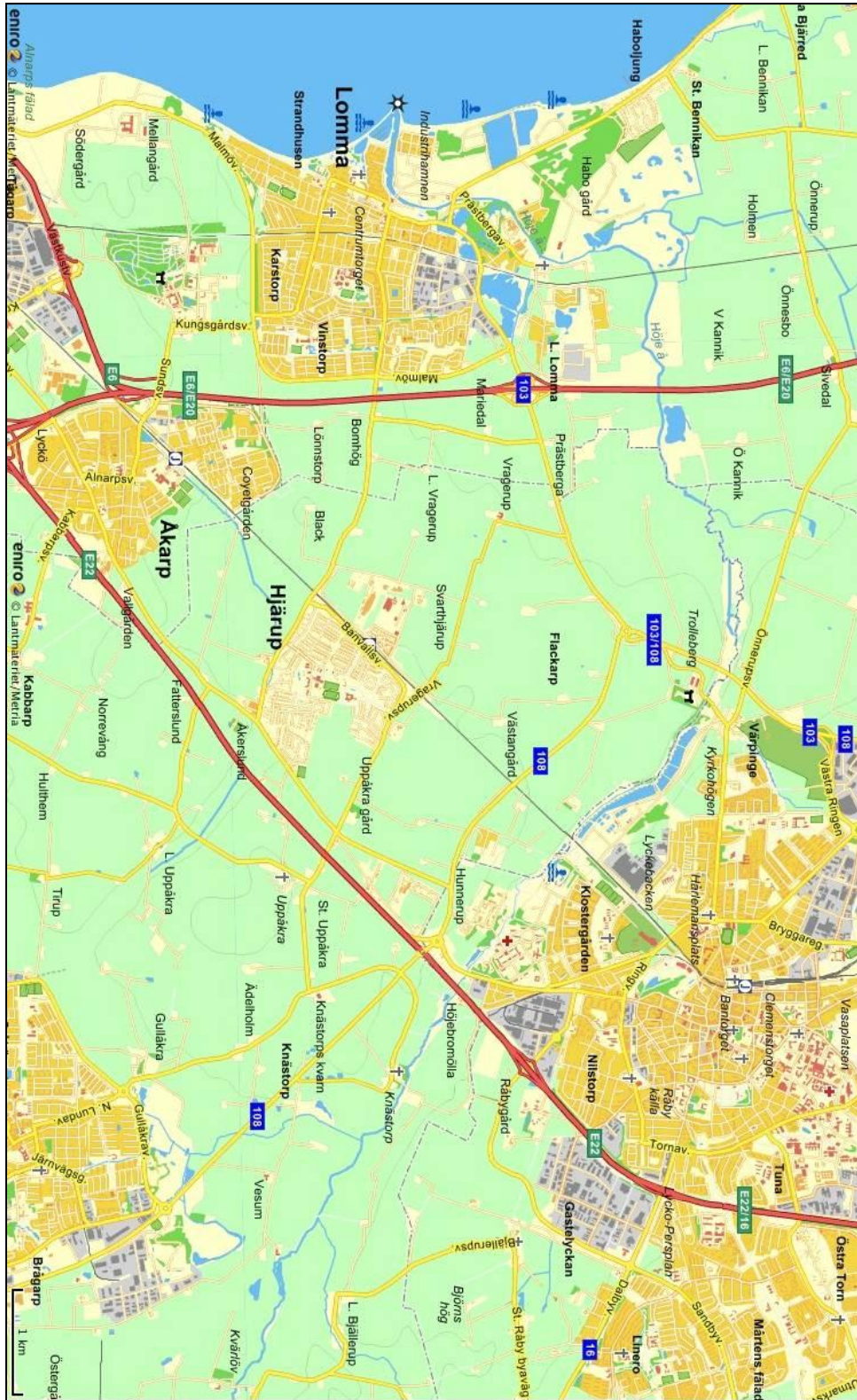
Söderberg, B. fil. dr. Grävledare i Uppåkra.

## Bilaga 1.

<b>Teckenförklaring</b>	
<b>Vägar från historiska kartor</b>	 Kustlinje
<b>Vägkategori</b>	 Vattendrag
 Landsväg	 Våtmark
 Väg	 Sockengränser
 Möjlig väg	 Lund och Uppåkra
<b>Fornlämningar</b>	 Skånebyar Fmis
<b>Datering, Kategori</b>	
 Yngre järnålder , Vall	
 Yngre järnålder, Boplats	
 Yngre järnålder, Fynd	
 Yngre järnålder, Grav	
 Yngre järnålder, Runsten	
 Yngre järnålder, Torp	
 Äldre järnålder, Boplats	
 Äldre järnålder, Fynd	
 Äldre järnålder, Grav	
 Äldre och yngre järnålder, Boplats	
 Järnålder, Boplats	
 Hög	

## Bilaga 2

Översiktskarta över undersökningsområdet  
(Eniro).



### Bilaga 3

Järnåldersfornlämningar som enligt FMIS finns i området. Kompletterande uppgifter från Jacobsson 2000 & Stjernquist 2001.

Brågarp 4:1  
Boplats, yngre bronsålder/äldre järnålder.

Brågarp 12:1  
Halsring av brons – förromersk järnålder.

Brågarp 15:1  
Boplats, vendeltid – vikingatid.

Fjelie 12  
Boplats, romersk järnålder & senvikingatid.

Fjelie 46:1  
Grav, troligen yngre järnålder.

Fjelie 49:1  
Nedlagd by/gård,  
Vinnerup.

Flackarp 9:1  
Guldhalsring, folkvandringstid.

Flackarp 11  
Boplats, romersk järnålder.

Flackarp 24:1  
Boplats, yngre brons/äldre järn.

Flackarp 32:1  
Boplats, romersk järnålder + vendel-  
vikingatida.  
Gravar, romersk järnålder – folkvandring.

Flackarp 36:1  
Flackarps bytomt,  
yngre brons/ äldre järnålder &  
vikingatid/tidig medeltid.

Flackarp 37:1  
Vragerups bytomt,  
Öde sedan 1300.

Flackarp 39:1  
Boplats, romersk järnålder.

Flackarp 41  
Boplats, förromersk-romersk järnålder.

Knästorps 7:1  
Metalldetektorfynd, yngre järnålder- mest  
vendel.

Knästorps 11:1  
Norra knästorps medeltida bytomt.

Knästorps 13:1  
Vesums bytomt.

Knästorps 14:1  
Knästorps bytomt.

Knästorps 17 18 & 19 Metalldetektor.  
Mest vendeltida fynd.

Lomma 11:1  
Boplats, vikingatid.

Lomma 36:1  
Vinstorps bytomt.

Lomma 40:1  
Vall, sen järnålder/tidig medeltid.

Lund 4:1  
Grav, vikingatid.

Lund 5:1  
Gravfält, yngre romersk järnålder.

Lund 6:1  
Grav, yngre romersk järnålder.

Lund 8:1  
Gravar, äldre romersk järnålder.

Lund 62:1  
Grav, romersk järnålder.

Lund 148:2/3  
Boplats, äldre järnålder.

Lund 172:1  
Nedlagd by.

Lund 177:1 och 2  
Boplats, yngre bronsålderns/ äldre järnålder.

Lund 183:1  
Hunnerup,  
Prel. Dat. äldre och/ yngre järn.

Uppåkra 2:1  
Runsten vid Hjärup.  
Ursprungligen 100 m söderut vid Hjäruksbäcken.

Uppåkra 5:1  
Boplats, äldre och yngre järnålder.

Uppåkra 21:1  
Svarte Hjärup – öde sedan 1415.

Uppåkra 22:1  
Gravar, romersk järnålder.

Uppåkra 23:1  
Gravar, romersk järnålder.

Uppåkra 26:1  
Hjäruks bytomt.

Uppåkra 27:1  
Lilla Uppåkra bytomt.

Uppåkra 29:1  
Gravar, äldre romersk järnålder.  
Boplats, folkvandring & vendeltid.

Uppåkra 30:2  
Boplats, yngre bronsålder/ äldre järnålder.

Uppåkra 33:1  
Grav, äldre järnålder.

Uppåkra 34  
Boplats förromersk-romersk järnålder.

Uppåkra 35  
Urnegrav, brons/ förromersk järnålder

Uppåkra 36  
Boplats, äldre järnålder.

Uppåkra 37  
Boplats, äldre järnålder.

Uppåkra 39  
Boplats, romersk järnålder-  
folkvandringstid.

Uppåkra 41  
Boplats, äldre järnålder.

Uppåkra 42  
Boplats, förromersk och romersk järnålder,  
samt vikingatida storgård – medeltid.