Ur UKF:s Nyhetsbrev augusti 2010:2, rev/tillägg. 2010-09-15 ***och 2011-07-15!!!***

Att läsa gamla kartor – ett forskningsprojekt 2009-2010

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. Floders stora roll för orienteringen 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 - praktiska anvisningar i en ny form
_ ambitionen var inte att troget avbilda naturen – en omöjlighet på den tiden
_ 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

Tillägg 2011-07-15 Klicka här

_ mycket viktig iakttagelse på plats i Ryssland 1674.

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. De 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”.

Mina misstankar om Olaus Magnus avsikt med

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!

”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. 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.

Tillägg 2011

Mossar kan faktiskt avvattnas åt olika håll till skillnad från sjöar. Ett drastiskt exempel härpå finns i en svensk handelsresandes rapport 1674, där han berättar att två floders vatten blandas vid ett berömt ”båtsläpningsställe” i Ryssland. Läs mer härom

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. Se kartan sid. 4

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. Se kartan sid. 4

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.

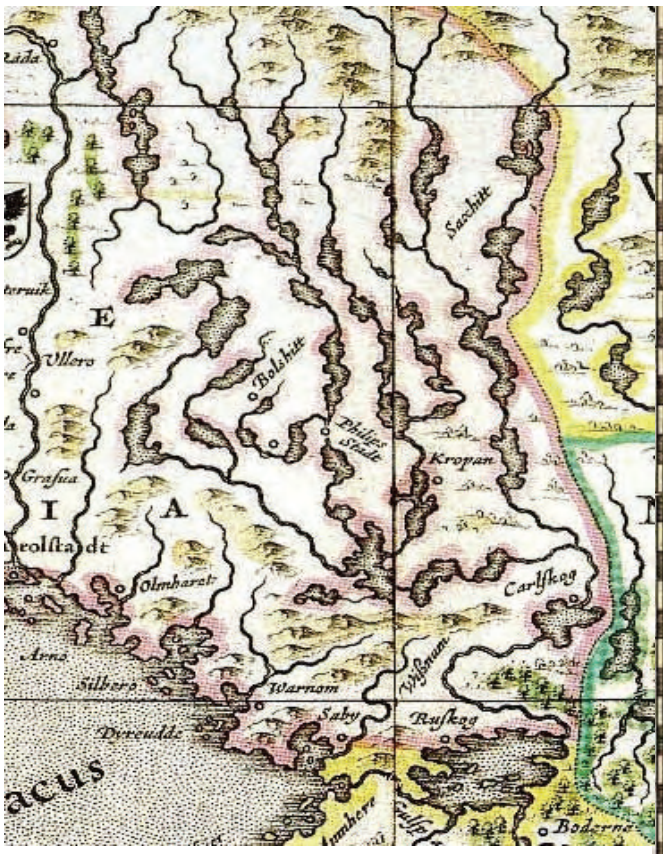
Två varianter för beskrivningen av floders funktion Se kartor sid.5, sid 6

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



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

faktiskt att här har järnhanteringen kommit igång utan 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. <u>Se kartan ovan.</u>

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

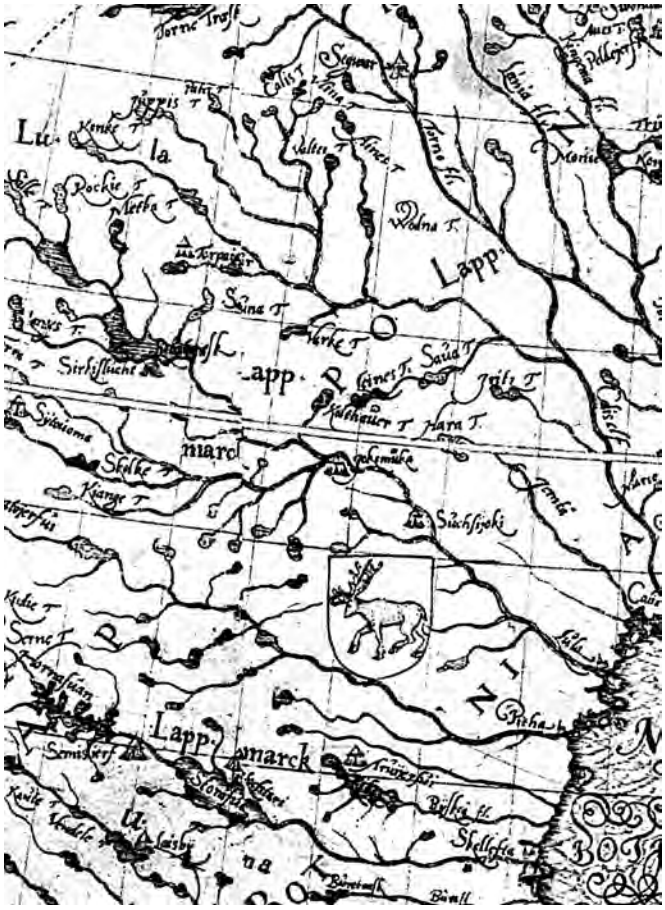
Eftersom han visste att det också fanns väldigt många sjöar i Finland och han inte kunde särskilja alla vattendragen sammanförde han källsjöarna till några större symboliska vattenreservoarer som avvattnades via floderna till havet. Han visste emellertid också av egen erfarenhet att befolkningen i den 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

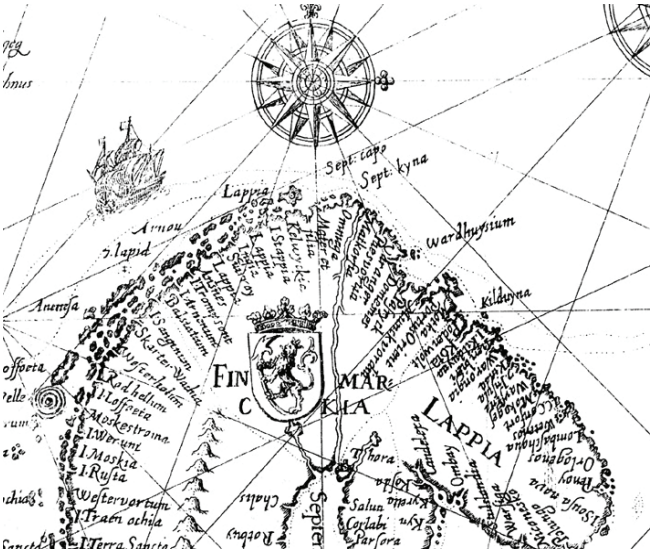
okunniga” i hydrografiska frågor som denne! De har förstått vad han menat.

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.

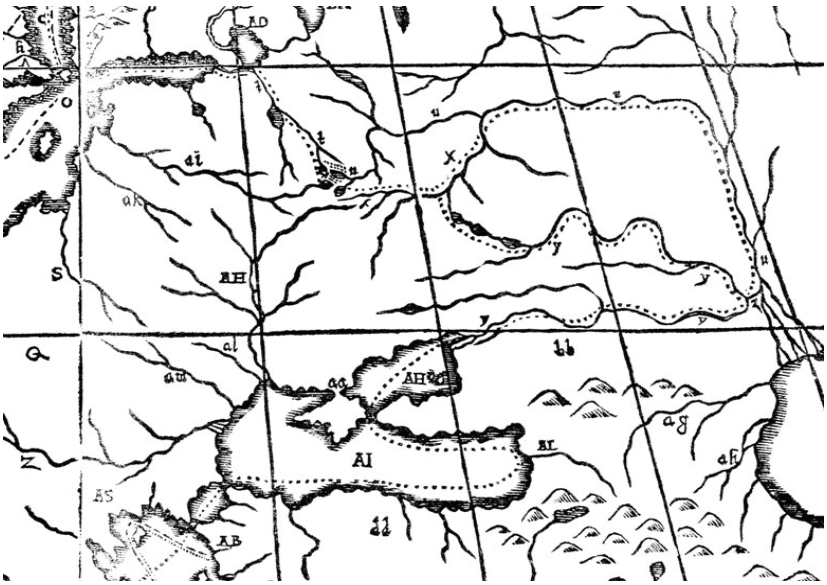
Vidare tycker jag att havsvidundren ser ut att vara ritade i annan stil och manér jämfört med Olaus övriga bilder. Man lägger också märke till att det bara är i Atlanten som man ser dessa sagodjur. I de övriga vattnen är det vanliga fiskar i Skagerack, utanför Torne älv och i Vita havet. Jag misstänker 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!*



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