Upplands-Bro Kulturhistoriska Forskningsinstitut UKF

Ideell forskningsverksamhet sedan 25 år

UKF:s medverkan 30 mars vid Kartografiska Sällskapets konferens i Jönköping på Elmiamässan 29-31 mars 2011

Att läsa gamla kartor med dåtida ögon

Föreläsare Börje Sandén

Dagens presentation är ett led i en pågående forskningsprocess

Det innebär att frågeställningar och idéer presenteras och att förslag på tolkningar görs. Resultatet publiceras successivt på institutets hemsida, som blir ett bollplank för fortsatt diskussion. Vanligt är att en kortfattad frågeställningen skickas som e-post till forskare som kan tänkas vara intresserade av saken. En fil med en utförligare rapport och ev. länkar bifogas för vidare läsning om saken skulle intressera mottagaren.

Detta förfaringssätt beror på att lokalhistorisk forskning i Sverige inte förekommer på akademisk nivå. Du kan läsa mer om pågående och genomförda forskningsområden på hemsidan som öppnades 1996 och ständigt fylls på med nytt material.

Hemsida: http:// www.ukforsk.se E-post: ukf@ukforsk.se

Kort historik om den ideella lokalhistoriska forskningens bakgrund

Den lokalhistoriska forskningen drivs sedan 1987 av en ideell förening. Kommunen är en av de till ytan större norr om Stockholm. Den ligger mellan Birka och Sigtuna och med Fornsigtuna inom sina gränser. Tre hembygdsföreningar, vardera med två socknar som arbetsområde och omfattande verksamhet kring hembygdsgårdar och byggnader skapade ett behov av samordnad studie- och forskningsverksamhet tillsammans med kommunens kulturnämnd och Riksantikvarieämbetes lokala ombud som även var verksam i kulturnämnden.

På 1970-talet inspirerades kulturchefen av bygdens historia och livliga hembygdsverksamhet och ett 3-årigt samarbete kom till stånd mellan Socialstyrelsen och Historiska museet i Stockholm för att skapa en ny hembygd åt de många tusen inflyttade svenskar och utlänningar som fått sin bostad i kommunen.

Hembygdsintresset hölls samman av inspirerande vetenskapligt betingade arkeologiska undersökningar vid våra stora fornminnesplatser Rösaring, Almarestäket, Fornsigtuna och fornborgen vid Draget. Alla tillkomna på lokalt initiativ och med frivillig arbetskraft från hembygdsrörelsen i kommunen och länet. Stort intresse skapades kring Håtunaleken, Tibble gästgivargård, händelser av rikskaraktär.

Inte minst Herman Svenngårds storslagna donationen efter ett 40-årigt samlande av litteratur och arkivalier i tusental bidrog till att skapa en naturlig grogrund för forskningsinstitutets arbete. Här kommer också in i bilden det stora herrgårdsarkivet som familjen Reuterskiöld på Brogård donerat till Bro-Lossa hembygdsförening. Hembygdsföreningarna - dit även UKF hör - arbetar nu gemensamt med Genlines Bygdeband för att dela med sig av vår insamlade kunskap och för framtiden bevara så mycket som möjligt av det skriftligt insamlade kulturarvet.

Ur UKF:s Nyhetsbrev augusti 2010:2 och februari 2011:1

Att läsa gamla kartor – ett forskningsprojekt 2009-2011

av Börje Sandén - försök att gestalta kartografiska frågeställningar från lokalhistorisk utgångspunkt

Några grundförutsättningar för tolkningen av våra första kartor

Kartan och landskapsbilden

_ i kartografins början var landskapsbilden en annan
_ landskapet har hela tiden ändrats på grund av människans ingripanden
_ odlingslandskapet är en produkt av människans ingripanden
_ skogen, den dominerande delen av landskapet, såg annorlunda ut. De stora skogarna var inte användbara på samma sätt som nu med stora kärr och våtmarker, som emellertid var av mycket stor betydelse när det gällde att förse vattendragen med vatten under lång tid av året, en betydelsefull sak för denna studie.
_ den tillgängliga skogen skövlades inte bara för enskilt bruk, som husbyggnad och ved för uppvärmning. Bergsbruket krävde mycket; timmer att stötta gruvgångar med och ved för att spräcka berget i gruvorna och för att framställa ofantliga mängder träkol
_ denna verksamhet kan faktiskt avläsas i de första kartorna, som jag skall visa längre fram

Människans ingripanden i naturen har mycket grundligt ändrat landskapsbilden¨
_ sjösänkningar och utdikning av våtmarker kom att radikalt påverka framtidens landskap

Floder och vattensystem – inklusive kanaler - var ända fram till mitten av 1800-talet ryggraden i vårt lands transportsystem
_ vattenföringen i dem var mycket bättre förr i tiden – och under längre del av året
_ vattenlederna var bäst på vintern; timmer-, malm- och järnforor behövde inte lastas om mellan sjöarna

Landhöjningen, sjösänkningar och utdikningar av kärrmarker försämrade hela tiden transportmöjligheterna
_ från mitten av 1800-talet förlorade sjösystem och kanaler alltmer sin betydelse allteftersom järnvägsnätet byggdes ut
_ de första järnbanorna i Sverige var faktiskt korta, smalspåriga sträckor mellan sjösystemen, de användes för transport av malm, järn, träkol och ved i bergslagerna i bl.a. Värmland, Västmanland och Västergötland. Vagnarna drogs av hästar/oxar

De äldsta kartorna har inga teckenförklaringar

_ betydelsen av kartbilden förutses framgå av sammanhanget
_ tecknet för flod är i själva verket tecken på en transportled med dragställen mellan olika floder
_ vissa vattendrag binds ihop med varandra och markerar därmed en angiven färdväg
_ floder och sjöar ingår således i ett system med omväxlande sjö- och landtransporter

Karta från 1200-talet. Wales och mellersta England. Flodernas stora roll för samfärdseln är uppenbar. Munken Matthew-Paris, ca 1250.

Vad säger oss de gamla kartorna – några exempel

När vi idag läser de gamla kartorna måste vi vara medvetna om ovanstående grundförutsättningar för att förstå vad kartritarna egentligen menade med sina kartor. Kartorna hade en praktisk upplysning att ge läsaren:

att visa vägen i ett väglöst land

_ föregångare till kartorna hade varit skriftlig eller muntlig beskrivning av en färdväg
_ kartor blev en grafisk återgivning av en reseberättelse - dvs praktiska anvisningar i en ny form
_ ambitionen var inte att troget avbilda naturen – en omöjlighet på den tiden
_ de äldsta kartorna var en skrivbordsprodukt grundad på reserfarenheter under 100-tals år
_ den som använde kartan förstod av erfarenhet vad ”kartsymbolerna” betydde.
_ färdvägar och ortsangivelser var den absolut viktigaste informationen
_ som tecken (symbol) för färdväg valde man bilden av en flod *(se kartan här ovan)*
_ begreppet ***”flod”*** var således både flod, sjö och dragställe, detta framgår tydligt i kartor ända fram till 1695 *(så långt jag vet i nuläget)*

(se kartor av Olaus Magnus, Mercator, Bureus m.fl)

Min väg till förståelse av de äldsta kartorna.

I den litteratur jag har haft tillgång till har jag egentligen aldrig funnit något om hur gamla kartor skall läsas. Sentida beskrivningar av deras kartinnehåll handlar ofta om att kartritarna allt efter tidens gång lyckas återge kustlinjerna allt bättre. Man diskuterar orters mer eller mindre rätta placering och hur felaktigt vattendragen återges. Men ingenstans har jag funnit försök att förklara varför vattendragen bär sig så konstigt åt på de gamla kartorna. Vattenlederna vävs samman på ett sätt som är fysiskt omöjligt. Man hade naturligtvis inte ambitionen att göra en exakt bild av verkligheten. Flodernas början och slut var det viktiga, de var ju ryggraden i transportsystemet. Det låg en allvarlig avsikt bakom ritandet av kartor. De skulle visa vägen. Kartor var mycket dyra att trycka och absolut inga ”leksaker” gjorda för skojs skull.

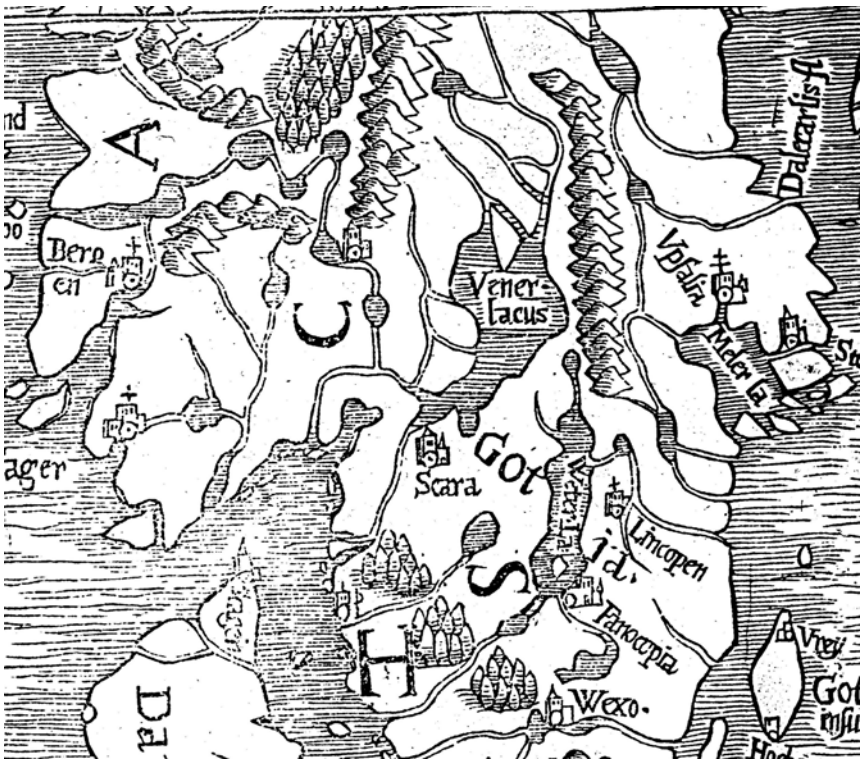
Jag har alltså – som framgått av ovanstående - kommit fram till att bilden av en flod i själva verket är bilden av en färdväg som tidigare resenärer funnit lämplig att använda. En färdväg som ibland medförde att man måste ta sig fram över landbacken för att nå nästa vattendrag. Att göra så var självklart på vikingatiden och skulle fortsätta att vara det ända tills man började anlägga kanaler och slussar. För att inledningsvis ta ett drastiskt exempel: det har funnits ett starkt behov av att färdas från Dalarna till Mälardalen – inte till Dalälvens mynning. Därför har sådana förbindelseleder ritats på kartor från mitten av 1500-talet ända fram till sekelskiftet 1700. Jag kommer längre fram i redogörelsen för mina studier att t.o.m. berätta om ett kanalprojekt som på 1830-talet avsåg att förbinda Dalälven med Mälaren.

Olaus Magnus kartor från 1500-talet

Mina studier i ämnet inleddes när jag i början av 1980-talet skulle skriva inledningen till hembygdsboken ”Det hände i Upplands-Bro”. Under ett långvarigt arbete med bygdens lokala historia hade jag hos oss funnit ett stort antal infallsvinklar till rikshistorien. Kommunens centrala läge i gammal tid – omgiven som den var av Birka, Sigtuna, Uppsala och själva Fornsigtuna inom kommunens gränser – gjorde att jag i boken ville ha med Mälarområdet i Olaus Magnus berömda karta över Norden från 1539.

Kartan inte bara finns där i bokens inledning, den blev början till ett fascinerande studium av våra äldsta kartor och litteraturen kring dem. Lyckligtvis fann jag genast en – som det skulle visa sig – ledande princip i Olaus Magnus kartbild, den att inritade vattenförbindelser i själva verket var upplysningar om var färdvägarna gick i 1500-talets väglösa Sverige. Lyckligtvis! – nämligen innan jag hann lära mig i litteraturen att Olaus Magnus var en dålig kartritare som inte hade några begrepp om hur vatten bär sig åt när det rinner fram i naturen.

När jag fann att han hade ritat en öppen vattenförbindelse även längs vår kommuns västra gräns kopplade jag det samman med min lokalkunskap om att platsen Draget varit ett dragställe i över 1500 år när Olaus Magnus gjorde sin karta. Minnet av dragstället fanns bevarat i tre ortnamn Dragelund, Drageborg och Draget. Saken bekräftas ytterligare, när den Upplands-Brofödde 1500-tals-författaren och första formellt utsedda riksantikvarien Martin Aschaneus i sina efterlämnade papper kallar Kalmarsandsborna för ”Kolmarboo kånkare, de är Dragare eller förare”.



Kartan i Olaus Magnus Historia om de Nordiska folken 1555, Baselupplagan 1567.

_Vätterns ”avlopp” till Västkusten från Jönköping via Dumme mosse.

_ Färdvägen från Vänern till Bergen i Norge. Många ”omlastningsstationer”.

_ Dalälven med förbindelse ner till Mälaren. Rekognoserat kanal-läge år 1833!

_ ”Direktförbindelse” mellan Siljan och Gävle. De stora vattenfallen gjorde Dalälvens mynning ointressant. Blev heller aldrig någon stad där i gammal tid.

_ Tre ”vattenförbindelser” från Växsjö till havet.!

Mälarens utlopp via Södertälje!

Mina misstankar om Olaus Magnus avsikt med ”flodernas” besynnerliga vägval till havet fick den definitiva bekräftelsen, när jag studerade den karta, som finns som utviksblad i den stora boken om de ”Nordiska folkens historia” (uppl. 1567).
(*Den trycktes ju efter hans död och det är därför osäkert om Olaus själv ritat förlagan till kartan. Innan det första exemplaret av Carta Marina upptäcktes trodde man enligt en känd forskare att kartan 1567 var den omtalade men förlorade kartan. Oberoende av vem som i själva verket ritat kartan så är den, kartografiskt sett, en betydelsefull länk till några av de efterföljande kända kartograferna.)*

I kartan används en symbol i floderna som markerar ”ombyte av transportmedel”. Den ser ut som en slags ”böld”, men är ursprungligen ett tecken för källflöde – kärr eller mosse. Det framgår tydligt när man ser att han ritat en ”flod” som ”avvattnar” Vättern till Västkusten. En sådan har aldrig funnits. På en modern karta ser man Dumme mosse väster om Jönköping. Där börjar floden Nissan, som är intimt förknippad med begreppet Nissastigen, den kända färdvägen till havet. På kartan ser det ut som om mossen också avvattnas till Vättern. *(Mossar kan faktiskt avvattnas åt olika håll till skillnad mot sjöar.)* Floder som namngivare på handels- och färdvägar bekräftar deras roll i kommunikationssammanhangen. Namnen på ytterligare tre sådana floder i området återfinns i Lagastigen, Ätrastigen och Viskastigen.

Symbolen används naturligtvis också för mindre sjöar längs vattenlederna.

Skulle exemplet inte övertyga dig så bör du begrunda vad Olaus Magnus menar när han med samma manér ritar ett ”flodsystem” med ”omlastningsstationer” vilka går från Vänern tvärs över norska fjällen ända till Bergen vid Atlantkusten! Se kartan sid. 2.

Olaus Magnus metod att rita kartor

Det vill synas mig som om Olaus på slutet utvecklade kartsymbolen vidare och därmed kom att bilda skola för en del efterföljande kartografer i över hundra år. Utvecklingen består i att floder som utgör en rekommenderad färdväg i fortsättnigen inte förbinds rent bokstavligt vid dragställena. Källflödena på intilliggande floder ritas med nämnda tecken. Man färdas landvägen till nästa flod. Den kända kartografen Mercator och andra använder denna metod, när man visar hur de ryska flodsystemen förbinds med varandra. Man lämnar nämligen ett avstånd mellan källflödena norr och söder om vattendelaren, exempelvis mellan Volga och floden Msta från Novgorod. Sådana markeringar visar i praktiken vilka flodarmar som förbinds med dragställen. Flodarmar utan symbol är olämpliga.

Efterföljande kartografer gör som Olaus Magnus.

På 1600-talskartorna över Rysslands och Mellaneuropas stora slättområden används metoden konsekvent av andra kartografer, som i Mercators Rysslandskarta från 1595. På den kartan har han i ena hörnet lagt in en delförstoring av floderna på vardera sidan av vattendelaren. Det gjorde han inte för att visa var just vikingarna tog sig fram – här gick kommunikationslederna ännu 600 år efter vikingarnas färder.

Den av Olaus Magnus markerade färdvägen användes i själva verket ända till mitten av 1800-talet. I likhet med Kalmarsandsborna som hjälpte de resande att dra båtarna över näset så hjälpte befolkningen resenärerna längs stränderna av floden Msta att lotsa deras båtarna genom de farliga strömmarna. Nu förtiden används en annan flod- och kanalförbindelse mellan Östersjön och Svarta havet.

Intressant för oss svenskar är det faktum att samma geografiska område ritas med samma symboler i Philipp Thelotts karta i Rudbecks Atlantica. Även på en karta ritad av Rudbeck själv används Olaus Magnus’ mer än hundra år gamla modell. På hemsidan kommer jag att mer utförligt berätta och illustrera detta sätt att visa aktuella färdvägar på kartorna.

Här finns en forskningsuppgift för hugade doktorander att närmare undersöka historiken kring Olaus Magnus’ modell att rita floder. En vetenskaplig undersökning kanske rent av skulle göra honom till en erkänd kartograf.

Jag kommer att ge exempel på hemsidan hur vattendrag både i Ryssland och Mellaneuropa i dag försetts med kanaler och slussar på de ställen där 15-1600-talens kartor anger aktuella färdvägar med dragställen.

Anders Bure - karta Gothia omkr 1635
- den svenska kartografins fader (1571-1646).

På uppdrag av Karl IX började Andreas Bureus år 1603 att rekognosera för kartor över Sverige. 1611 blev han Gustav II Adolfs sekreterare och år 1626 kom den första upplagan av en översiktskarta, som var den första av betydelse efter Olaus Magnus kartor. *(Bure blev också den som började utveckla det svenska Lantmäteriverket).* Med några medarbetare gjorde han ”efter noggranna mätningar på ort och ställe över hela landet *(alltså även Finland)* sin översiktskarta i sex blad”.

För min studie om hur gamla kartor skulle kunna tolkas började jag med att närmare granska den version som tillägnades Lennart Torstensson omkring 1635. Den är mer detaljrik eftersom den bara visar den södra delen av Sverige. Bures grundkarta har sedan ”förfinats” och givits ut av Gustav II Adolfs holländska hovboktryckare, far och son Willem och Johan Blaeu. Med tiden blev det flera andra delförstoringar av stort intresse för denna studie.

Centralt i bilden, övre ringen visar övergången från Msta till Volga, vidare t. Svarta/Kaspiska haven Undre ringen i centrum visar övergång från Duna till en annan av Volgas flodarmar. MOSCOVIA diagonalt. Vänstra ringen visar färdvägen Novgorod rakt söderut till Duna, som sedan leder till Niepr (södra ringen) och vidare via Kiev till Svarta havet. Kartan ur boken Ermen-Mingroots bok.

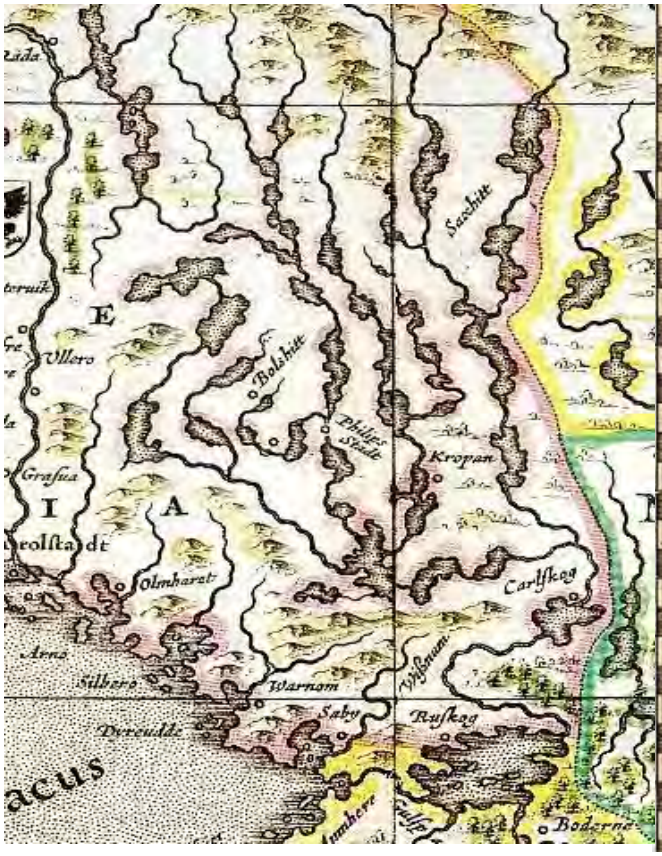
Två varianter för beskrivningen av floders funktion

Det var naturligtvis Bures sätt att rita floder, dvs färdvägarna i landet, som jag riktade uppmärksamheten på. Jag upptäckte omedelbart två varianter på ritandet av själva floden: somliga hade inte alls någon källflödessymbol och inga som helst ”övergångsstationer” som på Olaus Magnus och Gerhard Mercators kartor. Vissa floder i södra Sverige var försedda med symboler som liknade dem på de nyss nämnda kartorna, men de var nu placerade som ett pärlband längs nästan hela floden – men inte alltid vid källan! Det gällde också bara vissa områden på kartorna.

Eftersom det handlade om bergslagsområdet i Västmanland, -Värmland antog jag att de många småsjöarna var uppdämningar för att få plana vattenytor för transport av träkol och järnmalm till masugnarna, ved för sprängningen av berget och timmer för att stötta upp gruvgångarna. Min slutsats blev att man helt enkelt hade härmat bävrarnas metod att bygga tjänliga dammar. Mellan uppdämningarna blev det kortare transport med dragdjur, vintertid blev det bra vintervägar. Enligt forskare som studerat de svenska malmtransporterna var det vintervägarna som dominerade.

Kartan och svensk järnhantering

När Bure och hans medhjälpare rekognoserade för kartan på 1620-talet hade Bergslagen en tid haft kungliga privilegier för sin järnhantering. Kartan visar oss faktiskt att här har järnhanteringen kommit igång utan



Värmlands bergslag. Uppdämda dammar kring Philipstads många järnbruk. Utskeppning via Carlskoga. Klarälven används sällan som transportväg av träkol, ved, timmer, malm och framställt järn.

Västmanlands bergslag. Kolbäcksån med biflöde från Norberg är transportväg till Mälaren-Stockholm Svartån rinner genom flera sjöar, som inte är intressanta i detta sammanhang

att med ord beskriva saken. Som gammal orienterare från tiden före speciella tävlingskartor, på vilka t.o.m. större stenar finns med, gällde det på min tid att av kartbildens sammanhang kunna läsa ut var ej utritade gångstigar borde finnas. Min teori om järnhantering i området stärktes, när jag fann att Svartån som mynnar ut i Västerås inte ännu var inblandad i järnhantering eftersom där inte fanns några som helst markerade dammar, trots att det ännu idag finns ett antal sjöar längs ån. Slutsatsen blev att symbolerna normalt inte betydde sjöar i största allmänhet.

Jag blev naturligtvis misstänksam beträffande riktigheten i min slutsats, när jag kom att tänka på Skultuna mässingsbruk som ligger vid Svartån. Det måste ju också ha transportbehov. Men jag kunde ta reda på att bruket inte hade kommit igång på allvar, när kartan rekognoserades. Men på nästa generation kartor finns dammarna medtagna – 17 stycken! - längs ån och dess biflöden. Då ingår också de avbildade källflödena. Den kartan finns i Rudbecks Atlantica 1676, men den är ritad av en erkänt skicklig medhjälpare. Härmed ser jag ***ett starkt belägg för att gamla kartor kunde ge samtiden aktuell information och vår tid ett nytt historiskt bakgrundsmaterial***. Jag vill tillägga att sjösymbolerna i Bures kartor är mer individuellt utformade, liksom flodernas vindlingar.

Varför användes inte Svartån för transport från Norberg till Mälaren? Den börjar ju inte långt från Norberg. Bures karta visar emellertid mycket tydligt att man hade utförseln via Kolbäcksån. Kanske var det otjänlig terräng fram till Svartån. Se kartan ovan.

Vad avslöjar kartan om gränsområdet Västergötland-Småland?

Men varför visar Bures kartor samma utseende i gränsområdet Västergötland-Småland som i Bergslagen? Vad var det för transportbehov man hade där? Min gode vän Lennart Danielsson visste att där gällde det järnhantering grundad på sjömalm. Han är också stor kännare av järnvägar i Sverige, även de många smalspåriga järnbanor som byggdes innan vi fick persontåg. De första järnvägarna byggdes således i bergslagerna för att ersätta dragställena mellan de många sjöarna. Med dem kunde transporter utföras under nästan hela året. I Småland gällde tranporten sjömalm och naturligtvis också träkol till masugnarna.

Som vanligt inom den lokalhistoriska forskningen måste man ta hjälp från andra forskningsområden än enbart historia och arkeologi

Anders Bures Lapplandskarta – en upprättelse för Olaus Magnus?

I såväl forskningskretsar som i populärt hållna böcker har Olaus Magnus dåligt rykte som kartograf. Man menar att han inte förstått principen för hur fjällvärldens vatten tar sig ut till havet eftersom han både i Sverige och Finland förser sjöar med flera avlopp. Han hade 200 år före Linné rest genom hela Norrland och var som alla andra på den tiden uppmärksam på flodernas betydelse. Han passerade hela raden av norrlandsälvar, men han kartlade inte deras lopp från de många källsjöarna. Han var ju egentligen ute i annat ärende – inte för att som Linné studera naturen.

Olaus Magnus ritar sjöar på två olika sätt

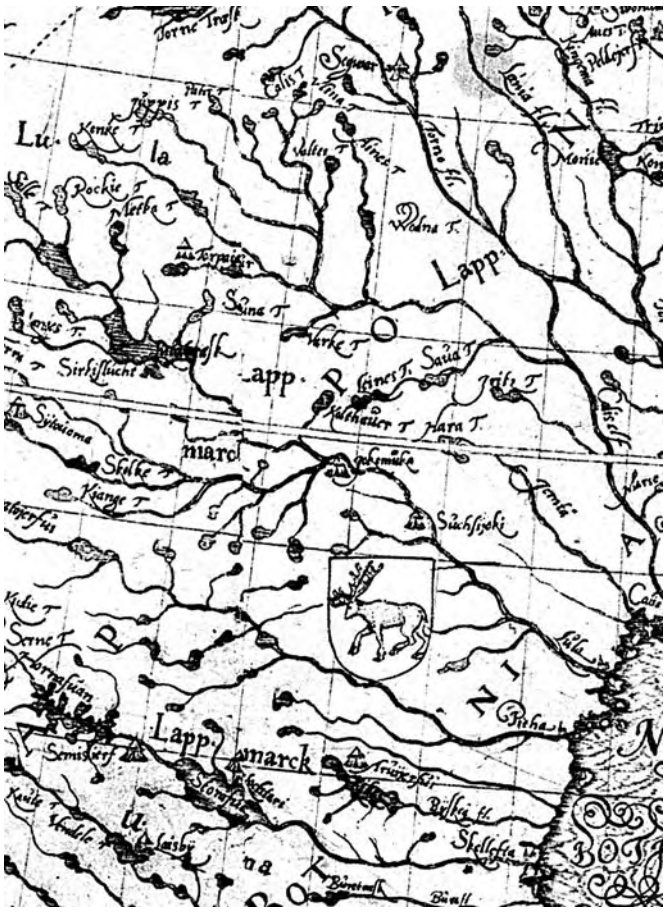
Eftersom han visste att det också fanns väldigt många sjöar i Finland och han inte kunde särskilja alla vattendragen sammanförde han källsjöarna till några större symboliska vattenreservoarer som avvattnades via floderna till havet. Han visste emellertid också av egen erfarenhet att befolkningen i den svenska och norska fjällvärlden upprätthöll landkontakter mellan de olika vattendragen. Han hade därför funnit det överensstämmande med sin grundprincip om vattenvägar som färdleder att lösa det karttekniska problemet på det sätt han visar i sina kartor. Således ett rationellt sätt att i bild beskriva en företeelse, när han inte hade detaljrekognoserat området. Det vore synnerligen märkligt om Ortelius år 1570 och Mercator 1595, som uppenbarligen haft Olaus Magnus karta som förebild, varit ”lika

Olaus Magnus symboliskt ritade vattenmagasin och de stora Norrlandsälvarna. Carta Gothica 1539. Se Bures rekognoserade älvar här nedan. Ur UKF:s karta Scandecor 1976

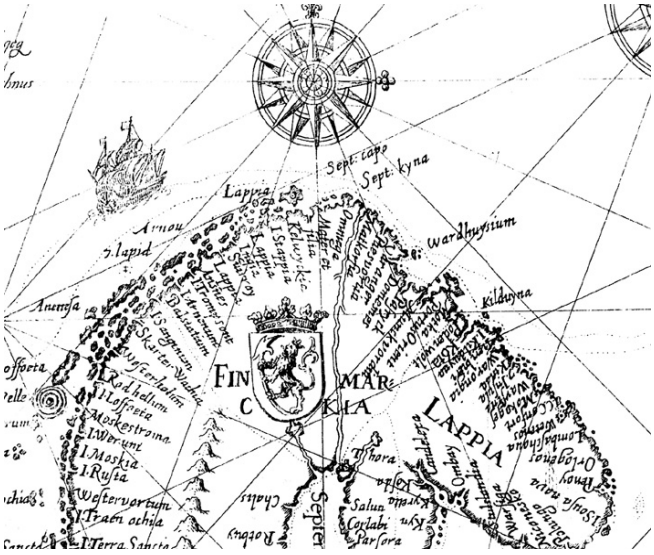
okunniga” i hydrografiska frågor som denne! De har förstått vad han menat.

Landförbindelse mellan sjösystem i Lappland

Detaljrekognosering var det som Bure och hans medhjälpare bidrog med – på statligt uppdrag. *(Olaus Magnus reste på uppdrag av påven i Rom för att samla in pengar för byggandet av Peterskyrkan).*



Bures Lapplandskarta 1611.Här har Olaus Magnus’ symboliskt ritade vattenmagasin ersatts av rekognoserade älvar med gängse symboler för kommunikation sinsemellan enligt OM:s och Mercators modell. De här två kartorna hämtade ur Ehrensvärds bok.



En typisk ”carta marina” Endast kustlinjen med öar och orter angivna. Seglationsanvisningar. Holländaren Linschotens karta från 1594-95

Både i översiktskartan över hela Sverige och i kartan över Lappland finner vi därför att Bure använder Olaus Magnus' *(och Mercators!)* senare utvecklade modell för att ange landförbindelser mellan olika sjösystem. Se bifogad detalj ur Lapplandskartan. (sid. 6)

Om man accepterar min tolkning av Olaus Magnus avsikter med sina kartor så är Bures kartor ytterligare att ett bevis härför, och Olaus Magnus borde kunna få upprättelse för de många påståendena om inkompetens som kartograf. Sven Lönborg skrev om honom 1902 "…. utan något begrepp om vattensystem eller dylikt. Så hafva t.ex. de flesta sjöar flere, stundom 5 olika avlopp."

Olaus Magnus s.k. Carta Marina.

När jag inledningsvis nämnde att jag ville ha med Olaus Magnus berömda karta över Norden i hembygdsboken, så undrade säkert någon varför jag inte använde kartans lika berömda namn "Carta Marina". Jag vill gärna förklara varför. *Se färgbild längre fram*

Begreppet "carta marina" var före och efter kartans tillkomst 1539 en benämning på kartor som skapades för - och kanske av - handelsmännen som seglade på haven. För dem var kustlinjerna med dess städer det viktigaste. Dessa sjökort visade uteslutande namnen på orter och öar längs kusterna – inga floder, sjöar eller orter inne i länderna. Men på Olaus Magnus' karta vimlar det av information, inte bara det nyss nämnda utan även berg, skogar, malmfyndigheter, vintervägen över till Finland, färdvägar genom fjällmassiven med upplysning om raststuga, och att man sätter snöskor både hästen och ryttaren när snön blir för djup. För att inte tala om människors aktiviteter i olika delar av landet och erinringar om historiska händelser och berättelser. Jag ser kartan som en praktfull föregångare till dagens "hybridkartor" på nätet.

Havskarta eller sjö- och landkarta?

Det är först på senare år som ett par forskare menat att kartan verkligen är en landkarta. Det förefaller mig märkligt att man inte kommit på det för länge sedan, eftersom Olaus Magnus redan samma år som kartan var färdig lät trycka på både tyska och italienska "En kort utläggning och förklaring – till de nya kartorna över det gamla Götariket och andra nordiska länder samt med de underliga ting till lands och vatten där inbegripna …" Olaus Magnus har alltså skapat kartor *(kartan bestod av 9 blad)* som berättar väldigt mycket om Götariket och de vatten som finns i detta rike. Det namn han själv använde om sin karta var Carta Gothica, inte Carta Marina.

"Namnet Carta Marina visar att Olaus Magnus tänkt sig kartan som ett sjökort …" är ett typiskt uttalande om kartan. Man hänvisar då till kartans titel som inleds med de orden. Till att börja med trodde jag att det var utgivaren av den mindre kopian - Lafreri 1572 - gjord flera år efter Olaus död, som okritiskt hittat på namnet i tro att det var en traditionell carta marina. Men det visade sig att namnet fanns redan på originalkartan, när en sådan första gången blev känd av forskningen i senare hälften av 1800-talet. Mysteriet tätnar, för då måste Olaus Magnus ha godkänt ordet "marina". Jag observerade sedan att Lafreri inte alls hade någon rubrik med namnet Carta marina.

Allt talade således för att kartan i allra högsta grad var en landkarta. Därför undrade jag förstås över hur sjökortsupplysningarna kommit till. Jag vill bidraga med ett försök till förklaring därpå, sedan jag närmare studerat den dryga tredjedel av kartan som utgör Atlanten. Där, liksom i Östersjön, finner man kompassrosor och något slags navigationslinjer i likhet med riktiga sjökortskartor. Men forskare har konstaterat att de anvisningarna inte är riktiga. "Det mest betecknande för Olaus' oförmåga som kartograf är emellertid kartans gradering. Den är helt löst ditsatt, sedan kartan blifvit färdig".

Olaus Magnus och Atlanten

Nu finns det emellertid ytterligare en märklighet med kartan som kanske kan bidra till att Olaus trots allt godkände namnet "marina". Minns - vad han skrev i sin tryckta förklaring till kartan: "... det gamla Götariket och andra nordiska länder". Han ville naturligtvis ha med Island - och då kom faktiskt en stor del av Atlanten med på köpet! Den delen av kartan är något mer än en tredjedel av hela det färdiga kartbladet!

Olaus Magnus hade mycket lite pengar att erbjuda förläggaren. Denne kunde hävda att kartan skulle bli mycket billigare om bara 6 stockar behövde användas för träsnitten Som bokförläggare ville han både förbilliga produktionen och sälja så många exemplar som möjligt.

Jag kan livligt föreställa mig köpslåendet. Island får till slut vara kvar om den tomma ytan pryds med allehanda säljande och tidsenligt populära havsvidunder, och förläggaren lägger efter eget huvud till de vanliga kännetecknen för tidens sjökort.

Med det här scenariot kan man dels förklara felaktigheterna i sjökortsdelen och dels våga framlägga antagandet att det är förläggaren som lagt till "Carta marina et" i början av kartans överskrift. Den latinska texten lyder i Kurt Johannessons tolkning: "En havskarta och beskrivning av de nordliga länderna och de underverk de rymmer". Olaus Magnus ursprungliga titel skulle i så fall varit – om den överhuvud funnits – "Beskrivning av de nordliga länderna och de underverk de rymmer."

När Lafreri år 1572 ger ut den förminskade versionen är *hela rubriken borttagen*. Har han kanske insett att Olaus inte hade skapet en sjökortskarta? I så fall har kunskapen härom glömts bort, för det är inte förrän i vår tid som man börjat tvivla på saken. I litteratur om kartan från 1970-talet ses kartan som en dålig sjö-

kortskarta. Namnet Carta Marina är emellertid nu så inarbetat, att man måste använda det för att veta att det är Olaus Magnus karta från 1539 man menar.

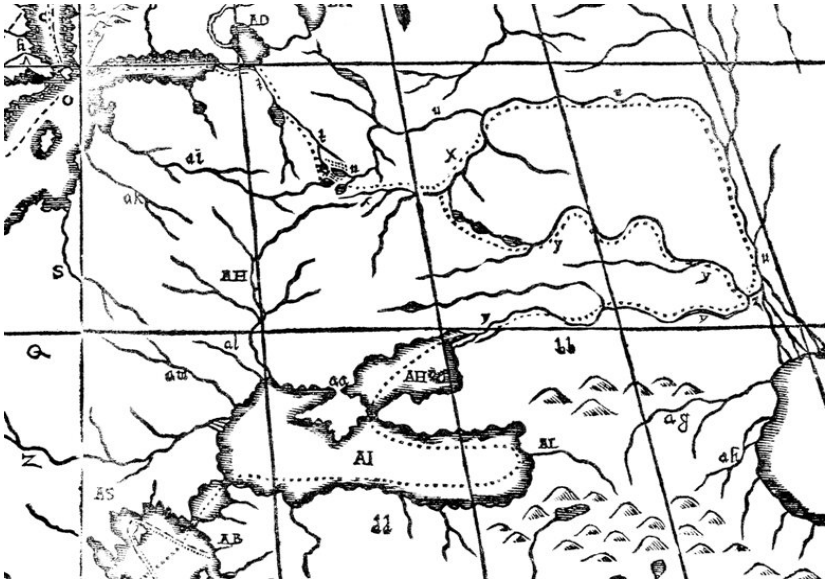
Vidare tycker jag att havsvidundren ser ut att vara ritade i annan stil och manér jämfört med Olaus övriga bilder. Man lägger också märke till att det bara är i Atlanten som man ser dessa sagodjur. I de övriga vattnen är det vanliga fiskar i Skagerack, utanför Torne älv och i Vita havet. Jag misstänker starkt att Olaus Magnus inte aktivt verkat för att havsvidundren hamnat i Atlanten. Jag har några gånger stött på forskare som tycker att Olaus Magnus alltför ofta har fastnat för myter och sägner. Vågar man föreslå en förnyad vetenskapligt gjord granskning av saken? Först och främst för att finna om hans menageri i Atlanten kan återfinnas någon annanstans.

Gamla sanningar ställs under debatt

På hemsidan avser jag att publicera fler kartor med exempel på hur jag vill tolka dessa gamla kartor. Om det inte blir samma tolkning som andra kommit fram till, så är det inte märkvärdigare än att vanlig historieskrivning alltid speglar de åsikter som författaren och/eller den av forskningen för tillfället vedertagna åsikten förfäktar.

Jag ser situationen som ytterligare ett exempel på den ”gränslösa lokalforskningens” möjligheter att ställa gamla sanningar under debatt. Jag har nämligen märkt att frånvaron av debatt i ett högst närgränsande ämnesområde stoppat nytänkande under lång tid.

Kanske fler vill börja analysera de gamla kartorna, när man ser att de kan fördjupa kunskapen om vår historia. Tänk om någon hittar samtida kommentarer till utgivningen av kartorna så att vi får skriftligt på hur man tänkte när kartorna gjordes. (*Rasmus Ludvigsson 1550-tal)*



Argonaternas resa genom de ryska floderna. Ur Rudbecks Atlantika. Samma färdväg som vikingarna, fast motsatt riktning.

Exkursion på Stäksön kl 13 Sönd 29 maj 2011 färd i bilar

Stäksön — viktig tusenårig kommunikationsled

Få platser i vårt land kan visa upp så stor koncentration av kommunikationsleder av olika slag under så lång tid som Stäksön. Många generationer av broar, färjor, vägar, järnvägar, båtlinjer, krogar erbjuder inte bara historia om sin tillkomst, de kan också berätta om dramatiska och minnesvärda händelser både i stort och smått. Samma bro som Stäketborna använde för dans har också burit skarpladdade kanoner i revolutionsärende. Sebastinfabriken i Stäket sköt salut med sitt farliga sprängmedel när järnvägen invigdes 1876. Det var först senare som den mer ofarliga dynamiten kom till. Landets första passagerarångbåt gick på grund i sundet. Sigtuna var mellanstation i vikingatidens förbindelser med Ryssland. Plundrande vikingar har tagit sig genom sundet vid två historiskt kända tillfällen. Stäksön var första rastplatsen för roddarna, när vikingaskeppet Aifur år 1994 inledde sin färd mot Svarta havet. Vi studerar Stäksundets roll i den kontroversiella flerhundraåriga forskningen och jämför topografin både vid Stora Stäket och Lilla Stäket. Börje Sandén leder exkursionen.

Vi kommenterar den senaste forskningen om nordbornas påstådda felaktiga uppfattning om väderstrecken. Nya studier visar att ett allvarligt misstag begåtts vid översättningen av en latinsk text till svenska i början av 1900-talet. Detta har skapat föreställningen att nordiska upplysningar om väderstrecken måste vridas 45-90 grader medsols.

Samling i Bro Centrum för samåkning och avfärd kl 12.45
Samling Korttidsparkeringen nedanför Kungsängens station kl 12.55 för samåkning
Arr. UKF Upplysningar 08-582 40 515.

Ur UKF:s Nyhetsbrev - februari 2011. Väderstrecksuppfattningen

Vad hände egentligen när vikingen Olav Haraldsson besökte Upplands-Bro för 1000 år sedan?

Här en inledande artikel i en kontroversiell fråga som särskilt angår Kungsängen.

Det typiska för lokalhistorisk forskning är nyfikenheten på detaljer i närmiljön. Sådana kan tyckas vara av mindre betydelse i de stora sammanhangen, men det kan mycket väl vara de små detaljerna som påverkar synen när det gäller lokalhistoria som tangerar rikhistoriska frågeställningar, något som UKF-medlemmar har kunnat ta del av under de 25 år som Nyhetsbreven funnits. (alla på hemsidan)

Vid exkursioner och föredrag - och studier inför dessa - får man fördjupad kunskap som tvingar fram nya frågor både kring de historiska händelserna och själva forskningen kring dessa.

Det var först när forskningen anammade modellen ”vad hände egentligen?” som historien började bli vetenskaplig har många menat. Det var då, i senare hälften av 1800-talet, som Historisk Tidskrift och andra akademiska periodiska skrifter blev forum för diskussioner om hur historien borde skrivas. Vi skall t.ex. inte döma människors handlande i gamla tider efter de mönster vi nu lever med.

I den här artikeln vill jag belysa det ***forskningsläge*** som rådde när sagorna om Olaf Haraldson blev allmänt kända i Sverige på 1600-talet och varför man då valde att fokusera på den variant som med lätt textmanipulering gick att applicera på Stockholm trots att en äldre och mer detaljrik saga tydligt visar att ett viktigt händelseförlopp ägde rum i mälarviken Skarven längs Upplands-Bros östra gräns.

Del 1. Kortare presentation av frågeställningarna kring de föreslagna platserna för Olav Haralds-son besök i våra farvatten. Del 2. en mer detaljerad fortsättning finns på UKF:s hemsida

****

Del 1

Stocksund - Stäksund eller Norrström?

År 2002 firade Stockholm sitt 750-årsjubileum. I samband med jubileet aktualiserades en 1000-årig legend om Stockholms uppkomst. Ursprunget är ett par isländska sagor om Olav den heliges seglats i våra farvatten åren 1007-08. Bägge varianterna av händelsen berättar om ett Stocksund, där vattnet vid vårflod eller kraftiga regn med kraft forsar ut i havet. Sundet var mycket smalt och förknippas traditionellt med Norrström i Stockholm.

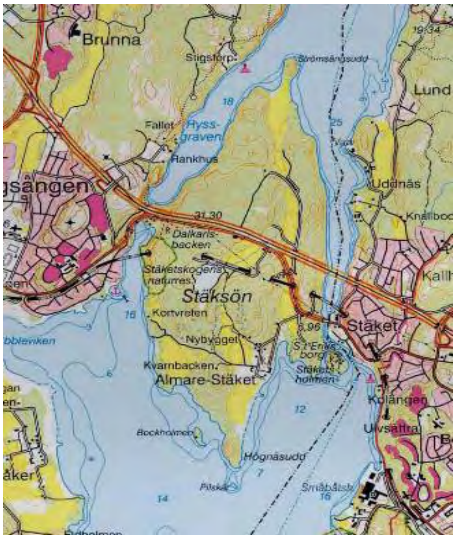
Ett antal forskare har dock under årens lopp menat att det i stället är Stäksundet mellan Järfälla och Upp-lands-Bro som avses med sagans Stocksund. Det är som bekant mycket vanligt att det uppstår olika uppfatt-ningar i historiska spörsmål även när det finns skriftliga källor. Här handlar det i stället om muntligt traderade berättelser som först efter många generationer blev nedskrivna. Det kan vara intressant att försöka få en längre och en kortare berättelse med i stort sett samma miljöbeskrivning att passa in på den miljö som idag råder vid Stockholm, respektive Upplands-Bro.

Vi vet nu att Norrström inte blev dokumenterad som ström förrän i början av 1300-talet! Hela nuvarande Mälaren var vid Olav Haraldssons besök för tusen år sedan en vik av havet. Arkeologiska undersökningar vid Helgeandsholmen på 1970-80-talen visar att tolkningen av *sagans* topografiska beskrivningar inte stämmer med terrängförhållandena i *Stockholm*. Så är emellertid fallet om man förlägger händelsen till Stäksundet (Almarestäket). Där stämmer sagans originaltext med verkligheten. Men i översättningar till svenska har man konsekvent ändrat några ord så att sagan bättre skulle passa de topografiska förhållandena vid Stockholm. I den ***isländska handskriften*** sägs att ett försvarstorn låg ***väster*** om Stocksund och att en mannahär stod ***öster*** om sundet. Nedanstående kartor med förklarande text talar i det avseendet sitt tydliga språk.

Länk till tre sagatexter med "manipulerade" väderstreck och den äldre variantens originaltext.

Ur vår lokalhistoriska synpunkt sett är den andra varianten av sagan intressant, eftersom vi i den har en av de tidigaste hänvisningarna - kanske den allra tidigaste - till namngivna orter i kommunen - och då är det inte bara frågan om namnet Stäksundet. I sagans varianter nämns såväl namnet ***Fornsigtuna*** som mälarviken ***Skarven*** omedelbart norr om Almarestäket. Det berättas också om det ***näs,*** som gett namn åt kyrksocknen Näs. som på 1900-talet bytte namn till Kungsängen.

Det skall - som några gånger tidigare - visa sig att när man tränger djupare in i lokalhistoriska spörsmål så "rubbas cirklarna" ibland även för sådant som hör rikshistorien till.



Vid Stäket går sunden i nord-sydlig riktning. I Stockholm väst-östlig riktning.
Det har hävdats att den i sagan nämnda kastalen skulle vara föregångaren till slottet Tre kronor.
Kastalen ligger väster om sundet. Man kan inte påstå att slottet ligger väster om Norrström.
I samtliga översättningar till svenska, senast 1992, har väderstrecken ändrats utan motivering

En kortare presentation av frågeställning och argument för en annan tolkning av sagan än den traditionella.

Här vill jag alltså slå ett slag för min uppfattning att det är sundet vid Almarestäket som är omnämnt vid Olav Haraldssons besök i våra farvatten åren 1007-08. Det var långt senare han blev helgonförklarad.

I samband med tillkomsten av en ny översättning 1991-92 av Snorre Sturlasons Olavsaga förstod jag av förordet att den andra varianten, den Legendariska sagan, inte hade förkastats som otillförlitlig av forskningen. Första gången jag skrev om detta var i kommunens hembygdsbok 1984, och då antog jag att den sagan inte var godkänd av forskningen på grund av benämningen legendarisk. Nu visade det sig att sagan kan jämställas med och jämföras med upplysningarna i Snorres traditionella saga om förhållandena vid Stäket. Därför borde den nu kunna tas med i diskussionen om var Olav befann sig, när han lyckades ta sig förbi de avspärrningar med pålverk, sammanlänkade stockar och manskap, som den svenske kungen Olof Skötkonung gjort vid utloppet från det vatten Olav Haraldson blivit instängd i.

I själva verket har bägge sagorna dubbla benämningar, vilket förvirrar begreppen. Därför benämner jag dem i fortsättningen som **Olavsagan i Heimskringla** och den **Legendariska sagan.**

Det hör också till saken att det finns varianter på sagorna beroende på vem som översatt den isländska texten till något modernt språk

Min idé är att försöka finna platsen för det sund genom vilket Olav flydde ut på havet. Sagan säger att sundet var smalare än mången å. Vid kraftigt regn och vid vårfloden blev det därför stort forsfall när vattnet skulle ut i havet. Sagan säger också att allt vatten i Svitjod skulle ut genom ett enda sund, varvid stränderna ovanför forsen svämmandes över innan allt vatten hunnit rinna ut i havet. Vattnet kom inte bara från Fyris-åns och Örsundaåns avrinningsområden utan också från Vallentunasjön och sjöarna i Upplands Väsby.

För tusen år sedan fanns en sådan plats vid Almarestäket. Höga berg, ett trångt och grunt sund har genom åren många gånger stoppat upp vattenflödet. Det illustreras bl.a. av det faktum att när första ångbåten skulle till Uppsala fastnade den i Stäksundet. Där har man varit tvungen att muddra för att kunna hålla sjötrafiken igång. Ännu längre tillbaka i tiden hade överskottsvatten kunna ta sig ut till havet vid nuvarande Ryssgraven, tidigare kallad Bakstäket, där näset mellan Stäksön och fastlandet nu ligger mellan 5-8 meter över havet. Före vår tidräknings början kunde vårfloden också ta sig över näset vid Draget på gränsen till Bålsta, där tröskeln nu är mellan 10-13 meter.

Alla andra tillflöden från Ekolsundsviken ända bort till Örebro hade sitt avlopp direkt till havet för 1000 år sedan. Väldiga vattenmängder kom från Bergslagen via Kolbäcksån, Arbogaån, Hedströmmen och Svartån i Väs-

Uppland att forsfallet vid Stäket var 1,2 m . Det är en av de högst uppmätta nivåskillnaderna ovanför och nedanför forsen vid Stäksundet. (*Mer härom i Del 2 på hemsidan*)

Vid tidpunkten för Olav Haraldssons besök var Norrström inte särskilt smalt och dessutom har geologer och arkeologer visat att det fanns flera sund som kunde föra vattnet vidare i det havet. Den traditionella forskningen hänvisar till att Olav skulle ha grävt sig ut och på så sätt skapat Söderström, som i själva verket redan fanns för tusen år sedan. Dessutom fanns ett sund vid Södertälje och på ytterligare några platser. Att han skulle ha grävt sig ut nämns inte i den äldre sagan, det är ett tillägg i Snorre Sturlasons variant på 1200-talet.

I den äldre och längre varianten av Olavsagan, den Legendariska, sägs uttryckligen att händelserna ägde rum i ett farvatten i Svitjod som hette *Skarven*. Denna berättelse bekräftar således med namns nämnande att det är Stäksundet som gäller. Om man läser den traditionella sagans text - således före den manipulerade översättningen till svenska - och utan den förutfattade meningen att sagans vattendrag Lagen (Lögrinn. m.fl. stavningar) skulle var detsamma som Mälaren, så inser man att sagans Lagen är det vatten som ligger uppströms sagans Stocksund.

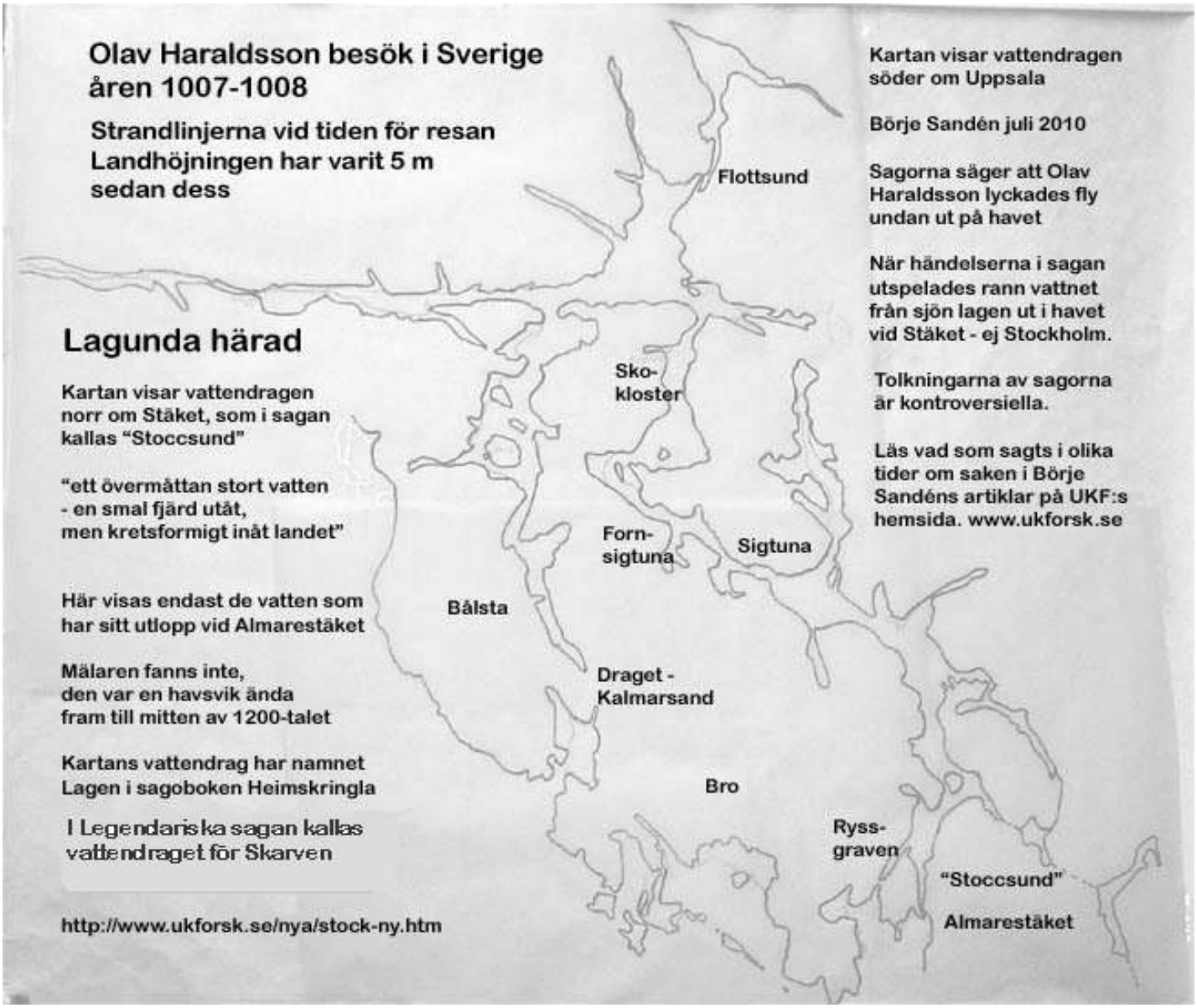
Vattenmängden från Fyrisån med dess tillflöden, från Örsundaån och tillflödet från Vallentunasjön kan absolut inte ha räckt för att själva havet skulle kunna svämma över! Den nyss nämnda förutfattade meningen kommer antagligen från Olof Rudbeck som på 1600-talet i sin Atlantica finner förklaringen till att vattnet sjunkit betänkligt på grund av att Olav Haraldsson grävt sig ut och därmed sänkt vattennivån i Mälaren. För Rudbeck och ytterligare många generationer var detta en väl så naturlig förklaring ända tills den geologiska vetenskapen förklarat att det pågår en landhöjning i Mälarområdet på nära en halv meter per århundrade.

Jag vill på annan plats ge en mer naturlig förklaring till hur Olav lyckades *ta sig ut på havet*, som för tusen år sedan sträckte sig långt in landet. Hela Mälaren var då, som tidigare nämnts, en del av detta hav. Upplands-Bro låg alltså vid kusten i det gamla kustlandskapet Attundaland. Havet gick i själva verket ända fram till Uppsala, vilket betyder att även kommunens östra strand norr om Stäket låg vid havet.

Kartan här nedan är en s.k. carta marina, en "havskarta", som avser att beskriva länders kuster och deras vid kusten belägna orter. På 1500-talet kände man naturligtvis inte till landhöjningen i norden. Kartan ritades på uppdrag av holländska köpmän som ville upprätta handelsförbindelser med norra Europa. Kartografen Barent, som egentligen var lots åt holländska handelsskepp, har aldrig själv varit i Östersjön. Han gjorde tre resor längs Nordsjön, Norska havet och Barents hav (!) med uppdraget att försöka hitta en isfri passage norr om Ryssland för att därmed finna en sjöväg till Kina och Indien. Han dog under sista resan och kartan sammanställdes i hans namn av andra med hjälp av det insamlade materialet.

De få utländska sjöfarare som seglat i Östersjön genom århundradena hade berättat att man kunde segla ända fram till Uppsala. Observera emellertid att kartan inte stämmer med det faktiska förhållandet på 1500-talet, när den gjordes. Men den speglar européernas långvariga ***uppfattning*** om förhållandena i Östersjön.

Något som förvirrar begreppen för oss är att det vatten Olav besökte kallas ***Lagen*** i Snorre Sturlasons Heimskringla men ***Skarven*** i den äldre sagan. Att det rör sig om samma vatten framgår dock av det faktum att de enda namngivna orter som han besöker är Sigtuna och Fornsigtuna. Dessutom har enligt min uppfattning ***Lagen*** felaktigt kommit att beteckna hela nuvarande ***Mälaren***, som alltså inte fanns som insjö vid tidpunkten för händelserna i sagan. Mycket intressant för den här diskussionen är reaktionen efter 1839 års översvämningen. För att förhindra framtida översvämningar byggde man två kanaler ovanför normalvattenståndet, en längre, den egentliga Ryssgraven, som dessutom fick en stensatt botten för att förhindra igenväxning och en kortare genom vägbanken som ledde fram till 1804 års bro invid ruinen efter ärkebiskopsborgen.



Kartan är framtagen genom kartöverlägg på ritfilm
från ett stort antal ihopklistrade terrängkartor med nivåkurvor (B. Sandén)
Sedan kartan gjordes har jag genom Rasmus Ludvigsons kartskisser
från 1550-talet uppmärksammat att den stora Vallentunasjön har utlopp till Mälaren.
Dags att utöka vattendragets omfång i reviderad karta.

Epilog - tills vidare

Här ovan har jag lämnat ett förslag på hur en isländsk saga har tolkats och hur den mot bakgrunden av nu kända geologiska, topografiska och arkeologiska kunskaper kan omtolkas. Det vill ge en bild av vad som hände när Olav Haraldson var i våra farvatten för tusen år sedan. Men vad säger vetenskapen?

När detta manus skrivs i slutet av år 2010 hävdar den vetenskapliga expertisen vid Göteborgs universitet att det är den "gamla" tolkningen som gäller. Saken skulle kanske komma i annat ljus om jag får svar på de frågor jag ställt till institutionen sedan 2004, bl.a. om det finns gamla handskriftsvarianter på isländska som har andra uppgifter om väderstrecken än de som nämns i Snorre Sturlasons Heimskringla. Förnyade frågor i mail och i brev per post under sommaren och hösten tycks förbli obesvarade.

Märkligt är också när det gäller nyöversättningen 1992 av sagatexten i Snorres Heimskringla att modern humanistisk forskning inte redogör för de källor som motiverar den gällande forskningen.
I högst svepande ordalag sägs följande i noter till översättningen.

6. Lögrinnn (Lagen m.fl.) anses vara det vi idag kallar Mälaren
8. Stocksund anses vara det som nu heter Norrström i Stockholm
9. Vi vet inte med säkerhet var Agnafit har legat.
   Mycket tyder dock på att det har legat på stadsholmen i Stockholm
10. Konungssund är Söderström

I mina kontakter med universitetet har jag fått veta att språkforskare endast bedömer den isländska textens språkliga utformning. Med andra ord: man har inte ambitionen att anpassa sagatexten till den verklighet vi nu känner till. Man hänvisar i så fall till historiker beträffande vilka varianter som skall utnyttjas.

Men då inträffar det märkliga: Där ***ändrar*** *man grundtextens väderstreck utan att med ett ord redovisa detta! En av mina viktigaste frågor - ännu obesvarad - är om det finns äldre sagavarianter på originalspråket isländska, som har andra väderstreck än 'väster' resp 'öster´.*

Inför tryckningen år 1984 av min hembygdsbok 'Det hände i Upplands-Bro' frågade jag författaren till 'Stockholms historia' - i två band - utgiven året innan jag börja skriva manus till boken, på vilka grunder han använde andra väderstreck än i originaltexten. Jag fick svaret att det finns så många varianter. Det finns förvisso många ***varianter på översättningar*** *av grundtexten. Men som ovan sagts:* ***finns det varianter i tidiga isländska handskrifter?*** *Jag hoppas finna något svar.*

Landhöjningen - en komplicerad företeelse.

I själva verket är historien om landhöjningen mer komplicerad än vad jag här ovan antytt. I samband med arkeologiska undersökningar på Birka/Björkön och inte minst vid Helgeandsholmen anser man sig funnit varierande vattennivåer under århundradena omkring år 1000 i såväl nuvarande Mälaren som själva havet. Havsnivån kunde periodvis variera. Det räckte ibland med bara långvarig blåst för att Östersjöns vatten skulle pressas upp mot Stockholm och orsaka uppström i Norrström. Jag minns från min barndom att man talade om det. På 1930-talet var Mälarens höjd över havet bara 0,3 meter. Nu står det 0,7 på kartorna. Landhöjningen är för närvarande knappt 0,5 m/ århundrade.

Hur det var just det år som Olav Haraldson var här vet vi inte med någon säkerhet. Det har heller inte någon betydelse eftersom jag här främst vill påvisa att de geografiska och topografiska beskrivningarna i ***sagorna överensstämmer*** med hur det såg ut vid Stäksundet och Norrström på 1600-talet då historieskrivningen bestämde att händelsen ägde rum vid Stockholm. Man behöver således inte laborera med olika variabler, bara ställa textens ord mot naturens förutsättningar. På hemsidan och i nästa Nyhetsbrev kan du läsa mycket mer om argumenten för och emot och bl.a. se vilka forskare som har varit positiva till att placera händelsen här.

Väderstrecken under medeltiden - en förbryllande sak i historisk litteratur!

Med anledning av min argumentation kring den felaktiga översättningen av väderstrecken vill jag här deklarera att jag inte tror på tongivande forskares argument, att nordborna hade en felaktig uppfattning om den exakta riktningen mot norr och att vi därför nu är tvungna att korrigera deras uppgifter om väderstreck. De förklaringar som görs för att generellt motivera en vridning av väderstrecken, i extremfallet ända upp till 90 grader, är inte övertygande. Tvärtom. Jag avser att påvisa vådan av att alltför mycket lita på ’avskrifter av avskrifter’ och ’tolkningar till svenska av en latinsk 1000-årig text’, när det i stället finns logiska förklaringar som överensstämmer med verkligheten - både idag och för tusen år sedan.

Jag avser att lämna en kortare redogörelse för mina argument vid ett förestående föredrag i Kungsängens hembygdsförening liksom vid exkursionen i maj, då vi studerar Stäketområdets betydelse genom tiderna som färdled både till lands och sjöss.

Börje Sandén