«Elle, melle, deg fortelle, skipet går ut i år, rygg i rann, to i spann, snipp, snapp, snute, du er ute!» Om København som utskipningshavn for leidangen i det 11. og 12. århundre

Morten Steineke

«Elle, melle, deg fortelle, skipet går ut i år, rygg i rann, to i spann, snipp, snapp, snute, du er ute!» About Copenhagen as a shipping port for the leidang in the 11th and 12th century. The remains of a large semi-circular rampart in the central parts of Copenhagen is discussed as part of the city's defence and *leiðangr* organisation, Norwegian leidang, during the 11th and 12th century. Despite the lack of archaeological evidence, the proposal is based on the site's geographic location by Øresund and function as a natural shipping port. As part of this hypothesis, the leidang as a military organisation and coast guard arrangement is discussed over time, as well as the proposed link between the leidang as an organisation and the occurrence of snekke-names. After Bishop Absalon's takeover of the village of Hafn at the end of the 12th century and the construction of a new castle on Strandholmen, the location continued as an important place for defence and mobilisation. The leidang in its original form gradually came to lose its importance in the following century, due to further structural and defence efforts in what would later become the market town of Copenhagen.

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40

Innledning

Levningene etter en større halvkretsvoll i de sentrale delene av København har gjennom årenes løp skapt en del hodebry, både for arkeologer og historikere siden den for første gang ble påvist for over hundre år siden. Tolkningsforslagene har variert – alt fra et større mølleanlegg, rester etter en tidligere landsby og markedsplass, til i dag, hvor oppfattelsen er at anlegget skal ha avgrenset en kongsgård i det 12. århundre. Med utgangspunkt i de framlagte hypotesene og et begrenset arkeologisk kildemateriale, legges et alternativt tolkningsforslag fram med utgangspunkt i Københavns fordelaktige beliggenhet som naturhavn, hvor leidangen som sjømilitær institusjon vil ha en sentral rolle.

Etter en innledende presentasjon av halvkretsvollen og øvrige tilgjengelige data, gjøres en sammenligning med andre steder og lokaliteter som man har villet kople til leidangen og datidens kystforsvar. Hva som ligger i leidangsbegrepet over tid, organisasjonens karakter og ordningens utvikling fra en militær til en skattemessig organisasjon kommer også til å belyses. Avslutningsvis kommer anlegget til å plasseres i en samfunnsmessig og maktpolitisk kontekst. Hovedkonklusjonen er at halvkretsvollen og den mulige leidangen i likhet med andre anlegg og institusjoner, alltid må ses i en større historisk og kulturell kontekst, der en mulig funksjon samtidig kan forutsette flere.

En halvkretsvoll fra tidlig middelalder

Det har lenge vært en oppfatning om at det like vest for Rådhuspladsen i København skal ha eksistert en større halvkretsvoll med vollgrav på ca. 2,5 hektar innenfor de nåværende gatene Mikkel Bryggers Gade, Vestergade og Gammeltorv/Nytorv (Skaarup 1988; Fabricius 1999; El-Sharnouby & Høst-Madsen 2008). Dette anlegget, som i sin tid ble omtalt som «Clemensstaden», er oppkalt etter hva man anså å være byens eldste kirke og dets bysogn (Christophersen 1985, s. 76) (Fig. 1).[1]

Anlegget skal ha bestått av en hesteskoformet jordvoll med en tilhørende vollgrav. Denne har blitt dokumentert ved flere anledninger, først og fremst på begynnelsen av det 20. århundre av amatørarkeologen Holger Utke Ramsing, da det i forbindelse med grunnarbeid ble gjort observasjoner av rester etter en større grøft på Vestergade, ved Mikkel Bryggers Gade og ved Frederiksberggade på hjørnet av Gammeltorv. Det ble også registrert at jorda som var gravd opp fra grøften dannet en voll på innsiden av denne, som en

[1] Selv om enkelte har villet forkaste dette navnet på byens eldste bebyggelse og at man i dag vet at de tidligste aktivitetene i København har ligget lenger mot vest i form av bebyggelse, håndverksaktiviteter og en kirkegård, er dette navnet allikevel blitt benyttet. Dette siden det antatte vollanlegget tross alt utgjør et tydelig, avgrenset område.

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40



Figur 1. Rekonstruert kart over København med et utvalg av kjente bygninger og anlegg under høy- og senmiddelalderen. «Clemensstaden» og halvkretsvollen er markert med en blå pil innenfor den sørvestlige delen av byen. Hentet fra Fabricius 2021, s. 106–107. Gjenbruk godkjent av forfatteren.

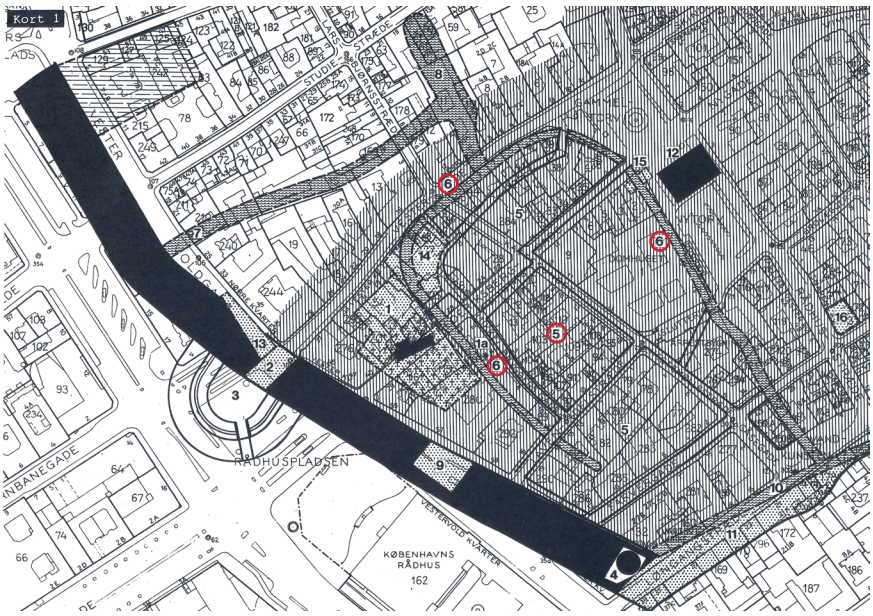
9–10 m bred og opptil 1,25 meter høy jordvoll bygget av naturlig leire og moldjord i ulike sjikt. Grøften på utsiden skal ha vært 8 meter bred og på enkelte steder mer enn 3 meter dyp (jf. Rosenkjær 1906, s. 48; Ramsing 1908, s. 411–413 og 422; 1910, s. 500; 1940, Bd. I, s. 42 og 82; Bd. III, s. 48–49) (Fig. 2).

Københavns Bymuseum gjorde en kompletterende undersøkelse av anlegget i 1987 i Vestergade nr. 7. Foruten deler av en jordvoll og en vollgrav ble det registrert eldre bosetningsspor med funn av østersjøkeramikk og et eldre, såkalt teglfritt kulturlag under vollen (Skaarup 1988, s. 29; 1999). Vannet i bunnen av vollgraven hadde vært stillestående (basert på forekomsten av gytje), og med dette som utgangspunkt ble det foreslått at halvkretsvollen utgjorde restene etter et forsvarsanlegg omgitt av en større vollgrav.[2]

I tillegg til voll og vollgrav, skal en ca. 2 meter bred leirbenk tolket som noen form for passasje, være observert under og utenfor Vestergade nr. 9 (Ramsing 1908, s. 410–411; 1940, Bd. III, s. 48; Skaarup 1999, s. 96). En lignende bro/leirbenk er også påvist ved nylig gjennomførte arkeologiske undersøkelser på Gam-

[2] Forekomsten av gytje med tydelig lagdeling i vollgraven er også registrert utenfor Vestergade nr. 9-13 (jf. Fabricius 1999, s. 236).

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40



Figur 2. «Clemensstaden» (5) med vollgrav (6) øst for Rådhuspladsen. Hentet fra Christophersen 1985, s. 74.

meltorv nr. 24/Frederiksberggade nr. 2 (Stafseth og Borgius under bearbeiding). Leirbenkene har, utover at man har kunnet ta seg tørrskodd over graven, muligens også fungert som primitive demninger for å opprettholde et stabilt vann-nivå. Stemmer det foreslåtte vollgravløpet mot vest kan det i så fall også ha eksistert en overgang omtrent der Fredriksberggade nr. 30 ligger i dag, eller like sør for den aktuelle matrikkelen – et område som delvis ble undersøkt av bymuseet i 1986 (jf. Christophersen 1986). På innsiden av vollen skal det ha eksistert et gateløp (en vollgate) som deler av dagens Mikkel Bryggers Gade og den i dag forsvunne Vombadstuestræde kan være en rest av (Skaarup 1988; 1996, s. 30).

Mot sør og Farvergade virker det som om anlegget opphører ca. 50 m nord for den antatte høyvannslinjen (jf. Ramsing 1910, s. 492). Årsaken til dette kan skyldes en feiltolkning fra Ramsings side når det gjelder grøften og den senere oppfyllingen, men en lignende situasjon med manglende vollgrav er også påvist i Lavendelstræde sør for Mikkel Bryggers Gade. Heller ikke her har man kunnet identifisere fortsettelsen av halvkretsvollen til tross for at det er gravd ned til naturlig undergrunn som i dag befinner seg ca. 4,5 meter under dagens gatenivå (Green Therkelsen 2022). Det er altså fortsatt stor uklarhet om hvor langt sørøstover anlegget inkludert vollgraven har strukket seg mot det som tidligere utgjorde kystlinjen langs med Far-

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40



Figur 3. Undersøkelse av de nederste delene av vollgraven i kjelleren til Frederiksberggade nr. 2. Foto: Københavns Museum.

vergade og Kompagnistræde, selv om geologiske undersøkelser og koteforhold antyder at den tidligere høyvannlinjen har vært mer ujevn enn tidligere antatt (Rohde 2023).[3]

To C14-dateringer fra bunnen av vollgraven er datert til 930±50 BP og 890±50 BP eller 1040–1150 AD respektive 1160 AD, noe som argumenterer for at anlegget skal ha blitt oppført under begynnelsen av det 12. århundre (jf. Christophersen 1984; 1986, s. 30–32; Tauber 1986; Skaarup 1999, s. 94).[4] Undersøkelsene på Gammeltorv nr. 24/Frederiksberggade nr. 2. er fortsatt ikke avsluttet (2024), men preliminære dateringer herfra antyder en anvendelsestid fra slutten av 1000-tallet til midten av det 12. århundre (Stafseth og Borgius under bearbeiding). Når halvkretsvollen går ut av bruk er derimot usikkert, men forslagsvis når Absalon overtar byen omkring 1167 eller noe senere, når man velger å oppføre en ny befestning rundt kjøpstaden på begynnelsen av det 13. århundre (Fig. 3).

[3] Forslaget om at to mindre havsviker skal ha utgjort halvkretsvollens forlengelse mot sørøst er bl.a. basert på to avvikende geologiske målepunkter (DVR90; kote -0,92 og -1,41).

[4] Bein fra storfe (*Bos taurus*) (K-4544) er trolig samlet inn fra det primære bunnsedimentet i vollgraven. En ubearbeidet trestokk av or (*Alnus sp.*) (K-4543) kommer trolig fra den senere oppfyllingen. En omkalibrering av prøvene (Oxcal 4.4) plasserer disse innenfor tidsintervallene 1026–1217 AD respektive 1034–1230 AD med bruk av 2 sigma.

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40

I årenes løp har det vært en del diskusjon om «Clemensstadens» funksjon. Ramsing, som var en av de første som gjorde en mer omfattende gjennomgang av byens topografi og historie, diskuterte selv muligheten for en forsvarsvoll med vollgrav omkring den eldste byen, men forkastet denne teorien. Han foreslo i stedet at vollgraven representerte en del av et større mølleanlegg (Ramsing 1910, s. 504–506). I 1947 ble befestningsteorien tatt opp til drøfting på nytt, og anlegget ble igjen tolket som rester etter et primitivt forsvarsanlegg med voll og vollgrav (Forchhammer 1947, s. 18–19; Stiesdal 1975; jf. Christophersen 1985, s. 78).[5] Denne hypotesen om en befestet landsby eller markedsplass kom til å leve videre i flere år fram til de mer omfattende utgravningene på Rådhuspladsen i sammenheng med Metro Cityring under årene 2011–2012 (Lyne & Dahlström 2015). Resultatene herfra og ytterligere studier argumenterer for at det hesteskoformede anlegget i dag heller skal tolkes som tilhørende en kongsgård i det 12. århundre (Dahlström et al. 2018, s. 93, 99 og 111; 2020, s. 65; Jark Clausen 2021, s. 128–131), derimot finnes det ingen direkte arkeologiske bevis for en slik forvaltningsgård.

De lokaltopografiske betingelsene skaper også utfordringer i forhold til forslaget om en velfungerende vollgrav, med tanke på høydeforskjellen på opptil fem meter mellom Vestergade i nord og Farvergade med Kompagnistræde i sør. Ramsings rekonstruksjon viser at det skal ha eksistert en mindre forhøyning i området fra Jarmers Plads i vest til utkanten av Botanisk hage i øst. I dette området med et høydemaksimum på kote 9 faller terrenget jevnt i alle retninger, og er brattest i området ved Gammeltorv og Nytorv.[6] I området rundt Frederiksberggade, Mikkel Bryggers Gade, Kattesundet og Farvergade, stiger terrenget fra kote 1 til kote 5 på bare 200 meter. Dette vises også tydelig om man befinner seg i området den dag i dag (Fig. 4).

Manglende fysiske bevis for både voll og grøftesystem i området mot kystlinjen i sør svekker det forsvarsmessige argumentet om en innelukket og beskyttet markedsplass. Det aktuelle området er også relativ lite om man eksempelvis sammenligner med Slesvig (12 hektar) eller Århus med sine 6 hektar.

Et annet kildekritisk problem er det faktum at bare et fåtall undersøkelser er gjennomført i sammenheng med anlegget og innenfor det avgrensede området. De funn som er innsamlet består av typisk hushold-

[5] Ser man til dimensjonene av anlegget virker det ikke urimelig om man sammenligner med den senere høymiddelalderbefestningen bestående av en 10,0-12,0 meter bred og 2,0-2,5 meter høy jordvoll, omgitt av en 10,0-12,0 meter bred vollgrav.

[6] For samtlige koter gjelder Dansk Normal Nul (DNN) om intet annet er oppgitt.

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40



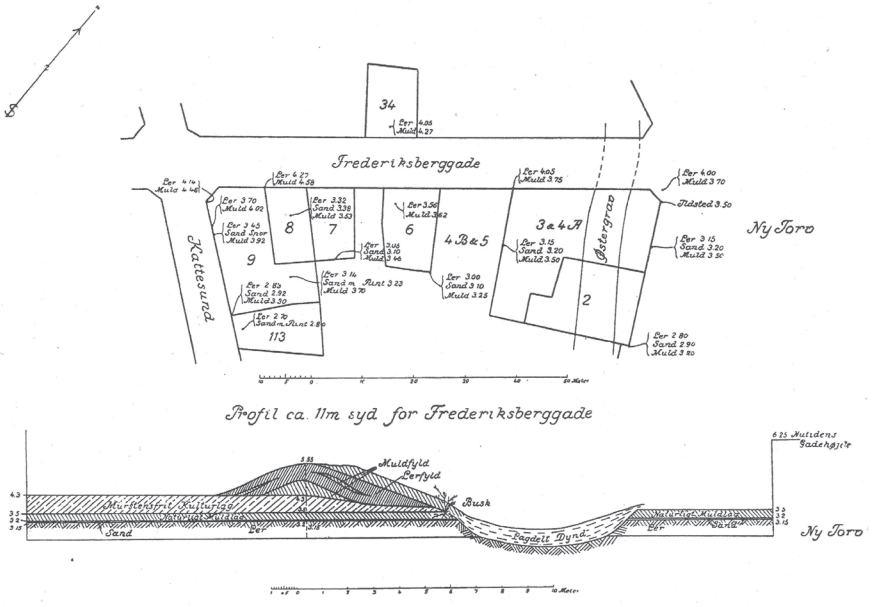
Figur 4. En god illustrasjon over de terrengvariasjoner som faktisk fortsatt finnes i Københavns indre by – Nytorv sett fra Gammeltorv. Fotograf E. V. Harboe ca. 1875. Fra https://www.fotohistorie.com/harboe-ev-kbh.html Hentet den 2020-10-27.

ningsmateriale i form av keramikk og matavfall. Mikromorfologi og andre naturvitenskapelige analyser av kulturlag bekrefter innslaget av latrine- og husholdsavfall. For øvrig antyder observasjoner på stedet på mer eller mindre velbevarte forekomster av moldjord (jf. Rosenkjær 1906, s. 18–20; Ramsing 1910, s. 203–209; Christensen 1963, s. 3–5), et faktum som ikke helt samsvarer med oppfattelsen om et sted med omfattende landsbybebyggelse, markedsaktiviteter og liv og røre som ellers bør ha etterlatt seg tydeligere avtrykk i undergrunnen. Hertil et eldre, såkalt mursteinsfritt kulturlag som fortsatt ligger til grunn for en del ubesvarte spørsmål (Fig. 5). I et avgrenset område i tilknytning til en kongsgård burde man også kunne forvente seg ulike bygningslevninger i form av grophus, parseller, brønner, avfallsgroper m.m. – men hovedforklaringen her ligger nok som antydet ovenfor i at arkeologene ennå ikke har hatt tilgang til større undersøkelsesområder eller stratigrafiske nivåer som samsvarer med halvkretsvollens brukstid.

Leidangen som sjømilitær institusjon

Leidangen (*leiðangr* eller *lethang*) referer til en krigsflåte i sammenheng med hærferd og krigstokter, samt et militært oppbud av menn, skip og våpen som skulle forsvare landet mot en fiende. Kystflåten kunne også brukes mer offensivt, som i handelstvister, plyndring og krig. Den baserte seg på at frie bøn-

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40



Figur 5. Forekomsten av moldjord, et mursteinsfritt kulturlag og koteforhold innom området for «Clemensstaden» sør for Fredriksberggade. Fra Ramsing 1940, fig. 6.

der skulle stille skip, mannskap, våpen og kost til disposisjon for kongen om han trengte styrker til å forsvare landet. Forekomsten av en skipsflåte og våpenføre menn må ses i sammenheng med en tydelig militarisering av det danske riket under 1000- og 1100-tallet. Leidangen var en sjømilitær institusjon, og regnes ofte som grunnmuren i det militære forsvaret av landene i Norden under siste halvdel av vikingtiden og under deler av middelalderen. Senere kom dette begrepet til å gjelde lovstiftelsen om verneplikt og leidangskatter i det 12. århundre som ble fordelt på bøndene etter bestemte regler (Lund 1996; Malmros 2019).[7]

Leidangsordningen er omtalt i enkelte av landskapslovene og indirekte i skattesystemet, der organisasjonen hadde to hovedoppgaver – krigsleidang eller «utrodd» (*útróðr*) og kystbevoktning (*wardhald*). Fra et konkret utvalg av skip og mannskap ble ordningen omformet til en permanent skatt når det ikke lenger fantes behov for et militært forsvar, og hvor dette med tiden ble erstattet med det aristokratiske kavaleriet. Bøndenes militære funksjon opphørte, og disse ble i stedet pålagt å betale skatter og avgifter (Arup 1914; Bolin 1934).

[7] Begrepet *lið* stod for den gruppe mennesker som ble involvert i leidangen og underlagt en persons kommando. *Floti* (flåte) refererer til selve krigsflåten (Ravn 2014, s. 224; Pommer & Ravn 2019, s. 94).

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40



Figur 6. Skuldelev 5. Et mulig leidangsskip fra ca. 1030. Foto: Morten Steineke.

I de skriftlige kildene er organiseringen av leidangen i Danmark beskrevet i detalj i *Skånske Leidangsret* og *Jyske Lov* fra første halvdel av 1200-tallet. Distriktet som utrustet leidangsskipet kaltes på dansk for *skipæn*, av gammeldansk *skipa*, å ordne, på norsk *skipreide*. Ifølge Adolf Schück var Danmark på 1200-tallet inndelt i over 700 *skipen* (*skipæn*), hver med 40 eller 42 roere og en styrmann (Schück 1950, s. 119). En *skipæn* ble i sin tur inndelt i et ukjent antall mindre regioner og delområder kalt *havne*r (*hafnæ*) som skulle svare for hver sin stridsdugelige besetningsmann, en *roer* eller *havnebonde*, til leidangsskipet og utstyre ham med våpen og proviant. Antallet *havner* per *skipæn* virker på denne tid å ha variert. De tallene som foreligger fra ulike beregninger er 16 og respektive 42 *havner*/*skipæn* (Lund og Hørby 1980, s. 186). De som deltok aktivt i leidangen fulgte en gitt turordning blant havnemedlemmene. Ifølge dansk lov ble full leidangskyldighet opprinnelig bare pålagt bofaste jordeiere. I henhold til *Skånske Lov* fikk den bofaste jordeieren ved frafall ikke sende noen annen erstatter enn sin egen sønn (Hafström 1949, s. 40).

Leidangsbøndene kunne selv bygge deres skip eller leie disse av styrmannen som også kunne være kongelig ombudsmann i herredet. Hvert skip var forpliktet til å gjøre tjeneste, *udgærdsleidang*, hvert fjerde år. Innenfor hver *hafnæ* gikk plikten til å stille som besetningsmann på omgang mellom de krigsdugelige,

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40

mens omkostningene ble fordelt i forhold til den enkeltes økonomisk evne. De tre øvrige årene måtte det betales en leidangsskatt, kalt *ret leidang*. Utenfor leidangen stod herremennene, som møttes hver gang det kom innkallelse fra kongen (Fig. 6).

I Norge skal det ha eksistert 279 *skipsreider* i 1277 og i Danmark to til tre ganger så mange.[8] At man har hatt behov for en sterk flåte både til forsvar og som maktmiddel til sjøs framgår tydelig – først ved urolighetene i landet etter drapet på Knud Lavard (1131) som ikke ble avsluttet før Valdemar besteg tronen i 1157 – deretter i konflikt med norske flåtestyrker og senere de tyske hansabyene under ledelse av Lübeck.

I de danske leidangslovene fra midten av 1200-tallet står det at det skulle avholdes lokale flåtesamlinger med inspeksjon av skip, våpen og mannskap. Slike forordninger og en slik organisering kom på plass med det etablerte kongedømmet. Kystvaktleidangsystemet med flåtevakter og skatteleidang går antagelig tilbake til ca. 1170 etter en tiårig offensiv mot venderne. Før den tid bestod leidangen av en krigsleidang. Ansvaret for krigsleidangen skal ha ligget på landets høvdinger og verdslige stormenn som hadde sine egne væpnede styrker, en ordning som kan føres tilbake til tidlig vikingtid. I det 11. århundre ble jarler nevnt som høvdinger i leidangen. På 1100-tallet ble biskopen leidangens overordnede. Jyske Lov har nemlig samme regel som Knud 2. den helliges diplom som fastslår at «hvor kongens og biskoppens mænd end er, hvad enten de har et bo eller flere, da er de skyldige at have fulde våpen og fare i leding på deres egen bekostning.» (Lund 1999, s. 379).

I løpet av 1200-tallet synes leidanginstitusjonen å ha gjennomgått vesentlige forandringer, en omorganisering som begynte allerede på 1150-tallet. De skriftlige kildene antyder at den personlige krigstjenesten gradvis ble erstattet av avgifter og skatter til kongemakten, som dermed tok på seg forsvarsansvaret (Kjersgaard 1966, s. 130–131). I 1169, etter erobringen av Rügen, ble det imidlertid ifølge Saxo Grammaticus gjennomført en ledelsesreform der en «bondeledelse» ble erstattet av en «herremandledelse», som bare bestod av hvert fjerde skip i den tidligere leidangen (dvs. 150–200 skip) (Saxo 14.23.4).

På midten av 1100-tallet ble permanente flåtevakter mer vanlige. Som erstatning for leidangsforpliktelsen innførte kongemakten en ny, fast avgift – det såkalte *kværsæde* (Hafström 1949, s. 20; Lund 1999). De som forsømte leidangen måtte betale kongen en erstatning eller bøter, visstnok det samme som *ret leidang*, og noen fikk lov til å holde seg hjemme mot å betale denne ytelsen. Etterhvert gikk denne inntekten over til kirker og klostre, men kong

[8] *Skipsreide*: En administrativ inndeling av landet i geografisk avgrensede områder, der innbyggerne var kollektivt ansvarlige for å bygge, holde, ruste ut og bemanne et leidangsskip.

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40

Valdemars jordebok fra 1231 viser at kongen også selv hadde betydelige inntekter fra dette bidraget. Framveksten av denne nyordningen skyldtes trolig at den allmenne leidangsflåten gradvis fikk mindre betydning. Dette kan ha ført til at leidangsskyldige menn, dvs. de som betalte jordskatt, valgte å kjøpe seg fri ved å flytte til de nyetablerte kjøpstedene, siden borgerne her var fritatt fra den allmene leidangsplikten.

Som form for mannskapsutskrivning i krigstid levde leidangen videre inn på 1300-tallet, men utviklingen av større skipstyper enn snekker mot slutten av 1200-tallet reduserte den militære verdien til leidangsskipene. Samtidig undergravde pestepidemier betingelsene for finansiering, mannskapstilgang og militær organisering. Fra ca. 1370 må leidangen ha mistet sin betydning, og siste gangen denne ble benyttet i krig var trolig i 1429. Både Christian 3. og Christian 4. skal senere ha forsøkt å videreutvikle en leidangsordning uten å lykkes.

Hafn som utskipningshavn for leidangen?

> «Men mens Absalon satte efter sørøverne under sejl, sejlede Niels med årer.» (Saxo. 14.49.1.)

Som naturhavn utgjorde Hafn en av flere ankringsplasser langs Øresund. Etter slaget ved Helgeå i 1025 skal Knut den mektige ha seilt til Øresund. Her delte han opp flåten – en del ankret opp ved den sjællandske kysten, den andre ved Skåne (Sturluson [1979], s. 382). Snorre nevner at kongen med et stort følge etter landstigningen red til Roskilde dagen før mikkelsmess. Det er ikke usannsynlig at denne anløpsplassen kan ha vært Hafn, og at den andre havnen for leidangen har vært Höllviken eller Halör ved Foteviken.[9] Sistnevnte skal ha fungert som sesongmarkedsplass under sen vikingtid og tidlig middelalder med tilsvarende funksjoner som Hafn på andre siden av Øresund. Selv om det finnes forslag om en påbegynt ringvoll ved Lilla Hammar på vestsiden av Foteviken har man ikke med sikkerhet kunnet påvise noe form av anlegg med samme dimensjoner som halvkretsvollen i København (jf. Rosborn 2004, s. 197; 2009). Derimot har innløpet av viken vært beskyttet av en pålesperring, der de yngste delene trolig kan dateres til det 11. og 12. århundre. Med tanke på beliggenheten er det nok ingen tilfeldighet at stedet ble valgt som slagplass mellom Erik Emune, kong Niels og Magnus Nielsen under borgerkrigen og tronstridighetene i 1134 (jf. Saxo 13.11.8).

Foruten Foteviken finnes det ytterligere muligheter for ankringsplasser for leidangen på den skånske siden av Sundet: Lomma nevnes i Knud 2. den helliges gavebrev under navnet *Lumaby* 1085. Lomma, som ligger ved utløpet til Höje å, hadde

[9] Halör omtales for siste gang i kong Sverres saga 1196 (Sverre-soga, s. 154).

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40

også en strategisk plassering med tanke på at åen var den eneste seilbare veien til Lund. På stedet skal det i likhet med Hafn ha eksistert et vollanlegg som mister sin betydning en gang før 1200 (jf. Callmer 1991, s. 44; Ersgård 1988, s. 163).

Som ytterligere et eksempel kan også Lödde kar som ligger ca. 10 kilometer nord for Lomma tilføyes. Dette utgjør restene etter et havneanlegg ved Kävlingeåns munning bestående av en steinbarriere og tømmerkonstruksjon fra senere delen av vikingtiden og nevnt i historiske kilder fra midten av det 13. århundre som «kar juxta Ludde». Stedet har trolig fungert som en omlastingsplass for videre transport innover landet – innledningsvis i sammenheng med kongemakten og ringborgen i Borgeby, deretter med den noe senere markedsplassen i Löddeköpinge (Svanberg & Söderberg 2000, s. 28–30). Nevneverdig i denne sammenheng er også opplysningene om ytterligere et vollanlegg nord for ringborgen og Lödde å (Löddeköpinge 72:1).

Forflytter man seg til den danske siden av Øresund og de vestlige delene av Østersjøen er kanskje Fribrødre Å på Falster det mest kjente stedet for en mulig leidangshavn. Her har man ved arkeologiske undersøkelser påtruffet deler etter minst 22 og maksimalt 123 båter og skip, samt påvist reparasjoner av bl.a. snekker. Funnene stammer hovedsakelig fra tiden mellom 1050–1100 (Bill et al. 1997, s. 106–108; Holmberg og Skamby Madsen 1998, s. 197–201; Skamby Madsen & Klassen 2010).

Andre mulige havner for leidangen er Kertinge Nor på Fyn som har vært beskyttet av en seilsperring (*Snekkeled*). Stedet har blitt tolket som en tidligere ladeplass og flåtehavn som muligens kan koples til bebyggelsen og levningene etter en større bygning og hall, som for ett par år siden ble undersøkt på Munkebo Bakke (jf. Beck 2019). Vester Egesborg tolkes som en spesialisert anløpsplass fra det 6.-10. århundre ved bredden av Dybsø Fjord på Sør-Sjælland og skal til tider har fungert som samlingsplass og treningsleir for leidangen før hærtokter, samt som regional eller lokal markedsplass (Ulriksen 2018).

Ingen av disse lokalitetene er nevnt som sjømilitære samlingssteder i skriftlige kilder under vikingtid eller høymiddelalder, derimot Vordingborg/Masnedø, Houget innerst i Kalundborg Fjord og Isøre på Sjælland, Eskelund ved Viby sørvest for Århus og Haurvig Havn ved Ringkøping Fjord.

Under tidlig middelalder og mulig enda tidligere, var Houget innenfor Gisseløre et samlingssted for leidangsflåten, der naturhavnen i Saxos historie går under navnet Hærvig (hærenes vig): «… så han (Hake) samlede sin flåde i den havn der på dansk hedder Hærvig, landsatte sine krigere og opstillede hæren på det sted hvor nu Esbern har bygget en borg der med sine fæstningsværker kan beskytte omegnens befolkning og holde de vilde barbarer borte.» (Saxo 7.8.2). Naturhavnen innenfor Gisseløre var forutsetningen for opp-

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40

føringen av Esbern Snares borg, Vestborgen omkring 1167, samt det faktum at det nylig er framført teorier om at østborgen i Højbyen også kan dateres til det samme århundrede.

Saxo Grammaticus nevner flere ganger Isøre Havn som havn for skipstrafikken langs Sjællands nordkyst og en viktig samlingshavn for leidangen. Plassen skal ifølge Saxo også ha fungert som uformelt tingsted (Isøre Ting) og stedet for to kongevalg blant hird og utkommanderte bønder i 1076 og 1104 (ibidem 11.10.2 og 14.42.2). I 1170 innførte Valdemar 1. den store en ny prosedyre ved valget av konge og Isøre Havn nevntes samme år for siste gang i sammenheng med Absalons møte med den norske jarlen Erling Skakke (Brandt 2006). Avslutningsvis kan Viby (*Snekkeeng*) utenfor Århus nevnes. Her har man undersøkt et tidligere skipsverft med store mengder treavfall og skipsdeler (Viby 2024).

Leidangen, snekkestedsnavn og kongelev

Foruten skriftlige kilder og arkeologiske funn er det framført argument om at leidangsorganisasjonen kan koples til snekkestedsnavn, steder hvor leidangsflåtens fartøy ble oppbevart, reparert og klargjort (Crumlin-Pedersen 1996, s. 188–193; Crumlin-Pedersen & Olsen 2002, s. 316–320).

Ordet snekke er en gammel skipsbetegnelse som under vikingtiden ikke bare betydde et skip, men også betegnelsen for et krigsskip og leidangsskip som et herred eller skipslag skulle utruste eller bemanne (Holmberg og Skamby Madsen 1998, s. 204).

I sammenheng med undersøkelsene av Fribrødre Å ble det foretatt en gjennomgang av markbøkene fra 1681–1683 for hele Danmark for å undersøke om denne plassen var unik, eller om stedet muligens kunne vise vei til andre havner gjennom kombinasjonen av funn og stedsnavn. Man kunne lokalisere i alt 103 snekkestedsnavn spredt langs med kysten, enten tilbaketrukket eller beskyttet, men alltid med en eksisterende eller tidligere kontakt med havet (ibidem, s. 202 og 207–212). På bakgrunn av dette er det rimelig å anta at snekkenavnene har sin opprinnelse i forbindelse med skipsvirksomhet i vikingtid eller tidlig middelalder.

Ingen eldre snekkestedsnavn er kjent fra København eller dets nærområde, men følger man kysten nordover finner man navn som *Snekkersten*, *Snekkebjerg* og *Snekkebæk* (Holmberg og Skamby Madsen 1998, fig. 6 og s. 214). På den svenske siden av Øresund finnes navnene *Snäckan*, *Snäckeholmsäng*, *Snäckedalsåker* og *Snickebjer* (Klassen i Ravn 2014, fig. 87). Sistnevnte ligger ved en i dag tørrlagt bekk som løper ut i Foteviken og ikke langt fra det antatte stedet for markedsplassen i Halör (Fig. 7).

Arkeologen Lutz Klassen har villet se en kopling mellom snekkesteds-

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40



Figur 7. Snickebjer *mellom Foteviken og Norra Haslöf. Nærmere Foteviken ligger Kongstorp (Stora Hammar 22:1), en gårdstomt og gård som skal ha blitt lagt øde på 1300- og 1400-tallet. https://sok.riksarkivet.se/Home/?postid=Arkis+30c3c29b-cbdb-479a-b715-9102997bdd90&flik=1&s=Balder Utdrag fra orginalkart hentet fra Riksarkivet/Krigsarkivet och samlingen Topografiska kårens kartor, Skånska rekognoceringskartan 1812. Gjenbruk godkjent av Riksarkivet.*

navn og kongemaktens jord- og godsbesittelser i form av *kongelev* (Klassen 2010, s. 314–335).[10] Under tidlig middelalder hadde kongen ingen fast residens, men var nødt til å være på stadig reisefot for å hevde sin autoritet. *Kongelevene* var kronens kongs- eller forvaltningsgårder som ble administrert av kongelige ombudsmenn og var en del av rikets forvaltning. De utgjorde grunnleggende enheter i det kongelige maktapparatet. Det var fra disse administrative enhetene at de kongelige rettighetene kunne gjøres gjeldende i lokalsamfunnet. Ombudsmennenes oppgave var å ivareta kongens interesser og han skulle være kongens representant på tinget. Det finnes eksempelvis forslag om at Helsingborg og landborgen skal ha utgjort et *kongelev* med et kongelig gods fram til 1000-tallet (jf. Eriksson et al. 2007, s. 11 og 97; Wihlborg 1981, s. 48) og det er derfor heller ikke urimelig å betrakte Hafns forløper som en kongelig forvaltningsgård. For Hafns del – under forutsetning at stedet periodevis har fungert som landingsplass – var ombudsmannens oppgave å føre tilsyn med markedet og sikre markedsfreden, samt kreve skatt innom jordskyldsområdet, ikke bare av de fastboende, men også av

[10] *Kongelev*: Kongsgård med administrative funksjoner som nevnes i Valdemars jordebok fra omkring 1230. *Kongelevet* var et samlingsbegrep for kronens eiendom og omfattet naturtopografiske områder som landsdeler, øyer, halvøyer, nes, skoger, kjøpsteder og landsbyer, samt skatten fra utlandet (Friesland) (Carelli 2012, s. 47).

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40

tilreisende fiskebønder og kjøpmenn.[11]

En militærorganisasjon og kystvaktordning under forandring

Leidangen som innkalling og skatt og dets utvikling har vært gjenstand for flere diskusjoner og debatter. Når det gjelder danske forhold har disse meningsytringene og forskjellige oppfatningene de siste årene i høy grad vært dominert av historikere som Rikke Malmros og Niels Lund.

Rikke Malmros har behandlet emnet i flere studier og senest i *Bønder og leding i valdemartidens Danmark* (Malmros 2019). Med utgangspunkt i ulike skipstyper og organisering av leidangen studerer hun omdannelsen av leidangen og aristokratiet på slutten av 1200-tallet og bøndenes endrede stilling. Blant annet analyserer Malmros Jyske Lov (1241), der hun demonstrerer vanskelighetene med å tolke individuelle bestemmelser gjort ved forskjellige tidspunkt, og forskjellen mellom en militær og en skattemessig leidang. Hennes studier er basert på analyser av middelalderens historiografi, ikke minst Saxo Grammaticus og Knýtlinga saga (ca. 1260), samt kong Valdemars jordebok, som gjenspeiler praksisen med å kunne kreve betaling og skatt i ulike deler av Danmark rundt 1230. Det sentrale i Malmros' oppfatning er at leidangen tidlig stod under kongelig innflytelse, med en kongemakt som ene og alene kontrollerte leidangen og de utkommanderte bøndene. Senere under middelalderen var det kongene og kongedømmet som forvandlet leidangen til skatter som hvilte på jorda som bøndene brukte.

Den danske historikeren Niels Lund er av en helt annen oppfatning, og argumenterer for at leidangstoktene frem til slutten av det 12. århundre bestod av høvdingenes og stormennenes egne krigsfolk (*lið*) (Lund 1996). Leidangsordningen var basert på forhandlinger mellom bøndene og kongen – altså et demokratisk instrument som begge parter dro nytte av. Det var disse flåtestyrkene som i all hovedsak utgjorde slagkraften og styrken ved angrep utenlands og forsvaret av hjemlandet. Først gradvis skal denne krigsorganisasjonen ha kommet under kongelig kontroll og kystvaktordningen i seg skal føres tilbake til ca. 1170. Hensikten med leidangsorganisasjonen som det framgår av landskapslovene var at denne primært var defensiv. Lund har også villet trekke paralleller med den anglosaksiske *fyrden* i England, som skal ha utgjort et forbilde for leidangen i de nordiske landene.

Som det framgår av disse to oppfatningene er det tydelig at tolkningen av hva som ligger i selve leidangsbegrepet over tid, organisasjonens karakter og dets alder har vært tett forbundet med de ulike forskernes tolkning av kongemaktens betydelse: Enten oppfattes kongen som *primus*

[11] Kongelig regale (*iura regni*) med tomtskatt, tomt i byen (*area*).

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40

inter pares (den fremste (første) blant likemenn) og i høy grad avhengig av støtte fra landets høvdinger og stormenn, eller som en mer uavhengig konge med råderett over landets sivile og militære ressurser. Denne polariseringen er derimot problematisk fordi den forenkler og ensretter tolkningen av både samfunns- og militærorganisasjonen under det 11. århundre, da man bør forvente at både høvdinger, stormenn og kongemakt under vikingtiden hadde vidt forskjellige evner og muligheter til å få gjennom sin vilje (Ravn 2014, s. 9 og 222).

Om leidangen var en skatt, en militærtjeneste eller en kombinasjon av disse, er vanskelig å avgjøre utfra det begrensede kildematerialet. Det er også vanskelig å avgjøre om det utelukkende var kongen som forsynte leidangen, eller om høvdinger og stormenn også kunne bruke de samme virkemidlene for å øke antallet stridende i forbindelse med en militær operasjon. På den andre siden er det tydelig at en vellykket interpellasjonsprosess var en forutsetning for at de ledende aktører skulle kunne rekruttere krigere og våpenføre menn (ibidem, s. 224).

Når det gjelder selve rekrutteringen av mannskap og krigsfolk til den militære organisasjonen kan drøftingen nyanseres ved å sammenligne de nordvesteuropeiske og de nordiske militære strukturene, slik de ble organisert på 900- og 1100-tallet. Både i Nordvest-Europa og Norden forøvrig fremstår den militære organisasjonen hovedsakelig basert på stormenn som sørget for kamp med væpnede følger under sin kommando (Gelting i Ravn 2014, s. 224). Som Gelting påpeker, var det ingen steder i Europa hvor storgodsstrukturen var «…så enerådende at der ikke tillige var en betydelig mængde bønder på små og middelstore familiebrug, mænd der nok var deres egen værge, og som kunne yde både skat og militærtjeneste, men som ikke indgik i nogen stormands væbnede følge, end mindre var stormænd selv.» (ibidem, s. 225).

Selv om man skal være forsiktig med å dra altfor omfattende parallelller, skal man ikke undervurdere den anglosaksiske innflytelsen i Danmark under Knut den mektige bl.a. gjennom utviklingen av et myntsystem, økt urbanisering og innføringen av et kirkelig administrasjonsapparat. Det er derfor ikke urimelig at disse forandringene også omfattet en ny militær organisasjon utformet for både å styrke kongemakten og forsvare landet (jf. Williams 2013, s. 115) (Fig. 8).

Det skal samtidig framheves at 1000-tallets leidang på vesentlige punkter skilte seg fra 1100- og 1200-tallets forsvar og sjømilitære organisasjon. Leidangsbegrepets emiske anvendelse må alltid analyseres i sin historiske og kulturelle kontekst (Ravn 2014, s. 223; 2022; Pommer & Ravn 2019, s. 95). Dette kan være med på å forklare hvorfor man begynner å oppføre vakttårn og borger i det 12. århundre som en erstatning for leidangsordningen og hvorfor Absalon ved overtagelsen av

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40



Figur 8. Leidangsskip med væpnet mannskap illustrert i initialen til Landevernbolken i Landsloven i Codex Hardenbergianus *fra første halvdel av 1300-tallet. Illustrasjon hentet fra Helle 2021. Gjenbruk godkjent av Skald Forlag.*

Hafn velger å oppføre en ny borg på Strandholmen – en forsvarsborg som dermed kom til å avløse en mulig kongs- eller forvaltningsgård med tilhørende halvkretsvoll på stedet. De nybygde riksborgene ble knutepunkt i en ny forsvarsorganisasjon og var tenkt som sentrum for forsvar, administrasjon og territoriell kontroll. Man skal derfor betrakte riksborgene som en del av et større politisk, økonomisk og sosialt lands-

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40

kap. Samtidig var det viktig å sikre stedet som knutepunkt, både som utskipnings- og overfartssted til rikets østlige deler, og som bindeledd mellom Roskilde og Lund. Her sikret man posisjonen ved Øresunds beste naturhavn. Den strategiske nærheten til markedet i Skanör kom også til å få betydning.

Konklusjon

I løpet av 1100-tallet ble Danmark et rike med et sterkt kongedømme og etter 1157 er dette representert med en sterk konge ved navn Valdemar 1. den store. Under Valdemars regjeringstid ble det gjennomført en rekke politiske reformer som i høy grad forsterket kongemaktens stilling. Arvskongedømmet ble innført og det ble etablert en vel fungerende kongelig administrasjon med oppbyggingen av et forvaltningssystem basert på et nettverk av borger og byer, istedenfor spredte kongsgårder og løst sammensatte markedsplasser.

Arkeologen Anders Andrén argumenterer for at grunnen til at det administrative systemet ble endret lå i kongedømmets skiftende rolle under 1100-tallet, noe som førte til en ny kongelig administrativ struktur. Dette nye styringssystemet var basert på et system av administrative sentre i form av borger, nystiftede byer og lokalt utplasserte kongelige ombudsmenn. Dermed forsvant behovet for en konge på stadig reisefot og betydelsen av et fungerende kongsgårdssystem (Andrén 1985, s. 52–54) og med dette også leidangsordningen i sin opprinnelige form. Konsekvensen av det nye kontrollsystemet innebar i stedet en konstant tilstedeværelse av kongemakten i lokalsamfunnet. I perioden 1000–1150 hadde *kongelevet* sin største politiske og økonomiske betydning og kom etter hvert til å bli erstattet i andre halvdel av 1100-tallet med et nytt administrativt system for kongens maktutøvelse (Carelli 2001, s. 221).

Tanken om en leidang i Hafn er på ingen måte ny og ble i sin tid også fremført av Ramsing i diskusjonen omkring bol, herred og leidang. De to halvherreder (Sokkelund og Støvnæs) og Amager skal sammenlagt ha utgjort fire *skipæn*, og Hafn må i leidangens storhetstid ha vært hjemstedet for i alt fire leidangsskip om man skal tro på Ramsings egne beregninger (jf. Ramsing 1940, Bd. I, s. 63).

Saxo Grammaticus nevner aldri at Valdemar 1. den store besøker Hafn og stedet er heller ikke nevnt som samlingsplass eller støttepunkt for leidangsflåten i det skriftlige materialet, men man skal til tross for denne manglende omtalen ikke undervurdere stedet som utskipningshavn og som knutepunkt for ferdselen over Øresund. Her kan man eksempelvis ha vedlikeholdt leidangsskip og samlet folk til leidangsferdsel. Her lå deler av flåten beskyttet før mobilisering og her kunne man proviantere innfor kommende skipstokt.

Med utgangspunkt i framlagte data er det ikke helt urimelig å tenke

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40

seg at en sjø- som landbasert leidang kan ha utgått fra Hafn, når Absalon overtar byen på slutten av 1100-tallet. En slik antakelse bygger på stedets geostrategiske plassering, samt dets funksjon som naturlig utskipningshavn. Ettersom leidangen både var en flåteorganisasjon og et transportsystem fortsatte stedet som et støttepunkt for og en del av denne forsvarsorganisasjonen – et sted som leidangsskipene kunne utgå ifra og som en bærebjelke i det militære forsvaret av byen. Disse leidangsprivilegier skal altså ha vært en del av den «gavepakke» som Absalon mottok av Valdemar 1. den store til vern av byen mot herjinger og fiendtlige angrep og som det senere framgår i Jacob Erlandsens stadsrett:

> «Ingen, der bor i Kjøbenhavn, skal nødes til at fare i Leding med Skib, Hest eller Vaaben, uden til at værge Biskoppens Ejendom, hvis der sker noget Angreb derimod, dog saa nær ved Byen, at de kunne gaa frem og tilbage paa samme Dag, og til dette Forsvar ere alle lige bundne efter al Evne og Formue under Straf af Tabet af deres hele Hovedlod.» (KD I, nr. 16, s. 16).

Sjette paragraf i Jakob Erlandsens stadsrett fra 1254 viser at borgerne hadde de samme forpliktelsene til biskopen både til land og til vann om byen ble truet av ytre fiender som skattefrie bønder hadde i forhold til kongen. Man får derfor anta at med Hafn arvet biskopen en tidligere forsvarsordning, der byens borgere på samme måte hadde forpliktelser til biskopen.

Man kan alltid spørre seg om det finnes noe bevis for at vollanlegget direkte eller indirekte kan kobles til leidangen, og svaret er selvfølgelig nei, men mer ment som et innlegg i en pågående diskusjon om «Clemensstaden» og dens betydning for den senere etableringen av Hafn som en befestet by med kjøpstadsrettigheter. Med utgangspunkt i manglende arkeologiske bevis er ikke dette forslaget mer sannsynlig enn alternativet om en beskyttet markedsplass eller en kongsgård – forslaget er mer ment som et alternativ, uten at man av den grunn trenger å dra altfor vidtrekkende paralleller. I dette ligger også det faktum at bare et fåtall arkeologiske undersøkelser har kunnet si noe om leidangen i form av maritime funn eller verftsvirksomhet (Holmberg & Skamby Madsen 1998), og både i det sørlige Norge og i Danmark er det få spor etter naust eller annet som kan ha blitt benyttet i sammenheng med kystvaktordningen. Ravn har også tydeliggjort problemet med å koble snekkestedsnavn til en mulig plassering av leidangsflåtens skip (Ravn 2014, s. 205–210).

Til dette må man også være forsiktig med å binde seg altfor mye til en enkelt tolkning og forklaring når det gjelder halvkretsvollen, om det nå er snakk om en beskyttet markedsplass, befestet gård eller et

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40

sjømilitært anlegg. For å forstå stedet som Absalon fikk i gave, og som senere kom til å utgjøre kjøpstaden Hafn, må man se stedet i et større perspektiv, der en mulig funksjon samtidig kan forutsette flere.

Avslutningsvis kan man jo spørre seg hva en kjent norsk barneregle har med leidangen og Hafns forsvar å gjøre? Jo, regla skal angivelig gå tilbake til kong Håkon den Gode på 900-tallet og hans melding om mobilisering av leidangsflåten. Da gikk meldingen over vetene som ble satt i brann og var en ordre om at våpenføre menn skulle samle seg med våpen og mat ved leidangsskipene.[12] Regla lyder som følger: Ilden melder og forteller at i år skal skipene ut. Rygg ved rygg skal mennene sitte, to og to ved hver åre skal sette til sjøs for å forsvare landet!

Morten Steineke
Museumsinspektør ved
Københavns Museum.
E-post: bc0t@kk.dk

[12] Vedstabel eller bavn på et høyereliggende sted som ble satt i brann for å varsle når fienden var på inntog.

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40

Referanser

Andrén, A. 1985. *Den urbana scenen. Städer och samhälle i det medeltida Danmark*. Acta Archaeologica Lundensia. Series in 8°. Nr. 13. Stockholm, Liber bokförlag.

Arup, E. 1914. Leding og ledingsskat i det 13. Aarhundrede. *Historisk Tidsskrift*, Bind 8, række 5, s. 141–237.

Beck, M. R. 2019. *Vikingetid på Munkebo Bakke*. URL: (PDF) Beck, M.R. 2016: Vikinger på Munkebo Bakke | Malene Beck – Academia.edu Hentet den 2024-02-05.

Bill, J.; Poulsen, B.; Rieck, F. og Ventegodt, O. 1997. *Fra stammebåd til skib. Dansk søfarts historie I. Indtil 1588*. København, Gyldendal.

Bolin, S. 1934. *Ledung och frälse. Studier och orientering över danska samfundsförhållanden under äldre medeltid*. Lund.

Brandt, T. 2006. *Isøre Havn og Ting. Bevaringsforeningen Rørvig by og land*. URL: Isøre Havn og Ting | BEVARINGSFORENINGEN RØRVIG BY OG LAND (rvbl.dk) Hentet den 2024-02-05.

Callmer, J. 1991. Platser med anknytning til handel och hantverk i yngre järnåldern. Exempel från södra Sverige. I: Mortensen, P. & Rasmussen, B. M. (red.). *Fra Stamme til Stat i Danmark 2. Høvdingesamfund og Kongemagt*. Jysk Arkæologisk Selskabs Skrifter XXII:2. Århus, s. 29–47.

Carelli, P. 2001. *En kapitalistisk anda. Kulturella förändringar i 1100-talets Danmark*. Lund Studies in Medieval Archaeology 26. Stockholm, Almqvist & Wiksell International.

Carelli, P. 2012. *Lunds historia – staden och omlandet 1. Medeltiden. En metropol växer fram*. Lunds kommun. Lund.

Christensen, P. B. 1963. Undersøgelser og kortlægning af Københavns undergrund. *Meddelelser fra Københavns Bygningsvæsen nr. 1-1963*, s. 1–6.

Christophersen, A. 1984. Frederiksberggade 30. AA72. Arkivmateriale. Københavns Museum.

Christophersen, A. 1985. *København og omegn gennem 6000 år. En kortlægning af de arkæologiske intresseområder i Københavns Kommune*. København, Københavns Bymuseum.

Christophersen, A. 1986. Fra Villa Hafn til Portus Mercatorum. Københavns oppkomst og eldste utvikling. *Historiske Meddelelser om København* 1986, s. 7–34.

Crumlin-Pedersen, O. 1996. Kystforsvaret. I: Crumlin-Pedersen, O.; Porsmose, E. & Thrane, H. (red.). *Atlas over Fyns kyst i jernalder, vikingetid og middelalder*. Odense, Odense Universitetsforlag, s. 182–193.

Crumlin-Pedersen, O. & Olsen, O. 2002 (red.). *The Skuldelev Ships I. Topography, Archaeology, History, Conservation and Display. Ships and Boats of the North*. Volume 4.1. Roskilde, Viking Ship Museum.

Dahlström, H.; Poulsen, B. & Olsen, J. 2018. From a port for traders to a town of merchants exploring the topography, activities and dynamics of early medieval Copenhagen. *Danish Journal of* Archaeology 7:1, s. 69–116.

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40

Dahlström, H.; Poulsen, B. and Olsen, J. 2020. A Port on the Øresund. Initiatives and Dynamics in the Early Life History of Copenhagen. *Journal of Urban Archaeology 2* (2020), s. 51–68.

El-Sharnouby, H. & Høst Madsen, L. 2008. København – fra fiskerleje til middelalderlig købstad. I: Andersson, H.; Hansen, G. & Øye, I. (red.). *De første 200 årene. Nytt blikk på 27 skandinaviske middelalderbyer.* UBAS Nordisk. Universitetet i Bergen. Arkeologiske Skrifter 5. Bergen, s. 147–154.

Eriksson, T.; Drake, K. och Carelli, P. 2007. *Kärnan och borgen. Helsingborgs slotts medeltida byggnadshistoria*. Skrifter. Stadshistoriska avdelningen. Dunkers Kulturhus nr. 7. Helsingborg.

Ersgård, L. 1988. *«Vår Marknad i Skåne». Bebyggelse, handel och urbanisering i Skanör och Falsterbo under medeltiden*. Lund Studies in Medieval Archaeology 4. Stockholm, Almqvist & Wiksell International.

Fabricius, H. 1999. *Københavns Topografiske Udvikling indtil 1300*. Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie 1998.

Fabricius, H. 2021. *Københavns forunderlige historie. Liv, lyst og lort fra oldtid til nutid*. København, Turbine Forlag.

Forchhammer, O. 1947. *København. Fra Bispeby til Borgertid. Byplanmæssig Udvikling til 1840*. København, J. H. Schultz Forlag.

Green Therkelsen, K. 2022. Clemensstaden og KBM4022. E-mail datert den 2022-06-15.

Hafström, G. 1949. *Ledung och marklandindelning*. Uppsala, Almqvist & Wiksell.

Helle, K. 2021. *Gulatinget og Gulatingslova*. Leikanger, Skald Forlag.

Holmberg, B. og Skamby Madsen, J. 1998. Da kom en *snekke*… Havnepladser fra 1000- og 1100-tallet? *Kuml* 1997-98, s. 197–225.

Jark Clausen, J. 2021. København – et nyt arkæologisk blik på byens oprindelse. *GRANSK 2021 1 // Online tidsskrift udgivet af Rudersdal Museer, Museum Nordsjælland, Museerne Helsingør og Furesø Museer*, s. 128–139. URL: 8 København – et nyt arkæologisk blik på byens oprindelse (gransk.dk) Hentet den 2024-01-15.

Kjersgaard, E. 1966. Leidang og landeværn. I: *Middelalderstudier tillegnede Aksel E. Christensen*. København, Munksgaard.

Kjøbenhavns Diplomatarium (KD I-VIII). [1872–1887]. Samling av Dokumenter, Breve og andre Kilder til Oplysning om Københavns ældre Forhold før 1728, Bind I-VIII. Nielsen, O. A. (red.). København.

Klassen, L. 2010. The finds and their interpretation. I: Skamby Madsen, Jan & Klassen, Lutz. 2010. *Fribrødre Å. A Late 11th Century Ship-Handeling Site on Falster.* Højbjerg, s. 61–465.

Lund, N. 1996. *Lid, leding og landeværn. Hær og samfund i Danmark i ældre middelalder.* Roskilde, Vikingeskibshallen.

Lund, N. 1999. Kværsæde. Fast demobilisering eller almindelig ledingsafløsning? *Historisk Tidsskrift, Nr. 99* (1999), s. 376–386.

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40

Lund, N. og Hørby, K. 1980. *Samfundet i vikingetid og middelalder 800–1500. Dansk socialhistorie Bind 2*. København, Gyldendal, s. 77–322.

Lyne, E. & Dahlström, H. 2015. Rådhuspladsen Metro Cityring Project. KBM 3827, Vestervold Kvarter, Københavns Sogn, Sokkelund Herred, Københavns Amt. Unpublished report. Museum of Copenhagen. København.

Löddeköpinge 72:1. URL: Fornsök (raa.se) Hentet den 2024-02-05.

Malmros, R. 2019. *Bønder og leding i valdemartidens Danmark*. Århus, Aarhus Universitetsforlag.

Gammel Torv og Ny Torv. URL: https://www.fotohistorie.com/harboe-ev-kbh.html Hentet den 2020-10-27.

Pommer, R. M. G. & Ravn, M. 2019. Den sene vikingtids amfibiske militæroperationer. Eksperimentalarkæologiske forsøg med landsætning og kampformationer. *Kuml* 2019, s. 93–125.

Ramsing, H. U. 1908. Bidrag til det gamle Københavns Topografi. I. Præabsaloniske Spor. II. De ældste Gadeanlægs Udførelse. *Historiske Meddelelser om København* 1907-08. Første bind, s. 409–448.

Ramsing, H. U. 1910. Bidrag til det gamle Københavns Topografi. IV. De ældste Gadeanleæg og det murstensfrie Kulturlag. *Historiske Meddelelser om København* 1909-10. Andet bind, s. 203–218.

Ramsing, H. U. 1940. *Københavns Historie og Topografi i Middelalderen. Bind I-III*. København, Ejnar Munksgaards Forlag.

Ravn, M. 2014. *Bygning og brug af skibe til krigsførelse i 1000-tallets danske rige*. Upubliceret Ph.d.-afhandling. Københavns Universitet.

Ravn, M. 2022. SV: København som utskipningshavn for leidangen? E-mail datert den 2022-11-24.

Rohde, M. M. 2023. Notat. Tolkning af terræn og kystlinje i 1130. Byrummet under rådhuspladsen. Geo. Subsurface Expertise. Arkivmateriale. Københavns Museum.

Rosborn, S. 2004. *Den skånska historien. Vikingarna*. Fotevikens Museum.

Rosborn, S. 2009. *Vikingatiden på Lilla Hammars näs, Vellinge kommun. Sammanställning av utgrävnings- og magnetometerunderökningar 2009*. Fotevikens Museum.

Rosenkjær, H. N. 1906. *Fra det underjordiske København. Geologiske og Historiske Undersøgelser med Fortegnelse over Plante- og Dyrelevninger*. København, Det Schønbergske Forlag.

Saxos Danmarks Historie. [2000]. Oversat af Peter Zeeberg. København, Gads Forlag.

Schück, A. 1950. Leidang och Konungshamn. *Sjöhistorisk årsbok* 1950, s. 97–128.

Skamby Madsen, J. & Klassen, L. 2010. *Fribrødre Å. A Late 11th Century Ship-Handeling Site on Falster*. Højbjerg.

Skånska rekognoceringskartan. URL: https://sok.riksarkivet.se/Home/?postid=Arkis+30c3c29b–cbdb-479a–b715-9102997bdd90&flik=1&s=Balder Hentet den 2024-02-05.

Skaarup, B. 1988. Møllerende eller voldgrav. *Hikuin* 14, s. 23–32.

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40

Skaarup, B. 1996. *Guide til Københavns Befæstning. Middelalderfæstningerne ca. 1100–1600*. Selskabet for Københavns Historie. URL: https://www.kobenhavnshistorie.dk/index.php/21-bog/kko/184-indholdsoversigt-k-benhavn-kulturhistorisk-opslagsbog?start=11 Hentet den 2018-10-10.

Skaarup, B. 1999. Vestergade 7. Byens ældste befæstning. *Historiske Meddelelser om København* 1999, s. 90–99.

Stafseth, T. og Borgius, A. under bearbeiding. KBM4439. Gammeltorv.

Stiesdal, H. 1975. Absalons borg. I: Hvidt, K.; Ellehøj, S. og Norn, O. (red.). *Christiansborg Slot, bind 1*. København, Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck, s. 1–34.

Stora Hammar 22:1. URL: Fornsök (raa.se) Hentet den 2024-02-05.

Sturluson, S. [1979]. *Olav den helliges saga. Norges kongesagaer.* Oversatt av Anne Holtsmark og Didrik Arup Seip. Oslo, Gyldendal Norsk Forlag A/S.

Svanberg, F. & Söderberg, B. 2000. *Porten til Skåne. Löddeköpinge under järnålder och medeltid. Skrifter No 32. Arkeologiska studier kring Borgeby och Löddeköpinge 2*. Riksantikvarieämbetet. Avdelningen för arkeologiska undersökningar. UV Syd. Lund.

Sverre-soga [1979]. Omsett av Halvdan Koht. Oslo, Det Norske Samlaget.

Tauber, H. 1986. Uten titel. AA72. Arkivmateriale. Københavns Museum.

Ulriksen, J. 2018. *Vester Egesborg. En anløbs- og togtsamlingsplads fra yngre germansk jernalder og vikingtid på Sydsjælland. Bind 1: Tekst. Bind 2: Katalog over konstruktioner.* Aarhus, Aarhus Universitetsforlag.

Viby. Vikingeskibsmuseet. Vikingerne Viby (vikingeskibsmuseet.dk) Hentet den 2024-02-05.

Wilhborg, A. 1981. *Medeltidsstadens rapport nr 32: Helsingborg*. Riksantikvarieämbetet och statens historiska museers rapportserie. Den tidiga urbaniseringsprocessens konsekvenser för nutida planering. Stockholm.

Williams, G. 2013. Krigsførelse og militær ekspansjon. I: Williams, G.; Pentz, P. og Wemhoff, M. (red.). *Viking*. København: Nationalmuseet, s. 74–115.

Downloaded by 216.73.217.34 2026-11-15 01:27:40