

Jarlabankes bro

Arkeologisk förundersökning av Jarlabankes bro, RAÄ 4 i Täby socken och kommun,
Uppland

Rapport 2009:3

Lars Andersson

Andreas Nordberg



Jarlabankes bro

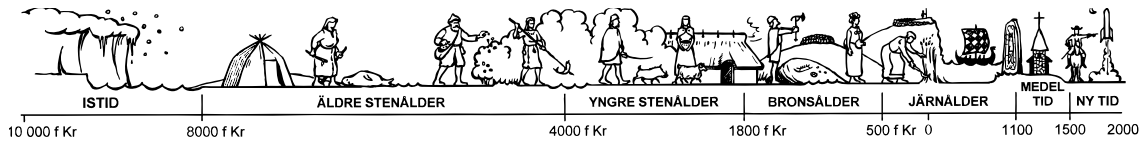
Arkeologisk förundersökning av Jarlabankes bro, RAÄ 4 i Täby socken och kommun, Uppland

Rapport 2009:3

Rapporten finns i PDF-format på adressen
www.lansmuseum.a.se



Tel 08-586 194 02 Fax 08-32 32 72
Sickla Industriväg 5B
131 34 Nacka
Hemsida: stockholms.lans.museum/



Tidaxel: Mats Vänehem

*Omslagsbild: Delrekonstruktion av Jarlabankes bro.
Foto L. Andersson, SSLM bild nr lp2009-0001.*

© Stockholms läns museum
 Produktion: Stockholms läns museum
 Redaktionell bearbetning: Göran Wertwein
 Produktion av planer: Göran Wertwein
 Allmänt kartmaterial: Lantmäteriverket. Medgivande 97.0133
 Stockholm 2009

Innehåll

Sammanfattning	6
Inledning och bakgrund	8
Miljö	8
Tidigare antikvariska undersökningar	9
Anläggningsbeskrivning	6
<i>Undersökningen 1934-1936</i>	10
<i>Undersökningen 1959</i>	10
<i>Undersökningen 1964</i>	11
Målsättning för undersökningen 2005	11
Metod och genomförande	12
Resultat	12
<i>Brons stratigrafi</i>	12
<i>Stenraden</i>	14
<i>Stenfundamentet</i>	15
Utvärdering och tolkning	16
Framåtblickande diskussion	17
Litteratur.....	19
Tekniska och administrativa uppgifter	20

Figurförteckning

Fig 1. Terrängkartan, skala 1:100 000	6
Fig 2. Terrängkartan, skala 1:10 000	7
Fig 3. Historiska karta.....	9
Fig 4. Schaktplan för grävningarna 1934-1936.....	10
Fig 5. Stödmuren längs bron.....	11
Fig 6. Røjning inför omdaning	11
Fig 7. Profil A, schakt 1	12
Fig 8. Profil B, schakt 1	13
Fig 9. Profil, schakt 2	14
Fig 10. Foto på stenrad.....	14
Fig 11. Profil, schakt 3	15
Fig 12. Stenfundament	15
Fig 13. Hadorph ´s avbildning	16
Fig 14. Peringskiöld ´s avbildning	16

Bilagor

Bil 1. Schaktplan	21
Bil 2. Profiler	22
Bil 3. Schaktbeskrivningar för grävningarna 1934-1936.....	26
Bil 4. Schaktbeskrivningar för grävningen 2005	28



Fig 1. Terrängkartan med läget för undersökningen markerat, skala 1:100 000.

Sammanfattning

Stockholms läns museum utförde år 2005 en förundersökning av den norra delen av Jarlabankes bro (RAÄ 4) i Täby socken och kommun. Undersökningen föranleddes av att Täby kommun inom ramen för projektet Runriket ville restaurera och visualisera runstensbron till det skick som den hade på avbildningar av Johan Hadorph och Johan Peringskiöld från slutet av 1600-talet och 1700-talets början. I samband med detta arbete skulle även elledningar dras i anslutning till brosträckningen.

Fornlämningen har varit föremål för flera arkeologiska ingrepp. Alla är inte antikvariskt dokumenterade, men sammanställningar av undersökningar från 1934-36, 1959 och 1964 finns arkiverade i ATA och redogörs för kortfattat i denna rapport. Den antikvariska målsättningen för 2005 års undersökning var att studera den vikingatida brofasens uppbyggnad.

Den äldsta fasen av bronns norra del bestod av ett ungefär 0,2 meter tjockt lager rödbrunt moränliknande material, lagt på den ursprungliga markytan. Ovanpå

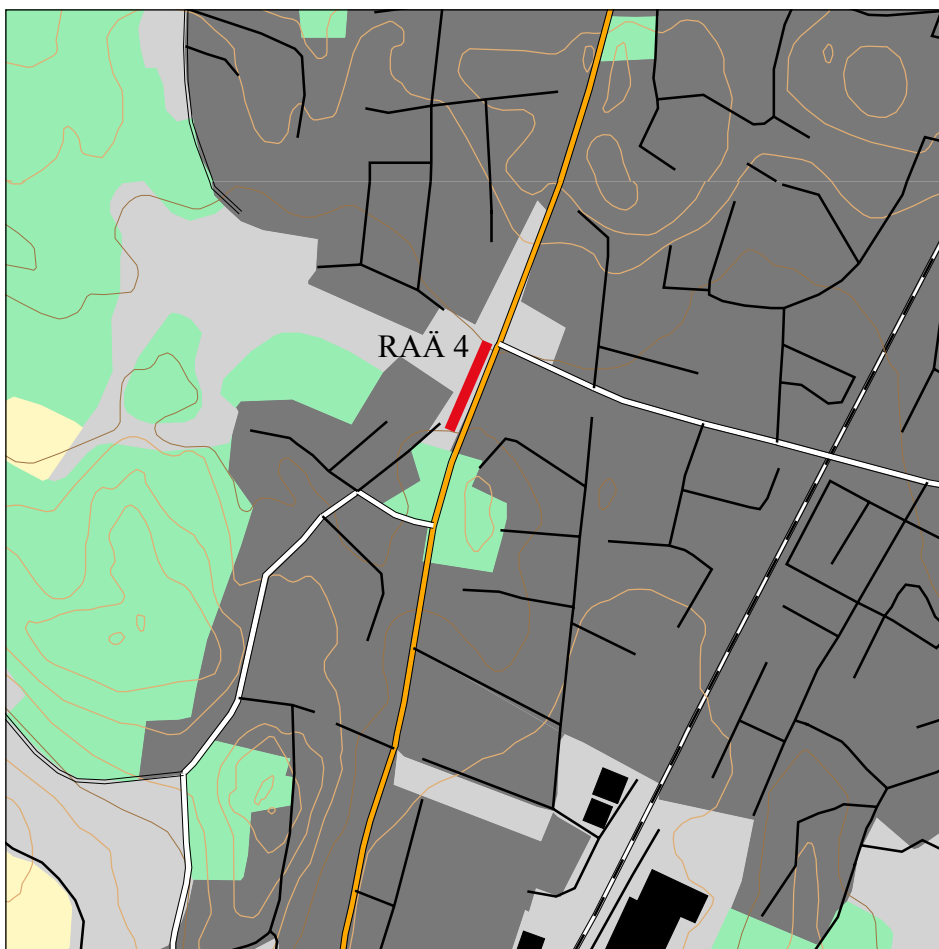


Fig 2. Terrängkartan med bron markerad som rött streck, skala 1:10 000.

detta påträffades ett lager av ljusgul moig sand, som sannolikt har förts på som vägförbättring under 1600-talet. Denna vägfäsa var övertäckt med recent mo, matjord och plöja.

Längs med bronns nordvästra långsida, just norr om runstenen U164, återfanns en 4,5 meter lång stenrad. Denna stenrad finns avbildad av Hadorph och Peringskiöld, men tycks stratigrafiskt inte tillhöra den vikingatida bron, utan ett betydligt senare skede. Ett par meter söder om stenraden påträffades ett fundament till en rest sten, men inte heller denna går att knyta till bronns äldsta delar. Inga fynd framkom som kan ge en direkt datering av dessa konstruktionselement. Anläggningarna ligger dock stratigrafiskt i och på en typ av material som ofta användes vid vägförbättringar under 1600- till 1800-talen. Eftersom såväl stenraden som den resta sten som tillhört fundamentet är avbildad av Hadorph och Peringskiöld vid sekelskiftet 16-1700, tycks en relativ datering av de två konstruktionsementen till 1600-tal förefalla rimlig.

Inledning och bakgrund

Förundersökningen av Jarlabankes bro i Täby utfördes av Stockholms läns museum under maj månad 2005. Bron byggdes, som namnet antyder, av Jarlabanke, en inte helt okänd historisk person som genom en rad runstenar har gjort sig ihågkommen till eftervärlden – inte minst eftersom han på en av dessa talar om att han ensam äger hela Täby. Jarlabankeätten har spelat en framträdande roll i Östra Mälardalen under 1000-talet (Andersson & Vänehem 2003, Andersson 2005, Andersson & Källström 2008). Jarlabankes bro uppfördes vid mitten av 1000-talet och är i dag ungefär 50 meter lång. Anläggningen utgör egentligen en vägbank över ett sankt område, som ofta är fallet med s.k. runstensbroar (B. F. Jansson 1984: 110). Den flankeras av ett antal resta stenar längs med långsidorna och har dessutom två runstenar uppresta i sin norra ände. Ursprungligen var bron dock närmare 150 meter lång och 6,5 meter bred och ledde då över ett våtmarksområde vid den södra gränsen av Jarlabankes ägor. Vid denna tid stod två ytterligare stenar även vid bronns södra ände. Dessa stenar flyttades dock till kyrkorna i Fresta respektive Danderyd, där de fortfarande står bevarade. Bron avbildades två gånger vid tiden runt sekelskiftet 1600-1700 och dessa båda avbildningar är centrala för den föreliggande arbetet med bromonumentet.

Förundersökningen av Jarlabankes bro föranleddes av att Täby kommun hade en önskan att höja upplevelsevärde av fornlämningen. Med Stockholms läns museum som biträdande projektledare initierades därför projektet Runriket, vilket berörde ett antal platser, fornlämningar och runstenar kring Vallentunasjön (se vidare Andersson & Vänehem 2003; Edberg, R. & Ek, M. & Vänehem, M. 2007, www.runriket.se). Ett av de monument som berördes inom projektets ram var Jarlabankes bro. Målet var att restaurera bron på ett sådant sätt att det återfick det utseende den hade i Johan Hadorphs och Johan Peringskiölds avbildningar från tiden kring sekelskiftet 1700.

I samband med dessa arbeten planerades också omdragningar och nyinstallationer av elledningar. De ingrepp som detta medförde fick dock inte innebära att den vikingatida vägbanan berördes. Syftet med förundersökningen var att lämna tillräckligt underlag för att förhindra att så skedde. De antikvariska målsättningarna var att i samband med detta få ett bättre grepp om broanläggningens lagerföljder samt att belägga den vikingatida vägbanans djup.

Miljö

Bron är belägen i norra delen av Täby kommun och socken, i ett område som idag består av tätortbebyggelse, men som för inte länge sedan låg på gränsen mellan skogsmark och ett mer öppet landskapsrum. Läget sammanfaller också med Täby gårds norra gräns mot den skogsmark som åtskiljer Täby och Vallentuna. Bron förbinder två högre länta områden, som avgränsas av en tidigare våtmark. I det äldre kartmaterialet framgår att området kring bron har utgjorts av ett sankt områden

som inte har kunnat användas för odling. Marken öster om bron är tidigast markerad som åker på en karta från 1798 (men inte på äldre kartor) (fig. 3) och området väster om bron kom inte att brukas förrän marken dikades ur under 1800-talet, sannolikt i samband med att Vallentunasjön sänktes 1,8 meter år 1860.

Under 1000-talet får man anta att marken vid bron varit sank och delvis starkt vattenbemängd. Inga kända fornlämningar finns heller inom skogsområdet norr om monumentet och det mesta talar för att bron låg placerad på gränsen till ett utmarksområde, på samma sätt som den gjorde under senare tid. Kanske kan bromonumentet förstås som en form av "portal" in till Täby. Intrycket kan ha förstärkts av att topografin förändrades från skogsmark till brukad bygd just vid broläget. Det kan till och med vara så att man vid det norra brofästet haft sikt ända till den samtida Täby gård (såvida denna låg på den plats där Täby by återfinns i det historiska kartmaterialet). De som färdades över bron norrifrån har därtill genom runstenarna upplysts om vem som ägde gården Täby och att man där hade upptagit den nya religionen. (En utförlig kulturhistorisk och samtida analys återfinns i Andersson & Vänehem 2003:7-15).

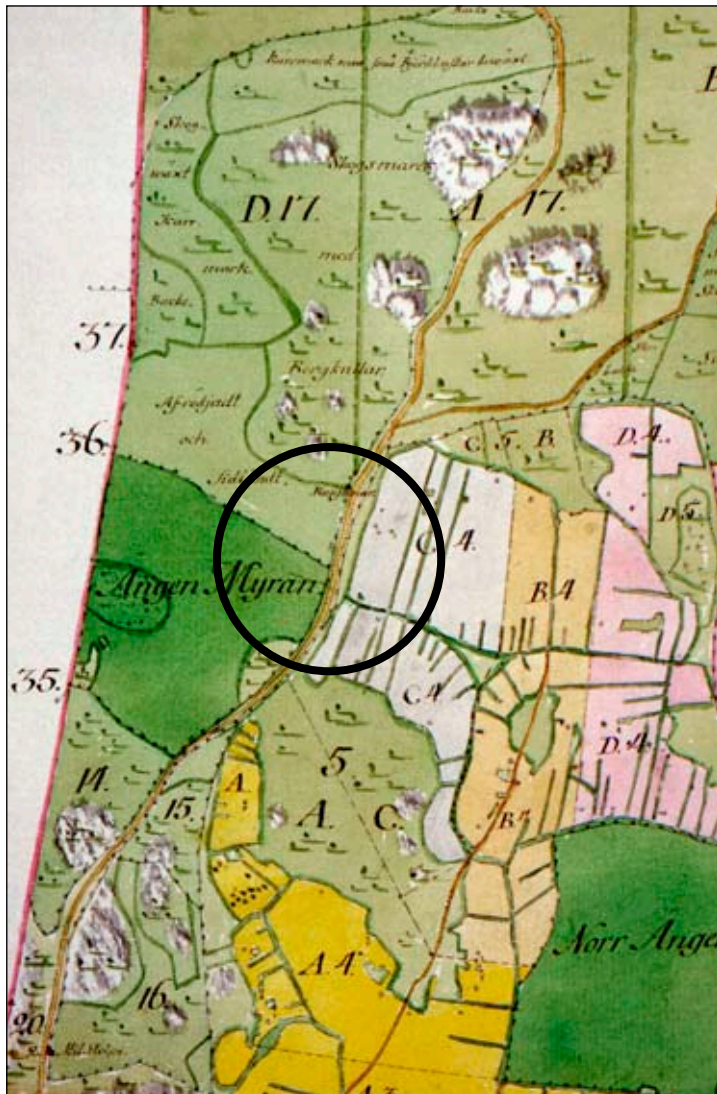
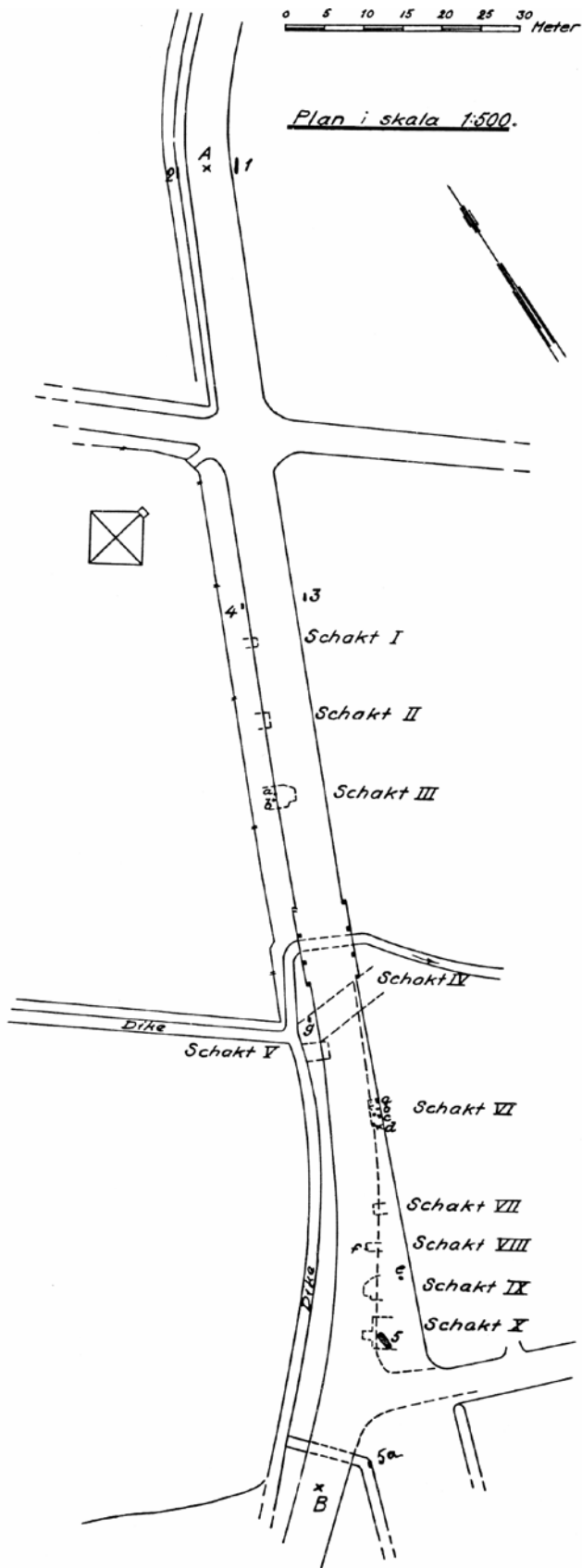


Fig 3. Historisk karta från 1798. Broläget är markerat med en cirkel.

Tidigare antikvariska undersökningar

Jarlabankes bro har varit föremål för ett flertal arkeologiska undersökningar och den har också berörts av ett antal ingrepp som inte dokumenterats arkeologiskt (en utförlig redogörelse för dessa undersökningar återfinns även i Andersson & Vänehem 2003: 15 ff. Se vidare ATA). 1921 skedde t.ex. såväl en utförlig breddning som höjning av vägen. I samband med detta flyttades också en rest sten närmare bron, som hade stått c:a 55 meter sydväst om det norra brofästet. Även andra stenar flyttades till mer ursprungliga platser, eller restes där de stod. 1924-26 breddades vägen över bron ytterligare. I samband med detta flyttades ännu en sten (nr 5) c:a 16 meter i sydvästlig riktning för att ge plats åt den nya vägbanan. Inget av dessa arbeten övervakades eller dokumenterades antikvariskt.



Undersökningen 1934-1936

Åren 1934 till 1936 utfördes omfattande väg-arbeten i anslutning till bromonumentet (fig. 4). I samband med detta gjordes en rad antikvariska undersökningar av platsen och man kunde bland annat konstatera att bron ursprungligen hade varit hela 150 meter lång, dvs. ungefär 100 meter längre än den idag bevarade bron.

Vid undersökningarna 1934-36 grävdes totalt 10 schakt (se beskrivning i bil. 3). Inga av dessa var dock förlagda till de områden som den föreliggande undersökningen berörde. Man kunde konstatera att den ursprungliga vägsträckningen har varit rakare än den befintliga vägen och att det södra brofästet tycks ha legat något öster om dagens. I samtliga schakt återfanns den ursprungliga vägbanan på relativt stort djup (0,75-1,5 meter). Den ursprungliga bron föreföll ha en tjocklek på ca 0,1-0,45 meter. En ursprunglig höjd på vägbanken är svår att beräkna, dels eftersom lagren kan ha pressats samman i samband med brukandet av bron, dels eftersom den sannolikt har varierat mellan olika delar. En medelhöjd på mellan 0,3-0,5 meter är dock en rimlig uppskattning. Som mest uppgick den dock till hela 1,5 meter. Beskrivningen av schakt 7 antyder vidare att området där kan ha varit sankt och eventuellt tidvis stått under vatten.

Efter undersökningen fick bron behålla sin ursprungliga sträckning. Däremot breddades vägbanan och dessutom anlades en 35 meter lång och 1 meter hög stödmur utmed vägbronns östra sida (fig. 5).

Undersökningen 1959

År 1959 skedde omfattande arbeten vid bronns sydligaste del i samband med vägomläggningar, då man avlägsnade "halva vägbanan av vägen Vallentuna-Stockholm, sydväst om Jarlabankes bro, Täby socken, Uppland, på en sträcka från 15 m. söder om sten 5 a och vidare hundra meter sydväst ut" (ATA otryckt rapport). Arbetena kontrollerades av antikvariskt schaktövervakning.

Fig 4. Schaktplan för grävningarna 1934-1936.

Ett schakt grävdes till ett djup av 0,6-1,0 meter. Schaktets botten utgjordes av berghällar sluttande mot norr. Inga spår av äldre väganläggning eller andra fornlämningar påträffades. Detta antyder att den ursprungliga vägen antingen har gått direkt på hållmarken eller haft en sträckning identisk med kyrkvägen i väster alternativt landsvägen i öster, vid sidan om de under 1959 grävda schakten. Utsträckningen på den bifogade planen är tyvärr något ungefärlig, med schakten dåligt eller inte alls markerade.



Fig 5. Stödmuren längs bronns östra kant. Foto L. Andersson, SSLM bild nr 2009-0002.

Undersökningen 1964

I samband med nedläggandet av en avloppsledning grävdes ett schakt på ungefär samma område av bron som också föreliggande undersökning berör. Schaktet var 4,10 meter djupt, övre bredd ca 4 meter och undre bredd 2-3 meter. När schaktningen underställdes antikvarisk kontroll hade delar av vägbanan framkommit.

I schaktet framkom först ett 0,8-1,0 meter tjockt lager av sentida vägfyllningsmaterial och direkt under detta ett lager av grå lera som förmodligen härrör från en sentida om- eller påbyggnadsfas av vägen. Under lerlagret påträffades dock ett lager hårt packad röd lera på 1,0-1,2 meter djup som kan ha tillhört den ursprungliga vägen och under detta lager framkom en stenpackning på c:a 1,3-1,45 meter djup, som ingick i den ursprungliga vägens konstruktion.

Målsättning för undersökningen 2005

I samband med ett visualiseringsprojekt av Jarlabankes bro, ombesörjt av Täby kommun, skulle även nya elledningar läggas ned i anslutning till bromonumentet. Den arkeologiska förundersökning som utfördes av Stockholms läns museum under 2005 hade som syfte att garantera att bromonumentet inte förstördes av kabeldragningen, samt dessutom utgöra del i underlagsmaterialet inför visualiseringsprojektet. De rent antikvariska målsättningarna var att belägga den vikingatida vägbanans djup, samt om möjlighet fanns säkerställa mer information om hur bron från samma tid var konstruerad. Samtliga mål uppfylldes inom ramen för undersökningen.



Fig 6. Rövning inför visualiseringsprojektet genomförande. Foto M. Vänehem, SSLM bild nr 2009-0003.

Metod och genomförande

Ett antal schakt grävdes med grävmaskin på sidorna av vägbanken. Eftersom brons södra del redan tidigare hade varit föremål för arkeologiska undersökningar, vilka måste anses lämna tillräckligt underlag för beslut i samband med eventuella markingrepp, koncentrerades den aktuella förundersökningen till fornlämningens norra del.

Flertalet schakt grävdes ned till en nivå som var tillräcklig för att konstatera att de planerade markingreppen ej skulle göra skada på den vikingatida vägbanan. För att kunna studera brons olika lagerföljder grävdes dock ett schakt genom broläggningen och ned till orörd mark under bron.

Hela insatsen dokumenterades med digitalt foto. Profiler ritades såväl för hand som dokumenterades med digitalkamera. Schakten mättes in med totalstation och lagrades i dokumentationssystemet Intrasis.

Resultat

För att vara en förundersökning av så pass blygsam omfattning, måste de antikvariska resultaten anses vara goda. Undersökningen kunde genom horisontala stratigrafier i schaktens väggar berätta en hel del om brons historia. Dessutom påträffades såväl ett stenfundament som en stenrad i vägbanans norra förlängning.

Brons stratigrafi

I de profiler som rensades fram i schaktens väggar blev ett flertal byggnadsfaser tydliga. Eftersom inga daterande fynd gjordes är dessa faser dock bara relativt daterbara mellan den understa sterila nivån och det översta lagret under torven. Mycket talar dock för att den vikingatida vägläggningen (rödfärgade i profilerna) påträffades direkt ovan den naturliga marken och att en restaurering av vägbanan utfördes under 1600- till 1800-tal (blåfärgade i profilerna). Ovanpå detta påträffades 1900-talsvägen (grå färg i profilerna). Nedan redovisas profilerna i samband med respektive lagerförklaring och tolkning. Större skalenliga profiler återges även i bilagan.

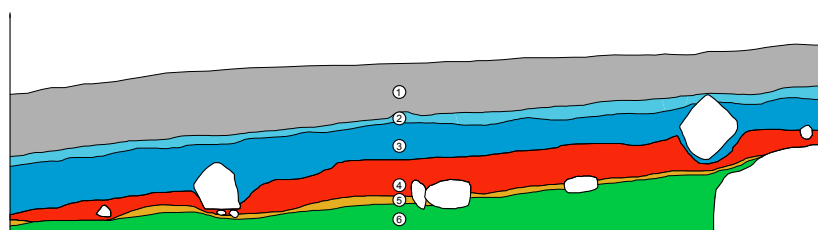


Fig 7. Profil över schakt 1, profil A. För profil i lämplig skala se bilagorna.

Schakt 1 Profil (A) i brons längdriktning

- *Lager 1: 1900-talets vägbanan.* Överst i schaktet påträffades ett c:a 0,6-0,8 meter tjockt lager utfyllnadsmaterial från 1900-talet bestående av grusig sand med inslag av småsten. Lagret innehöll sentida buteljglas och järnföremål.
- *Lager 2: 1600- till 1800-talets vägbanan.* Beskrivning: Ett c:a 0,1 meter tjockt lager brungul moig sand. Inga fynd framkom i detta lager.
- *Lager 3: 1600- till 1800-talets vägbanan.* Beskrivning: Under lager 2 framkom

ett 0,6-0,8 meter tjockt lager med ljusgul till gulbrun moig sand. Lagret föreföll "sorterat" och saknade helt småsten. Lager 3 kan inte helt avskiljas från lager 2.

- *Lager 4: Den vikingatida vägbeläggningen.* Ett påfört lager morän med inslag av sand. Färgen var överst i lagret rödaktigt, därefter gråbrunt. I botten påträffades enstaka stenar, med storleken 0,2-0,3 m i d. Inga fynd framkom.
- *Lager 5:* Ett svagt urskiljbart lager 0,02-0,05 m. tjockt. Moig gulbrun sand. Förmodligen ett naturligt lager.
- *Lager 6:* Steril av grå mo med inslag av lera och mindre sten.

Tolkning:

Lager 1 motsvarar 1900-talets vägbana. *Lager 2* och *3* påminde mycket vad gäller såväl material som tjocklek om den typ av vägförbättringar som utfördes under 1600- till 1800-talet (jämför t.ex. K. Andersson 2005: 18 ff.) och lagret bör kunna föras till denna tid. Troligen härrör båda lager från samma vägbyggnadsfas. Lager 2 representerar det övre skiktet av det påförda vägmaterialet och urskiljer sig från det undre skiktet på grund av att det har nötts och slitits genom långtida nyttjande av vägen. *Lager 4* kan med stor sannolikhet identifieras med den vikingatida broläggningen. *Lager 5* består av naturlig mark, men skulle kunna utgöra resterna efter en upp trampad led som föregick Jarlabankes broläggning.

Schakt 1 Profil (B) i brons tvärriktning

- *Lager 1:* Torvskikt.
- *Lager 2:* Recent påfört lager av moig lera.
- *Lager 3:* Lager av moig och lerig mylla med inslag av stenar med 0,1-0,2 m i d. Detta tycks härröra från 1900-talet.
- *Lager 4:* 1900-talets vägbana. Detta lager är identiskt med lager 1 i beskrivningen av schakt 1 profil (A).
- *Lager 5:* 1600- till 1800-talets vägbana. Detta lager är identiskt med lager 2 i schakt 1 profil (A).
- *Lager 6:* 1600- till 1800-talets vägbana. Detta lager är identiskt med lager 3 i schakt 1 profil (A).
- *Lager 7:* Mylligt mörkbrunt lager, möjligen gammal plöja från 1800-talet.
- *Lager 8:* Den vikingatida vägbeläggningen. Detta lager är identiskt med lager 4 i profil (A).
- *Lager 9:* Mylligt brunt lager. Kan vara plöja eller fyllning i en grop.
- *Lager 10:* Ljust gulbrun sandlins. Härrör sannolikt från 1600- till 1800-talens vägförbättringar.
- *Lager 11:* Sandlager som är identiskt med lager 5 i profil (A).
- *Lager 12:* Steril mark under broläggningen.
- *Lager 13:* Nedgrävning för kabel.

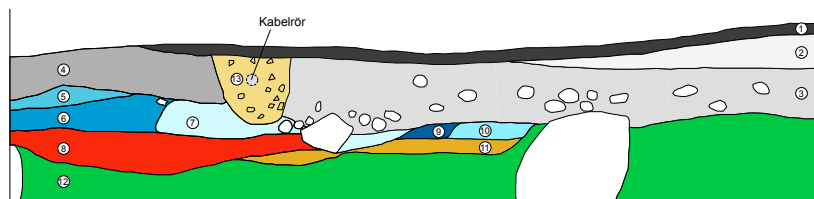


Fig 8. Profil över schakt 1, profil B. För profil i lämplig skala se bilagorna.

Tolkning:

Lager 3 förefaller vara utfyllnadslager som tillkommit i samband med vägens restaurering under 1900-talet (*lager 4*). Lager 5 och 6 utgör den vägbeläggning som tillfördes vägen under 1600-talet. Lager 7, 9 och 10 är något svårtolkade men förefaller ha uppkommit genom markbruk i anslutning till vägkanten. Lager 8 bör kunna identifieras med den vikingatida broläggningen, medan *lager 11* skulle kunna vara en del av den upptrampade led som föregick den senvikingatida konstruktionen.

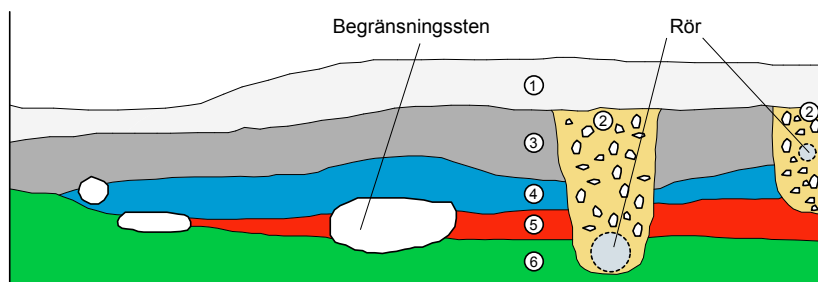


Fig 9. Profil över schakt 2. För profil i lämplig skala se bilagorna.

- Lager 4: 1600- till 1800-talets vägkana. Moigt ljusgult lager, som sannolikt utgör vägmaterial från 1600-1800-tal.
- Lager 5: Den vikingatida vägbeläggningen. Ett rödbrunt moränliknande lager som bör utgöra en del av den ursprungliga vägbeläggningen till bron.
- Lager 6: Steril mark.

Tolkning:

Under ett sentida tjockare lager med plöja och matjord påträffades först vägmaterial som förefaller ha påförts under vägförbättringar under 1600- till 1800-talen (*lager 4*). Under detta vidtog ett moränlager, som bör ha utgjort del av den vikingatida brobeläggningen (*lager 5*). I den västra utkanten av detta lager påträffades en sten som skulle kunna utgöra en ursprunglig yttre begränsning av den vikingatida bron.



Fig 10. Till höger i bild syns den påträffade stenraden.
Foto M. Vänehem, SSM bild nr 2009-0004.

Schakt 2 Profil i brons tvärriktning

- Lager 1: Sentida lager av mörkbrun grusig mylla.
- Lager 2: Recenta störningar av nedgrävt dräneringsrör respektive elkabel.
- Lager 3: Ett sannolikt påfört mörkbrunt moigt lager med inslag av mylla.

Stenraden

I brons nuvarande nordvästra ände, just norr om runstenen U164, framtofs en c:a 4,5 meter lång stenrad på vägens västra sida. Stenraden bestod inom det framschaktade området av åtta stycken 0,5-0,7 meter stora stenar (fig. 10).

Schakt 3 längsprofil

- Lager 1: Mo och kulturlager. Omrört och påverkat av modernt skräp.
- Lager 2: 1600- till 1800-talets vägmaterial. Mo och sand blandat med enstaka inslag av små sten. Lagret påminner om vägmaterial som användes från 1600-talet och framåt. Otydlig gräns nedåt.

- *Lager 3: 1600- till 1800-talets vägmaterial. Ljus fin sand. Ensatka små mörka fläckar. Lagret påminner om vägmaterial som användes från 1600-talet och senare och kan inte helt separeras från lager 2.*

- *Lager 4: Berg.*
- *Lager 5: Den vikingatida broläggningen: Rödbrunn morängrus. Enstaka stenar c:a 0,05-0,1 m. stora.*

Detta är samma lager som i schakt 1 och 2 kunde identifieras med den vikingatida vägbanan.

- *Lager 6: "Stenkista" av närmast runda, jämstora stenar av singelkaraktär. Troligen del av modernt vägbygge.*
- *Lager 7: Omrört lager av grus, sand och enstaka mindre, skarpkantade stenar. Storlek 0,05-0,1 m.*
- *Lager 8: Gråaktigt grus och jordlager med otydlig begränsning åt väster. Vägmaterial.*

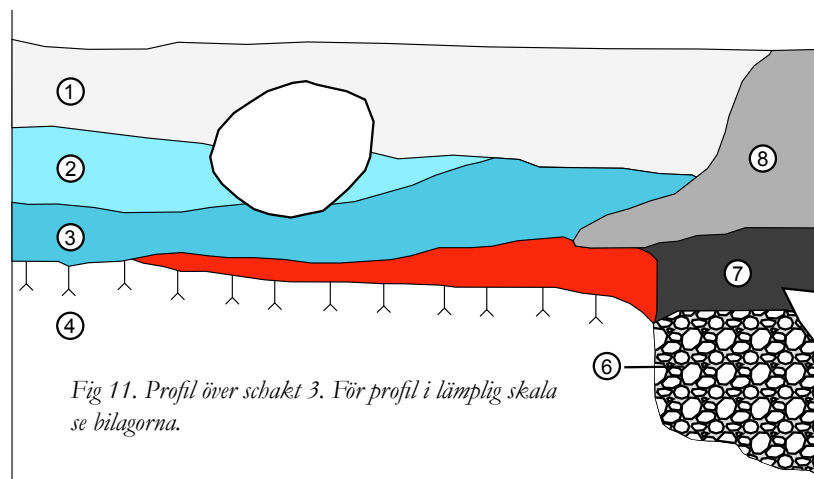


Fig 11. Profil över schakt 3. För profil i lämplig skala se bilagorna.

Tolkning:

Stenraden låg på och i lagret av material från 1600- till 1800-talet, vilket stratigrafiskt antyder att stenraden inte tillhör brons äldsta vikingatida skede. Stenraden är inte avgränsad utan har förmodligen en fortsättning norrut.

Stenfundamentet

I schakt 2 några meter söder om stenraden påträffades en anläggning som förefaller ha utgjort ett stenfundament till en upprest, men numera bortförd (eller flyttad) bautasten (fig. 12). Anläggningen bestod av en större sten om 0,7x0,6x0,4 meter samt fem mindre stenar av storleken 0,2-0,4 m i d. De sistnämnda stenarna vilade i ett gråbrunt mylligt lager med inslag av sten, medan den större stenen låg på ett lager med gulbrun sandblandad mylla. Det senare föreföll härröra från 1600- till 1800-talet, vilket innebär att även stenfundamentet kan härröra från en relativt sentida restaurering av vägen. Under detta sentida lager följde berghäll.



Fig 12. Det möjliga stenfundamentet. Foto L. Andersson, SSLM bild nr 2009-0005.

Utvärdering och tolkning

Mycket talar för att delar av den vikingatida vägbanken/brobeläggningen påträffades i flera av de grävda schakten. Undersökningen visar att denna del av konstruktionen huvudsakligen var uppbyggd av ett c:a 0,2-0,3 meter tjockt lager morängrus, på de avsnitt som berördes av undersökningen.

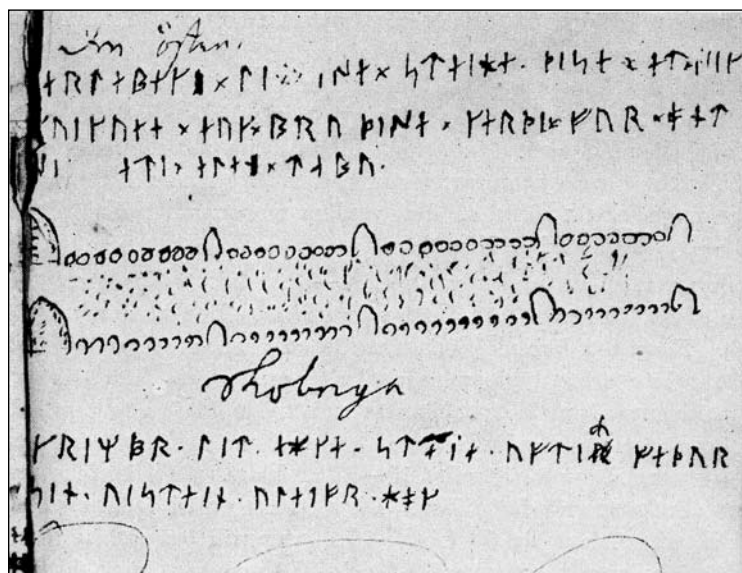


Fig 13. Hadorph's avbildning av bron.

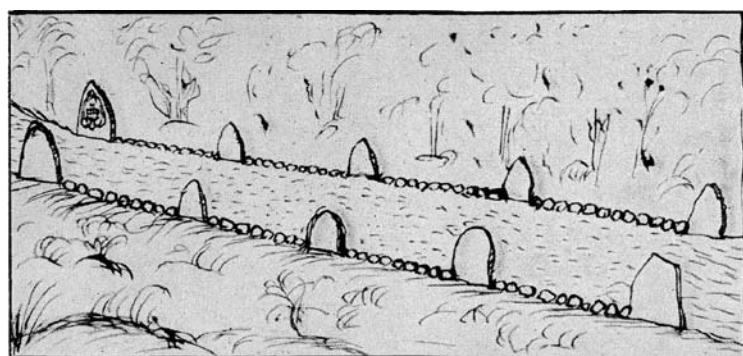


Fig 14. Peringskiöld's avbildning av bron.

Över den vikingatida beläggningen påträffades dels senare påförda vägbeläggningar, dels recent material och plöja. Inga fynd anträffades visserligen som definitivt kan datera de påförda väglagren, men eftersom såväl materialet som lagrets tjocklek påminner mycket om de vägförbättringar som utfördes under 1600-talet och framåt (jämför t.ex. K. Andersson 2005: 18 ff.), förefaller en relativ datering möjlig att göra. Stenraden som påträffades på vägbanans västra sida just norr om runstenen U164, avbildas av Hadorph och Peringskiöld kring sekelskiftet mellan 1600- och 1700-talen (fig. 13, 14). Eftersom de lager som bestod av material som utnyttjades som vägbeläggningar under 1600- till 1800-talen låg *under* stenraden och fundamentet till en nu förkommen rest sten, måste man av stratigrafiska skäl anta att de aktuella vägförbättringarna genomfördes före detta. En datering av lagret till 1600-tal är således rimlig.

Stenraden som avbildas av Hadorph och Peringskiöld förefaller således att döma av stratigrafin vara anlagd senare än Jarlabankes senvikingatida brokonstruktion. Man måste därför fråga sig vad Hadorph och Peringskiöld egentligen avbildade. Peringskiöld ut-

trycker visserligen inte explicit att hans avbildning föreställer just Jarlabankes bro. Men tydligt är att han uppfattar den som ett fornminne, eftersom han beskriver monumentet som en *stor och gammal Stenbroo med gruus och öör upfylder mitt öfwer ett kiärr; hafwandes på båda sidor om wägen store lagda Stenar, och wid pass emellan hwar 12 steeg, två höga upreste Stenar emot hwar annan på hwardera sidan, lijka sosom ährestolpar stälte, ibland hwilka de två längst bort vid Broens norra ända i bredd stående äre de störste, och med Runer utbuggna...* (Monumenta 3, fotokopia i ATA:s arkiv).

Det förefaller uppenbart att Peringskiöld uppfattar bron som en fornlämning. Det arkeologiska resultatet, såväl från den föreliggande som tidigare utförda undersökningar, tyder dock på att det är en viss skillnad mellan Jarlabankes vägbyggnad och den som brukades i slutet av 1600-talet.

Så förefaller t.ex. den vikingatida vägbanans kant inte vara lika markerad som Peringskiölds och Hadorphs avbildningar ger intryck av. Visserligen finns kantstenar på den äldsta broläggningen, men inte med den täthet som i teckningarna. De senare stämmer dock väl med den stenrad som framkom i undersökningen och som stratigrafiskt förefaller härröra från en period som är senare än vikingatiden. Troligen har denna stenrad anlagts i samband med de förbättringar av vägbanan som förefaller ha utförts under 1600-talet.

Bautastenarna tycks ha funnits redan i anläggningsskedet: brons två mellersta resta stenar brukar uppfattas som ursprungliga och ytterligare en av dem återfanns vid undersökningarna 1934-1936. Inga daterbara föremål påträffades dock i säkra kontexter i anslutning till det fundament som påträffades under föreliggande undersökning. Att döma av stratigrafin kan man heller inte sluta sig till att fundamentet är vikingatida, eftersom stenarna låg på och i lager som tycks höra hemma i postreformatorisk tid. Dock förefaller den resta sten som fundamentet skulle stötta vara avbildad av Hadorph och Peringskiöld. En rimlig tolkning är därför att fundamentet konstruerades i samband med ett senare återuppresande av en redan existerande, men omkullfallen sten. Av stratigrafiska skäl kan man anta att även detta bör ha skett i samband med att broläggningen förbättrades på 1600-talet.

Vidare förefaller brobankens höjd på Peringskiölds avbildning avvika från resultatet av de arkeologiska undersökningarna. Den största och mest påfallande skillnaden är dock längden på bron – de arkeologiska undersökningarna styrker att brobanken ursprungligen var närmare 150 meter, medan bron på Hadorphs och Peringskiölds teckningar endast är ungefär en tredjedel av denna sträcka.

Framåtblickande diskussion

Jarlabankes bro i Täby är inte den enda runstensbron som byggdes av ätten Jarlabanke. En liknande bro har också funnits i Broby bro, Täby socken och kommun, där ättens släktgård låg (troligen nuvarande Såsta). Denna bro, som också var prydd med minst fyra runstenar, byggdes till minne av Östen, Estrids make och Jarlabankes farfar. Just norr om denna bro var ättens första kristna gravfält placerat (Andersson 1999). Bland de nio platser som ingår i Runriket återfinns, förutom i Täby och Broby bro, dessutom runstensbroar i Fällbro i Täby socken och Gullbron i Vallentuna socken.

Detta ger flera intressanta uppslag för vidare forskning (Nordberg, manus). Frågan om brobyggandet i samband med kristnandet, runstensresandet och den medeltida samhällsomvandlingen är central här, liksom den nära kontakten med Europa och

den politiskt verkande kristna Kyrkoorganisationen. Så som vanligt är, går det heller inte i detta sammanhang, mer än möjligen i rent analytiska syften, att helt separera olika forskningsperspektiv. I verkligheten går de olika horisonterna in i varandra. Det handlar om religion, maktpolitik och europisering, där ingen variabel kan förstås utan insikt om de övriga och där samtliga också samspelar på olika nivåer med den lokala folkliga kulturen.

Låt oss börja med att studera frågan i ett makroperspektiv: Det finns flera europeiska belägg från 1000-talet och framåt på att Kyrkan betraktade brobyggen som en form av avlat, vilken skulle hjälpa brobyggaren eller dennes närstående till paradiset eller lindra plågor i skärselden (Paulus 1913). Denna kyrkliga sanktion av brobyggen och vägunderhåll måste dock också sättas in i ett realpolitiskt perspektiv. Ett fungerande vägnät över de delar av Europa som kristnats eller stod under kyrklig påverkan var något av en grundförutsättning för att det institutionella organisationsarbetet skulle kunna upprätthållas (Boyer 1976). Liksom vid så många andra tillfällen i Kyrkans historia genomdrevs således de realpolitiska målen med en transcendent sanktion.

Denna tradition förefaller ha växt fram i Frankerriket under 900-talet, då Kyrkan allt mer övertog uppgiften att bygga broar och vägar från den försvagade frankiska kungamakten och aristokratin. Under 1000-talet var mer eller mindre alla stora brobyggen understödda av Kyrkan. I samband med detta uppstod vid denna tid också särskilda kristna ordnar och brödraskap, vars uppgift var att bygga och underhålla broar och där detta ansågs vara fromma gärningar (Boyer 1976). I England åtog brobyggandet jordägaren, men även här verkade de brobyggande brödraskapen. Inte förvånande finner man också belägg på föreställningen att brobygget var en from gärning som belönade människan på hennes själafärd till paradiset. I en i sammanhanget intressant passage ur en homilia som dikterades av ärkebiskopen Wulfstan av York (död 1023), påtalas t.ex. att, i Liestøls översättning:

Vår själ skal vera Kristi gjest på den skæmeleg domens dag. Men lat oss elske kyrkja vår, for ho vil vera vår forsvarar og verjar ved den store elden på domens dag. Lat oss alltid gjera bru og bote henne. Om det så berre er det at nokon tar ein stein og legg i ein søyledam, slik at fattigmannen kan trø med den eine foten på den reine sida, så vil det vera stor almisse for han og stor løn av Gud. Sjela treng også på domens dag ein bein og rein veg og ie stø over den sleipe vegen med helvedes skremslene. (Efter Liestøl 1972:72).

I ett annat sammanhang påtalar Wulfstan också att man som botgöring för syndigt leverne kunde "betra farvegen for folk med bruer over djupe vatn og over sølete vegar" (Liestøl 1972: 73). Det är naturligtvis mycket svårt att inte se den så vanliga runstensformel, i vilken någon uppges ha byggt bro för någons själ.

Förmodligen är det mot denna bakgrund i medeltida Europas kyrkligt sanktionerade brobyggande som man bör studera såväl Jarlabankes bro som övriga skandinaviska runstensbroar. Många har sammanfört det vägbyggande som eskalerar kraftigt mot slutet av vikingatiden och fortsätter under tidig medeltid med den under samma tid pågående statsbildningsprocessen i Norden. I denna utveckling brukar Kyrkan antas ha spelat en väsentlig roll som organiserande och normerande institution. Men trots det kan man fråga sig *hur* stort inflytande Kyrkan egentligen hade i det vardande Sverige under 1000-talet – eller omvänt, hur integrerat Mälardalen var i

de europeiska skeendena och strömningarna. Allt detta är naturligtvis frågor som spänner över långt större forskningsområden än de som kan diskuteras här. Men frågan aktualiseras ändå på ett intressant sätt i samband med Jarlabankeättens broar. Var det med kyrklig sanktion som Estrid, Östen och Jarlabanke byggde eller förbättrade sina broar? Var föreställningen att brobygget utgjorde en avlat känd ända uppe i Mälardalen? Hur hade den i så fall spridits ända hit och hur stor roll spelade egentligen Jarlabankeätten i denna process? Jarlabankeättens broar kan här vara utgångspunkten för en lång rad viktiga studier.

Litteratur

Andersson, K. 2005. *En hällkista vid Alby*. Arkeologisk undersökning av stensättning RAÄ 96 samt delundersökning av Göta landsväg RAÄ 451:4, Eriksberg 2:1, Botkyrka socken och kommun, Södermanland. (Stockholms läns museum Rapport 2005:21.)

Andersson, L. 1999. *Jarlabankeättens gravplats vid Broby bro*. Arkeologisk delundersökning av gravplats med tre skelettgravar vid Broby bro, Täby socken och kommun, Uppland. (Stockholms läns museum Rapport 1999:4).

Andersson, L. 2005. Jarlabanke och hans gelikar. *Uppdrag arkeologi 2. Stockholms län under dina fötter*. (RAÄ, SSLM, SSM).

Andersson, L. & Källström, M. 2008. Spåren av Jarlabanke. *Hem till Jarlabanke - jord, makt och evigt liv i östra Mälardalen under järnålder och medeltid* (Red: Michael Olausson). Lund.

Andersson, L. & Vänehem, M. 2003. *Jarlabankes bro. Åtgärdsförslag för fornlämningsmiljön kring Jarlabankes bro, Täby socken och kommun, Uppland*. (Stockholms läns museum Rapport 2003:12).

Boyer, M. N. 1976. *Medieval French Bridges – a History*. New York.

Edberg, R. & Ek, M. & Vänehem, M. 2007. *Runriket Täby-Vallentuna – en handledning*. (Stockholms läns museum).

Jansson, S. B. F. 1984. *Runinskrifter i Sverige*. Stockholm.

Liestøl, A. 1972. Inskrifta på Eik-steinen. *Stavanger museum årsbok 1972*.

Nordberg, A. Manus: "Varför byggde man bro och inte kyrka för sin själ?"

Paulus, N. 1913. Brückenblässe. *Historisch-politische blätter für das katholische Deutschland*.

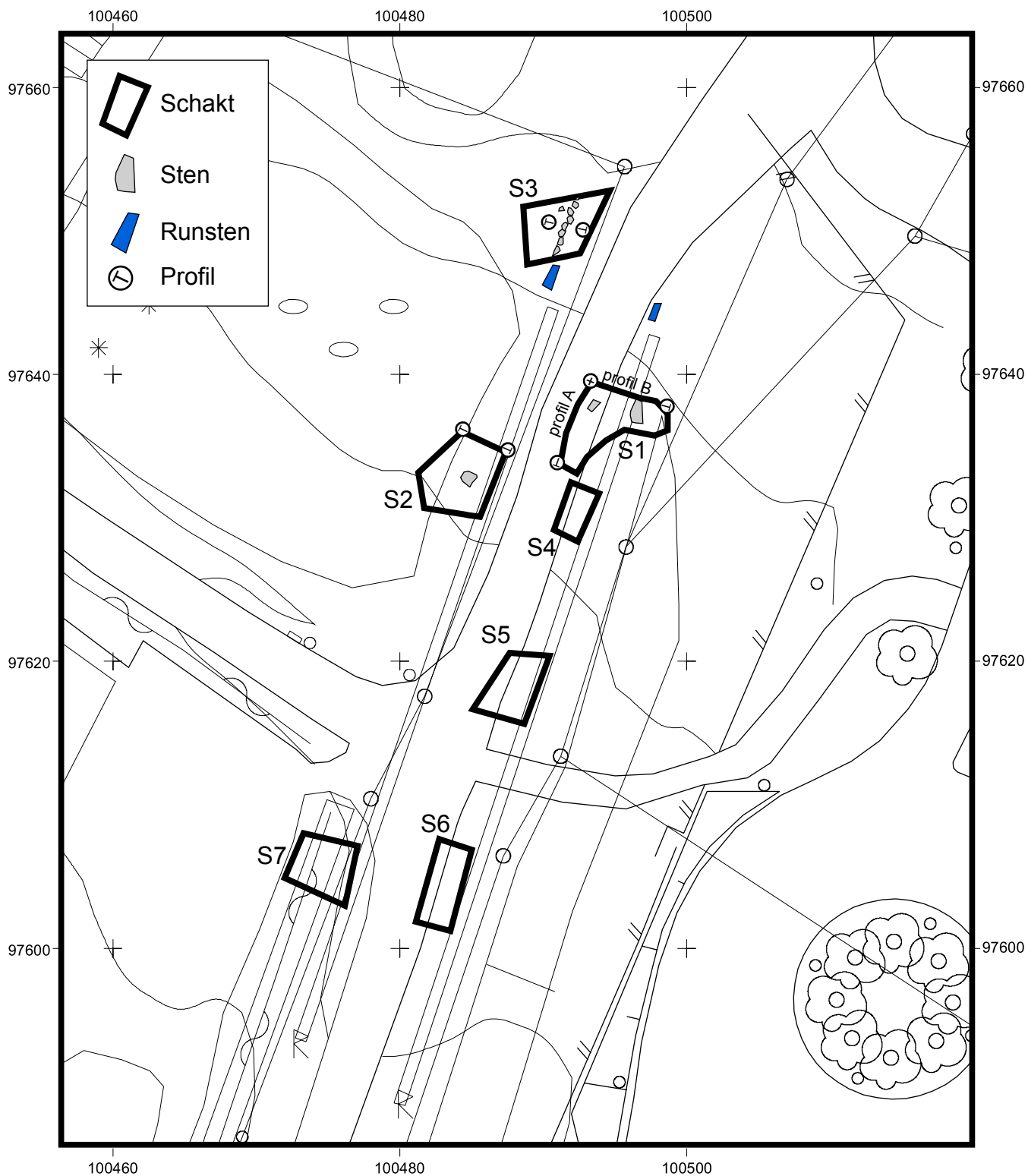
Historisk karta
LMV A108-32:2

Tekniska och administrativa uppgifter

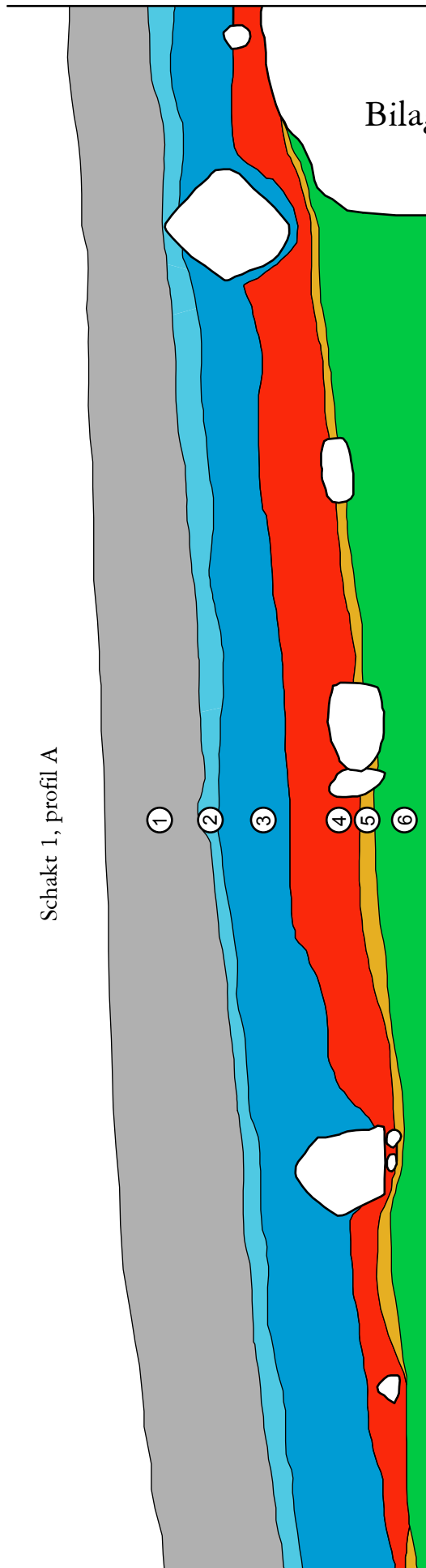
Lst beslut	<i>431-05-1525</i>
Länsmuseets dnr	<i>2005:019</i>
Landskap	<i>Uppland</i>
Kommun	<i>Täby</i>
Socken	<i>Täby</i>
RAÄ nr	<i>4</i>
Ekonomiska kartan	<i>10I 9fNÖ</i>
Belägenhet	<i>X6599760 Y1627870, RT 90 2,5 gon V</i>
Projektledare	<i>Lars Andersson</i>
Arkeologisk personal	<i>Lars Andersson, Mats Vänehem</i>
Undersökningsperiod	<i>Maj 2005</i>
Arkivmaterial	<i>Förvaras på SSLM</i>







Bilagor

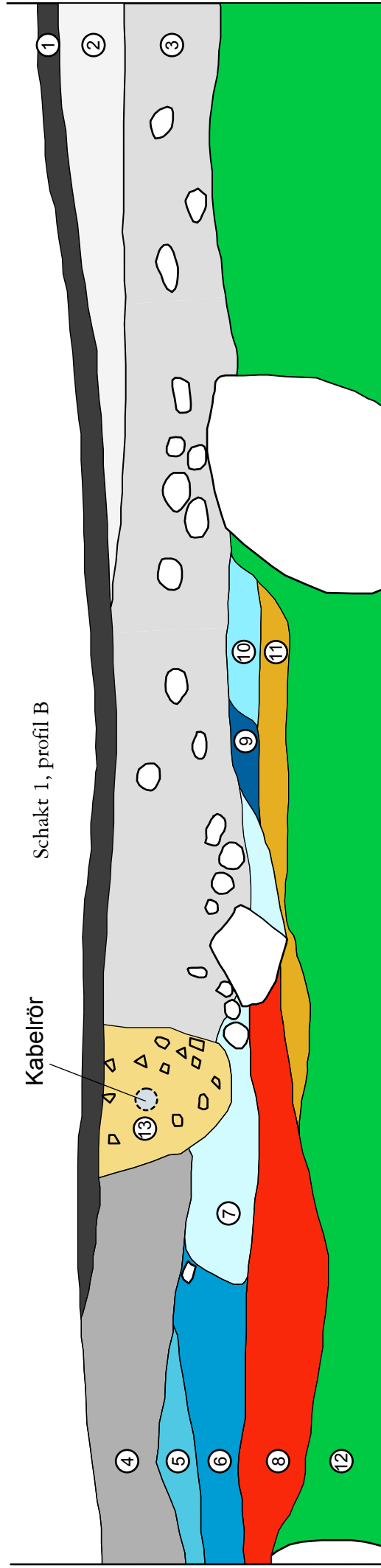
Bilaga 1, Schaktplan skala 1:400, koordinatsystem ST 74
















Bilaga 2, Profiler skala 1:20

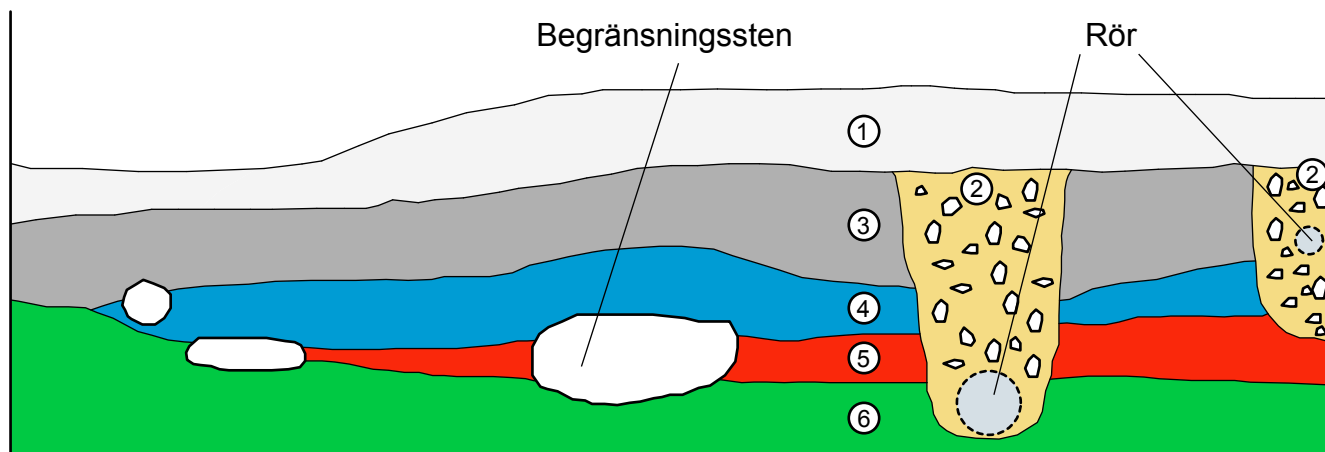


-  Anläggningsfas 1900-tal
-  Anläggningsfas 1600 - 1800-tal
-  Anläggningsfas 1600 - 1800-tal
-  Anläggningsfas vikingatid
-  Naturligt lager
-  Sterilt lager



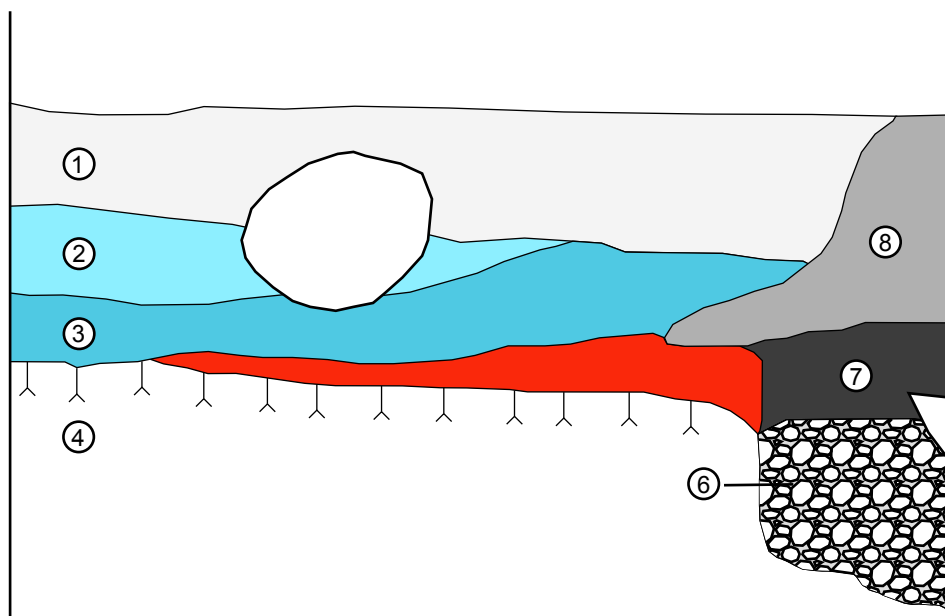
- | | | | |
|---|--------------------------------|---|--------------------------------|
|  | Torv |  | Anläggningsfas 1600 - 1800-tal |
|  | Anläggningsfas 1900-tal |  | Anläggningsfas oklar |
|  | Anläggningsfas 1900-tal |  | Anläggningsfas vikingatid |
|  | Anläggningsfas 1900-tal |  | Naturligt lager |
|  | Anläggningsfas 1800-tal |  | Sterilt lager |
|  | Anläggningsfas 1600-1800-tal |  | Kabeldike |
|  | Anläggningsfas 1600 - 1800-tal | | |

Schakt 2, profil



- Anläggningsfas 1900-tal
- Kabel- och dräneringsdike
- Anläggningsfas 1900-tal
- Anläggningsfas 1600 - 1800-tal
- Anläggningsfas vikingatid
- Sterilt lager

Schakt 3, profil



- Anläggningsfas 1900-tal
- Anläggningsfas 1900-tal
- Anläggningsfas 1900-tal
- Anläggningsfas 1900-tal
- Anläggningsfas 1600-1800-tal
- Anläggningsfas 1600 - 1800-tal
- Anläggningsfas vikingatid

Bilaga 3, Schaktbeskrivning för grävningarna 1934-36

	Beskrivning
1	Den ursprungliga bron påträffades ca 1,08-1,44 m under 1939 års vägkana. Fyllningen på den vikingatida bron bestod överst av lerblandad sand och i detta ett delvis dubbelt stensikt av 0,15-0,3 m stora gråstenar. Bron var 0,36 m tjock. Västra begränsningen är identisk med 1934 års vägkana. Den ursprungliga brons lager är 0,36 m tjock.
2	Den ursprungliga bron påträffades ca 1,15-1,50 m under 1939 års vägkana. Utseendet på bron är detsamma som i schakt 1. En notering finns om att undersökningen försvårades av att man vid 1921 års vägomläggning lagt ner ca 1,0 m stora sten i vägfyllningen. Den ursprungliga brons lager är 0,35 m tjock.
3	Den ursprungliga bron påträffades ca 1,08-1,28 m under 1939 års vägkana. I brons västra del finns tre resta (ca 0,45 m höga) stenar. Fyllningen i den äldsta bron består av fin sand och fint grus (därunder en stenpackning liknande i schakt 1 och 2). Schaktbeskrivningen anger en lagerföljd som indikerar minst tre om- eller tillbyggnadsfaser. Den ursprungliga brons lager är ca 0,25 m tjockt.
4	Grävd i samband med att en vägtrumma lades ner. Tvärgående schakt. Den ursprungliga bron påträffades ca 1,0 m under 1939 års vägkana. Det övre lagret bestod av grus med en stratigrafi som liknar den i schakt tre, dock med avvikelsen att endast två lager var synliga. Den ursprungliga bron tycks ha bestått av lerblandad sand med ett skikt av 0,15-0,35 m stora stenar som delvis låg i dubbla lager. Stensiktets största bredd var ca 6,5 m med ett plant mittparti som uppfattades som äldst på ca 5 m. Stenarna närmast kanten låg lägre och tolkas som att ha fungerat som stadgande åt vägkanan. Detta parti av vägkanan uppfattas som sankt. Utanför stensiktets västra kant framkom en 0,9 m lång, 0,65 m bred och 0,55 m tjock sten som tolkas ha varit rest i brons västra kant. Noterbart är också att trä framkom i övre delarna av de äldsta skikten samt i (förmodligen) samma lager fynd av ett järnbeslag som liknade en haksko (ej tillvarataget). Den ursprungliga brons lager är 0,40-0,45 m tjockt.
5	Den ursprungliga bron påträffades ca 0,9 m under 1939 års vägkana och den består som i föregående fall av lerblandad sand med ett stensikt. Fynd av trä har framkommit samt i västra delen en 0,16 m lång del av en stor. Den ursprungliga brons lager är 0,40-0,45 m tjockt.
6	Den ursprungliga bron påträffades ca 0,92 m under 1939 års vägkana och den består som i föregående fall av lerblandad sand med ett stensikt med sten på ca 0,25 m storlek. I schaktets östra kant påträffades fyra liggande stenar, ca 0,45-0,6 m långa, 0,3-0,35 m breda och ca 0,3-0,35 m tjocka. Dessa tolkas ursprungligen vara resta med ett inbördes avstånd på 1 m. I detta schakt är de tre om- eller tillbyggnadsfaserna synliga i stratigrafien. Den ursprungliga brons lager är ca 0,25 m tjockt.
7	Den ursprungliga bron påträffades ca 0,80 m under 1939 års vägkana och den består som i föregående fall av lerblandad sand med en stenpackning delvis i två skikt med sten på ca 0,15-0,20 m storlek. Schaktets placering tycks vara mitt i den ursprungliga vägkanan, ej vid någon av sidorna. Den ursprungliga brons lager är ca 0,10 m tjockt.

8	Den ursprungliga bron påträffades ca 0,90 m under 1939 års vägbanan och den består som i föregående fall av lerblandad sand med en stenpackning delvis i två skikt med sten på ca 0,15-0,25 m storlek. I bronns västra kant finns en rest sten, ca 0,4 m hög och ca 0,3 m i diameter. Broläggningen kraftigt uppbruten och skadad av odling i öster. Endast två meter av dess västra del återstår. Observera att detta och nästföljande schakt är grävda i nuvarande vägsträcknings östra del, men i den ursprungliga vägbanans västra del. Den ursprungliga bronns lager är 0,30 m tjockt.
9	Den ursprungliga bron påträffades ca 0,90-1,25 m under 1939 års vägbanan och den består som i föregående fall av lerblandad sand med en stenpackning delvis i två skikt med sten på ca 0,15-0,25 m storlek. Liksom i föregående schakt återstår endast två meter (i väster) av den ursprungliga vägbanan. Öster om schaktet (ca 2 m) påträffades en sten stående i naturlig lera. Stenen var ca 0,7 m hög, 0,5 m bred och 0,3 m tjock. Stenen tolkas som en östlig begränsningssten och är markerad med "e" på bifogad schaktplan. Bron tolkas på detta ställe ha en bredd på ca fyra meter. Den ursprungliga bronns lager är 0,30-0,35 m tjockt.
10	Den ursprungliga bron påträffades ca 0,75 m under 1939 års vägbanan och den består som i föregående fall av lerblandad sand med en stenpackning delvis i två skikt med sten på ca 0,10-0,35 m storlek. Schaktet har grävts runt en kullfallen sten markerad som nr fem på bifogad plan. Stenen är idag rest vid södra brofästet. Undersökaren anger att stenen har fallit omkull på denna ursprungliga plats. Stenen är närmast triangulär i genomskärning och har en "fram-" och en "baksida". Tolkningen av intilliggande stenpackning och skoning visar att stenen har vänt "framsidan" åt öster. Stenen tolkas ha stått på bronns västra sida. (Fyndplatsen markeras som nr 5 på planen. Den kom att flyttas till plats 5a för att därefter, 1959, återflyttas till sin ursprungliga plats 5). Bronns stenpackning har kraftigt skadats och brutits upp av sentida odling. Ca 1,5 m av broläggningen fanns bevarade från den resta stenen och österut. Vissa sentida fynd har påträffats i de skadade lagren. Det har strax väster om den resta stenen framkommit trärester som har en nordväst-sydostlig riktning. Schaktet grävdes 1934 och beskrevs då av Hans Hansson. G. A. Hellman gjorde dock en sammanställning av undersökningarna 1939 där träresterna tolkas som bräddor och att de har utgjort ett senare brofäste. Den ursprungliga bronns lager är 0,25 m tjockt.

Bilaga 4, Schaktbeskrivning för grävningen 2005

Schakt 1	6,2 x 6,2 m. 1,0 m djupt.	Schaktet beläget i nordöstra väggkanten. Fyllning av mestadels vägmateriel. Se profilbeskrivning. Schaktet grävt ner till steril nivå. Schaktet genomkorsas av kabelnedgrävning.
Schakt 2	5,7 x 4,9 m. 0,9 m djupt.	Schaktet beläget vid östra väggkanten. Se profilbeskrivning. Schaktet grävt ner till steril nivå. Schaktet genomkorsas av kabelnedgrävning.
Schakt 3	6,0 x 4,0 m. 0,2-0,6 m djupt.	Schaktet beläget i nordvästra väggkanten. I schaktet framkom en stenrad som tolkas tillhöra vägkonstruktionen. (se beskrivning). Schaktet genomkorsas av kabelnedgrävning.
Schakt 4	3,6 x 2,0 m. 0,6 m djupt	Schaktet beläget i östra kanten av vägbanan. Fyllning av vägmateriel. Schaktet ej grävt ner till förhistoriska anläggningar.
Schakt 5	4,9 x 3,6 m. 0,5 m djupt	Schaktet beläget vid östra vägbanan. Fyllning av vägmateriel samt i östra delen påförd mylla. 0,2 m under ytan framkom större sten (ca 0,3-0,5 m i diameter) som tolkades som sentida vägmateriel. Schaktet ej grävt ner till förhistoriska anläggningar.
Schakt 6	6,1 x 2,6 m. 0,6 m djupt.	Fyllning av mestadels sentida vägmateriel samt påförd mylla i de övrelagren. Schaktet ej grävt ner till förhistoriska anläggningar.
Schakt 7	3,8 x 4,4 m. 0,6 m djupt.	Fyllning av mestadels sentida vägmateriel. Schaktet ej grävt ner till förhistoriska anläggningar.

Syftet med schaktningen var uttryckligen att tillse att visualiseringen ej skadade den senvikingatida anläggningen. Djupet på denna konstaterades genom schakt 1-3 och de vetenskapliga frågeställningarna gällande den förhistoriska brons uppbyggnad ansågs därigenom besvarade. För att minimera skadorna på fornlämningarna grävdes schakt 4-7 ej ner till bottennivå. Djupet på schaktningen bestämdes av det ingrepp som krävdes i samband med visualiseringen.