

Ur Birkaavsnittet

Sveaväldet bevarade ännu i mycket sin gamla karaktär av en sjömak, och denna karaktär underströks nu ytterligare genom vikingatidens svenska expansion särskilt i de östbaltiska områdena men även i viss mån om också mera övergående i det södra Östersjöområdet (Hedeby). Rikets politiska tyngdpunkt låg alljämt i Mälardalen och särskilt huvudlandskapet Uppland, då ännu delat i de tre folklanden Fjädrundraland, Tiundaland, Attundaland samt Roden. För Sveaväldets högt utvecklade sjöfart måste den stora insjön Mälaren ha bildat en enastående hamnbassin, vars enda egentliga inlopp, i öster, skyddades genom en jämförelsevis trång passage, försvårad genom farliga över- och undervattensskär och en mestadels stark strömsättning, förorsakad av nivåskillnaden mellan Mälaren och den havsarm, som sträckte sig fram till dess inlopp. Men även med de södra delarna av Östersjöområdet stod Mälarbäckenet i en mera direkt förbindelse över det redan av Adam av Bremen omnämnda *Telgæ*, nu Södertälje. Endast ett relativt smalt näs skilde här Mälaren från en vik av Östersjön.¹ Det har gjorts gällande, att sjötrafiken på denna plats möjligen förmedlades genom att fartygen här drogös över land. Enligt min mening torde detta knappast vara riktigt. Säkerligen har man här dömt efter analoga förhållanden vid vikingatidens svenska flodfarter i Ryssland eller vid de ännu brukliga båtfärderna i de nordiska älvarna. Visserligen har det också ibland framkastats den förmodan, att även trafiken från Nordsjön in i Östersjön vid denna tid skulle ha skett genom att

La Suède et l'Orient. Études archéologiques sur les relations de la Suède et de l'Orient pendant l'âge des vikings, akad. avh., Upsala 1914 (Archives d'études orientales, publ. par J.-A. Lundell, Vol. 8); D e n s., Det stora Svitjod. Essayer om gångna tiders svensk-ryska kulturförbindelser, Sthlm 1917; S. R o z n i e c k i, Varaegiske minder i den russiske helledigtning, Kbhvn 1914; V. T h o m s e n, Det russiske riges grundlæggelse ved Nordboerne, i: Samlede afhandlinger, I, Kbhvn 1919, s. 231 ff.; K. G o e t z, Deutsch-Russische Handelsgeschichte des Mittelalters, Lübeck 1922 (Hansische Geschichtsquellen, Neue Folge, Bd V); F. B r a u n, Das historische Russland im nordischen Schrifttum des X.—XIV. Jahrhunderts, i: Festschrift, Eugen Mogk zum 70. Geburtstag 19. Juli 1924, Halle a. d. Saale 1924, s. 150 ff.

¹ Redan långt före vikingatidens början avbröts här förbindelsen mellan Saltsjön och Mälaren — se ovan s. 53.

fartygen dragits över det här jämförelsevis smala näset — möjligen blott 5 km brett enligt dåtida vattenförhållanden. En kännare av denna tids handelstrafik, R. Håpke, anmärker dock riktigt: »Wer je mitgeholfen hat, ein Fahrzeug über Land zu transportieren, weiss, wie schwerfällig auch ein leichtgebautes Boot ausserhalb seines nassem Elements ist».¹ Håpke framhåller också, att särskilt de frisiska koggarna, vilka voro breda, djupgående och korta, genom sin tyngd och ohanterlighet voro minst av allt lämpade för en dylik transport över land.

Även Södertäljenäset har säkerligen berett liknande svårigheter vid transporterandet av fartygen över land. En dylik transport skulle i varje fall betytt avsevärda olägenheter och besvär vid lossning och ilastning av handelsvarorna under färder i båda riktningarna. Däremot har Tälje säkerligen redan tidigt varit en *transitoplats* av en viss betydelse, där varorna avlastats vid Saltsjö- och Mälarestäderna och sedan över land transporterats till den motsatta stranden.² Tälje har troligen haft en befolkning, som till stor del existerat på en dylik transitotrafik och varit i besittning av smärre fartyg, som ombesörjt Mälaretrafiken. Då Adam av Bremen anger vägen till lands från Danmark över Götaland till Mälardalen och de där belägna orterna Birka och Sigtuna, omnämner han som sista plats innan färden till dessa orter just *Telgæ* — troligen just därför, att man här alltid kunde påräkna fartyg för vidare färder in i Mälaren. Denna transitotrafik över Södertälje har säkerligen fortsatt i större eller mindre utsträckning hela medeltiden igenom trots det motstånd, som givet-

¹ R. H å p k e, Friesen und Sachsen im Ostseeverkehr des 13. Jahrhunderts, i: Hans Gbll. 1913. München u. Leipzig 1913, s. 173.

² Ännu under 1600-talet fortlevde en tradition härom i Tälje enligt ett officiellt vittnesbörd, avgivet av stadens myndigheter vid »ransakningen om antikviteterna». Det heter här (hdskr. i KB, sign. F. 1. 9: 2): »Icke ähr heller okunnigt Suder Tellie stadh wara belägen emellan Saltssiön och freska mä-laren, skön Seglation, till, och fordom berömmelig handels stadh öfwergått andra uppestädher i mä-laren af handel, emedan skepen inkommo af Saltssiön sitt godhz uthlastadt, strax i andra farkoster i Mälaren inlastat, detta com-municerat medh uppestädherna i heela Mälaren och ähnnu i dagh för situa-tion skull at blifva en sådan handelsstadh mongan till stort gagn wähl skat-tandes».

vis från Stockholms sida bör ha gjorts mot denna konkurrens, som drabbade den inbringande trafiken förbi Stockholm. I Eriks av Pommern brev den 12 juli 1423 om olaglig köpenskap förbjödes sålunda »gotz ouer at schipe» till Tälje och Trosa.¹ Ännu vid den nyare tidens början se vi, att konungamakten på grund av stockholmsborgarnas klagomål förbjuder transitotrafiken vid Tälje. Sålunda förbjöd Johan III den 5 mars 1589 »öfverföringen» vid denna stad liksom Sigismund den 13 juli 1594 utfärdade förbud mot »öfverskipningen» därsammastädes, ett förbud, som förnyades av Karl IX den 25 mars 1604 samt av Gustav II Adolf i handelsordinantian av den 10 februari 1614 och i samma konungs resolution den 25 februari samma år på Stockholms stads besvär.

Tälje har sålunda varit en synnerligen lämplig transitoplats för samfärdseln med Birka och andra viktiga orter i Mälaren. Det i kommunikationsavseende lyckliga läget gjorde ju också senare Tälje till en omtyckt mötesplats för politiska och kyrkliga sammankomster. Dock torde Täljes *kommersiella* betydelse under medeltiden icke böra överskattas. Birka såsom beläget på Björköen strax norr om mynningen av den Mälärvik, som sträcker sig till Södertälje ägde därigenom ett förträffligt och likväl skyddat läge med avseende på de södra östersjöförbindelserna. Samtidigt låg det utmärkt till för samfärdseln i österväg genom Östersjöfarleden fram till Mälärutloppet och dess fortsättning genom skärgården ut i Östersjön. Säkerligen är det denna skärgård både i Mälaren och i Saltsjön, som åsyftas av Adam av Bremen, då han talar om den vik av det s. k. baltiska eller barbariska havet, vilken bildar en utmärkt hamn för de här bosatta folken men som är mycket farlig för de främmande.² Enligt Adam skulle nämligen Birkaborna till skydd mot sjörövare på en sträcka av över 100 stadier ha spärrat »havsvikens oroliga farvatten med massor av dolda stenar och därigenom gjort seglatsen lika så

¹ *Stockholms stads privilegiebref 1423—1700*, utg. K. Hildebrand o. A. Bratt, Sthlm 1900—1913, s. 1; *Privilegier, resolutioner och förordningar för Sveriges städer*, I, 1251—1523, utg. N. Herlitz, Sthlm 1927, s. 70.

² Adam av Bremen, ed. Schmeidler, s. 58.

farlig för dem själva som för sjörövarna».¹ Med största sannolikhet har Adam här missuppfattat sin sagesmans uppgifter om den egenartade och ofta svårtrafikabla svenska skärgården med dess myller av öar, holmar, skär, kobbar och undervattensgrund.

Birka låg sålunda utmärkt till för de internationella handelsförbindelserna söderut och österut, vilkas första stationer betecknades av respektive Slesvig-Hedeby och Novgorod. Men säkerligen är det Birkas tidigare egenskap av *lokal* handelsplats, som först riktat uppmärksamheten på denna ort. Här ha tydligen sedan gammalt hundare- och folklandsgränser stött samman. Fyra härad sammanträffa här: de uppländska Trögd och Färentuna samt de södermanländska Selebo och Svartlösa. Här gick även gränsen mellan Attundaland och Fjädrhundraland, till vilket senare folkland Björkö med Birka hörde. Omedelbart väster om Björkö ligger Adelsön med dess gamla kungsgård, till vars domän säkerligen även Björkö hörde, liksom ännu i dag Björkö hör till Adelsö socken. Helt visst är det från första början under konungamaktens skydd, som handelsplatsen på Björkön vuxit upp.

Den arkeologiska forskningen har gjort troligt, att 1200-talets ståtliga slottsbyggnad på Adelsö (»Alsnö hus») är ett vidmakthållande av platsens gamla traditioner som kungsgård. År 1200 omnämner konung Sverker Karlsson i ett brev »mansionem regiam Alnu».² Men att döma av inskriften på en runsten från troligen 1060-talet vid Hovgården på Adelsö är denna kungsgård ännu äldre.³ Runstenen omnämner konung Håkans bryte och sannolikt ägde denne konung då en kungsgård där. De tre anseliga s. k. Kungshögarna på Adelsö och en fjärde stor hög i närheten av dem, vilken daterats till 800-talets slut, ha av den arkeologiska forskningen med stor sannolikhet ansetts utgöra svenska konungars gravar från vikingatiden.⁴

Antagligen har Birka i kommersiellt hänseende varit en plats

¹ G. Bolin, Namnet Stockholm och Stockholms uppkomst, i: Samf. S:t Eriks årsbok 1921, s. 92.

² SD 115.

³ E. B r a t e, Sveriges runinskrifter, Sthlm 1922, ss. 75—76. Jfr nedan s. 125.

⁴ H. Rydh och B. Schnittger, Där fädrens kummel stå, I, 2. uppl., Sthlm 1928, ss. 72—73.