

# Leder vägen till graven?

En undersökning av vilka vägar som kan ha funnits mellan gravfält i Hörby, Äspinge, Fulltofta och S. Rörum socknar under järnåldern.



Marie Hall

Kandidatuppsats ARKK04

HT2013

Handledare: Deborah Olausson

Institutionen för arkeologi och antikens historia. Lunds Universitet

## **Abstract**

This paper contains an analysis over how the network of roads between visible burial grounds might have looked during the iron age. The area chosen is the nearby surroundings around Hörby, in the middle of Scania in the parishes of Hörby, Fulltofta, Äspinge and Södra Rörum. Three roads are selected as material, and one of them is the road connecting the important central places of Uppåkra and Vä. Within the area of investigation there are six iron age burial grounds that are being analyzed of their contents and their placement in the landscape. The conclusion of the analysis is that these roads could have connected the places of the burial grounds within this area through a network of roads and also connected people on regional and overregional level during the iron age.

Foto på försättsblad: Hålväg (Äspinge 64:1) vars sträckning går parallellt med väg E22, i Stavröd, mellan Hörby och Ekeröd. (Se figur 20, sid. 49) Foto av författaren.

## **Innehållsförteckning**

<b>1. Introduktion</b>	<b>6</b>
1.1. Syfte och frågeställningar	7
1.2. Material och metod	8
1.3. Avgränsningar	11
1.4. Källkritik	12
1.5. Forskningshistorik	13
1.6. Sammanfattning	14
<b>2. Analys – Bakgrund</b>	<b>15</b>
2.1. Vägar	15
2.2. Vägars bakgrund	15
2.3. Sammanfattning	16
<b>3. Kartor</b>	<b>17</b>
3.1. Buhrmans karta från år 1684	17
3.2. Skånska rekognosceringskartan från år 1812-1820	18
3.3. Lagaskifteskartor	20
3.4. Sammanfattning	20
<b>4. Tidigare undersökningar inom undersökningsområdet</b>	<b>21</b>
4.1. Uv syd rapporter	21
<b>5. Gravfält</b>	<b>24</b>
5.1. Gravfält Hörby (Hörby 7:1)	25
5.2. Gravfält Hörby Norra (Hörby 120:1 och 1:1)	25
5.3. Ekeröds gravfält (Södra Rörum 1:1)	26
5.4. Södra Rörums (Södra Rörum 51:1)	27

5.5. Mörkrets gravfält (Fulltofta 20:1 och 21:1)	28
5.6. Äspinge Gravfält (Äspinge 4:1)	29
5.7. Gravfältens typer	30
5.8. Gravfältens datering	30
5.9. Sammanfattning	31
<b>6. Ortnamn</b>	<b>31</b>
6.1 Sammanfattning	32
<b>7. Betydelsefulla punkter längs vägarna</b>	<b>33</b>
7.1. Korsningars rumsliga betydelse	33
7.2. Vägar, vadställen och korsningars symboliska betydelse	33
7.3. Sammanfattning	34
<b>8. Undersökningsområdets vägar – Järnåldersvägar?</b>	<b>34</b>
8.1. Väg 1: Osbyholm-Ekeröd	36
8.1.1. Kommentarer	38
8.1.2. Väg 1. Fornlämningar i anslutning till väg 1. Osbyholm-Ekeröd	38
8.1.3. Sammanfattning	39
8.2. Väg 2: Fulltofta-Äspinge	40
8.2.1. Övriga relevanta vägar	41
8.2.2. kommentarer	42
8.2.3. Väg 2. Fornlämningar i anslutning till väg 2. Fulltofta-Äspinge	42
8.2.4. Sammanfattning	42
8.3. Väg 3: Hörby-Södra Rörum	44
8.3.1. Väg 3. Fornlämningar i anslutning till väg 3. Hörby-Hästäng	45
8.3.2. Kommentarer	45
8.3.3. Sammanfattning	45

<b>9. Betydelsefulla platser i de valda vägarnas förlängningar</b>	<b>46</b>
9.1. Uppåkra	46
9.2. Vä	47
9.3. Nunnäs gravfält	47
9.4. Vätteryds gravfält och Sösdala	47
9.5. Västra Vång	47
9.6. Kommentarer	48
9.7. Sammanfattning	48
<b>10. Resultat</b>	<b>49</b>
10.1. Kommentarer om gravar och vägar	51
10.2. Kommentarer om området	51
<b>11. Diskussion</b>	<b>52</b>
<b>12. Sammanfattning</b>	<b>53</b>
<b>13. Källförteckning</b>	<b>55</b>
<b>14. Bilagor</b>	<b>59</b>

## Förord

I samband med arbetet på denna uppsats vill jag skänka ett stort tack till min handledare Deborah Olausson för hennes tålamod och uppmuntrande ord. Hon har varit ett stort stöd och hjälp för mig och ökat min kunskap i uppsatsskrivandets konst. Jag vill också tacka Kristina Jennbert, som varit min biläsare, vars goda råd och anvisningar har förbättrat min uppsats och gett den en tydligare struktur. Berit Sandnes på Dialekt- och ortnamnsarkivet i Lund, tackar jag för hennes hjälp med betydelse och datering av ortnamn och tips på litteratur.

## 1. Introduktion

*”Hur gammal en väg egentligen är vet vi inte, men man kan förutsätta att så länge det finns folk som bott på platsen, så länge har det också funnits vägar och stigar som förbundit olika platser med varandra. Platser finns bara om man kan nå dem. En stig uppstår när det finns behov av att sammanbinda två platser och upphör att finnas när ingen längre färdas mellan dessa platser” (Karlenby 2005, s 9)*

### Vad är en väg?

Är den bara en transportsträcka som tar en dit man ska, från en plats till en annan? Ja, det kan den vara, om man ser den som en nödvändighet för förflyttning genom landskapet. Men om man ser den från ett socialt perspektiv så är vägen så mycket mer. Vägen är en del av en resa, som börjar från hemmet och vilken bär färden och leder till målet långt bort i fjärran. En del av det som vägen tillför är alla de kontakter mellan människor vilka möts längs med dess sträckning. Ser man vägar från ett övergripande perspektiv, så är vägar det nät som gör att handelsutbyte uppkommer, förändringar kommer tillstånd och nya idéer sprids.

I dag i vår fordonsrika värld, placeras vägar utanför orter för att undvika trafik och buller, men på forntiden när vägar gick genom byar, var kontakter med resande sannolikt ett viktigt inslag i det vardagliga sociala livet.

## Vägar och gravar

I stycket nedan diskuterar jag äldre vägar och av vilka anledningar de kan ha tillkommit samt kommer även beröra begravningsritualer.

Spår av äldre tiders vägar kan vi ibland finna i närheten av fornlämningar i form av hålvägar. Dessa är gamla stigar där människor och djur nött ner markytan under lång tid, så att en djup fåra bildades. Regn hjälpte till att skölja bort den uppluckrade ytan och fårans botten kom ibland ligga en hel meter under den omgivande markytan (Classon och Dunér 1996, s 125). Den kunde ha formen som ett V om det varit en väg för gående och ridande. Om den var nyttjad av vagnar fick botten formen av ett U (Carlie 2001, s 80).

Dessa spår efter människors fötter och vagnar visar inte bara att de gått här många gånger, utan att de också hade en utgångspunkt och ett mål för sin förflyttning. Vägen var den transportsträcka som förde dem samman med andra människor. Vägar och korsningar är inte bara en fysisk företeelse att ta sig från en plats till en annan, utan att människan förflyttar sig i landskapet har även andra bakomliggande orsaker. Dessa anledningar kan ha varit av vardaglig, religiös eller handelskaraktär.

Ju mer en väg var trafikerad, desto intensivare måste kontakterna ha varit. En djup hålväg har sannolikt haft många hästar som trampat där och en bred väg med tydliga hjulspår har haft transporter av tunga kärror, vilka har dragits av oxar. På somliga platser har sannolikt vägen funnits först och människor bosatt sig i dess närhet och på andra kom troligtvis vägen till på grund av att folk slog sig ner och trampade upp en stig. Vägar är bevis på kontakt mellan människor och denna studie har för avsikt att söka stöd för denna tes.

Att begrava sina närstående har sannolikt varit viktigt i alla tider och kulturer och har troligtvis omgärdats med varierande riter och ritualer. Seden att begrava flera tillsammans kan vi se på gravfälten, där t.ex. flera domarringar har placerats intill varandra tillsammans med enskilda resta stenar. Ofta har gravfälten placerat på speciellt utvalda platser, såsom höjder, vid viktiga vägar eller vägskäl.

Min önskan med denna uppsats är att få kunskap om de vägar som finns idag, speglar det vägnät som fanns på järnåldern och få en inblick i hur landskapet med vägar och gravfält kan ha sett ut i järnålders Skåne.

### 1.1. Syfte och frågeställningar

Syftet med undersökningen är att med hjälp av kartor försöka rekonstruera vägnätet under järnåldern, för att på detta sätt kunna belysa kommunikationer på lokal- och regional nivå. Avsikten är att undersöka om järnåldersvägarna kan ha knutit samman gravfält och eventuella boplatser. Undersökningsområdet är en avgränsad del runt Hörby (figur 2, sid 11) vilken

innehåller sex synliga gravfält. För att kunna få fram svar har jag formulerat följande frågeställningar:

### **Frågeställningar**

1. Hur såg vägnätet ut på järnåldern och vilka likheter finns det med dagens vägar?
2. Vilka dateringar går det att få fram på gravfält och vägar i Hörbys närhet?
3. Hur ser relationen ut mellan vägar och gravfälten i fråga om placering och finns det andra fornlämningar i närheten av dessa vägar?
4. Vilka tolkningar kan göras i fråga om kommunikationer och kontakter?

### **1.2. Material och metod**

I följande kapitel berättar jag hur jag går tillväga, vilka metoder jag tillämpar och utifrån vilka perspektiv jag arbetar.

Min önskan är att få veta hur järnåldersvägnätet såg ut där jag bor, dvs. i närområdet runt Hörby. För att rekonstruera vägnätet utgår jag från tre nutida vägar (figur 2, sid 10), vilka jag bedömer kan ha äldre möjliga föregångare. Jag vill veta hur människorna förflyttade sig i området och har valt se gravfält som viktiga anledningar till förflyttningar i landskapet och i min undersökning. Inom detta område finns sex synliga fornlämningar, vilka på Riksantikvariets Fornsök kategoriseras som gravfält.

Jag använder mig av ett rationellt perspektiv, för att begrunda vilka logiska möjligheter som kan ligga till grund för vägars placering och för en teoretisk diskussion om möjligheterna att vägarna funnits på järnåldern och vilka kontakter som kan ha funnits.

För att undersöka vägars sträckning utgår jag från nutida kartor, vilka jämförs med historiska kartor. De historiska kartor jag använder mig av är Buhrmans karta från år 1684, Skånska rekognosceringskartan, vilken är uppmätt under åren 1812-1820 och Lantmäteriets lagaskiftes kartor från 1832-1881. Dessa kartor presenteras i kapitel 3. På nya och äldre kartor studerar jag vägnas sträckning och även landskapets topografi, för att söka efter hinder i landskapet, såsom höjder och våtmarker, vilket kan ha påverkat valet av sträckning. Jag gör en jämförelse om hur landskapet har förändrats, före respektive efter torrläggningar och utdikningar av våtmarker, och om detta har haft någon betydelse i fråga om vägnas placering.

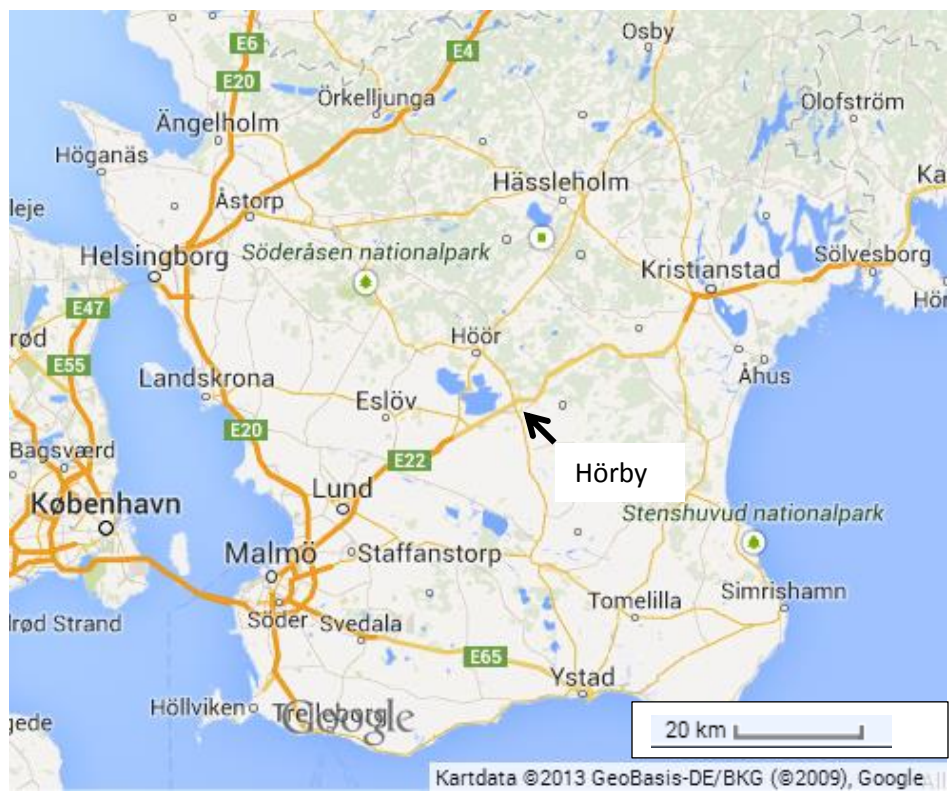


Jag studerar ortnamn i fråga om namnens betydelse och ålder, för att genom att tidsbestämma orternas brukningstid kan jag få indikationer på hur gamla vägarna och gravarna är.

Gravfälten i undersökningen inventeras i fråga om rumsligt innehåll och deras placering granskas i relation till vägar och i landskapet. För att få fram information om gravfälten, använder jag mig av två böcker med lokalkännedom: *Fornminnen i Mellanskåne* (1992), skriven av Stefan Wrang och den andra är *Fornminnen i södra och västra Skåne* och har författats av Christer Classon och Anders Dunér (1996). Till min hjälp i detta använder jag också fornminnesregistret FMIS, där söker jag information om gravfälten och om andra fornlämningar inom undersökningsområdet, såsom andra gravar, hålvägar, fynd och boplatser. Detta för att kunna se relationer mellan fornlämningar och om det går att utläsa några mönster.

I fråga om gravarna gör jag med hjälp av kartor, litteratur, FMIS och egna observationer en jämförande analys för att utläsa likheter och skillnader på rumsligt innehåll för att kunna göra en tidsbestämning. Gravarnas läge i förhållande till vägarna, deras inbördes relation av stensättningar och deras placering i landskapet, undersöks i fråga om avstånd och topografi. Där det är möjligt besöker jag gravfälten för att få en bild av hur gravfälten ser ut i verkligheten. Genom egna observationer framkommer information som man inte kan läsa sig till i böcker.

Utanför mitt undersökningsområde tar jag upp några lokaler, vilka kan ha haft betydelse i fråga om kontakter för undersökningsområdet. Genom resultaten som framkommer om vägarna, gravarna och andra orter, tolkar jag vilka vägar som kan ha funnits och vilka kontakter människorna här kan ha haft på regional och på överregional nivå.

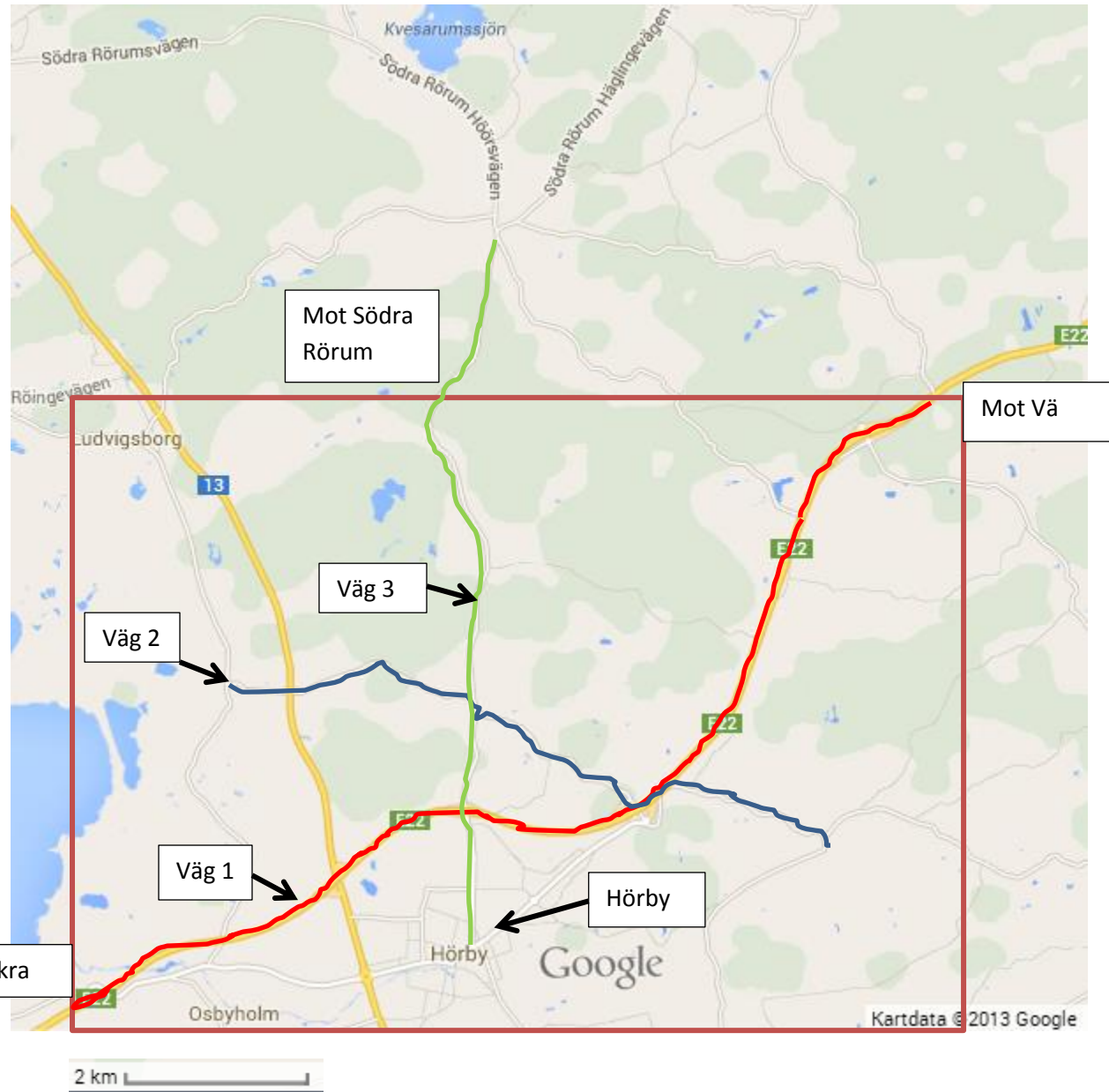


Figur 1. Undersökningområdet Hörby.

Källa: Google maps.

### 1.3. Avgränsningar

Följande avsnitt visar området jag valt att undersöka och redovisar vilken tidsperiod analysen behandlar.



Figur 2. Karta med undersökningsområdet markerat och väg 1-3 med nutida sträckningar.

Väg 1. Osbyholm- Ekeröd. Röd linje.

Väg 2. Fulltofta- Äspinge. Blå linje.

Väg 3. Hörby- Södra Rörum. Grön linje.

Området för undersökningen är ett område norr om Hörby (Figur 2), vilket är beläget inom Hörby, Äspinge, Fulltofta och S. Rörum socknar i Skåne. Detta undersökningsområde har jag valt på grund av att det är ett område som ligger mig varmt om hjärtat och vilket det inte finns så många arkeologiska publikationer om. En anledning till detta är att det gjorts få exploateringsgrävningar i denna region. Tidsmässigt gäller utredningen järnåldern, då jag valt att utgå ifrån synliga gravar från denna tidsperiod. Där det finns järnåldersboplatser kommer jag att ta med dessa, dock är de arkeologiska undersökningar fåtaliga och i och med detta är fynd sällsynta.

#### **1.4. Källkritik**

Detta stycke redovisar källkritiska problem som finns att ta hänsyn till.

Jämfört med andra delar av Skåne har Hörbyområdet inte varit föremål för många exploateringsgrävningar, vilket gör att det finns få fyndplatser, få fynd och mindre arkeologisk litteratur att tillgå. Då litteraturen inte handlar om detta område, innebär detta att man får göra jämförelser med andra områden, vilket kanske inte ger en helt tillförlitlig tolkning. Kartor finns från 1600-talet, vilket ger ett stort tids spann mellan järnåldern och tiden för kartornas tillkomst, som gör att vägar kan ha tillkommit och försvunnit. Gamla kartor är ritade från marknivå och inte alltid så exakta. De är också ritade i ett speciellt syfte, vilket gör att de bara har vissa detaljer med. FMIS dateringar är ofta vida, som gör att man får söka efter exaktare dateringar med andra metoder, genom t.ex. fynd. Vägforskningen som gjorts handlar om andra delar av Sverige och Skåne, bland annat runt Uppåkra, där det finns mycket mer bakgrundsforskning än i denna del av landskapet. Eftersom de naturliga förutsättningar för vägar är olika i olika delar av Skåne, får man ta detta i beaktande, när man gör jämförelser. Det kan finnas gravfält som är bortplockade, som vi inte har kännedom om och vissa är så omrörda av odling att de blir svårtolkade. I och med att de arkeologiska utgrävningarna är fåtaliga, bygger undersökningen på fornlämningar ovan markytan.

Ifråga om källkritik är jag medveten om att jag måste granska mig själv, så att jag inte bara följer min ursprungliga tanke, att vägarna hade samma sträckning då som nu, utan att jag analyserar materialet med öppet sinne.

## 1.5. Forskningshistorik

I följande avsnitt redogör jag för litteratur och publikationer ur vilka jag har inhämtat information för att kunna genomföra min undersökning och öka kunskapen om järnåldersvägar.

Det finns mycket litteratur som behandlar gravar, vilket innebär att jag har gjort ett urval av de publikationer jag anser kan bringa kunskap till min studie. Antalet publikationer om vägar är betydligt färre, men tillsammans med rapporter anser jag mig ha en bra grund.

I Anne Carlies avhandling *På arkeologins bakgård* tar hon upp gravar från brons- och järnåldern i Östra och Västra Göinge Härad. I denna bok utgår hennes undersökning från synliga gravar och fornlämningar, där hon gör en analys av dessa, typologiserar och daterar gravarna och tolkar områdets betydelse utifrån detta. Analysen visar på olika kontaktmöjligheter och att vattenvägarna varit av största vikt för transporter (Carlie 1994). Hon för fram att det finns olika områden i Skåne med olika hög andel arkeologiska undersökningar. Hennes åsikt är att det finns en ojämn fördelning mellan kustområdena och inlandet. Det framgår också att hon anser att de undersökningar som gjorts i fullåkersbygden står som modell även för inlandet med sina ris- och skogsbygder. Ett exempel hon tar upp i samband med detta är Hyenstrands karta över bevarade och bortodlade gravfält, där inlandet ger en ”felaktig” bild, eftersom han utgår ifrån fullåkersbygden (Carlie 1994, 15f).

Antologin *Kommunikation i tid och rum* (Red. Larsson 2001) behandlar vägar både tidsmässigt och rumsligt. Denna bokutgiven av Lunds Universitet har flera författare, bland andra Mia Winkler vars artikel handlar om den långa stenbelagda vägen i Södra Sallerup. Lars Larsson tar upp teorier om högars rumsliga placering och deras placering i landskapet och Magnus Arthursson behandlar vadstället och korsningen vid Saxån. Mogens Schou Jörgensen skriver om olika väg- och brokonstruktioner och problem som finns i samband med tolkning och datering. I samma verk skriver Lennart Carlie om hålvägar och deras betydelse för kommunikationerna längs med Nissan i Halland. Han har rekonstruerat hur dessa vägar har gått med hjälp av bland annat fornlämningar och ortnamn.

Almut Schülke behandlar orden ”kontakt”, ”kommunikation” och ”transport” på teoretiska grunder, där hon tar upp vägar som anledningar till möten och ett synsätt som ser människan som kommunikatör. Hon presenterar en landskapsmodell där hon tar hänsyn till geografiska möjligheter och hinder. I *Öresund – bro eller barriär*, är det området Uppåkra som är den geografiska avgränsningen för hennes studie (Schülke 2008).

I antologin *Tidens resenärer* och i artikel med samma namn berättar Leif Karlenby om stigar och vägar, han belyser hur och varför vägar uppkommit och att de slutar finnas när de inte längre behövs. Dessa vägar och stigar knyter samman platser och ibland ändras funktionen över tid. Han har upprättat en typologi, där han börjar med smala stigar och enkla vägar som används i den privata sfären inom gårdens område. Typologin fortsätter med vägar som används av fler än familjen och har en offentlig karaktär av regional betydelse, vilken bland annat binder samman

gårdar och gravfält. Uppåt avgränsar han sin analys med vägar av överregional betydelse, vilka är offentliga större vägar som knyter samman landskapet och världen utanför (Karlenby 2005).

En uppsats som tar upp hur man kan gå tillväga för att söka information om vägar är Maria Åkessons mastersuppsats *Vägar att finna vägar* (2012). Området hon har valt att undersöka är runt Uppåkra. I denna visar hon på olika metoder för att hitta förhistoriska och medeltida vägar. Hennes undersökning tar upp olika platser inom området som vägarna kan ha knutit samman. Historiska kartor är undersökta för att hitta möjliga leder. Hon har gjort tre modeller för att visa på hur vägar kan ha sett ut under tre olika tidsperioder. Den första är den karta som visar de vägar som hittats på kartor från 1700- och 1800talet. Den andra visar på möjliga vägar på medeltiden och yngre järnålder och den sista på hur vägnätet kunde ha sett ut på äldre järnåldern och hur fornlämningarna ligger i förhållande till det (Åkesson 2012).

Elisabeth Rudebeck har genomfört en studie om vägar och korsningar och dess betydelser i funktionella och liminala sammanhang. Liminala platser kan vara kultplatser, gränsområden, korsningar eller vadställen, där man utförde ritualer som skulle hjälpa människor under mentala övergångar. Hon tar upp en del exempel från medelhavsområdet och gör en jämförelse med förhållande i södra Skandinavien. Hennes undersökning visar hur vägar, gravar och boplatser hänger samman (Rudebeck 2001).

Höstterminen 2012 skrev jag min B-uppsats *Stavröd- hembygd eller obygd*, vilken hade som frågeställning att ta reda på hur mycket ny kunskap det gick att få fram vid den arkeologiska undersökning som gjordes i samband med utbyggnaden av väg E22 Hörby N- Linderöd. I denna uppsats använde jag mig bland annat av de två nämnda rapporterna, Uv syd rapport 2007:25 (Strömberg & Persson 2007) och Uv syd rapport 2010:9 (Strömberg 2009), vilka innehåller förundersökningar, utgrävningar och slutundersökning. Baserat på dessa rapporter, litteratur och egna iakttagelser analyserade jag materialet och min slutsats var att ny kunskap framkommer, nya områden uppmärksammas och nya tolkningar av sammanhang tillkommer (Hall 2012).

## **1.6. Sammanfattning.**

Dessa varierade publikationer har bidragit med kunskap om hur gravfält kan typologiseras och dateras genom analys av dess rumsliga innehåll, att vägar kan ses ur olika perspektiv t.ex. i fråga om betydelse, fysisk eller mentala kontakter och kommunikationer.

## **2. Analys - Bakgrund**

### **2.1. Vägar**

Detta avsnitt behandlar vägar och vilka arter av vägar som kan ha funnits, från den enkla stigen till en bredare väg och möjliga anledningar till dessa vägars uppkomst.

### **2.2. Vägars bakgrund**

Per-Edvin Sköld menar att det måste finnas en bygd för att en väg skall uppstå (Sköld 1963, s 8), vilket låter logiskt, då det är människorna som rör sig och bor i området som skapar bygden och vägarna. En vägs första ursprung var troligtvis en stig. Denna kan ha varit skapad av djur, vilka har trampat upp den i sitt sökande efter mat eller den kan ha lett till vatten. Stigen som trampats upp av människor, blev bredare allt eftersom fler fötter använde den, snart blev stigen permanent och övergick till att räknas som väg (Karlenby 2005, s 10).

Så länge det har funnits människor i ett område har de gjort avtryck i landskapet i form av upptrampade stigar, vilka inom boplatsen kan ha lett till vattenbrynet. Utanför det egna området ledde stigen eller den enkla vägen till grannbyn eller ändå längre bort. Det var naturens förutsättningar som formade de första ”vägarna”, där landskapets beskaffenhet gjorde att människorna valde att ta sig fram där det var lättast (Schou Jörgensen 2001, s 3).

Orsaken till stigen eller vägen ligger i det mänskliga behovet att förflytta sig mellan olika platser (Karlenby 2005, s 13). Behovet kan vara att skaffa mat i skogen, att ta sig till den närliggande sjön för att hämta vatten eller att fiska. Men det kan också vara en önskan om att ta sig längre bort, knyta nya kontakter och härigenom byta till sig nya varor. Människan har genom tiderna varit en resande, nyfiken och upptäckande varelse, som vill utforska nya områden.

Karlenby har gjort en typologi med stigar och vägar, där han utgår ifrån det smala spåret vilket har uppkommit av att skogens djur rör sig på sina invanda turer. Denna följer skogens och markens former och är ofta en snirklig och diffus stig. När människor börjar använda detta smala spår och det används för att ta sig mellan två platser, rätas många av de värsta kurvorna ut och det kanske övergår till att bli ett brett spår. Det smala spåret kan även ha uppkommit när människor använder ett visst spår vid sporadiska tillfällen. Ett brett spår och en smal stig kan vara mycket närliggande i utseende. En bred stig kan betraktas som en väg om den är bred till sin karaktär. Den tolkas som en väg då den brukas för mer än till ”privat” bruk, då den räknas som offentlig. Vägen kunde ha blivit förbättrad med anläggningsarbeten vid t.ex. vadställena, i motsatts till den breda stigen (Karlenby 2005, s 13f).

Vägar kan också delas in i kategorier, såsom att man skiljer ut leder vilka används mer säsongsvist t.ex. vintertid då vatten i bäckar och sjöar frusit till. Vägarna kan man dela in i olika användningsområden. Till inomgårdsvägarna räknas stigarna, inombygdsvägarna har både stigar

och vägar och mellanbygdsvägar består av vägar som tillhör det officiella kommunikationsnätet (Karlenby 2005, s 14).

De ”stora” vägarna gick ofta längs sträckningar som undvek områden med hinder, t.ex. våtmarker, åar och backar, medan det mindre vägnätet tog sig fram genom landskapet över höjder och smala pass. En anledning till detta kan vara att de små vägarna och stigarna flitigast frekventerades av lokalbefolkning med lokalkännedom. Dessa människor tog sig snabbt fram genom landskapet på genvägar genom skogar, över smala spångar över bäckar och ibland med hjälp av båtar. De vägar som räknades som större var de vägar där folk utan lokalkännedom, vilka inte kände till terrängen tog sig fram. För t.ex. handelsmän som vandrade, red eller åkte med vagnar var denna väg ett lättare alternativ även om den oftast var något längre (Schülke 2008, 292ff). Om man ser till valet av de gamla vägarnas sträckning verkar det vara topografin och vattenleder som var de viktigaste inslagen, vilka påverkade hur den tidiga människan valde sin väg. Hur jorden var beskaffad hade mindre betydelse i detta sammanhang (Schülke 2008, s 285).

När man försöker tolka vägars historia och använder kartor av medeltida ursprung, binder dessa ofta samman olika handelsplatser. Man kan ta det för sannolikt att många av dessa vägar följer äldre vägleder, vilka använts i många generationer tillbaka, ibland ända tillbaka till förhistorisk tid (Schülke 2008, s 292). I fråga om vattenleder, är de historiska kartorna till större hjälp än de nutida, även om vi inte kan vara säkra på hur väl de överensstämde med verkligheten. De visar dock på hur landskapet troligtvis såg ut före många av människans förändringar, såsom torrläggande av våtmarker (Schülke 2008, s 288).

### **2.3. Sammanfattning**

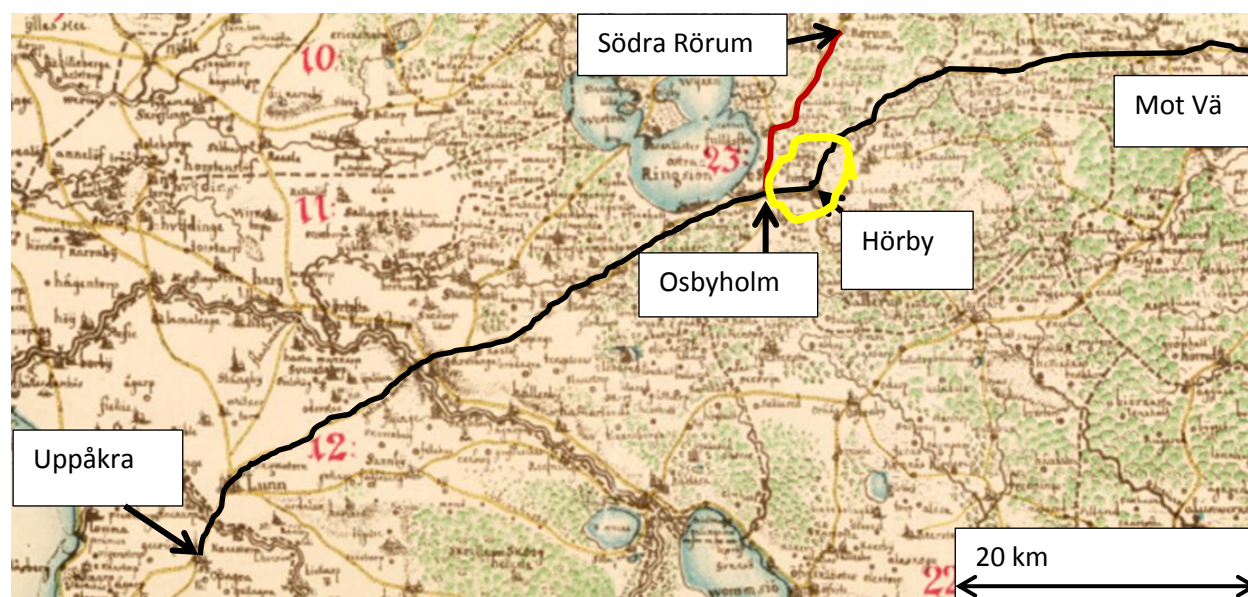
Publikationerna ovan ger insikt i att stigar och vägar kan uppkomma av olika anledningar och behov. För djur är behovet av mat och skydd det som styr hur deras stigar trampats upp. För oss människor är behovet av kontakt med andra människor en viktig faktor i uppkomsten av vägar. Dessa leder för kommunikationer människor emellan, har haft olika storlek och betydelse på grund av vilket användningsområde de haft och deras frekventeringsgrad. Denna kunskap om vägarna ger mig en större förståelse för orsakerna för vägars tillkomst, vilken jag försöker tillämpa i min analys.



### 3. Kartor

I detta avsnitt presenterar jag de kartor jag använder i min analys för att få fram vägnätets möjliga sträckning under järnåldern. På den nutida kartan (figur 3, sid 17) undersöker jag dagens vägar och på de historiska kartorna följer jag de gamla lederna, analyserar typologin i vägarnas omgivning och diskuterar logiska och teoretiska förhållanden.

#### 3.1. Buhrmans karta från år 1684



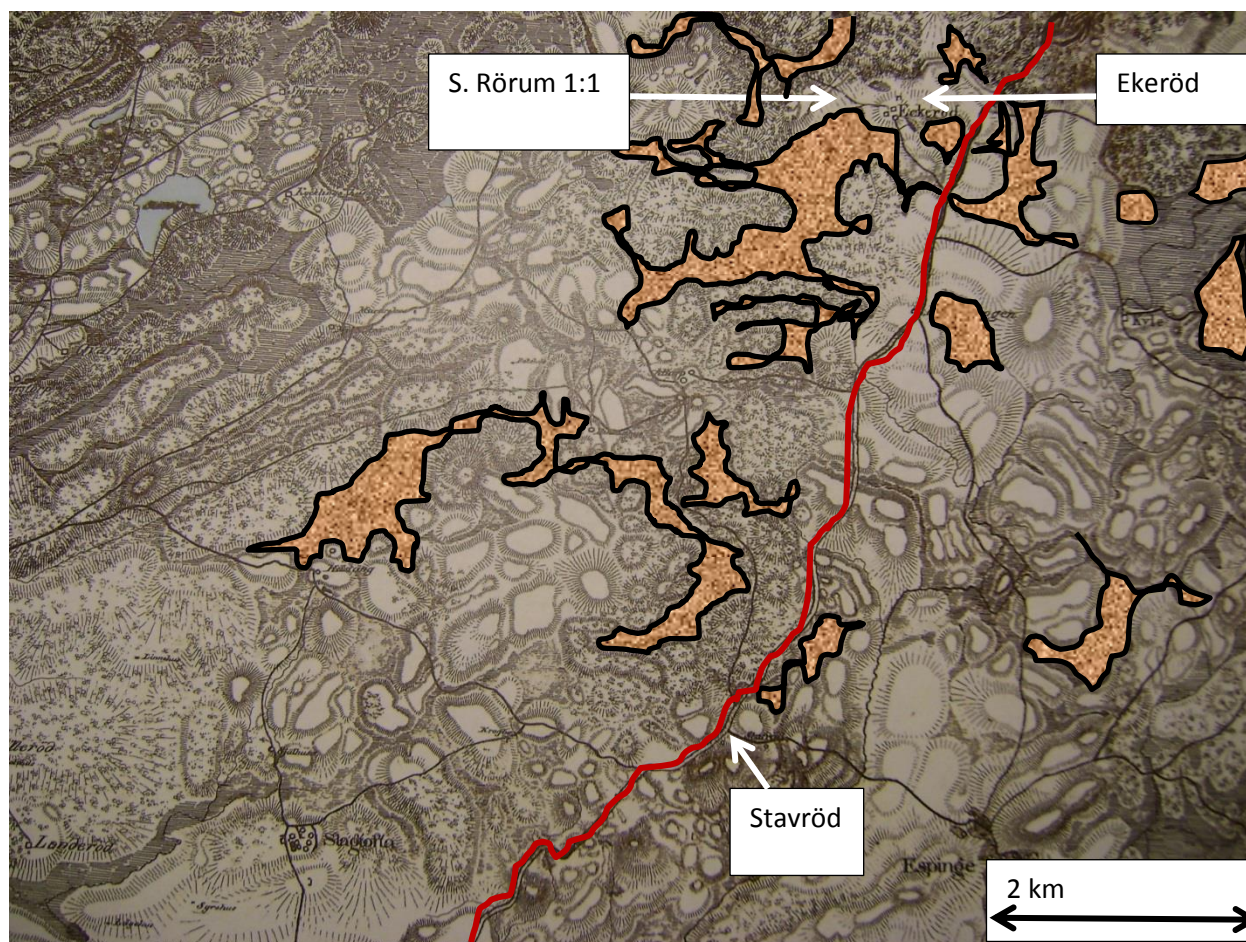
Figur 3: Buhrmans karta 1684. Undersökningsområdet inringat med gult, visar dess läge längs vägen, vilken sträcker sig från det sydvästra Skåne till det nordöstra. Svart linje: Uppåkra-mot Vä. Röd linje: Osbyholm-Södra Rörum.

Källa: Riksarkivet/ Krigsarkivet.

Denna är en översiktlig karta över Skåne, vilken visar det större vägnätet, med platser, vägar, vattenleder, sjöar och viktiga byggnader, såsom kyrkor och slott utsatta. Den ger mycket information, även om man får granska den med kritisk blick, då inte all information tycks stämma överens med Skånska rekognoseringskartan. Ett exempel på detta är den väg som leder från Osbyholm till Södra Rörum (Figur 3, röd linje). På Burmanns karta verkar denna väg vara framställd som en väg av betydelse, medan på Rekognoseringskartan är det inte möjligt att hitta samma sträckning. I området finns flera våtmarker (figur 18, sid 44), vilket gör att det inte är en genomfartsled.



Kartorna är mycket detaljrika och ger en god inblick i hur landskapet såg ut på 1800-talet, före utdikningar, torrläggningar och skiften av marken. De är dock tillkomna från ett militäriskt perspektiv, vilket gör att andra perspektiv kan saknas.



Figur 5. På Skånska rekognosceringskartan kan man se hur vägen mellan Stavröd- Ekeröd (väg 1, figur 2, sid 11) leder mellan flera våtmarker (bruna ytor). Ekeröds gravfält (Södra Rörum 1:1) ligger placerad mellan våtmarker.

Källa: Riksarkivet/Topografiska kårens arkiv.

### Kommentar

Denna karta är mycket viktig del i min undersökning, då jag med hjälp av den kan göra jämförelser med nutida kartor i fråga om vägar på 1800-talet och idag. Genom att genomföra en visuell landskapsanalys inom undersökningsområdet och jämföra med markinformation som framkommer genom denna historiska karta, görs skillnader synliga. På kartan (figur 5) ser man att flera våtmarker har varit hinder i landskapet, vilken vägen har behövt ta hänsyn till.

Analysen av kartan visar att vägarna på 1800-talet har undviktit våtmarker, vilket är viktig fakta i min undersökning av vägarna. Detta visar att vägar följer logiska leder i ett landskap med hinder såsom t.ex. våtmarker. Detta argument styrker min tes att nutida vägar har äldre föregångare på liknande sträckning, då vägen har följt den led som varit torrast och lättast att ta sig fram genom landskapet. Ett argument är också att om man har en led som fungerar bra att färdas på, finns det inte någon anledning att ändra på detta koncept.

### **3.3. Lagaskifteskartor**

Laga skiftesindelning infördes för att samordna ägor och effektivisera odling och dessa kartor åskådliggör hur ägo gränserna såg ut före respektive efter skiftet. Kartorna visar på förhållandet mellan vägar och ägor, om ägorna hade vägen som gräns eller om ägorna hängde samman på båda sidor om leden. De kartor jag använder mig av är Hörby Lagaskifteskartor från år 1832 och 1841, Stafrod Lagaskifteskarta från år 1840 och Ekeröd Lagaskifteskarta från år 1880 (Bilagor 4-9).

#### **Kommentar**

Lagaskifteskartorna stärker till stora delar mina argument att vägarna i min undersökning skulle vara gamla. Detta på grund av att på största delen av vägsträckorna 1-3 tycks vägarna vara en gräns för ägorna. Dock gäller detta inte alla områden. Norr om Stavröd finns en sträcka på ett par kilometer, där det finns mark som tycks höra samman på båda sidor om väg 1 (bilaga 7 och 8). Att vägen skär genom ägorna skulle kunna tolkas som att vägen tillkommit senare än ägoskiftena. Emellertid är min teori om detta område att det troligtvis var en utmark med flertalet våtmarker, vilket gjort att marken inte var så värdefull och att våtmarkerna begränsade var leden kunde gå (figur 5, sid 19).

### **3.4. Sammanfattning**

Dessa historiska kartor visar vägar på 1600-talet och fram på slutet av 1800-talet. Den tidigaste kartan, Buhrman från år 1684, ger en översiktlig bild av landskapet och platser och företeelser som ansågs viktiga, såsom kyrkor och slott. Den är inte helt korrekt i fråga om alla vägar och avstånd, men är ett viktigt historiskt dokument som ger mycket information om Skåne på slutet av 1600-talet. Skånska rekognosceringskartan är en mycket detaljerad karta upprättad av militära syften, men ovärderlig i sin noggranna upptecknade av 1800-talets landskap. Skifteskartorna ger oss information om hur ägornas struktur ändrades i och med denna jordbruksreform. Här går det oftast att utläsa om vägarna fanns före skiftet eller om de tillkommit senare.

Kartorna ger oss en mängd information om landskapet och hur det såg ut före vattensänkningar, utdikningar och skiftesreformer. Genom att studera dessa kartor och vägars sträckning genom undersökningsområdet, har de visat att vägar har uppkommit där naturens topografi gjort det lämpligt. I områden med våtmarker har vägen gått på höjder och där det varit branta backar har vägen gått i sänkor och dalar.

Genom den information som kartorna ger kan jag göra en jämförande analys, vilken visar på att dagens vägar ofta följer en äldre beprövad sträckning, då de följer logiska leder som undviker sankmarker i möjligaste mån.

#### **4. Tidigare undersökningar inom undersökningsområde**

I och med utbyggnaden av väg E22 gjordes undersökningar längs med denna vägkorridor. Nedan tas information upp ifråga om regionen och de arkeologiska fynd som framkom genom dessa undersökningar. Dessa rapporter använder jag i min undersökning då de ger bakgrundsforskning, historiskt, topografiskt och arkeologiskt, om väg 1 och den vägkorridor som undersökts.

##### **4.1. Uv syd rapporter**

Uv syd har genomfört två undersökningar i samband med utbyggnaden av väg E22 Hörby N – Linderöd (Strömberg och Persson 2007 och Strömberg 2009). Information är hämtad från den senare rapporten då detta är slutrapporten och mer aktuell än den tidigare.

Syftet med dessa undersökningar var att utreda fornlämningarnas utbredning. För att kunna göra en objektiv bedömning gick man genom arkivmaterial, lantmäterikartor, sökte i databaser och genomförde fältinventeringar. En undersökning gjordes för att kontrollera de naturgeografiska förhållandena som finns i området och resultatet visade att den gamla vägen mellan Lund och Vä går på vägbankar av isälvsediment. Området består av ett kuperat landskap med höjder av morän med planare jordbruksmarker emellan. Vägen mellan Hörby och Ekeröd ligger på relativt öppna ytor, där marken består av morän med sandig normalblockig kvalitet. I omgivningen finns ett flertal kärr. Lindrödsåsen höjer sig med 40 meter från dess bas öster om Ringsjön och sydväst om Hörby samhälle, upp mot Linderöds ort (Strömberg och Persson 2007; Strömberg 2009, s 8f)

I fråga om fornlämningar utgick man från fornlämningsinventeringar gjorda av Riksantikvarieämbetet 1987–1993 och arkeologiska utgrävningar. Dessa inventeringar hade påvisat flera lokaler vilka daterats till äldre stenåldern (12500-4200 f. Kr.). Lokalerna har man funnit vid de båda Ringsjöarnas stränder och även längs med Hörbyån. På åkermark mellan den östra av sjöarna och början på Lindrödsåsen har man upptäckt slagen flinta, vilket har indikerat på en rad av boplatser. Flintfynden har daterats till yngre stenåldern 4200-1800 f. Kr. Bronsålderns (1800-500 f. Kr) gravar i form av högar och rösen finns också att betrakta i regionen. Gravarna och boplatserna är ofta intimt förknippade med varandra i landskapet (Strömberg 2009, s 9).

I omgivningen finns mycket fossil åkermark, och ett stort antal gravar från järnåldern, vilket visar på att det funnits många gårdar redan då och att bosättningar fortsatt in på medeltiden. Redan från yngre bronsåldern (1100-500 f. Kr) börjar uppförandet av de runda stensättningar som blir utmärkande för järnåldern (500 f. Kr-1050 e. Kr). Från östra Ringsjö och uppför

Linderödsåsen har utbredningen av gravfält, domarringar, rösen och andra stensättningar klättrat upp för åsen med lång kontinuitet (Strömberg 2009, s10).

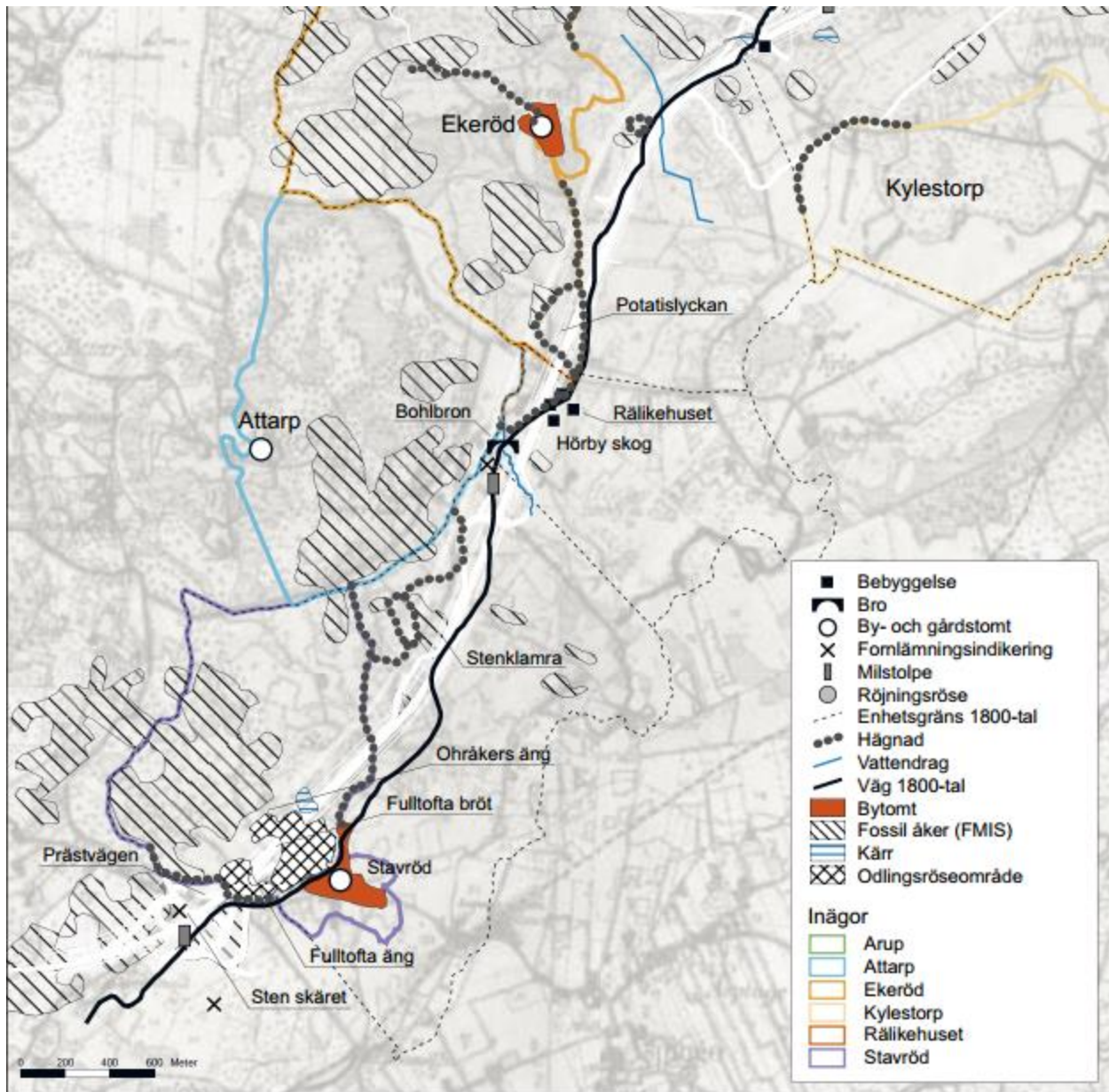
I rapporten tar man upp Charlotte Fabechs teori att man inte skall betrakta områdena kring Linderöds- och Nävlingeåsen som utmark. För att stödja denna tes tar Fabech upp fynd i området, såsom Sösdala, Sjörup och Fulltofta. Järnsvärdet i Ekerödsgraven är också viktigt i detta sammanhang (Strömberg 2009, s 10). En annan publikation som använts i undersökningen är *Arkeologi i vägprocessen. Ett pilotprojekt för bättre planeringsunderlag* av Anne Carlie skriven 2007. I denna studie undersöktes en bredare korridor längs med väg E22 från Linderöd till Vä, vilket utökade fornlämningsbeståndet med hela 65%. Detta tillvägagångssätt tillämpades tyvärr inte på sträckan Hörby N-Linderöd (Strömberg 2009, s 12).

Under den arkeologiska undersökningen fann arkeologerna gropar på östra sidan av väg E22 i höjd med hålväg Äspinge 64:1 och ca 2 km norr om Ekeröd, i höjd med Stass mosse, hittades två gropar, en härd och ett stolphål (Strömberg 2009, s 16 och 18).

### **Kommentar**

Dessa rapporter visar på att det funnits aktiviteter som lämnat spår från järnåldern efter sig i form av stensättningar, i området runt Hörby, från Östra Ringsjön strand längs med Linderödsåsen. Stensättningarna på de synliga gravfälten har uppförts av människor, vilka sannolikt hade sina boplatser i närheten och delade gemensamma synsätt och traditioner.

Kartan (figur 6, sid 23) visar rapporternas resultat av genomgången av vägkorridoren inför utbyggnaden av väg E22. Den visar en bygd med lång kontinuitet i brukandet, såsom fossil åkermark, bytomter och äldre namn på platser. Där Bohlbron är utmarkerad, kan ha varit platsen för ett tidigare vadställe och hägnader kan vara gamla ägogränser. Äldre namn som t.ex Stenklamra, Ohråkers äng och Sten skäret tyder på att bygden har gamla traditioner. Detta stärker min teoretiska analys genom att tecken tyder på hög ålder på platsernas användning och att vägen funnits sedan lång tid tillbaka.

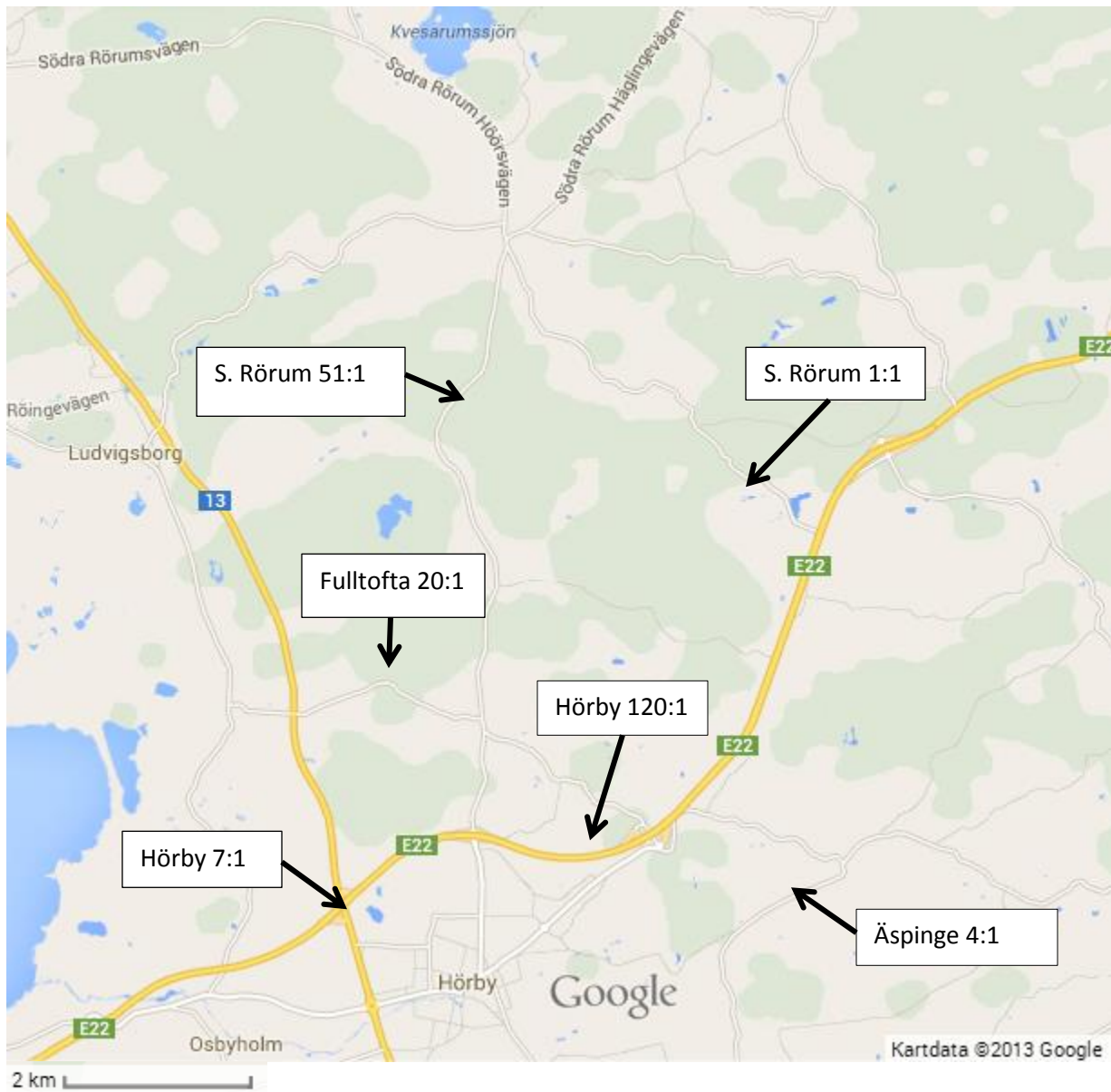


Figur 6. Denna karta visar väg1 från Hörby Norra (Södra delen) och Ekeröd (Norra delen) där äldre namn och företeelser är utmarkerade, som t.ex. Stavröd och Ekeröds bytomter, Prästvågen och Bohlbron är utsatta.

Källa: Strömberg & Persson (2007), s 30.

## 5. Gravfält

I min analys tar jag upp synliga järnåldersgravfält inom undersökningsområdet och vilka gravformer som finns representerade på lokalerna. Jag gör en jämförelse mellan gravfälten för att undersöka likheter och skillnader, och om detta ger möjlighet till datering samt ger en sammanfattning av mina slutsatser. Nedan redovisar jag de gravfält jag använder som analysmaterial.



Figur 7. Undersökningens gravfält.

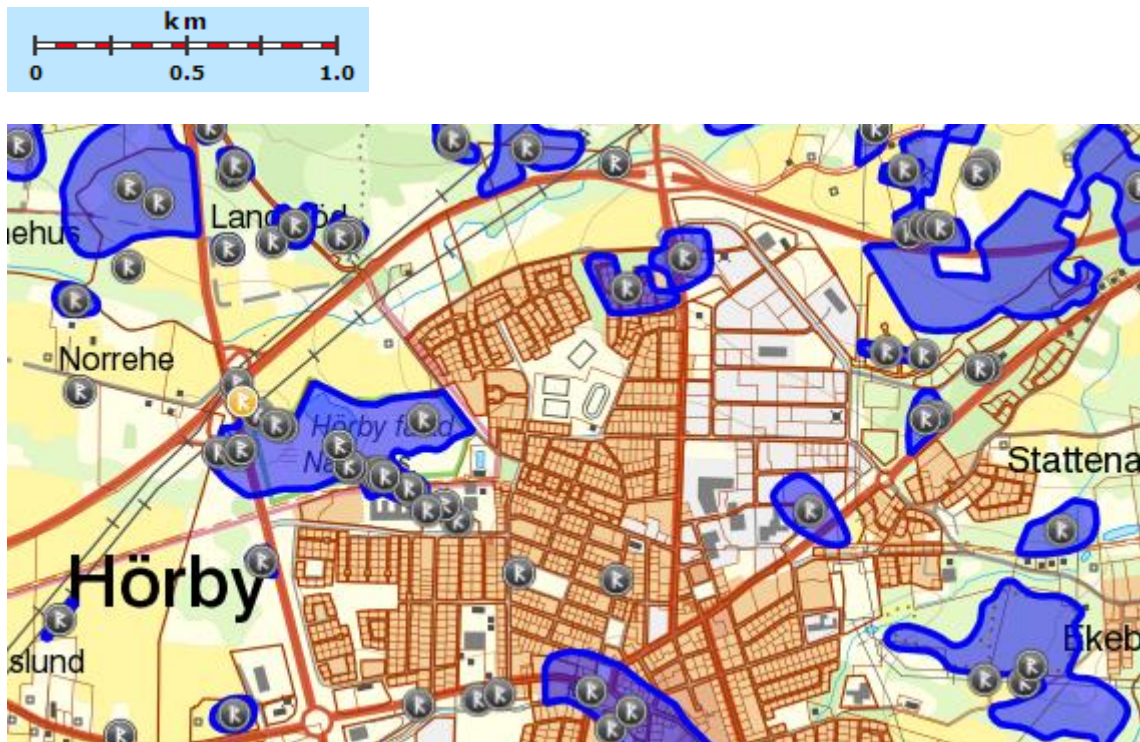
Källa: Google maps.



### 5.1. Gravfält Hörby (Hörby 7:1) figur 8:

Detta gravfält inventerades år 1971 och befanns då innehålla en stensättning och nio domarringar, men vid ett senare tillfälle på 1980-talet då man skulle göra en inventering, var det mesta förstört genom odling och för att man byggt en markväg (FMIS).

Ytan för detta försvunna gravfält ingår i Hörby fälad, ett större område av fossil åkermark (Hörby 125:1) där det även finns ett flertal runda stensättningar (Hörby 8:1, 8:2, 9:1 och 9:4) och en med kvadratisk form (Hörby 9:1). Det innehåller flera stenkretsar, varav fyra domarringar (Hörby 2:1, 2:2, 9:2 och 9:3) och två högar (Hörby 149 och 3:1) och en skärvstenshöj från bronsåldern (Hörby 126:1)(FMIS).



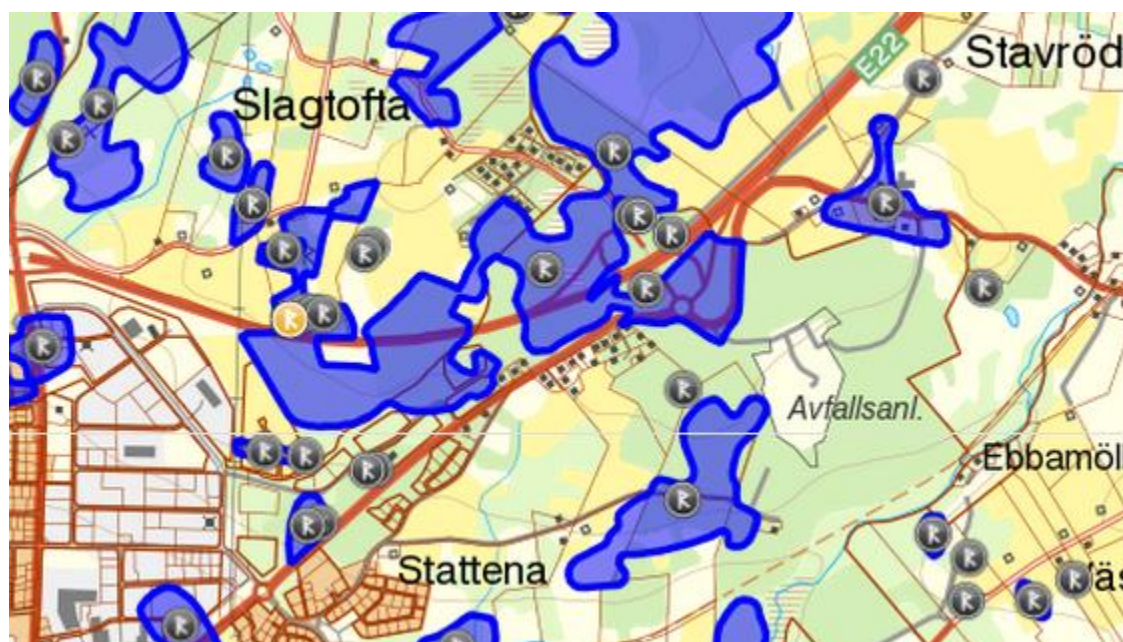
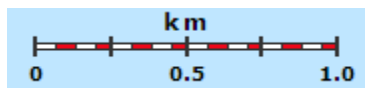
Figur 8. Gravfält Hörby (Hörby 7:1)

Källa: FMIS. RAÄ nr Hörby 7:1

### 5.2. Gravfält Hörby Norra (Hörby 120:1) figur 9:

Detta gravfält ligger i nordöstra delen av Hörbys utkant, ca 2 km från Hörby 7:1 och ingår i ett område Hörby 105:1, som sträcker sig ca 2 km fortsatt åt nordost. Gravfältet innehåller en oval stensättning och sex med andra former, av vilka två är runda, en kan ha haft kvadratisk form och de övriga är osäkra till sin karaktär. Stensättningarna har genom odling blivit skadade och svårtolkade. Inom Hörby 105:1 finns också **Gravfält Hörby1:1**. Gravfältet innehåller fem

stensättningar av rund form varav ett av dessa liknar ett röse. Alla fem har kantkedja runt om formationerna. Gravfältet kan ha innehållit en domarring, då flertalet stenar som finns i den östra delen kan varit resta till en sådan form (FMIS). Enligt informationen på Fornsök dateras detta gravfält till brons- och järnåldern (FMIS) medan hänvisningsskylten uppger att stensättningarna är från yngre bronsåldern (enligt hänvisningsskylt). Då denna datering anger bronsåldern, har jag valt att nämna det, men inte ta upp det som ett eget gravfält.



Figur 9.

Figur 9. Gravfält Hörby Norra (Hörby 120:1)

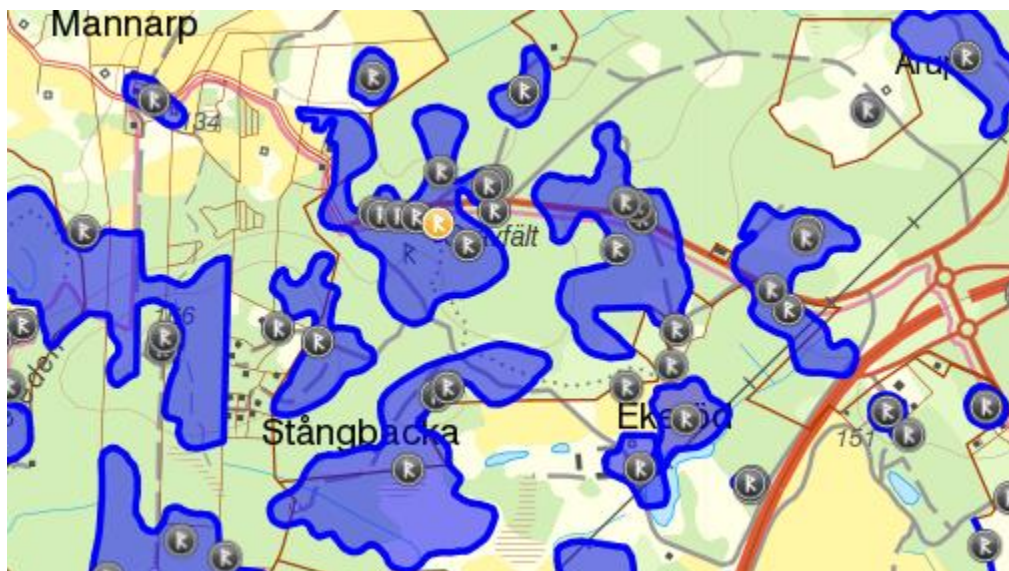
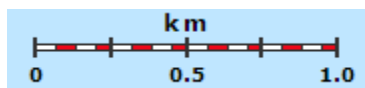
Källa: FMIS. RAÄ nr Hörby 120:1

### 5.3. Ekeröds gravfält (Södra Rörum 1:1) figur 10:

Gravfältet består av flertalet stensättningar, ca 20 till antalet, varav sju tätt stående domarringar, tre stensättningar med rund form och ca tio enskilda stenar (FMIS). Den största domarringen består av nio resta stenar, vilken har större stenar än de andra ringarna. Dateringen på fältet uppges vara 400-1000 e.Kr.(enligt hänvisningsskylt). Läget i landskapet är på en flack yta på en något högre nivå än den omgivande marken, dock inte krönläge (författarens observation). Två gravar i form av rösen undersöktes 1935 av Folke Hansen, då ett tveeggat järnsvärd (SHM 21066) hittades, vilket daterats till romersk järnålder. Detta fynd är speciellt, då det är mycket ovanligt med vapengravar från romersk järnålder i det inre av Skåne. Dessa finner man

vanligtvis längs kusterna, på Österlen, södra Skåne och i området runt Malmö (Strömberg och Persson 2007, s 15).

En boplats har funnits i närheten som kan ha bestått av fyra till fem gårdar, med ett större hus (enligt hänvisningsskylt). I område runt gravfälten finns många rösen, troligvis av röjningskaraktär (författarens observation).

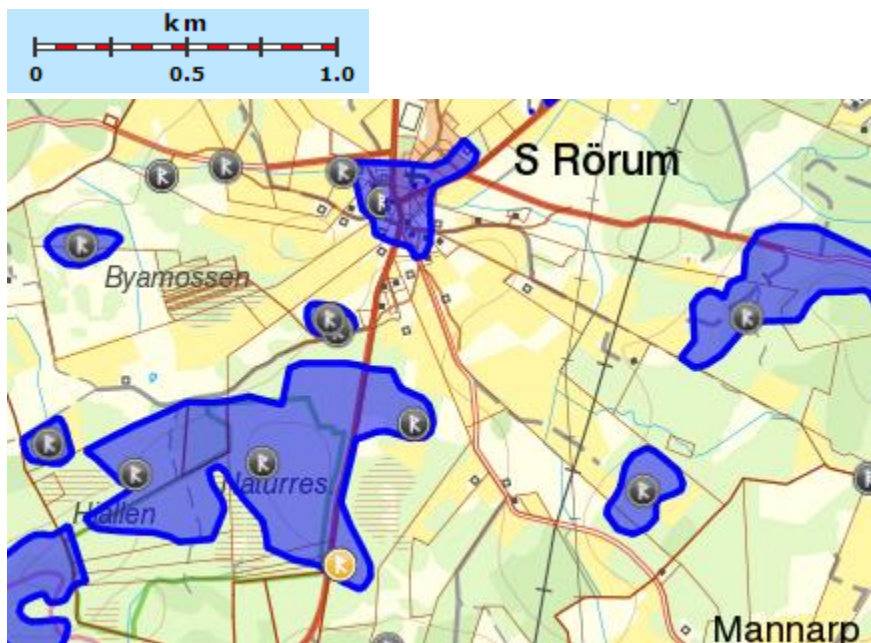


Figur 10. Ekeröds gravfält (Södra Rörum 1:1)

Källa: FMIS. RAÄ nr Södra Rörum 1:1

#### 5.4. Södra Rörums gravfält (Södra Rörum 51:1) figur 11:

På detta gravfält finns fem stensättningar. En av dessa har kvadratisk form, två är domarringar och det finns också två uppresta stenar. Det kan ha funnits ytterligare en domarring, då det finns flertalet liggande stenar, ca tio st, som skulle kunna passa in i en sådan formation (FMIS).

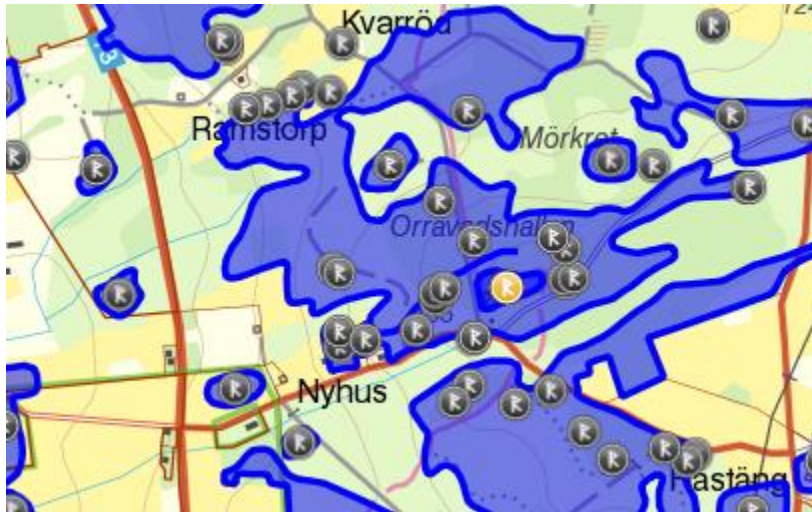
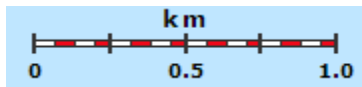


Figur 11. Södra Rörums gravfält (Södra Rörum 51:1)

Källa: FMIS. RAÄ nr Södra Rörum 51:1

### 5.5. Mörkrets gravfält (Fulltofta 20:1) figur 12:

Detta gravfält är ett av de större inom undersökningsområdet då det innehåller ca 35 stensättningar, i form av tio domarringar, nio stensättningar varav en kvadratisk och åtta runda, en treudd och femton enskilda stenar (FMIS). 100 m norr om denna begravningsplats finns **Gravfält Fulltofta 21:1** Ett mindre gravfält med fem stensättningar, vilka har en rund form, varav ett liknar ett röse, samt ett tiotal enskilda stenar (FMIS). Detta gravfält visade sig vid besök vara från bronsåldern (enligt hänvisningsskylt). Mellan dessa båda lokaler finns en hålväg Fulltofta 145:1(FMIS).

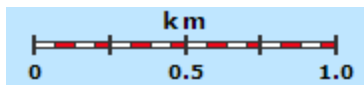


Figur 12. Mörkrets gravfält (Fulltofta 20:1)

Källa: FMIS. RAÄ nr Fulltofta 20:1

### 5.6. Äspinge gravfält (Äspinge 4:1) figur 13:

Gravfältet ligger på en liten höjd omgiven av åkermark, ca en halv km från Äspinge kyrka (författarens observation). På gravfältet finns åtta stenformationer, varav tre stensättningar som har rund form, en stensättning som är kvadratisk och därtill fyra domarringar. Tre av dessa domarringar har två stenar som är gemensamma (FMIS).



Figur 13. Äspinge Gravfält (Äspinge 4:1)

Källa: FMIS. RAÄ nr Äspinge 4:1

## 5.7. Gravfältens typer

Anne Carlie har i sin avhandling delat upp gravfält i sju kategorier (bilaga 2) och enligt denna indelning tillhör gravfälten i min undersökning ”Gravfält av varierad typ” (Carlie 1994, s 88-96). Gravfälten innehåller samtliga mer än en variant av gravar, utom Hörby 120:1 där stensättningarna har tveksam utformning, vilket gör att gravarna kan vara av samma typ eller ha ett varierat mönster. På några av gravfälten är svårt att veta om stensättningarna är fyllda eller inte, då informationen på FMIS inte alltid är så tydlig och även då man är på plats, kan det vara svårt att avgöra. Analysen av vilken typ gravfälten i undersökningen tillhör är viktig för att kunna tidsbestämma gravplatserna.

## 5.8. Gravfältens datering

Då gravfälten har varierade typsammansättning kan man tolka detta som att gravfälten kan ha använts periodvis under lång tid, kanske redan från äldre järnålder till långt fram i den yngre järnåldern. Högst har aktiviteten troligtvis varit under romersk järnålder till vendeltid (Carlie 1994, s 98). Fynden på gravfälten inskränker sig till det järnsvärd med tveegat blad från romersk

järnålder, vilket hittats i Ekeröd (Strömberg och Persson 2007, s 15). Med hjälp av Carlies typologi (bilaga 2) har en jämförförande analys gett resultatet att gravarna i min undersökning varit i bruk eventuellt så tidigt som äldre järnåldern in i vendeltid, vilket ger en indikation hur gamla vägarna i dess närhet kan vara.

## **5.9. Sammanfattning**

Gravfälten i undersökningen har flera gemensamma drag, såsom att de har domarringar, resta stenar eller stenar av klumptyp och stensättningar. Detta tyder jag som att det har varit relativt enhetliga traditioner, vilka har avlöst varandra. Man har använt sig av en typ av stensättning under en period inom området, inspirerats av nya idéer och influenser och då övergått till en annan variant av gravskick. Min tolkning är att man har haft nära kontakter och gemensamma traditioner när det gäller gravskick i undersökningsområdet. Vid besök på Mörkrets gravfält i slutet av denna uppsats tillkomst, visar informationen på hänvisningstavlan för gravfält Fulltofta 21:1 att detta gravfält är från bronsåldern. Detta visar hur vaga tidbestämningarna är på FMIS. Men det visar också på lång användningstid för platsen som begravningsplats och att Fulltofta 21:1 och Fulltofta 20:1 har avlöst varandra. Analysen av gravfältens rumsliga innehåll ger information till min undersökning om dess användning, datering och långa kontinuitet som begravningsplatser. Att gravfälten har likartad sammansättning tyder på kontakter och gemensamma föreställningar av sätt att begrava sina döda.

## **Kommentar**

När man har ett bronsåldersgravfält (Fulltofta 21:1) vilket varit använt under en längre tid, vilket innehåller flertalet gravar och en väg som går förbi detta (hålväg Fulltofta 145:1), tyder det på att det var en etablerad plats i landskapet och en plats man värderade högt. Att man sen väljer att på motsatta sidan av vägen placera järnåldersgravfältet, styrker platser värde och sannolikt ökar dess betydelse. Troligtvis har vägen mellan gravfälten haft en hel del trafik under lång tid då man fortsatt begravningsstraditionerna på samma plats.

## **6. Ortnamn**

I ett försök att få veta vilka orter som kan ha existerat i närheten av vägarna på järnåldern, sökte jag efter information om namnens betydelse.

Hörbys namn har sannolikt kommit ur ordet Hargh vilken har tytts som sten(hop) eller möjligtvis offersten. Dessa stenar har troligtvis varit viktiga i religiöst sammanhang och betraktats som en helgedom (Hallberg 2000, s 178f och Fabeck 1998, s 468). Efterledet by står för en bostad eller en gård eller kan också betyda flera gårdar inom samma område (Hallberg 2000, s 178f). Ordet

Full (foli) i ortnamnet Fulltofta betyder en unghäst, en fåle och tofta visar att funnits en bosättningsanläggning med tillhörande mark (Fabech 1998, s 462 och Hallberg 2000, s 60). Ordet röd och rö i Ekeröd, Stavröd och Rörum står för röjning (av skog)(Hallberg 2000, s 208 och 269). Äspinges första del härrör från trädet asp och i dess förlängning äspe som står för aspdunge (Hallberg 2000, s 159).

Orden Hör och hörg i betydelsen stenröse och bergknalle, är ord som inte längre finns med i vårt svenska språk. Dock finns dessa ord fortfarande kvar i en del norska dialekter. Ändelserna ryd- och- röd finns främst runt medeltiden. (Tidsaxel se bilaga 1) (Sandnes 19/11 2013). Då järnåldersgravarna är äldre än det medeltida namnet, verkar gravarna kunna ha ingått i ett tidigare bosättningssammanhang

I en skrift utgiven av Namnarkivet i Uppsala finns det många teorier om namns uppkomst och ålder. I denna finns en idé om att -by avser att bo i bemärkelsen bereda mark i avsikt att odla upp den och att denna betydelse går längre tillbaka än betydelsen boplats. Ortnamn som har denna ändelse speglar något kollektivt, eftersom den inte har några enskilda namn som första del. Istället har de namn som refererar till företeelser i terrängen eller samling av individer t.ex. Hällby, Ekeby och Karlaby (Vikstrand 2013, s 37). I en undersökning från 1946 av Carl Ivan Ståhle fann man att det fanns många -by namn, vilka befann sig i närheten av gravar från äldre järnåldern. Han ville dock inte acceptera att -by namnen var så gamla, utan menade att dessa namn var av äldre ursprung som hade fått efterledet av sitt namn vid senare tillfälle. Troligtvis har dessa namn tillkommit under en så lång tid som 1000 år (Vikstrand 2013, s 36). I ortnamnet Äspinge har man, liksom andra inge-namn en början med ord som beskriver något i terrängen t.ex. träd, vattendrag, vikar eller mossar. Ändelsen i Äspinge är ett tillägg som åsyftar på deras ort som en samlingsplats eller refererar till människorna som bor där, såsom Äspingar eller Huddingar (Vikstrand 2013, s 43ff).

Enligt tidsaxeln för svenska ortnamnstyper (bilaga 1) om man ser till den tidigaste användningen av namnen, skulle Äspinge tillkommit från Kristi födelse och fram i vikingatid. Hörby skulle eventuellt kunna vara nästan lika gammalt, men att dess tillkommelse skulle kunnat nått ända in på medeltiden. Ekeröd, Stavröd och Södra Rörum, med deras röjningsnamn tycks ha tillkommit på sen vendeltid och under hela medeltiden. Fulltofta verkar vara det ortnamn som har haft kortast troliga uppkomsttid, från vikingatid till början på medeltiden.

## **6.1. Sammanfattning**

Min slutsats i fråga om ortnamn är att det finns många olika teorier, vissa verkar troliga och en del verkar vara ganska långsökta. Äspinge skulle enligt tidsaxeln för svenska ortnamnstyper (bilaga 1) vara det ortnamn som skulle ha funnits längst, men om jag förutsätter att harg står för helig sten/stenar så är det min tolkning att Hörby är den äldsta orten i mitt undersökningsområde. Även om det kanske inte var ett namn så som vi använder Ortsnamn idag, utan en benämning för



en plats med en viss företeelse. Tillnamnet by kan ha tillkommit vid ett senare tillfälle, då orten hade blivit större och kanske för att man skulle kunna skilja det från Höör.

Då flera av namnen inom undersökningsområdet har röjningsnamn, anser jag att dessa fått sina namn senare än Hörby, då skogen röjdes för att kunna utöka odlingen. Dessa orter kan ha funnits tidigare, men att namnen tillkommit eller ändrats då.

### **Kommentar**

Med utgångspunkt från orternas namn, har ortnamnen i min undersökning sannolikt varit i bruk på järnåldern, dock att har de tillkommit under olika perioder. Om man skall sätta vägarnas ålder i relation till ortnamnen, blir tolkning att vägen vid Äspinge skulle vara den äldsta och att vägen vid Hörby kan ha tillkommit några hundra år senare. Stavröd, Fulltofta och Ekeröd är namn som tillkommit i vikingatid. Tolkningen av ortnamnen skulle då kunna stödja min teori om att väg 1-3 skulle ha existerat på järnåldern.

## **7. Betydelsefulla punkter längs vägarna**

I denna del av analysen vill jag ta upp företeelser utefter vägar, vilka kan haft betydelse för järnåldersmänniskor.

### **7.1. Korsningars rumsliga betydelse**

En företeelse som jag lade märke till på kartorna, var att flera av de gravfält jag valt ut på ligger inom korta avstånd från korsningar (författarens observation). Detta fenomen visar sig genom studier gjorda både i Danmark och Skåne, att en stor andel högar och stora gravfält har placerats i närheten av korsningar och vadställen som var viktiga i kommunikationssammanhang. Tidsmässigt var dessa gravanläggningar anlagda på detta rumsliga sätt från senneolitikum och genom äldre järnåldern (Rudebäck 2001, s 103).

### **7.2. Vägar, vadställen och korsningars symboliska betydelse**

Hittills har denna uppsats handlat om rumsliga kommunikationer, men korsningar och vadställen kan haft andra betydelser i andra hänseenden. Socialt sett var korsningar lämpliga platser att träffas på och då många hade kunskap om var den låg. Korsningar och vadställen var också ett logiskt val för kultplatser och handelsplatser, eftersom många människor passerade där. Men vägkorsningar och vägar kunde också betraktas som symboliska övergångar mellan livet och döden, mellan de levande och deras förfäder, men även som en gräns mellan boplatsen och gravplatsen. Gravars placering nära vägar och korsningar var ett sätt att manifesteras sin närvaro och detta gällde också anlagda vägar (Rudebäck 2001, s 103-106).

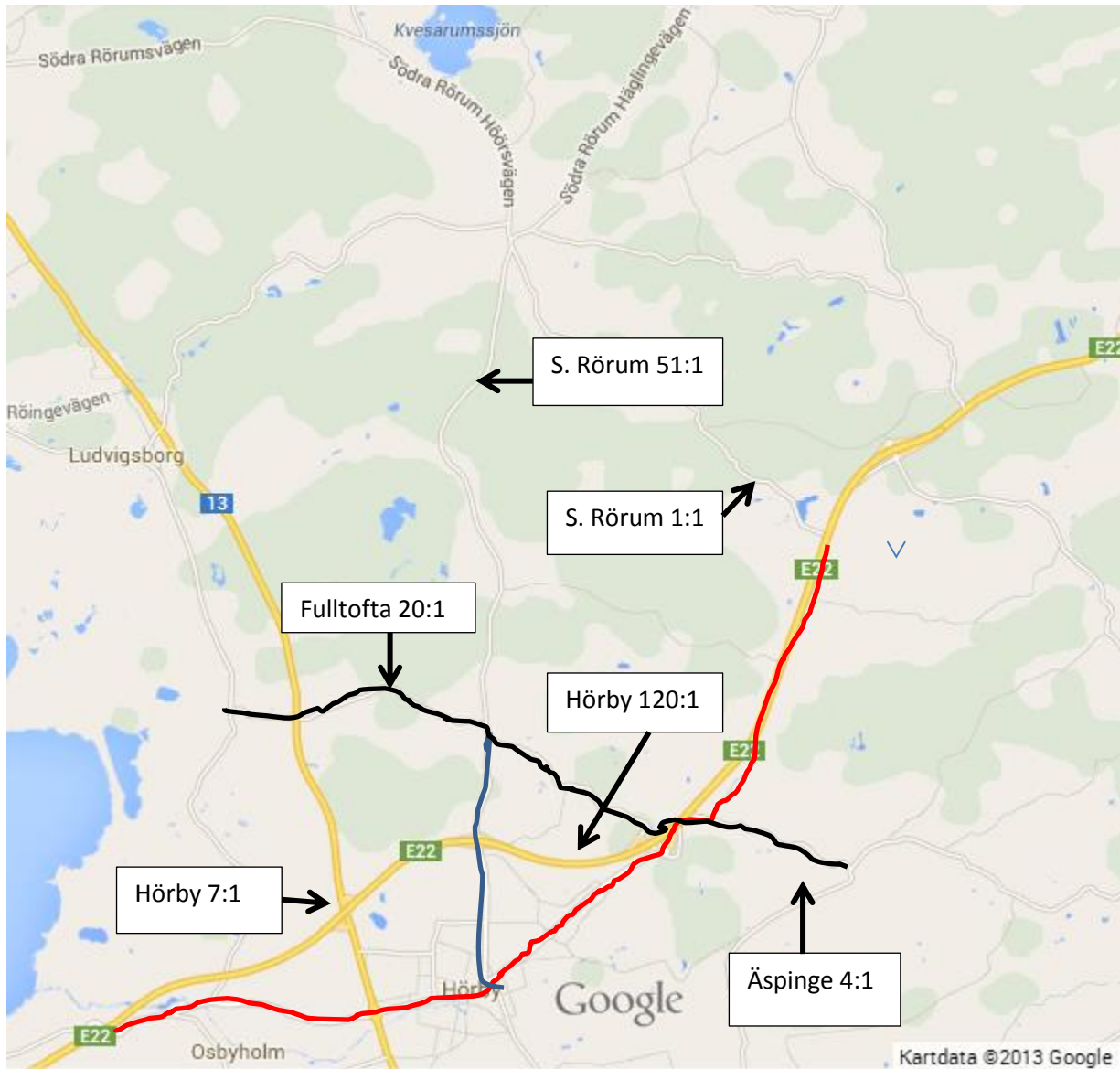
### **7.3. Sammanfattning**

Vissa platser i landskapet, såsom korsningar och vadställen var kanske betydelsefulla för att de låg på speciella platser eller för att de var viktiga för människors kontakter. Man kan diskutera om vägarna kom först och att vissa platser fick sin betydelse efter det eller om platsen var av vikt innan, t.ex. en plats för ceremonier och ritualer och att vägar senare förlades i dess närhet. Denna diskussion är intressant för min analys, då gravfälten ligger inom 1000 m från korsningar, vilket jag tolkar som att placeringen i landskapet av vägar och gravfält var noga utvalda.

### **8. Undersökningsområdets vägar - Järnåldersvägar?**

I följande del av uppsatsen presenterar jag den information jag har fått fram genom min analys av väg 1-3 som möjliga järnåldersvägar.

Kartan nedan (figur 14) visar vägar 1-3 som används idag, vilka sannolikt har haft föregångare med liknande sträckning under järnåldern. För att kunna styrka sannolikheten av att vägarna varit i bruk under järnåldern har jag utgått från en nutida karta och gjort jämförelser med historiska kartor. Äldre sträckningar av dessa vägar har analyserats och topografin har undersökts för att påvisa på att landskapets höjder och flertalet våtmarker har styrt förutsättningarna för vägarnas utformning. Vägarnas relationer till järnåldersgravfälten har undersökts ifråga om avstånd och att topografin har haft betydelse för gravfältens placering i förhållande till vägar och korsningar.



Figur 14. Väg 1- 3, med möjliga järnålderssträckningar, på nutida karta med gravfälten utmarkerade.

Väg 1. Röd linje. Osbyholm – Ekeröd

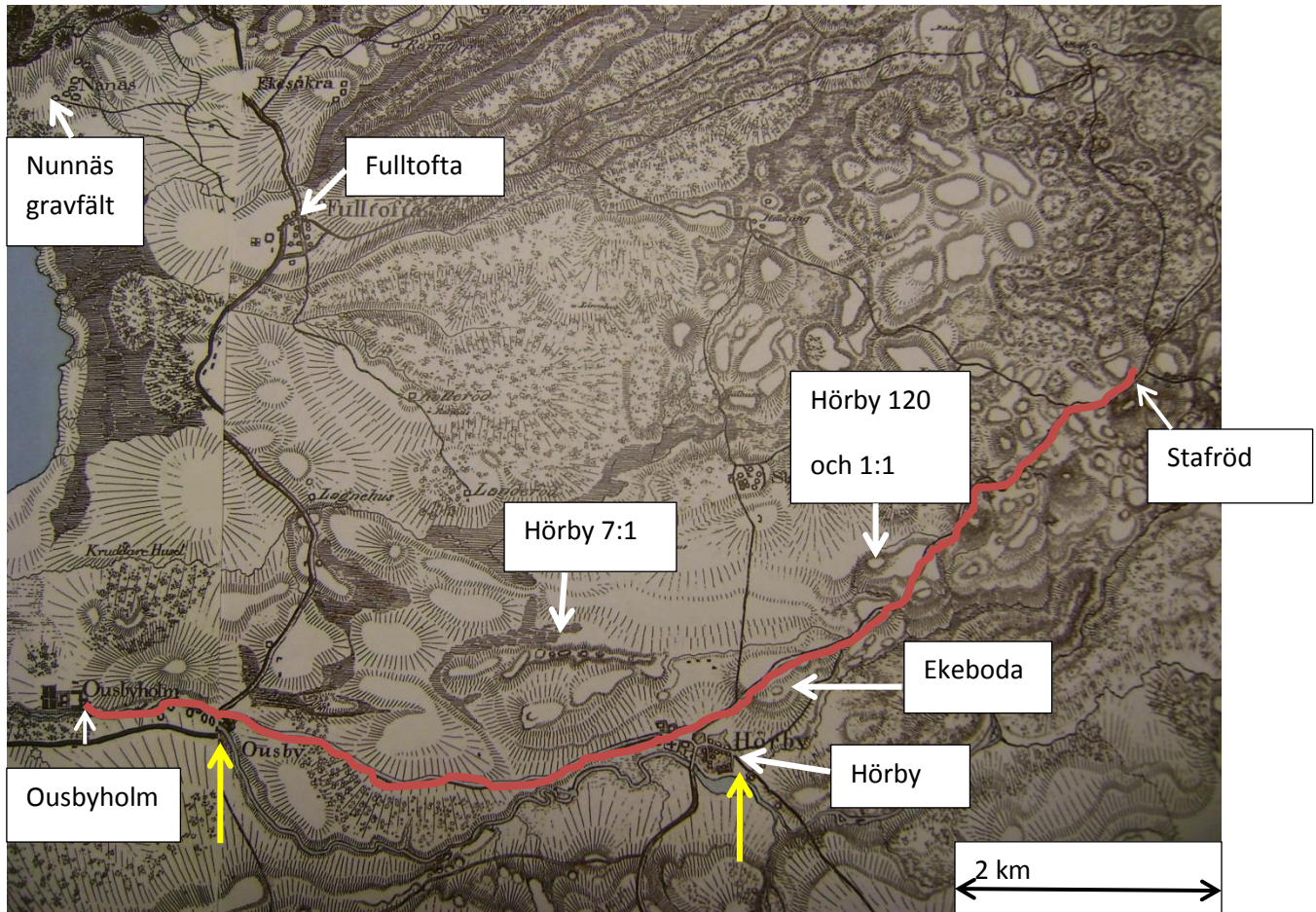
Väg 2. Svart linje. Fulltofta – Äspinge

Väg 3. Blå linje. Hörby – Hästäng (-Södra Rörum)

Källa: Google maps

## 8. 1. Väg 1

### Osbyholm-Ekeröd



Figur 15 A: Väg 1 Ousbyholm- Stafröd.

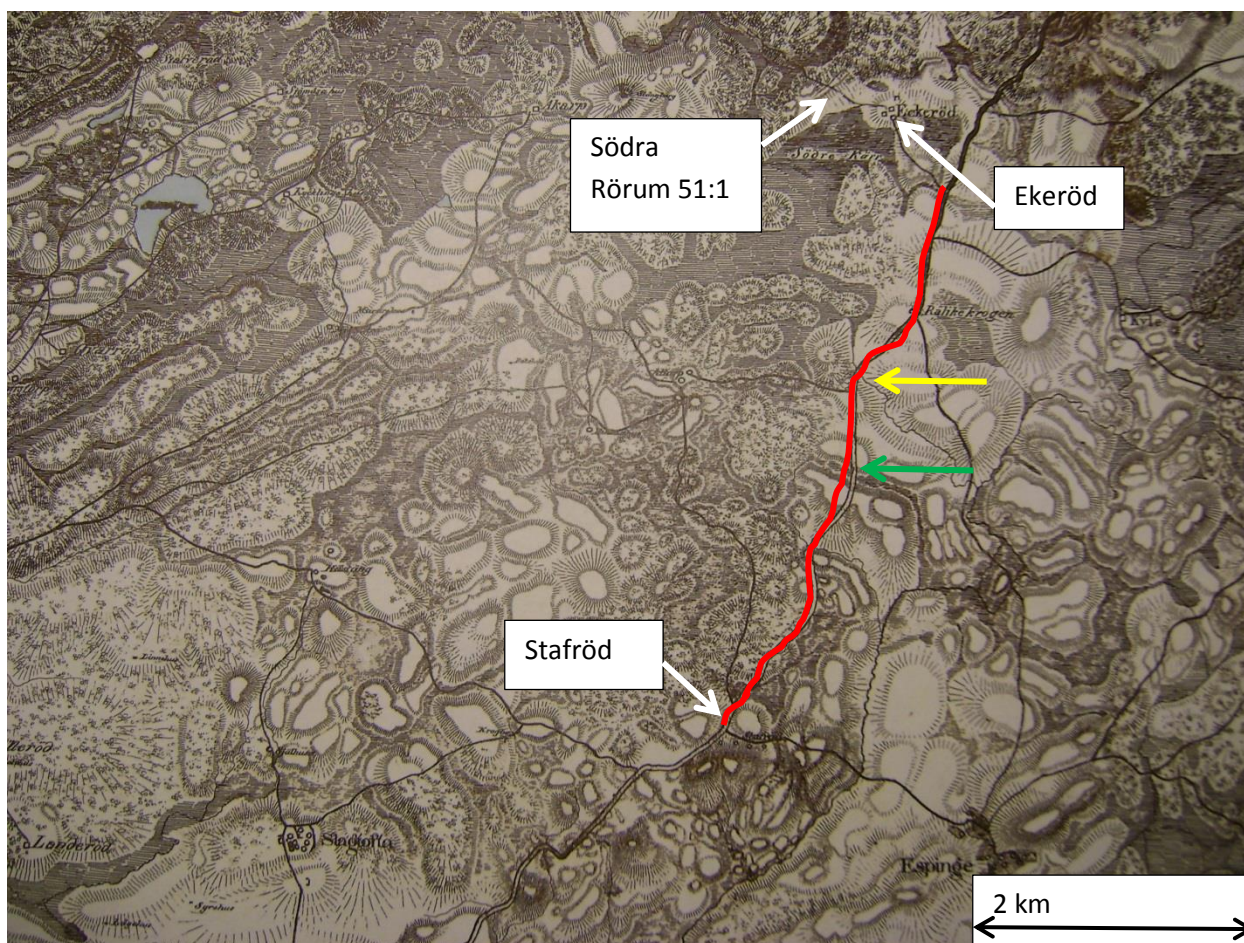
De gula pilarna visar på broarna, Hörby 14:1 och 23:1, vilka kan ha varit tidiga vadställen.

Skånska rekognosceringskartan IIIÖ 203 och IVÖ 203.

Källa: Riksarkivet/Topografiska kårens arkiv

Jag har valt att börja med detta vägavsnitt, då detta är utmärkt på Buhrmans karta som en väg genomgående från väster mot nordost, vilket är den äldre led som sträcker sig från Uppåkra till Vä (Figur 3, sid 17). Min analys av denna väg börjar i Osbyholm (Ousbyholm, Figur 15 A), där den äldre vägen korsar Hörbyån. Här finns en idag en gammal stenbro (Hörby 14:1), men detta kan ha varit ett gammalt vadställe där man tog sig över ån. Strax öster om detta möjliga vadställe ansluter en väg norr ifrån som leder till Fulltofta och vidare till Nunnäs gravfält

(Fulltofta 2:1). Väg 1 (figur 15 A) följer åns lopp mot Hörby och i höjd med den rondell där idag väg 13 leder mot Höör, finns omkring 500 m norrut Hörby fälad, där platsen finns för det försvunna gravfältet Hörby 7:1 har och Hörby 120:1. Väg 1 fortsätter längs med ån förbi Hörby kyrka och Gamla torg, där man kommer till ett vägskäl. Den ena delen av vägen viker av åt sydöst, för att efter 50 meter vika av åt syd, där en gammal stenbro leder över ån (Hörby 23:1). Detta kan ha varit platsen för ett möjligt vadställe. Väg 1 leder vidare åt nordöst, följer den äldre slingrande sträckningen genom Ekeboda, längs en lång uppförsbacke och når krönet i Stavröd (figur 15 B), ca 500 m från gravfältet Hörby 1:1, vilket är en del av det större fossila åkermarksområdet Hörby 105:1.



Figur 15 B. Väg 1. Stafröd-Ekeröd.

Gul pil visar läge för Bohlbron (Hörby 144:1) och grön pil visar Bäckravinen, vilka kan varit möjliga vadställen.

Skånska rekognoseringskartan IVÖ 203.

Källa: Riksarkivet/ Topografiska kårens arkiv.

Strax efter krönet korsar väg 1 över väg 2. Väg 1 (figur 15 A och 15 B) fortsätter åt nordöst och efter 3 km korsar den över Bäckravinen, vilket kan ha varit ett vadställe med tanke på namnet. Efter ytterligare 1 km har vägen lett över en bro, Bohlbron (figur 15 B), på sin färd vidare. I höjd med Ekeröd, viker en väg åt väster och det är på denna väg vi finner Ekeröds gravfält (Södra Rörum 1:1) Detta ligger ca 1 km in från väg 1 och har varit omgivet av våtmarker som har begränsat dess placering i landskapet och närheten till väg 1 (figur 5, sid 19). Ekeröds gravfält ligger intill den nutida väg som leder mellan Ekeröd och Södra Rörum (FMIS och författarens observation).

### **8.1.1. Kommentarer**

Väg 1 (figur 15 A, sid 36) följer Hörbyån från dess utlopp i östra Ringsjön, strax öster om Osbyholm, och hela vägen fram till Gamla torg i Hörby, där den viker av norrut. Ån i Hörby ligger i en sänka och både Gravfälten Hörby 7:1 och Hörby 120:1 på Hörby Fälad och gravfält Hörby1:1 inom Hörby 105:1, ligger på högre markavsnitt. Skillnad i höjd mellan platsen för den gamla stenbron (Hörby 23:1) inne i samhället och gravfält Hörby 120:1 är 60 meter.

Enligt Skånska rekognosceringskartan (figur 15 A, sid 36) finns bebyggelse endast på norra sidan om ån i Hörby. Ån tycks ha varit bredare på tiden för kartans tillkomst, nästan som en mindre sjö. (En vårmältning på 1960-talet svämmade ån över så att husen 500 m från åns vanliga fåra fick en halv meter vatten i sina källare. Detta fenomen kan ha varit orsak till att den södra sidan inte var bebyggd första halvan av 1800-talet. Författarens observation).

Om jag följer Maria Åkessons recept (Åkesson 2012) och tittar på laga skifteskartan över Hörbys ägor med utgångspunkt från väg 1 från väster och följer denna genom Hörby mot nord ost, så tycks vägen vara gränsen som ägorna utgår ifrån. Det finns undantag där ägorna verkar höra samman på båda sidor om vägen. Samma mönster ser man på Hörby Lagaskifteskarta från år 1832 och 1841, Stafröd Lagaskifteskarta från år 1840 och Ekeröd Lagaskifteskarta från år 1880 (Bilagor 4-9 och kapitel 3.3, sid 20).

### **8.1.2. Fornlämningar i anslutning till väg 1. Osbyholm-Ekeröd**

Väg 1 börjar i undersökningsområdet i Osbyholm (Bilaga 3), vilket ligger nära Ringsjöns strand och den äldre sträckningen längs med sjön. Här finns inom 2 km västerut längs den gamla vägen mot Lund, två boplatser (Hörby 41:1 och 12:1) och fynd av flintyxor (Hörby 42:1). Vid Ringsjöns strand där Hörbyån mynnar ut finns tre boplatser (Hörby 67:1, 68:1 och 69:1).

På grund av ett exploateringsarbete av en markkabel gjordes 2011 arkeologiska undersökningar, vilket innebar att två boplatser upptäcktes strax söder om Osbyholm (Hörby 43:1 och 150). På

Hörby 43:1 hittades två stolphål och tre gropar och på Hörby 150 fann man en ränna, tre gropar och nio stolphål.

400 m söder om gravfält Hörby 120:1 och 400 m från väg 1, har det funnits en boplats (Hörby 143:1) vilken kan härstamma från äldre järnåldern. Denna borttagna fornlämning innehöll sex gropar med boplatsanknytning, elva stolphål och sex härdar (FMIS).

### **8.1.3. Sammanfattning**

Väg 1's sträckning följer Hörbyån från Osbyholm i väster, rundar någon höjd och når fram till Hörby, där den viker av från ån åt nordöst. Höjddökningen i denna riktning är på två kilometer 60 meter, vilket troligtvis har gjort att man låtit vägen gå där det varit lämpligt med tanke på stigningen. Från Stavröd till Ekeröd följer vägen Stavröd en led som till största går på högre ytor, som undviker de flertalet våtmarker (författarens observation).

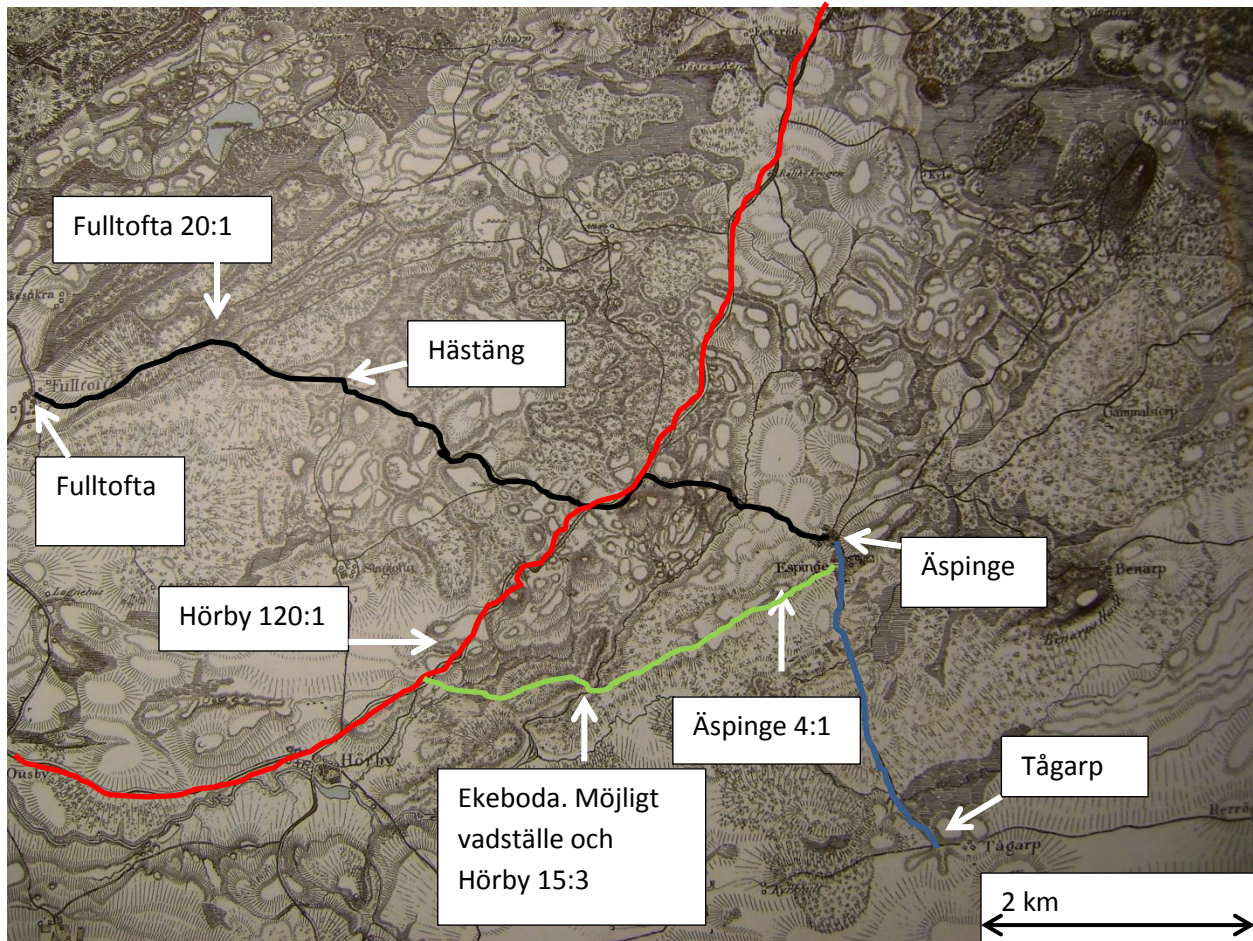
Väg 1 har sannolikt funnits på järnåldern. Tecken som tyder på detta är att den i sin förlängning börjar i sydvästra Skåne och möjliggör kommunikation med det nordöstra. Den förbinder de två järnålderscentralplatserna Uppåkra och Vä, vilka logiskt sett borde haft kontakter och handelsutbyte.

Karlenby menar att en sak som talar för att denna väg skulle vara en tidig föregångare för dagens väg, är att dess sträckning varit optimal för dess funktion att binda samman platser (Karlenby 2005, s 11).

Längs med väg 1 finns ett flertal fornlämningar, såsom gropar, härdar och stolphål, vilket tyder på aktiviteter och boplatser. Detta visar att vägen sannolikt har haft liknande sträckning på järnåldern.

## 8.2. Väg 2

### Fulltofta-Äspinge



Figur 16. Väg 2. Svart linje. Fulltofta – Äspinge

Röd linje visar väg 1. Blå linje visar äldre väg söderut från Äspinge som på 1800-talet varit en genomfartsväg.

Grön linje visar möjlig led över vadställe och hålvägsystem genom Ekeboda.

Skånska rekognosceringskartan IVÖ203.

Källa: Riksarkivet/ Topografiska kårens arkiv

Väg 2 (figur 16) börjar i väster och i riktning österut går vägen förbi Mörkrets gravfält (Fulltofta 20:1 och 21:1), där den viker av åt sydöst vidare fram till korsningen i Hästäng. Gravfält Fulltofta 20:1 ligger 100 m från väg 2 och Fulltofta 21:1 300 m från densamma.

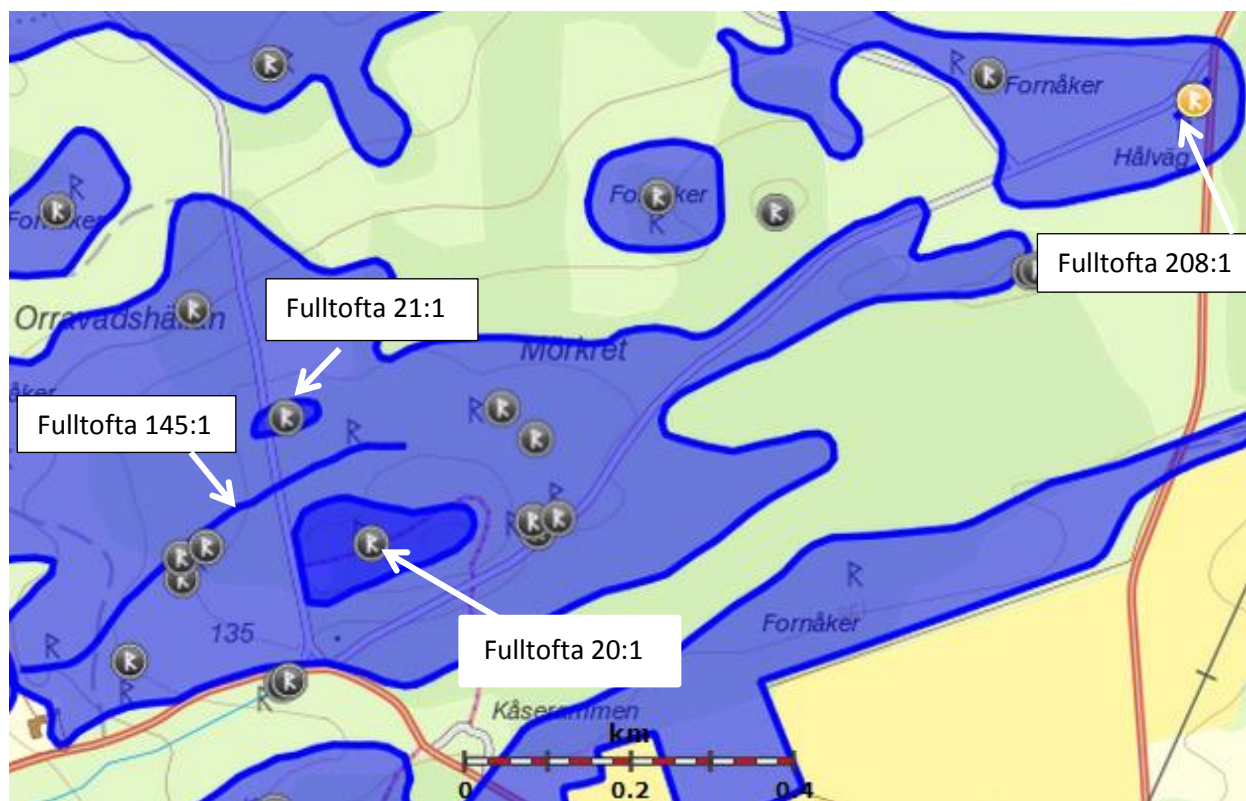
Från Hästäng slingrar sig vägen vidare och korsar väg 1 i Stavröd, på sin väg öster ut, där den leder till Äspinge kyrka. Denna väg var den väg som prästerna åkte då de skulle ta sig mellan



kyrkorna i Fulltofta och Äspinge, vilket avsatt sig i dess namn, Prästvågen (Strömberg & Persson 2007, s 30). Att vāgen anvānts fōr att fōra prāster mellan kyrkorna indikerar att den varit i bruk lānge, om vi utgår frā de båda kyrkornas byggnadsperioder. Fulltofta kyrka har anor frā 1100-talet, medan Äspinge kyrka anges som medeltida (Lānstyrelsen, Äspinge kyrka). Utgår vi frā Äspinge kyrka sā skulle vāg 2 sannolikt funnits pā medeltiden och utgår vi frā åldern pā Fulltofta kyrka, skulle vāgen kunna vara frā 1100-talet (Lānstyrelsen, Fulltofta).

### 8.2.1. Övriga relevanta vāgar

En vāg som jag anser relevant fōr jārnnåldersvāgnātet, är den hālvvāg (Fulltofta 145:1) (figur 17) som leder mellan jārnnåldersgravfältet (Fulltofta 20:1) och bronsåldersgravfältet (Fulltofta 21:1) pā Mōrkrets gravfält. Denna hālvvāg är 400 m lāng och har en U-form, vars botten ligger ca 30 cm lāgre än den omgivande marken. Pā grund av dess breda botten är det min åsikt att den kan ha anvānts av vagnar. Hālvvāg Fulltofta 145:1 ligger delvis parallellt med vāg 2 pā ett avstånd av 100 m nārmast vāgen och 250 m som lāngst, dār vāg 2 viker av mot Hāstāng (FMIS). Denna vāg kan vara en äldre sträckning av vāg 2, vilken gār sōder om gravfältet (FMIS och fōrfattarens observation).



Figur 17. Mōrkrets gravfält med hālvvāg 145:1 och 208:1, vilka troligtvis kan ha hāngt samman pā jārnnåldern. Hālvvāg 145:1 leder mellan jārnnåldersgravfältet Fulltofta 20:1 och bronsåldersgravfältet Fulltofta 21:1.

Källa: FMIS

Vid Äspinge kyrka (Figur 16, sid 40) leder väg 2 idag till en gård, men på Rekognosceringskartan fortsätter den som en genomfartsväg, vilken ansluter till en väg mot Tågarp. I korsningen där väg 2 leder mot kyrkan, leder en nutida väg åt väster förbi gravfältet Äspinge 4:1 och fortsätter vidare västerut. Avståndet mellan korsningen och gravfältet är ca 500 m. Det är möjligt att denna väg har haft en föregångare, vilken anslutit till ett möjligt vadställe och det hålvägsystem som finns i Ekeboda (figur 20, sid 50), vilket in sin förlängning ansluter till väg 1 (FMIS och författarens observation).

### **8.2.2. Kommentrar**

Om man ser till hur denna väg slingrar sig fram på vissa delar av den undersökta vägen, så kan man tänka sig att den är mycket gammal då den är en krokig väg vilken rundar många hinder på sin väg genom det varierade landskapet, med kuperad mark, steniga betesmarker och skogsbeväxta kullar (författarens observation).

### **8.2.3. Väg 2. Fornlämningar i anslutning till väg 2. Fulltofta-Äspinge**

Där väg 2 (figur 16, sid 40) startar, i korsningen i Fulltofta, finns inom 1.5 km tre boplatser från stenåldern (Fulltofta 80:1 och ev. 50:1 och 51:1) och strax innan man kommer fram till Mörkrets gravfält finns ytterligare två möjliga boplatser (Fulltofta 81:1 och 97:1). Om man fortsätter förbi gravfältet finns ett röse från bronsåldern (Fulltofta 288:1)(FMIS).

Inom en radie på 2 km från Äspinge gravfält (figur 16, sid 40) finns två stenåldersboplatser (Äspinge 25:2 och 26:1) och längs den väg som går intill gravfältets södra kant, mot Ekeboda, finns flertalet fynd gjorda av flinta; yxor, mejsel, avslag och dolkar (Äspinge 12:1, 13:1, 14:1, 15:1 och 19:1), stensättningar (Äspinge 16:1 och 16:2) och ett hålvägsystem (Äspinge 15:1) (FMIS).

### **8.2.4. Sammanfattning**

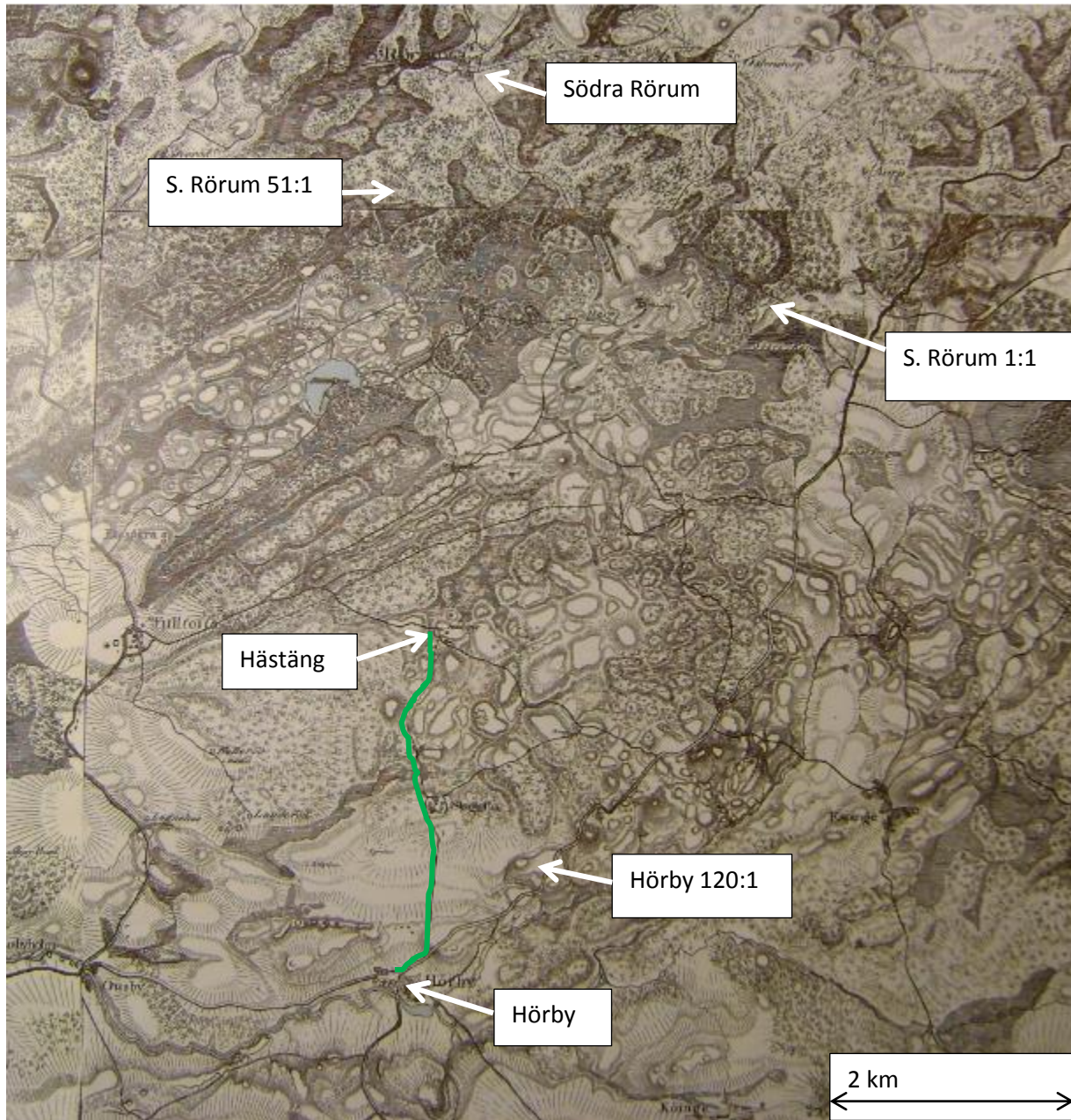
Väg 2 (figur 16, sid 40) går förbi tre av gravfälten i undersökningen, så den har förmodligen varit en viktig länk i kontaktnätet. Sannolikt har väg 2 varit del av ett nätverk, vilket förbundet östra Ringsjön och Nunnäs gravfält med begravningsplatserna runt Hörby. Ser man till dess nivå av betydelse, så är min åsikt att den haft en medelviktig betydelse, då den binder samman samhällen på en regional nivå. Dock förbinder den inte några centralplatser såsom väg 1, vilket tyder på icke överregional betydelse.

Hålväg 145:1, på Mörkrets gravfält (figur 17, sid 41), vilken har järnåldersgravfältet (Fulltofta 20:1) på ena sidan och bronsåldersgravfältet (Fulltofta 21:1) på andra, har troligtvis anslutit till hålväg Fulltofta 208:1. Den sistnämnda vägen är 60 m lång och möter i nordöst den nutida väg 3 som löper mellan Hörby och Södra Rörum (figur 20, sid 50)(FMIS och författarens observation). Min tolkning av hålväg 145:1 är att den kan ha varit i bruk på järnåldern, men kan även använts

på bronsåldern. Hålvägen har haft en annan sträckning än väg 2, men sträckningen kan ha flyttats några hundra meter söderut.

De fornlämningar jag funnit längs denna väg har varit boplatser från stenåldern och ett röse från bronsåldern (FMIS). Några övriga fynd som daterat till järnåldern har jag inte hittat, men det är sannolikt att det funnits boplatser i närheten av begravningsplatserna.

### 8.3. Väg 3. Hörby-Södra Rörum



Figur 18. Väg 3. Hörby – Hästäng (-Södra Rörum).

Skånska rekognosceringskartan IIIÖ 202, IIIÖ 203, IVÖ 202 och IVÖ 203.

Källa: Riksarkivet/ Topografiska kårens arkiv

Den nutida väg 3 (figur 2, sid 11) leder från Hörby till Södra Rörum, men enligt Skånska rekognosceringskartan fanns endast väg 3 mellan Hörby och Hästäng (figur 18, sid 44) vid tiden för kartans tillkomst.

### **8.3.1. Väg 3. Fornlämningar i anslutning till väg 3. Hörby-Hästäng**

Där denna väg leder ut norrut, strax innan Hörby samhälle tar slut finns på vänster sida ett boplatsområde (Hörby 103:1). Där har det gjorts fynd av en kärnyxa, knackstenar av flinta, ca 10 st avslagskärnor och skörbränd sten. Norr om Hästäng, där väg 3 möter väg 2, finns ca 800 m åt norr en boplats med en grop och ett stolphål (Hörby 194:1). Där har det även hittats en yxa, en slipsten och en lågteknisk slaggbit (FMIS).

### **8.3.2. Kommentarer**

Att ta sig från Hörby till Södra Rörum rakt norrut vid tiden före Skånska rekognosceringskartans tillkomst på 1800-talet och tidigare, verkar ha varit svårt då flertalet våtmarker har varit hinder (figur 20, sid 50). Dock visar Buhrmans karta på att det skulle ha gått en väg från Osbyholm från väg 1 till Fulltofta (figur 3, sid 17) och vidare mot Södra Rörum. Här motsäger sig kartorna varandra då Rekognosceringskartan (figur 20, sid 50) inte visar någon väg som går ända fram till Södra Rörum. Min tolkning är att Rekognosceringskartan borde vara mer geografiskt riktig, då den är tillkommen i en omfattande studie för tillverkning av kartor i militärt syfte. Buhrmans karta (figur 3, sid 17) är äldre och inte så detaljerad, men den visar ändå på att det skulle ha funnits en genomfartsväg, vilket han borde ha haft fog för. Alla vägar på kartan har ritats med samma tjocklek, så det är svårt att veta om någon väg var större eller viktigare än någon annan. Vägen från Osbyholm till Södra Rörum är ritad lika i storlek som vägen mellan Lund och Vä. Vägen Buhrman ritat ut verkar inte ha utgått från Fulltofta, utan möjligtvis från Ludvigsborg ett stycke norrut.

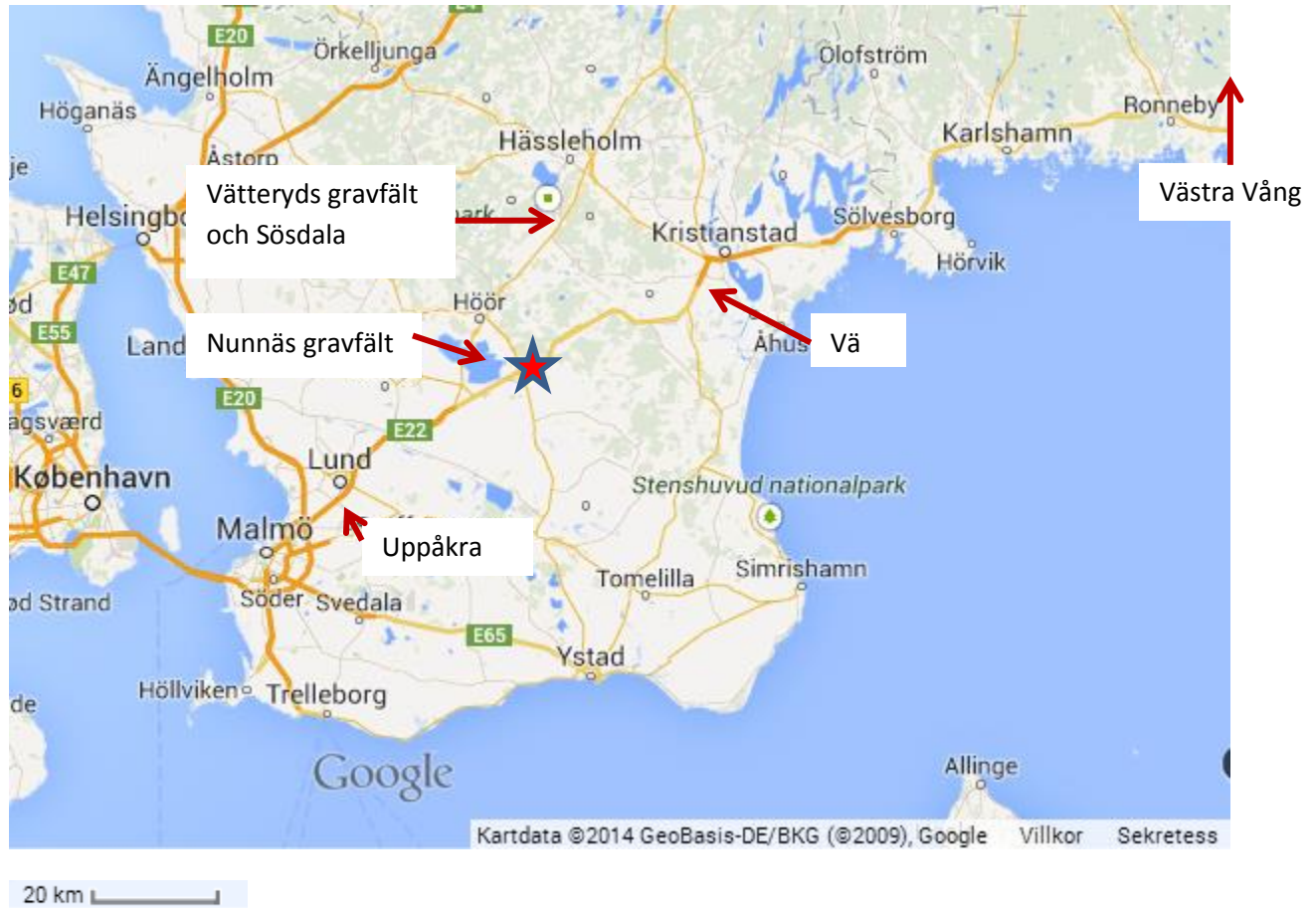
### **8.3.3. Sammanfattning**

Min undersökning analyserar vägar och om det kan ha funnits kontakt mellan gravfälten på järnåldern. Min tes var att se om vägarna bildade ett nät mellan dessa, vilket jag får erkänna att jag utgick från. I fråga om väg 1 och 2 tycks min teori stämma, men i fallet med väg 3 stämmer inte denna tes. Denna väg har endast funnits på en kort sträcka (figur 20, sid 50), vilket innebär att ta sig till och ha kontakt mellan Hörby och Södra Rörum medförde lång omväg, jämfört med fågelvägen eller den nutida vägen. Dock tyder likartat innehåll på gravfälten att kontakter funnits.

I fråga om andra fornlämningar längs väg 3, finns det en boplats (Hörby 103:1) i utkanten av Hörby. Avståndet till gravfält Hörby 120:1 är ca 1 km (FMIS). Dock har vi inte några spår som pekar på att de skulle varit samtida.

## 9. Betydelsefulla platser i de valda vägarnas förlängningar

I denna del tar jag upp lokaler, vilka har haft sannolika kommunikationer via väg 1-3 eller där gemensamma gravtraditioner tyder på kontakter.



Figur 19. Platser som sannolikt haft betydelse för Hörbys kontaktnät på järnåldern. Undersökningsområdet markerad med stjärna.

Källa: Google maps

### 9.1. Uppåkra (figur 19)

Uppåkra som ligger ca 4 mil åt sydväst i relation till undersökningsområdet, har varit en plats som använts av människor så tidigt som yngre stenåldern, vilket vi vet genom en utgrävning utförd 2011 av en grav strax väster om Uppåkra kyrka. Dess storhetstid varade under järnåldern, då den hade en sammanhängande kontinuitet på ca 1000 år. Utgrävningarna på platsen, den första gjordes på 1930-talet, visar på en viktig centralplats där många rika fynd gjorts som tyder

på överregional betydelse, med kontakter långt ner i medelhavsområdet (Lindell 2001 s 4 och 21f och Uppåkras hemsida).

## **9.2. Vä.** (figur 19)

Vä, 3.5 mil nordöst om undersökningsområdet, har genom arkeologiska undersökningar av bland andra Märta Strömberg, visat sig vara en stor järnåldersboplats. Platsen har lång kontinuitet med bebyggelse från år 200 efter Kristus och fram till dagens datum. Fynd av silver och guldföremål, brakteater och en silverdenar av romerskt ursprung visar på att platsen har haft stor betydelse (Helgesson 2002, s 66ff). Dess namn Vä (Vi) tyder på att detta var en plats där kult utövats, en helig plats (Länsstyrelsen.Vä). Vä räknas till en av centralplatserna i södra Skandinavien tillsammans med Uppåkra, Gudme och Sorte Muld (Helgesson 2002, s 211).

## **9.3. Nunnäs Gravfält** (figur 19)

Detta är ett av det mest välkända järnåldersgravfälten i regionen, med flera skeppssättningar och sin placering vid Ringsjön. Fältet har sex skeppssättningar, vilka är 13 meter som längst, domarringarna är två till antalet och enskilda stenar uppgår till antalet 35 st (Classon och Dunér 2001, s 69 och Länsstyrelsen).

## **9.4. Vätteryds gravfält och Sösdala** (figur 19)

**Vätteryds gravfält**, ligger på Vätteryds hed ett par kilometer sydväst om Sösdala, ca 3,5 mil från Hörby. Det innehöll på 1850-talet uppskattningsvis ca 600 stenar, vilket genom bortodling reducerats till att i dag bestå av ca hälften av detta ursprungliga antal. Detta innehållsrika gravfält som tillhör ett av de största i Skåne med sina ca 200 olika fornlämningar, har femton registrerade skeppssättningar, två stenkretsar som är rektangulära och ett stort antal resta stenar. På 1950-talet gjordes en arkeologisk utgrävning av Märta Strömberg, då man fann många brandgravar vilka daterats till yngre järnåldern, vilket även gäller gravfältet i sin helhet. Sannolikt har användningstiden sträckt sig från omkring 550-900 år efter Kristus (Classon och Dunér 2001, s 62f, Wrang 1992, s 65 och Foteviken).

**Sösdala.** Detta depåfynd i form av hästutrustning (Sösdala 1 och 2) i brons och förgyllt silver, har daterats till 400-450 efter Kristus och kan tolkas vara ett offer i samband med en likfärd. Dessa ca 280 föremål är beslag, vilka är ornerade och även om de tycks vara tillverkade här, visar de på kontakter både öster och söderut (Carlie 1994, s 279 och Helgesson 2002, s 97).

## **9.5. Västra Vång** (figur 19)

Detta nyligen undersökta område, vilket genom de funna guldgubbar, bronsfigurer och andra fina föremål anses vara en central och viktig plats. Den ligger ca 14 mil från Hörby, i förlängning på den väg som börjar i sydvästra Skåne, korsar Linderödsåsen och fortsätter nordöst på sin väg uppåt landet (Blekinge museum, 22/11 2013).

## 9.6. Kommentarer

Kontakt mellan undersökningsområdet och Nunnäs gravfält är sannolikt odiskutabel, då avståndet inte är så långt och att det troligtvis funnits vägar emellan dem. Min analys har visat att ta sig till Vätteryd från Hörby, har varit mer komplicerat. Detta då vägen norrut från Hörby slutar norr om Hästäng och ett område av kärrmarker tar vid. Dock visar gravfälten på liknande rumsligt innehåll vilket tyder på gemensamma traditioner och kontakter.

## 9.7. Sammanfattning

Uppåkra, Vä och Västra Vång (figur 19, sid 46).

Undersökningsområdets placering mitt i Skåne tyder på möjligheter till kontakter i alla väderstreck. De centralplatser som sannolikt varit mest lättillgängliga med tanke på landskapet, terrängen och de vägar som enligt min analys tycks ha funnits på järnåldern, är Uppåkra och Vä. Den nyupptäckta platsen Västra Vång i Blekinge, med sina guldgubbar, är också en betydelsefull plats som kunde nås i samma vägs förlängning norrut. Likaså i andra riktning då Uppåkras närhet till havet, var en kontakt ut i vida världen.

Nunnäs och Vätteryds gravfält (figur 19, sid 46).

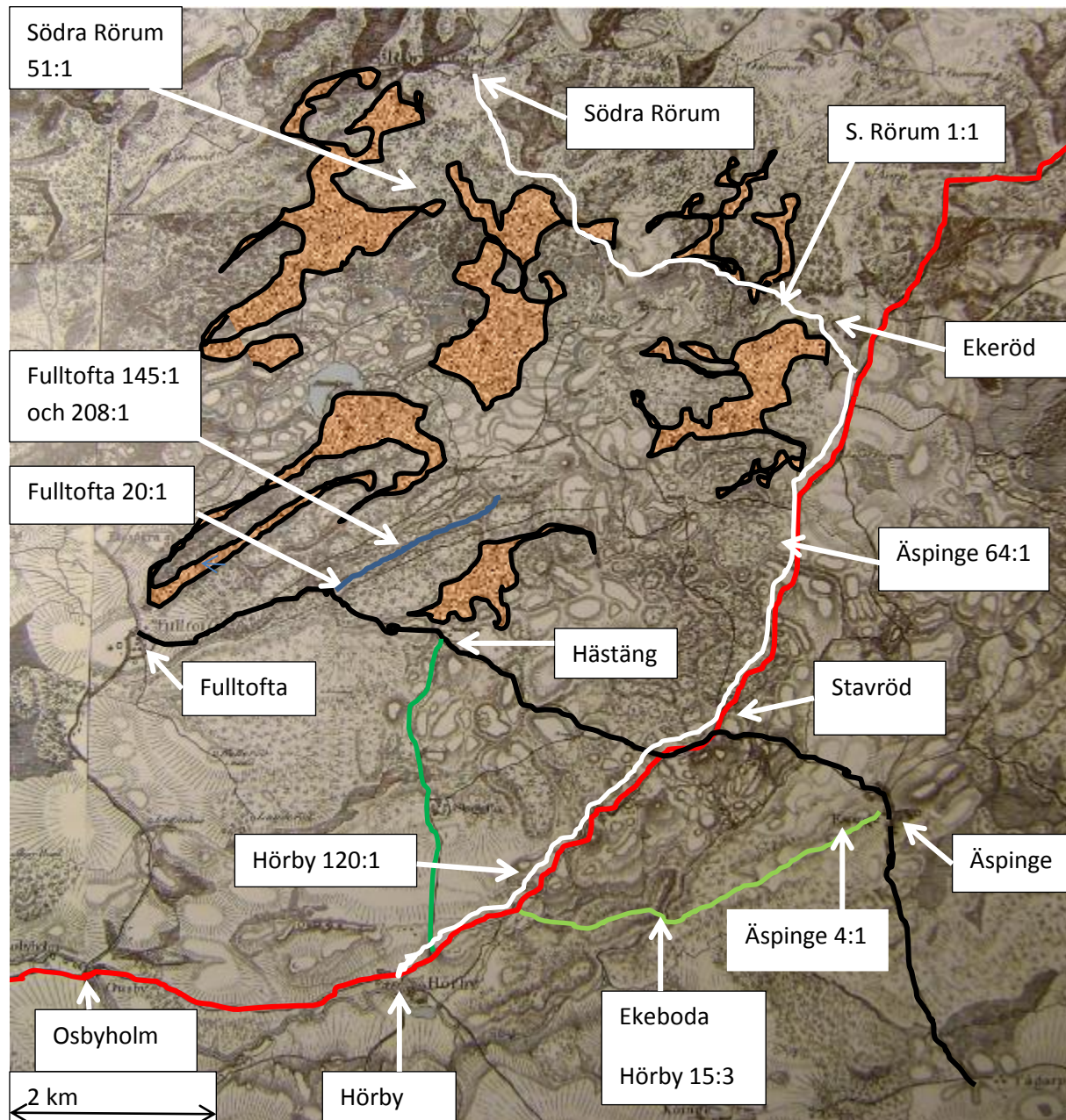
Nunnäs gravfält kan ha funnits med i kontaktnätet runt gravfälten i undersökningsområdet, men det innehåller skeppssättningar, vilket inte finns på de utvalda i undersökningen. Dock finns det inte bara skillnader, utan även likheter i domarringar och resta stenar. Detta kan tyda på att man tidvis haft samma traditioner och använt dem under samma tidsperiod. Att man har skeppssättningar i Nunnäs, kan visa på att man infört en ny tradition, haft kontakter med andra samhällen, som hade skeppssättningar som sätt att begrava sina döda. Närheten till Ringsjön kan ha spelat in.

Vätteryds gravfält innehåller många skeppssättningar och andra gravformationer och har varit en betydelsefull begravningsplats. Då dessa båda innehåller skeppssättningar, tyder detta på kontakt mellan dem. Men att gravfälten i undersökningen inte har skeppssättningar, behöver inte betyda på att kontakt saknades, utan att dessa gravfält var mindre och hade mindre upptagningsområde. Skeppssättningar kan kanske tolkas som indikation på en elit inom samhället och att dessa bodde närmare Ringsjön och Vätteryd. Dock finns inga sjöar i närheten av Vätteryd, om vatten skulle vara en variabel för tillkomsten av skeppssättningar.



## 10. Resultat (figur 20)

I denna del av undersökningen redovisar jag mina slutsatser om delar av ett möjligt vägnät inom undersökningsområdet.



Figur 20. Kartan visar hur delar av vägnätet i undersökningsområdet kan ha sett ut under järnålder. Röd linje – väg 1. Svart linje – väg 2. Mörkgrön – väg 3. Vit linje visar på en möjlig väg för att kunna nå till gravfält Södra Rörum 51:1. Inringat brunt område visar våtmarker. Fulltofta 145:1, Fulltofta 208:1, Ekeboda 15:3 och Äspinge 64:1 är hålvägar.

Skånska rekognosceringskartan IIIÖ 202, IIIÖ 203, IVÖ 202 och IVÖ 203.

Källa: Riksarkivet/Topografiska kårens arkiv.

## Vägar

Resultatet av min undersökning hur vägnätet kan ha sett ut i undersökningsområdet under järnåldern, tyder på att de nutida vägar jag utgått från, väg 1-3 (figur 2, sid 11), sannolikt kan ha funnits då. Vissa delar av sträckningar har ändrats, men ledernas grund tycks ha bestått. Detta påstående grundar jag på att väg 1 (figur 15 A och B, sid 36 och 37) förbinder den sydvästra delen av Skåne med den nordöstra. Att Uppåkra och Vä ligger längs med denna sträckning och att väg 1 bildar en länk mellan dessa två centralplatser, är ett starkt argument för dess existens. En viktig faktor för valet av väg 1's utformning är naturens beskaffenhet i regionen. Mellan Osbyholm och Hörby följer väg 1 Hörbyån (figur 15A, sid 36), för att i Hörby vika av åt nordöst mot högre terräng. Landskapet norr om Hörby, mellan Stavröd och Ekeröd (figur 15 B, sid 37) innehåller flertalet våtmarker. Detta gör att alternativen till sträckning norrut från Hörby var begränsade.

Väg 2 mellan Fulltofta och Äspinge (figur 16, sid 40), är den av vägarna som troligtvis har kvar mest av sin äldre sträckning, då den tycks följa landskapet runt kullar och ner i svackor. Den finns med på Skånska rekognosceringskartan (figur 16, sid 40) men är inte utmärkt på Buhrmans karta från 1684 (figur 3, sid 17), vilket inte behöver betyda att den inte fanns, utan troligtvis att Buhrman inte ansåg den lika viktig som t.ex. vägen mellan Lund och Vä. Väg 2 (figur 16, 40) leder mellan kyrkorna i Fulltofta och Äspinge och har fått sitt namn "Prästvägen" (figur 6, sid 23) efter dess användning.

Väg 3 (figur 18, sid 44) var den väg som genom analys visade mig att man inte skall ha förutfattade meningar. Dagens väg 3 (figur 2, sid 11) går från Hörby till Södra Rörum, men undersökningen av denna väg visade att endast sträckan mellan Hörby och Hästäng kunde ha existerat på järnåldern. Skånska rekognosceringskartan (figur 20, sid 50) visar att landskapet norr om Hästäng bestod av flertalet våtmarker, vilket måste ha begränsat tillgängligheten.

Under arbetet med analysen av vägarna 1-3 framkom tre andra vägar i anslutning till dessa, vilka jag anser relevanta för undersökningen som möjliga vägar i järnåldersvägnätet. En av dem är fortsättningen på väg 2 (figur 20, sid 50) förbi Äspinge kyrka, vilken har varit en genomfartsled och den andra går väster ut från Äspinge, stryker förbi Äspinge gravfält (Äspinge 4:1) och fortsätter över möjligt vadställe och ansluter via ett hålvägsystem (Hörby 15:3) genom Ekeboda till väg 1 i Hörby (figur 20, sid 50). Den tredje vägen av relevans tar jag upp i stycket nedan i samband med gravfält.

## Gravfält

Resultatet av genomgången av sex synliga järnåldersgravfält (figur 7, sid 24) inom undersökningsområdet tyder på gemensamma traditioner, då de har likartad rumslig sammansättning. Gravfälten tillhör "varierad typ" (bilaga 2) med olika gravformer, vilket kan tyda på lång användningstid. Tidsmässigt kan begravningsplatserna dateras med möjlig brukningstid från äldre järnåldern och långt fram i yngre järnåldern, men att de var mest aktiva

under romersk järnålder och fram i vendeltid. Den enda artefakt som hittas, ett tveeggat järnsvärd (SHM21066), kommer från Ekeröds gravfält (Södra Rörum 1:1) (figur 10, sid 27) och är daterat till romersk järnålder.

Gravfälten i undersökningsområdet ligger nära vägar eller korsningar. Mellan Hästäng, gravfält Södra Rörum 51:1 och Södra Rörum (figur 20, sid 50) har jag inte hittat någon väg, men gravfältet ligger ca 1 km från orten. Avstånden mellan väg 1-3 och gravfälten varierar från 100 m upp till ca 1000m. Här tycks landskapets utformning spelat in, såsom vid gravfältet Hörby 120:1 nordöst om Hörby, vilket man placerat på en höjd med utsikt över orten, ca 1000 m från den äldre vägen (väg1). Hörby ligger i en svacka och vägen åt nordöst har en sträcka av ett par km som har ett relativt brant uppförslut, så sannolikt har gravfältet varit synligt från väg 1. Naturen har troligtvis också spelat roll i Ekeröd, där gravfältet har våtmarker i sin omgivning, varav en mellan gravfältet och väg 1. Hur långa avstånden mellan väg och gravfält är idag kan vi mäta, men det kan dock vara svårt att med bestämdhet påvisa ursprungliga avstånd, då gravfältens område kan varit större men att delar blivit bortodlade genom årens lopp.

Den tredje väg jag fann under undersökningens gång, vilken är relevant för min analys, är en hålväg (Fulltofta 145:1) (figur 17, sid 41) på Mörkrets gravfält, vilken delvis följer parallellt med väg 2. Denna hålväg är intressant då den går mellan järnåldersgravfältet (Fulltofta 21:1) och bronsåldersgravfältet (Fulltofta 20:1). Denna hålväg tycks ha haft sin fortsättning österut och anslutit till ett annat stycke hålväg (Fulltofta 208:1).

### **10.1. Kommentarer om gravar och vägar**

I den nära omgivningen tycks vägarna bundit samman gravfälten, som förefaller ha haft gemensamma begravningstraditioner med likartade stenformationer. På regional nivå har man genom vägnät haft kontakt med människor och gravfält i andra delar i Skåne. På överregional nivå har man kunnat nå kusterna och landet norr om Skåne. Vägen som sammanbinder sydvästra Skåne med den nordvästra kan vara den äldsta av vägarna i undersökningen, då den följer den gamla färdvägen mellan Lund och Vä. Där det finns betydelsefulla centralplatser, ligger det i sin natur att man om det inte redan finns, skapar en möjlighet att ta sig mellan dessa platser. Här kan man diskutera vilket som kom först, vägen eller orterna. Likaså kan man föra ett resonemang om det var vägen eller gravfältet som existerade tidigast, men för att kunna ta sig till en ort eller ett gravfält borde det finnas en stig eller väg. Men en boplats skulle kunna finnas även om en regelrätt väg inte existerade. Diskussionen kan också gälla när man börjar räkna stigen som en väg.

### **10.2. Kommentarer om området**

Min teori om vägars tillkomst och utveckling är att när människorna kom som besökare till ett vilt kargt stäpplandskap, först med tundra och efterhand allt mer skogbevuxet. Dessa människor följde djurens stigar i sin jakt på mat. I takt med att människornas antal ökade, ökade också deras spår i naturen. Djurstigarna blev deras egna och nya tillkom då allt fler utnyttjade dem. När man

slog sig ned i tillfälliga läger och sedan blev alltmer bofasta blev stigarna allt bredare då man återkom och byggde kontakter genom utbyte med andra människor. Till en början var handelskommunikationen inte så etablerad, men samhällen utvecklades till mindre eller större byar, med olika funktioner och betydelse. Mellan de viktigaste platserna upprättades allt stadigare förbindelser och handeln ökade. Först mellan de närliggande orterna, men fortsättningsvis blev avstånden allt större och varorna alltmer exotiska. Vissa vägar fick en överregional betydelse för kommunikationen mellan olika handelsplatser.

### **Slutsats**

Resultatet som framkommit genom analyser och jämförelser är att gravfälten använts under järnåldern och att vägarna som knutit samman dem sannolikt funnits samtidigt. Det är dock problematiskt att veta om det förhöll sig så, då det inte finns några undersökningar gjorda på vägar inom undersökningsområdet. Därför ger min analys en sannolik bild av hur delar av järnåldersvägnätet kan ha sett ut, vilken inte ger anspråk på att vara heltäckande.

## **11. Diskussion**

I diskussionen nedan kommer jag att utvärdera min uppsats, mina frågeställningar, syfte och metoder.

För att få kunskap om hur gammalt vägnätet runt Hörby är och hur det sett ut, utformade jag min frågeställning utifrån detta. I fråga om utgångspunkter, anser jag att det varit relevant att dessa vägar och gravfält finns i min närhet. Detta innebär att jag haft en grundkunskap om bygden före undersökningen, vilket underlättade och gav en del information som man inte kan läsa sig till i litteratur.

Syftet med uppsatsen var att genom analys av publicerade uppgifter om närområdet och andra delar av Skåne, historiska kartor och egna observationer, kunna se om det var möjligt att utläsa järnåldersvägnätet i relation till gravfälten. Resultatet visar vilka vägar som kan ha funnits på järnåldern. Genom att inkludera viktiga platser, bland andra Uppåkra och Vä, visar den framkomna informationen av vägnätet på möjliga kontakter. Utan att överdriva kan man fastslå att vägarna var en förutsättning för kontakter, både inom och utanför regionen.

Metoden jag använt mig av såsom att studera de historiska kartorna, undersöka vägars sträckning, studera områdets topografiska förhållanden och där igenom göra tolkningar om vägarna placering, tycker jag har fungerat väl och givit mig relevanta svar. Likaså har analys av litteratur och rapporter, i fråga om vägar och gravfält i detta och andra områden, såsom runt Uppåkra och Sösdala presenterat möjligheter till jämförelser.

Uppsatsen har genom analys gjort en genomgång av vägar och synliga gravfälten i undersökningsområdet och gjort en fastställning av vägar vilka kan anses tillhöra det förhistoriska vägnätet. Detta anser jag bidra till en ökad kunskap om Hörby och dess omlands historia, men även att det tillför pusselbitar till hur vägnätet i Skåne på järnåldern kan varit utformat.

Den information som framkommit genom kartstudier, tyder på att vägars sträckning nära gravfält och genom landskap med höjder och flertalet våtmarker, varit logiska och realistiska val. Resultaten som framkommit anser jag vara tillförlitliga, även om de inte kan anses vara absolut sanning.

Mina kunskaper om Hörby och omgivningen, dess vägar och gravfält, har ökat under arbetet med uppsatsen. Även intresset för att veta mer ingående om landskapet och dess förhistoria, har initierat nya tankar och idéer om fortsatta studier. Vidare forskning skulle kunna innefatta högar och enskilda gravar. En undersökning skulle kunna analysera de halvvägar som finns inom ett område, inte bara längs de vägar upptagna i denna undersökning.

När jag läser arkeologisk litteratur och rapporter om Mellanskåne får jag intrycket av att man betraktar området här som ett område av mindre intresse. Kanske på grund av att det inte gjorts några sensationella fynd och det endast hittats få lämningar av hus. Det är möjligt att detta antagande har en sanning bakom sig, men om man ser till spåren, den gamla färdvägen, gravar både från järn- och bronsåldern och att flera ”stora” vägar mötts här, så tycks det inte helt rätt att bara avfärda området som ointressant. Att områden som Uppåkra får mycket uppmärksamhet är bara logiskt, då det ackumuleras mycken forskning runt sådana platser. Det är också lättare att göra undersökningar av olika slag om man har mycket material att utgå ifrån.

Dock borde områden som detta vara av intresse, då ris- och skogsbygden sannolikt har en större bevarandegrad av fornlämningar då marken på grund av nivåskillnader och sämre markkvalitet, gör den svårödlad (Carlie 1994, s 16). Även om plöjning inför granplanteringar, många gånger visar nonchalans eller okunskap inför de många rösen som fortfarande finns i regionen.

## **12. Sammanfattning**

Ett av uppsatsens mål var att ge kunskap om hur järnåldersvägnätet kan ha sett ut i undersökningsområdet (figur 20, sid 50), vilket var Hörby och dess närhet inom Hörby-Fulltofta-Ekeröd- Södra Rörum och Äspinge socknar (figur 1 och 2, sid 10 och 11). För detta ändamål var utgångspunkterna tre nutida vägar med möjliga föregångare och synliga järnåldersgravfält, vilka användes som referenspunkter i landskapet. För att söka äldre vägar undersöktes historiska kartor. Ett annat mål var att fastställa datering av vägar och gravfält och på grund av detta undersöktes gravfälten på sitt rumsliga innehåll. Gravfälten hade likartad sammansättning och tillhörde ”varierad typ” (bilaga 2). Det fanns endast en artefakt i form av ett tveeggat järnsvärd,

daterat till romersk järnålder. Dateringen tolkades till att gravfälten kan ha varit i bruk från äldre järnåldern till långt fram i yngre järnåldern, men att aktiviteten varit högst under romersk järnålder till vendeltid. En analys av ortnamnen tyder på att namnen varit i bruk under järnåldern, men att de tillkommit under olika perioder (bilaga 1). Relationen mellan vägar, gravfält samt andra närliggande fornlämningar undersöktes för att analysera vägarnas betydelse för kommunikationer och kontakter. Analysen har visat att kontakter på regional- och överregional nivå har varit möjliga och sannolika. Uppsatsens slutsats är att vägar vi har idag, i flera fall har föregångare eller liknande sträckningar, vilka sannolikt kan relateras tillbaka till järnåldern.

### 13. Källförteckning

Artursson, Magnus (2001). En korsning i tid och rum. Ett vägsystem från yngre romersk järnålder-folkvandringstid på en boplats vid Saxån, Skåne. (Red.) Larsson, L. *Kommunikation i tid och rum*. Lund: Arkeologiska institutionen.

Carlie, Anne (1994). *På arkeologins bakgård*. En bebyggelsearkeologisk undersökning i norra Skånes inland baserad på synliga gravar. Acta Archaeologica Lundensia. Series in 8<sup>o</sup>. No 22. Lund.

Carlie, Lennart (2001). Hålvägar och landskap. Äldre kommunikationsleder utmed Nissans dalgång, Halland. (Red.) Larsson, L. *Kommunikation i tid och rum*. Lund: Arkeologiska institutionen.

Classon, Christer & Dunér, Anders (1996). *Fornminnen i södra och västra Skåne*. En vägvisare av Christer Classon & Anders Dunér. Landsantikvarien i Malmöhus län. Arlööv.

Fabeck, Charlotte (1998). Centrality in sites and landscape. *Settlement and landscape*. Proceedings of a conference in Århus, Denmark, May 4-7 1998.

Hall, Marie (2012). *Stavröd-hembygd eller obygd*. B-uppsats. En jämförande analys av fornlämningar och dess tolkningar, före respektive efter arkeologiska undersökningar, inventeringar och utgrävningar längs E22:an, i samband med dess utbyggnad. Institutionen för arkeologi och antikens historia. Lund.

Hallberg, Göran (2000). *Skånes ortnamn*. Serie A. Bebyggelsenamn. Del 4. Frosta härad. Språk- och folkminnesinstitutet, dialekt-och ortnamnsarkivet i Lund. Lund.

Hyenstrand, Åke (1984). *Fasta fornlämningar och arkeologiska regioner*. Rapport Raä 1984:7. Riksantikvarieämbetet och statens historiska museer.

Karlenby, Leif (2005). Tidens resenärer. *Tidens resenärer*. Arkeologiska händelser längs vägen mellan Köping och Kolsva. Vägen. En historia om stigar och vägar samt om resande och dem som stod bredvid. Riksantikvarieämbetets förlag. Stockholm.

Larsson, Lars (Red) (2001). *Kommunikation i tid och rum*. Lund: Arkeologiska institutionen.

Larsson, Lars (2001). En väg som till himla bär. (Red.) Larsson, L. *Kommunikation i tid och rum*. Lund: Arkeologiska institutionen.

Lindell, Maria (2001). Utgrävningar i Uppåkra - en översiktlig beskrivning av de inledande utgrävningarna utförda under åren 1996-1998. *Uppåkra. Centrum i analys och rapport*. Acta Archaeologica Lundensia. Series in 8<sup>o</sup>. No 36. Lund.

Rudebeck, Elisabeth (2001). Vägar, vägkorsningar och vadställen – liminala platser och arkeologi. (Red.) Larsson, L. *Kommunikation i tid och rum*. Lund: Arkeologiska institutionen.

Schou Jörgensen, Mogens (2001). Forhistoriske veje. Nogle problemer og perspektiver med udgangspunkt i danske materiale. (Red.) Larsson, L. *Kommunikation i tid och rum*. Lund: Arkeologiska institutionen.

Schülke, Almut (2008). Kommunikationslandskapet runt Uppåkra. *Öresund – barriär eller bro*. (Red.) Carlie Anne. Centrum för Danmarksstudier. Göteborg och Stockholm. Makadam förlag.

Sköld, Per-Edvin (1963). En väg och bygd i gammal tid. *Ale* 1963:2.

Vikstrand, Per (2013). *Järnålderns bebyggelsenamn*. Om bebyggelsenamnens ålder och uppkomst i Mälardalslandskapen. Institutet för språk och folkminnen. Namnarkivet i Uppsala. Serie B:13. Uppsala. Tillgänglig via <http://www.sofi.se/15894>

Winkler, Mia (2001). Vägen till Södra Sallerup. (Red.) Larsson, L. *Kommunikation i tid och rum*. Lund: Arkeologiska institutionen.

Wrang, Stefan (1992). *Fornminnen i Mellanskåne*. Mellanskånes Kommunalförbund (MSK). Eslöv.

Åkesson, Maria (2012). *Vägar att finna vägar*. Metoder att finna historiska och förhistoriska vägar i Uppåkras lokalområde. Mastersuppsats. Institutionen för arkeologi och antikens historia. Lund.

FMIS. Riksantikvarieämbetet. Fornsök.

## Rapporter

Andersson, Thomas (2009). Uv syd rapport 2010:6. Arkeologisk utredning steg 2 2009. Väg E22 etapp Rolsberga-Fogdarp. Arkeologisk utredning steg 2 inför planerad ombyggnad av europaväg och lokalt vägnät. Skåne, Bosjökloster socken, Höörs kommun. Uv syd, Riksantikvarieämbetet.

Björk, Tony (2008). Rapport 2008:24. Gravfälten vi Vä. 40 års samlade arkeologiska utgrävningar. Vä socken. Kristianstads kommun. Skåne län. Regionmuseet Kristianstad. Landsantikvarien i Skåne.

Strömberg, Bo och Persson, Lars (2007). Uv syd rapport 2007:25. Arkeologisk utredning steg 1. Väg E22 Hörby N-Linderöd. Arkeologisk utredning steg 1 inför ombyggnad av europaväg och lokalt vägnät. Skåne. Hörby, Fulltofta, Äspinge, Södra Rörum, Linderöds socknar, Hörby och Kristianstads kommuner. UV Syd, Riksantikvarieämbetet.

Strömberg, Bo (2009). Uv syd rapport 2010:9. Arkeologisk utredning steg 2 2009. Arkeologisk utredning steg 2 inför ombyggnation av väg E22 Hörby N-Linderöd : arkeologisk utredning med



provschaktsgrävning av platser längs planerad ombyggnation av europaväg och lokalt vägnät : Skåne, Hörby och Kristianstads kommuner, Hörby, Södra Rörum, Äspinge, och Linderöd socknar. UV Syd, Riksantikvarieämbetet.

### **Personlig uppgift**

Sandnes, Berit. Forskningsarkivarie. Institutet för språk och folkminnen. Dialekt- och ortnamnsarkivet i Lund (Dal.) [berit.sandnes@sofi.se](mailto:berit.sandnes@sofi.se). Uppgift via mail 19/11 2013.

### **Kartor**

Buhrmans karta 1684

Tillstånd Riksarkivet/Krigsarkivet dnr 422-2013/2175 13/12 2013

Skånska rekognoseringskartan 1812-1820

Tillstånd Riksarkivet/Topografiska kårens arkiv dnr 422-2013/2175 19/12 2013

Hörby Lagaskifteskarta 1833 och 1840 (Lantmäteriet- historiska kartor)

Ousbyholm Lagaskifteskarta 1848 (Lantmäteriet- historiska kartor)

Stafröd Lagaskifteskarta 1840 (Lantmäteriet- historiska kartor)

### **Internetsida**

Blekinge Museum. Tillgänglig via: [http://www.blekingemuseum.se/05\\_07vang.asp](http://www.blekingemuseum.se/05_07vang.asp) 22/11 2013

Foteviken. Vätteryds gravfält. Tillgänglig via:

<http://www.fotevikensmuseum.se/sweden/skane/vatteryd/vatteryd.htm> 26/12 2013

Länsstyrelsen. Fulltofta kyrka. Tillgänglig via:

[http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/landskapsvard/kulturmiljoprogram/sarskilt-vardefulla-kulturmiljoer-i-skane/horby/Pages/Nunnas\\_-\\_Fulltofta\\_-\\_Osbyholm\\_-\\_Lyby.aspx?keyword=Fulltofta+kyrka](http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/landskapsvard/kulturmiljoprogram/sarskilt-vardefulla-kulturmiljoer-i-skane/horby/Pages/Nunnas_-_Fulltofta_-_Osbyholm_-_Lyby.aspx?keyword=Fulltofta+kyrka) 15/12 2013

Länsstyrelsen. Nunnäs Gravfält. Tillgänglig via:

[http://www.lansstyrelsen.se/skane/sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/landskapsvard/kulturmiljoprogram/sarskilt-vardefulla-kulturmiljoer-i-skane/horby/Pages/Nunnas - Fulltofta - Osbyholm - Lyby.aspx](http://www.lansstyrelsen.se/skane/sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/landskapsvard/kulturmiljoprogram/sarskilt-vardefulla-kulturmiljoer-i-skane/horby/Pages/Nunnas_-_Fulltofta_-_Osbyholm_-_Lyby.aspx) 22/2 2014

Länsstyrelsen. Vä. Tillgänglig via:

<http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/landskapsvard/kulturmiljoprogram/sarskilt-vardefulla-kulturmiljoer-i-skane/kristianstad/Pages/Va.aspx?keyword=V%C3%A4> 26/12 2013

Länsstyrelsen. Äspinge kyrka. Tillgänglig via:

<http://www.lansstyrelsen.se/skane/sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/landskapsvard/kulturmiljoprogram/sarskilt-vardefulla-kulturmiljoer-i-skane/horby/Pages/Aspinge.aspx> 15/12 2013

Skånska rekognoseringskartan. Tillgänglig via:

<http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/landskapsvard/kulturmiljo/Denskanskarekognoseringskartan.pdf> 1/12 2013

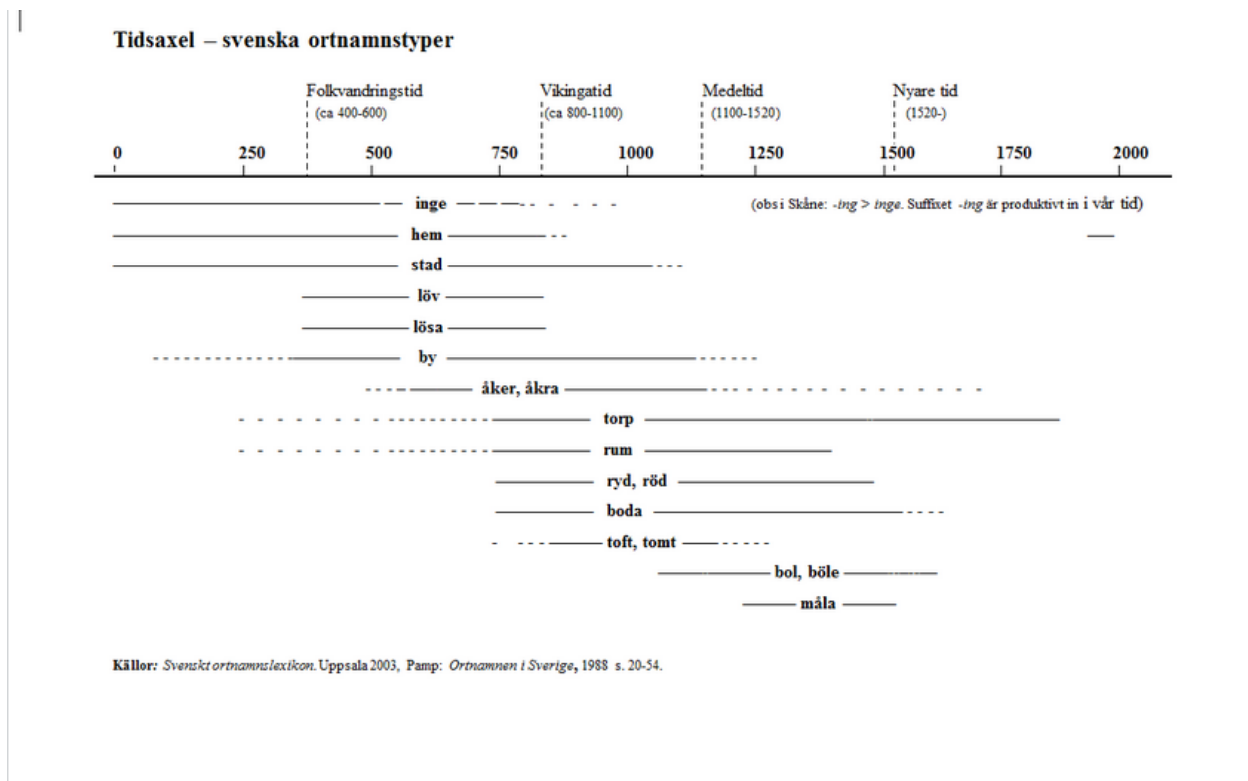
Uppåkra. Tillgänglig via:

[http://www.uppakra.se/wp-content/themes/uppakra/UAC\\_2012\\_LR.pdf](http://www.uppakra.se/wp-content/themes/uppakra/UAC_2012_LR.pdf) 26/12 2013

## 14. Bilagor

### Bilaga 1

#### Tidsaxel för svenska ortnamnstyper



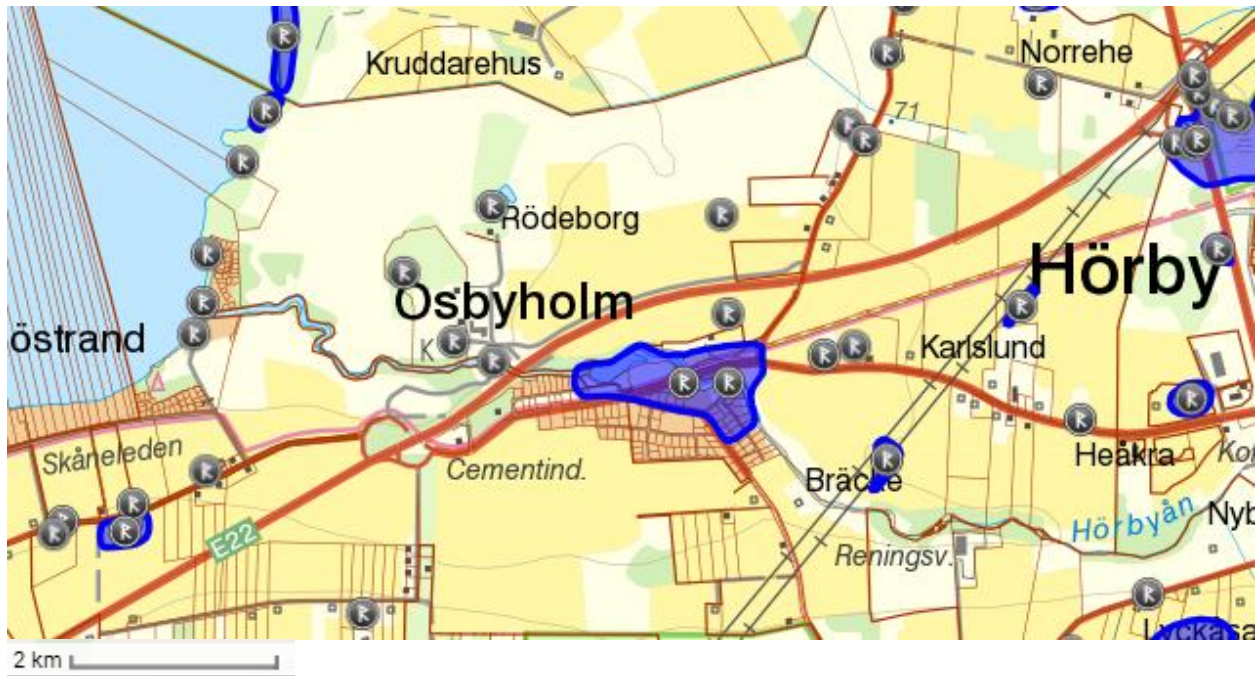
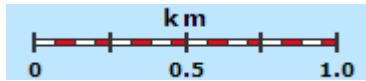
## Bilaga 2

### 2.8. Gravfältens typer

I avhandlingen ”På arkeologins bakgård” av Anne Carlie(1994), delas gravfälten in i sju typer:

- 1: Varierad typ: skall ha 2 eller fler typer av gravar: resta stenar, treudd, rösen, dommarringar, fyllda stensättningar vilka är runda eller med fyrkantig form, högar eller skeppssättningar.
- 2: Stensättningstyp: skall innehålla i huvudsak fyllda, runda eller fyrkantiga stensättningar. Möjligtvis kan det få finnas något röse eller stensättning som liknar röse.
- 3: Rösetyp: skall huvudsakligen innehålla rösen, men någon fylld stensättning med rund form kan finnas.
- 4: Högtyp: innehåller endast gravhögar.
- 5: Domarringstyp: innehåller endast domarringar.
- 6: Skeppssättningstyp: minst en skeppssättning skall finnas, tillsammans med ytterligare en typ av grav, t.ex. stensättning som är fyrkantig och ofylld och resta stenar. Möjligtvis kan rund stensättning som är fylld eller domarring finnas.
- 7: Typ med resta stenar: innehåller endast resta stenar.

### Bilaga 3



Osbyholm med flertalet fornlämningar utmarkerade.

Källa: FMIS

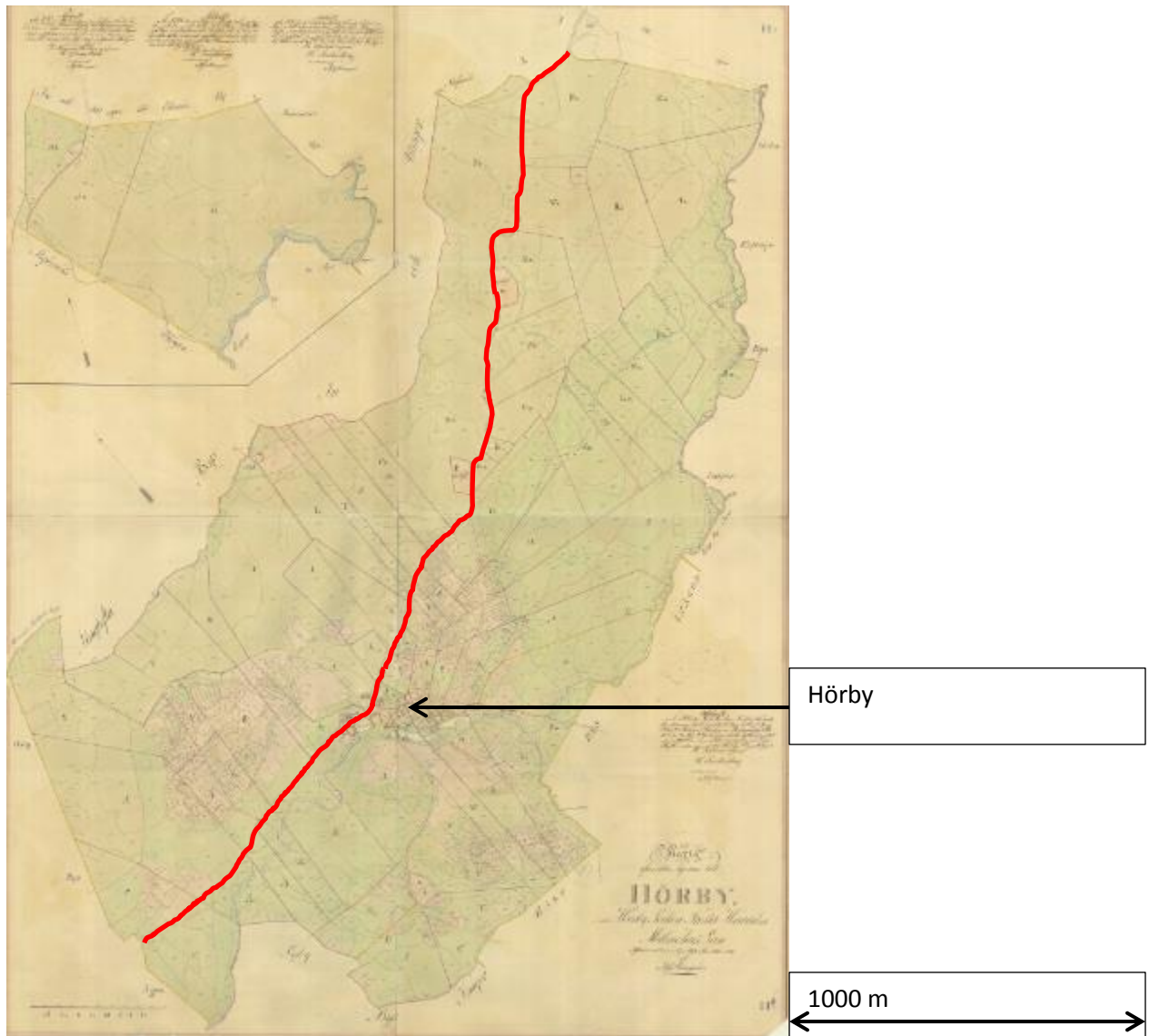
## Bilaga 4



Hörby Lagaskifteskarta 1841. Röd linje – väg 1. Enligt denna karta tycks väg 1 (röd linje) vara en gräns vilken går mellan ägorna.

Källa: Hörby Lagaskifteskarta 1841. Lantmäteriet, historiska kartor. Lantmäteristyrelsens arkiv 12-HÖR-63.

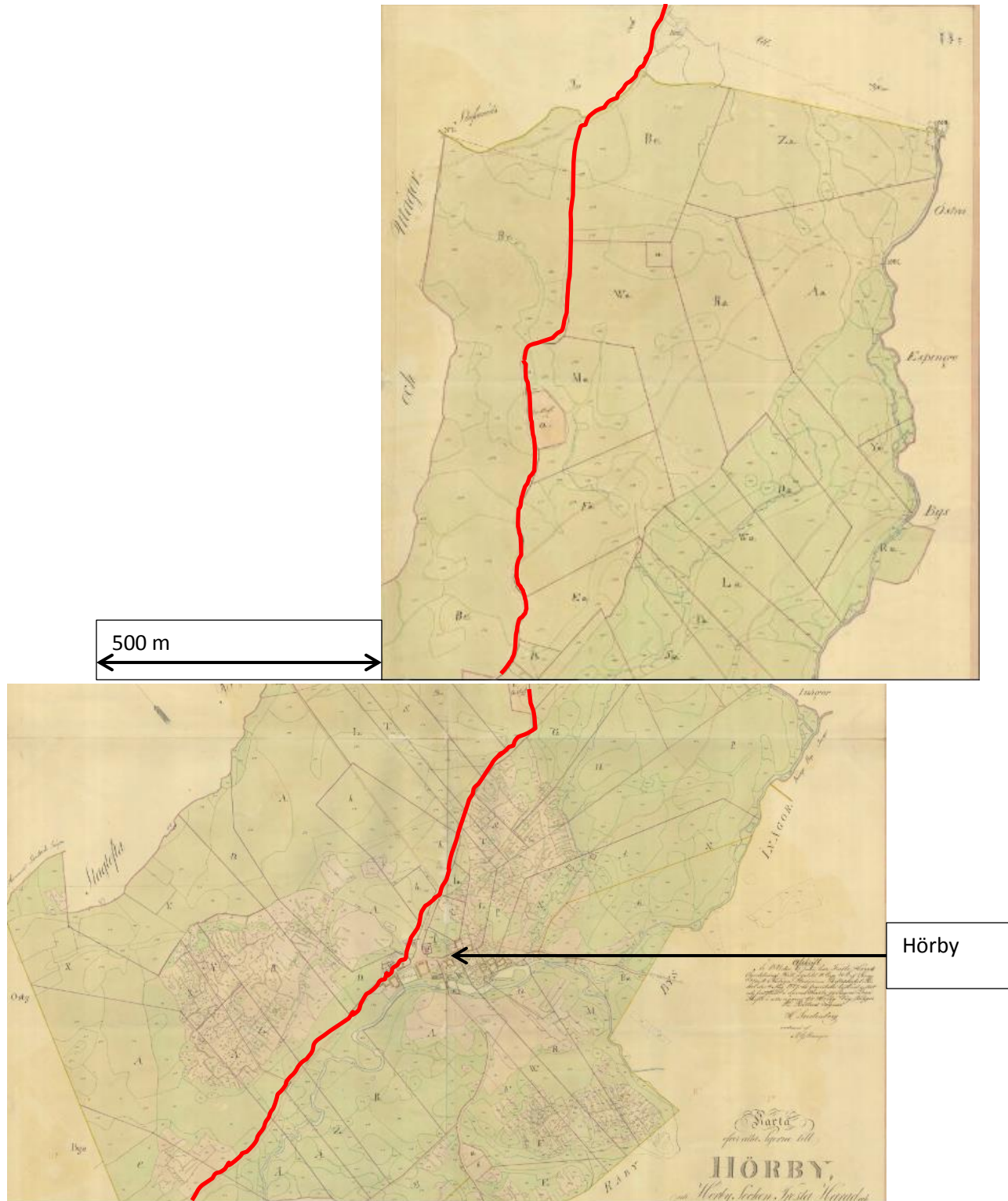
## Bilaga 5



Hörby lagaskifteskarta från år 1832 visar ägornas utseende före och efter skiftet och väg 1's relation till ägorna. (Detalj av karta se bilaga 6)

Källa: Hörby lagaskifteskarta 1832. Lantmäteriet, historiska kartor. Lantmäteristyrelsens arkiv.  
Hörby socken Hörby- Laga skifte-1832.

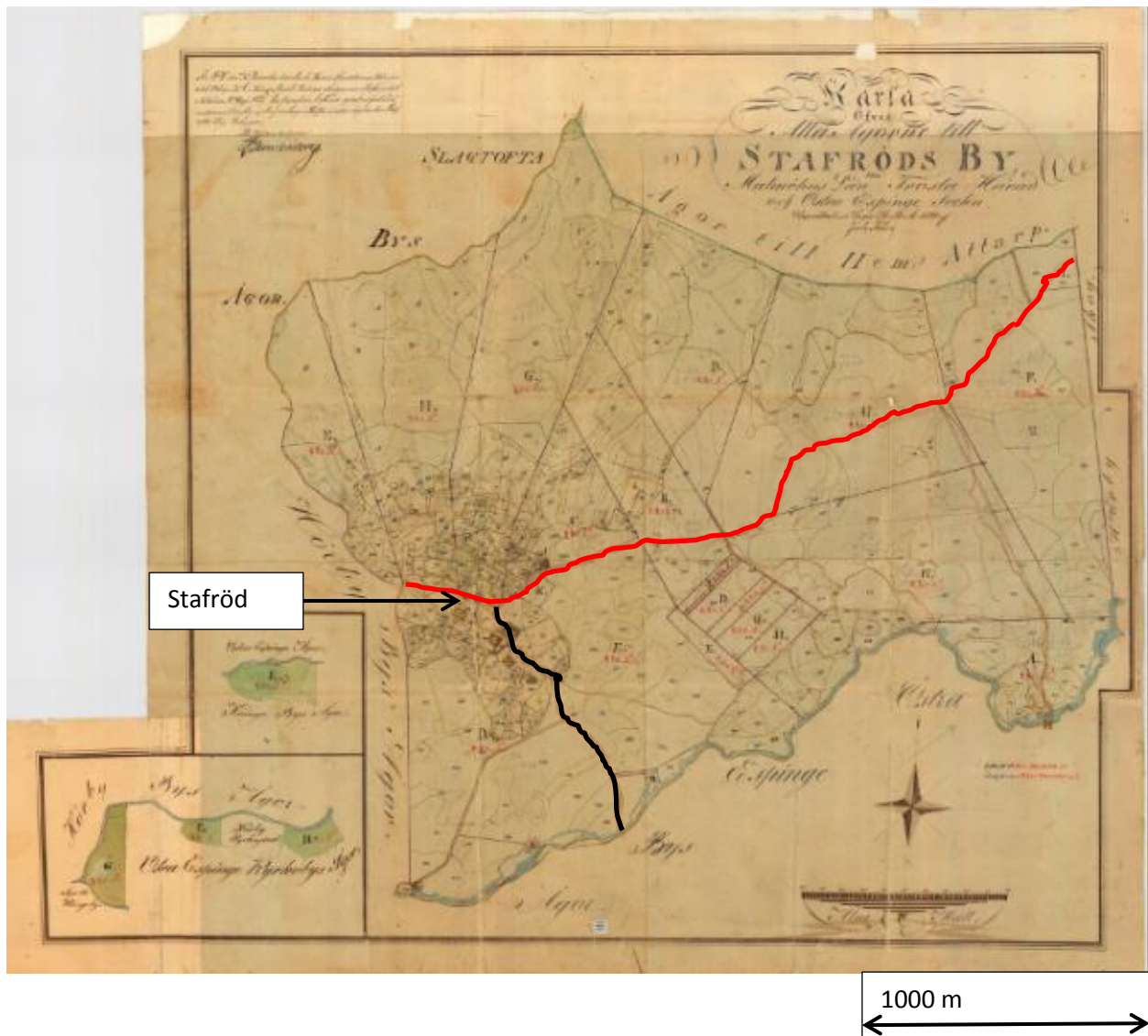
## Bilaga 6



Källa: Lantmäteriet, historiska kartor. Lantmäteristyrelsens arkiv. Hörby socken Hörby- Laga skifte-1832.



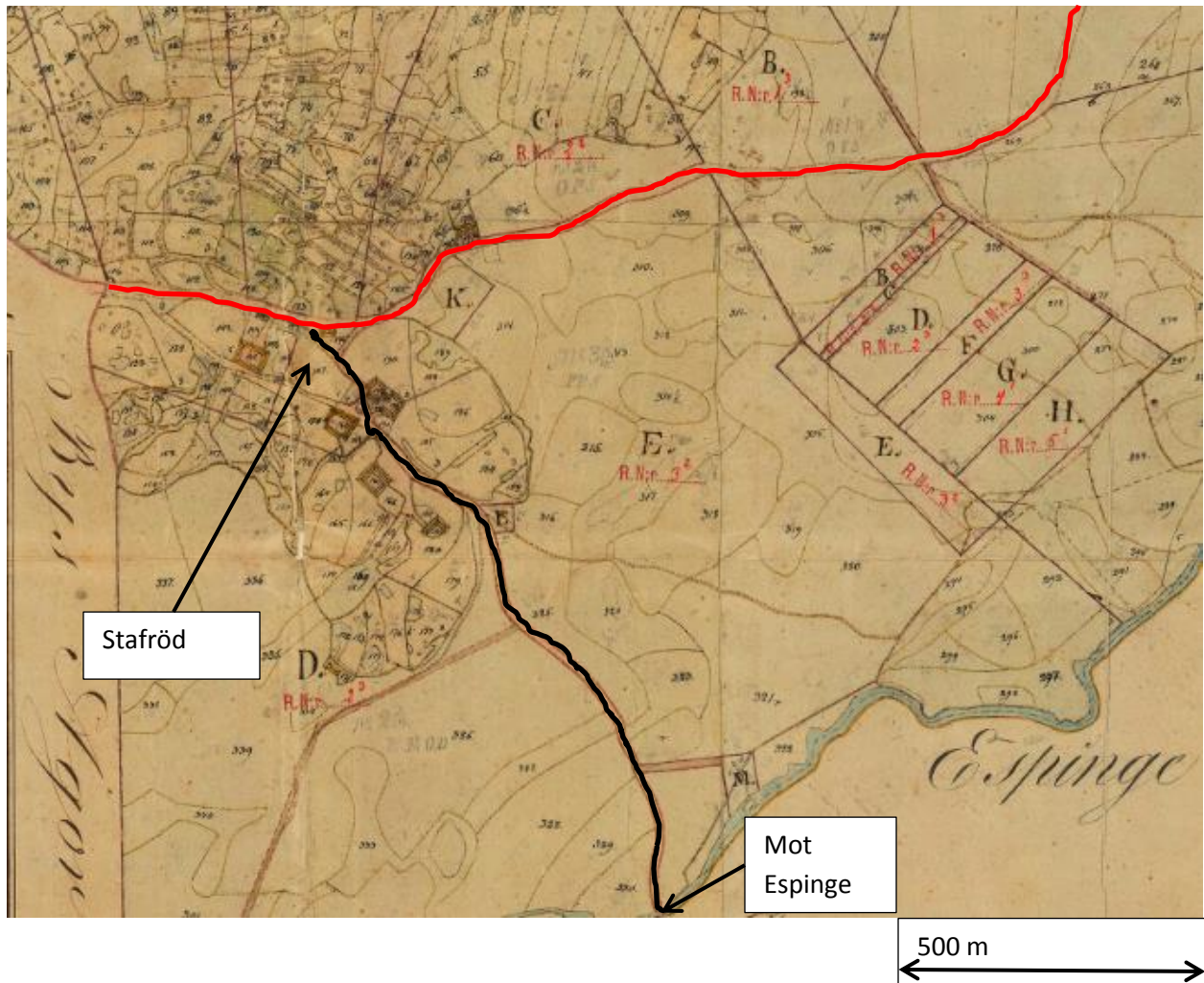
## Bilaga 7



Denna karta visar Stafröds laga skifte 1840. Längs med vägen Stafröd-Äspinge (väg 2, svart linje) tycks vägen vara gränsen som ägorna utgår ifrån. Genom Stafröds by verkar ägorna vara lagda utefter väg 1 (röd linje) medan norr om Stafröd tycks vägen korsa genom flertalet ägor. (Detalj av karta se bilaga 8)

Källa: Stafröd lagaskifteskarta. Lantmäteriet. Historiska kartor. Lantmäteristyrelsens arkiv. Karta 12-ÄSP-19.

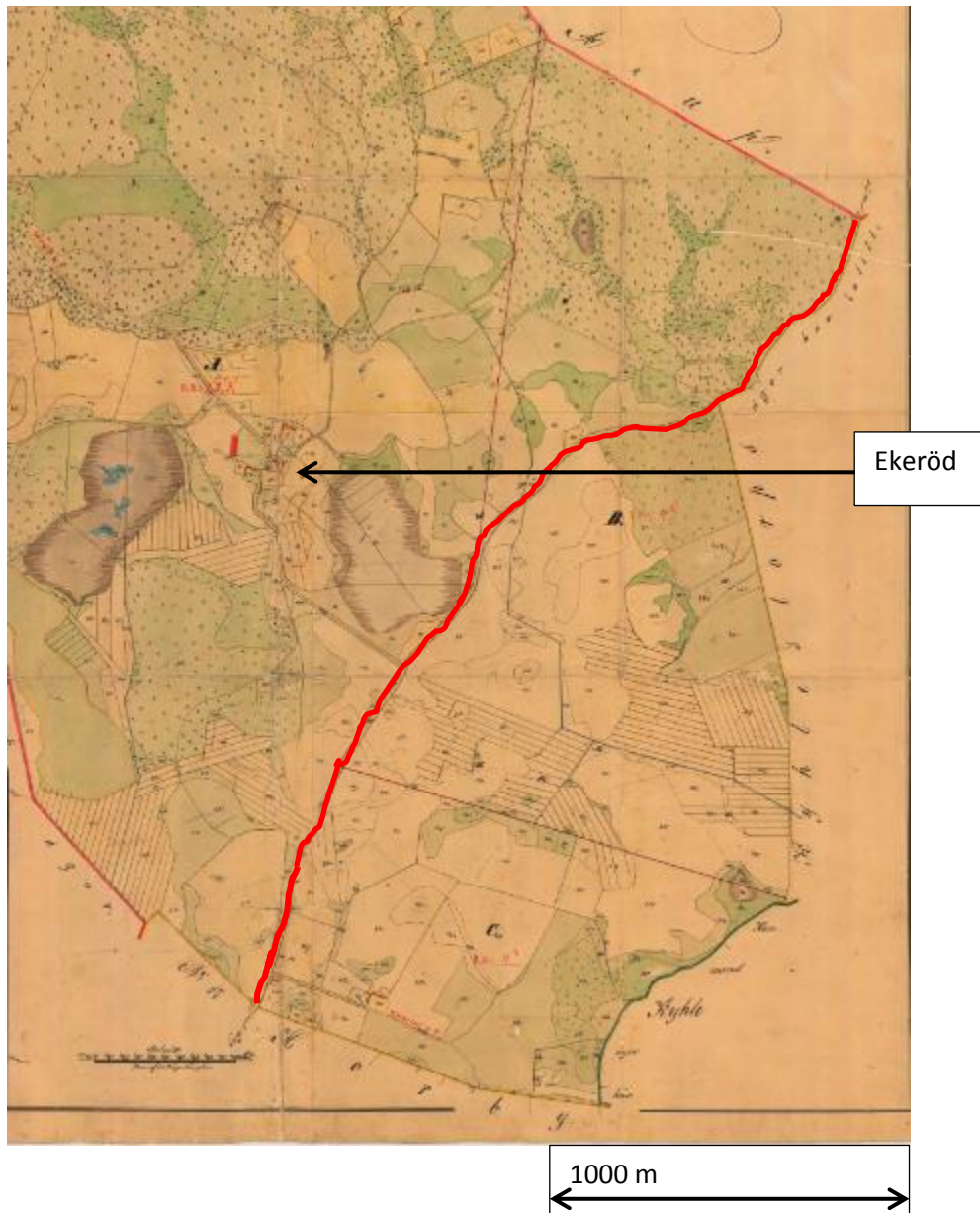
## Bilaga 8



Detalj av Stafröd lagaskifteskarta från år 1840 (se bilaga 7). Röd linje väg 1 och svart linje väg 2.

Källa: Stafröd lagaskifteskarta. Lantmäteriet, historiska kartor. Lantmäteristyrelsens arkiv. Karta 12-ÄSP-19.

## Bilaga 9



Ekeröd laga skifteskarta från år 1881. Några ägor tycks höra samman på båda sidor om väg 1 (röd linje) men till största del tycks ägorna ha vägen som gräns.

Källa: Ekeröd lagaskifteskarta. Lantmäteriet, historiska kartor. Lantmäteristyrelsens arkiv. Karta 12-SÖR-81.