Medlemsinformation 2 - nyhetsbrev aug 2010

UKF

Årgång 24

Bevarandet och tillgängliggörandet av Upplands-Bros kulturarv
Paneldiskussion på Bro bibliotek

Hembygdsföreningarna bjuder in de politiska partierna till ett möte för utbyte av information och diskussion kring målsättning och praktisk hantering av det historiska arvet på Bro Bibliotek torsd 2 sept kl 19

Historiska bildvävar och blommor - Gudrun Sandén.
Utställning Bro bibliotek 2 - 25 september

Årets Konstrunda äger rum 4-5 september
Sophie Hedin från UKF visar sin konst på Lärarvägen 1 i Bro

Ett medeltida kulturarv kring Kungsängens kyrka och socken
Börje Sandén berättar vid årets Medeltidsdag sönd 5 september

Draget - färdvägar till lands och sjöss från forntid till nutid
Kulturarvsdagen - Guidad tur med start vid Kalmarsand sönd 12 sept kl 13

Brovandring med bilder fr. då och nu.
Gudrun Sandén berättar och visar bilder
Dagcentralen i Bro - PRO
Torsd 16 sept

Gudrun Sandén berättar om sina bildvävar
– historia, komposition och teknik
Kulturlunch - Bro bibliotek
Onsd 22 sept kl 12

Monterutställning på Bro bibliotek - Oktober månad - UKF

Att läsa gamla kartor - ett forskningsprojekt 2009-10
Föredrag - Bro bibliotek - Onsd 20 okt kl 19 - Börje Sandén

Händelser i kommunen speglade i Bros domböcker
Hembygdsgården Klint 19 okt kl 19 - Gudrun Sandén

Öppet hus för dagledigа - Församlingshemmet i Kungsängen kl 13

Bro d'River Boys, Negro Sprituals, folkvisor och Barbershop. Torsd 21 okt

Bilder från Gamla Kungsängen
Torsd 7 okt Börje Sandén

Nya spännande rön om Fornsigtuna. Börje Sandén Sigtuna hembygdsgård 18 nov kl 19

Föreningen för **Upplands-Bro Kulturhistoriska Forskningsinstitut**

Ordförande: Curt Dahlgren, 0708-44 22 48, curt@mailbox.euromail.se
Ulla Zetterberg, v.ordf, 582 423 86. e-post zetterberg.ulla@gmail.com **pg: 27 58 94-4**
Sekr: Börje Sandén, Målarvägen 19, 197 30 Bro. 08-582 405 15 **E-post: ukf@ukforsk.se**
Upplysn. Börje Sandén, 08-582 405 15. Telesvar 582 413 55. **Webbplats: www.ukforsk.se**

Kulturarrangemang 2010 **UKF och andra kulturorganisationer**

UKF tar vanligen upp en deltagaravgift på 20-50:- vid publika aktiviteter beroende på våra omkostnader, bl.a. lokalhyror. Tillsammans med den årliga medlemsavgiften är denna deltagaravgift en viktig inkomstkälla för UKF. Alla arrangemang är öppna för allmänheten. Tag gärna med vänner och bekanta. Kontrollera tid och plats på vår hemsida och på kommunens annonssida Det händer i Upplands-Bro i lokaltidningen Mitt i Upplands-Bro, i vilken också våra publika arrangemang brukar finnas med under rubriken På gång. Ibland publiceras våra aktiviteter även under KULTUR och NÖJE. Se vår hemsida www.ukforsk.se eller ring UKF:s telefonsvarare 582 413 55 för ev. ändringar eller 582 40 515.

2 – 25 sept Utställning i Bro bibliotek
Historiska bildvävar och blommor.
Gudrun Sandén
Arr. Bro bibliotek

Torsd. 2 sept kl 19.00 Bro bibliotek
Paneldiskussion
om Upplands-Bros kulturarv
- Våra fyra hembygdsföreningar bjuder in de politiska partierna till ett möte för utbyte av information kring kommunens kulturarv**.**
Temat är bevarandet och tillgängliggörandet av vårt kulturarv.

Sedan 1940-talet har hembygdsföreningarna insamlat, sammanställt och publicerat ett omfattande material om bygdens historia. Det har ett stort kulturvärde som måste bevaras för såväl nutid som eftervärld. Materialet förvaras i nuläget på ett otillfredsställande sätt. Det måste få ett permanent skydd och i förlängningen digitaliseras.

Hembygdsföreningarnas idé är att skapa ett gemensamt arkiv och forskningscentrum med ansvarig tjänsteman.

Under hand har Kvistaberg, som ligger nära nytillkommande bostadsområden utanför Bro, kommit fram som ett förslag på lämplig plats för ett arkiv- och forskningscentrum. Där finns stora källarutrymmen för förenings- och forskningsarkiv. Den stora byggnaden med sina många stora och små rum ger också möjlighet till publika kulturarrangemang.

Synnerligen intressant i detta sammanhang är Uppsala universitets stora intresse för att få hyra lokal i byggnaden för sitt nyligen skapade astronomiska museum kring Nils Tamms verksamhet.
Läs Tidningsartikel om förslaget på hemsidan

Vid mötet kommer respektive förening att redogöra för sin verksamhet och sina behov och önskningar.
Det är vår förhoppning att partierna klargör sina ställningstaganden i kommunens kulturarvsfrågor.
Arr. Hembygdsföreningarna hälsar er välkomna

Sönd 5 sept Kyrkplanen vid Kungsängen kyrka
Medeltidsdagen
Bl.a Föredrag om kyrkans och bygdens medeltid av Börje Sandén *Arr. Kungsängens församl.*

Sönd 12 sept kl 13 - ca 15.30. Samling vid Kalmarsands badplats i Håbo kommun. 20:-
Draget - färdvägar till lands och sjöss från forntid till nutid.
Kulturarvsdagen - ett landsomfattande arrangemang i Riksantikvarieämbetets regi
Guidad tur.
Vi vandrar i Mellansveriges största forntida vägsystem med djupa ridvägar-hålvägar, minnen av dragrännan och Stora Kopparbergs vinterväg. Ett forntida signalsystem med vårdkasberg, kultplats och fornborg anlades vid forntidens färdvägar. Varggård och fångstgropar vittnar om djurens vandringsvägar. Fem generationer landsvägar finns bevarade i terrängen liksom två järnvägssträckningar.
En av de första regionala ångbåtslinjerna utgick från Kalmarsand 1863.
Allt ryms på en sträcka av en kilometer på näset mellan Ullfjärden och Kalmarviken. I Sveriges Nationalatlas är Draget placerat som nr 1 bland Märkliga äldre vägmiljöer.

Samling kl 13 med bilar vid Kalmarsands badplats för introduktion och start för samåkning till hålvägarna, där vi promenerar på röjd stig - upp och ner - tvärs över det 200 m breda hålvägsområdet. Från en gammal landsväg nedanför hålvägarna kan man dock "se in" i ridvägarna. Därefter bilfärd en knapp km till parkeringsplatsen nedanför fornborgen. Här studerar vi hålvägar av annan karaktär och avslutar uppe på det 50 m höga fornborgsberget med en 4000-årig kultplats.
Här kan du dricka ditt medtagna kaffe.
Guide på vandringen är Börje Sandén från Upplands-Bro Kulturhistoriska Forskningsinstitut.
Mer finns att läsa på www.ukforsk.se/halvagar.htm
Arr. Upplands-Bro Kulturhistoriska Forskningsinstitut

Torsd 16 sept kl 14-16 Dagcentralen i Bro
Brovandring med bilder från då och nu
Gudrun Sandén berättar och visar bilder
Arr. PRO i Bro

Onsd 22 sept kl 12 i Bro bibliotek
Kulturlunch
Gudrun Sandén berättar om sina bildvävar – historia, komposition och teknik
Arr. Bro bibliotek

Traditionella **Fest i Byn**
Bro centrum 11 sept 11-16
Arr Bro C företagare, U-Bro kommun

OKTOBER
Månadens förening
Monterutställning - Bro Bibliotek
Upplands-Bro Kulturhistoriska Forskningsinstitut
Materialet byt ut då och då

Föredrag onsd 20 okt kl 19, Bro bibliotek
Att läsa gamla kartor
- ett forskningsprojekt 2009-10

Nya rön i forskningsprojektet om tolkningen av kartbilden i 1500-1600-talens Sverigekartor De berättar tidigare obeaktade sanningar om man bortser från omöjligheten på den tiden att exakt återge den geografiska verkligheten. De ger praktisk upplysning för den tidens människor och
Nu vet vi vilka alternativa färdvägar som vikingarna kunde välja mellan på sina färder genom Ryssland. Kartorna säger oss det.
Börje Sandén

Torsd 7 oktober kl 13 i Klockargården
Öppet hus för doglediga
Börje Sandén berättar och visar bilder från Gamla Kungsängen
Arr. Diakoniverksamheten i Kungsängen

Tisdagen 19 okt kl 19 på Klint, Bro och Lossa hembygdsförenings hembygdsgård
Gudrun Sandén berättar om händelser i kommunen speglade genom Bro härads Domböcker *Arr. Bro-Lossa hembygdförening*

Torsd 21 oktober kl 13 i Klockargården
Öppet hus för doglediga
Bro d'River Boys sjunger ur sin repertoar av Negro Spirituals, folkvisor och barbershop
Arr. Diakoniverksamheten i Kungsängen

Årets traditionella konstrunda
äger rum 4-5 september.
Se deras eget program

Från UKF deltager Sophie Hedin
Lärarvägen 1, Bro

Söndagssalong i november
Besked om programmet kommer på hemsidan och i lokalpressen

Torsdagen 18 november kl 19.
Sigtuna hembygdsgård
Brasafton
Nya spännande rön om Fornsigtuna.
Börje Sandén berättar och visar bilder från utgrävningarna på 1980-talet. Han berättar också om det forntida och medeltida Fornsigtuna och lyfter samtidigt fram efterlysta obesvarade frågor:
Varför försvann de medeltida ruinerna samtidigt som Sverige fick Europas äldsta fornminneslagstiftning?
Vad ligger bakom påvens begäran på 1100-talet att kyrkan skulle få tillbaka Fornsigtuna?
Har det funnits någon kungsgård i Sigtuna stad?
Vad gjorde kung Birger på sin kungsgård i Håtuna sju år innan han blev tillfångatagen 1306?
Kan vi hitta svar på dess frågor?
Arr. Sigtuna hembygdsförening

Ett medlemskap i UKF
håller dig uppdaterad på såväl den lokala historien som rikshistorien när den har kopplingar till hembygden. Vårt Nyhetsbrev har nu nått sin 24:e årgång med sammanlagt 84 nummer, som finns i sökbar form på hemsidan.
Du stöder vår kulturverksamhet
150:- pg 27 58 94-4

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 *(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 riktigt. 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”.

Olaus Magnus karta i 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 hans senare karta, den som finns som utviksblad i den stora boken om de ”Nordiska folkens historia” (uppl. 1567). Där har han lagt till 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 en mosse väster om Jönköping. Där börjar floden Nissan, som är intimt förknippad med begreppet Nissastigen, den kända färdvägen till havet. På Olaus Magnus karta 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” som går från Vänern tvärs över norska fjällen ända till Bergen vid Atlantkusten! Se kartan sid. 5

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. 7

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. 7

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.

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. 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 holländske hovboktryckare, far och son Willem och Johan Blaeu. Med tiden blev det flera andra delförstoringar av stort intresse för denna studie.

Två varianter för beskrivningen av floders funktion Se kartor sid.8, sid 9

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 vid källan! Det gällde också bara vissa områden.

Eftersom det handlade om bergslagsområdet i Västmanland,-Värmland antog jag att de många småsjöar-

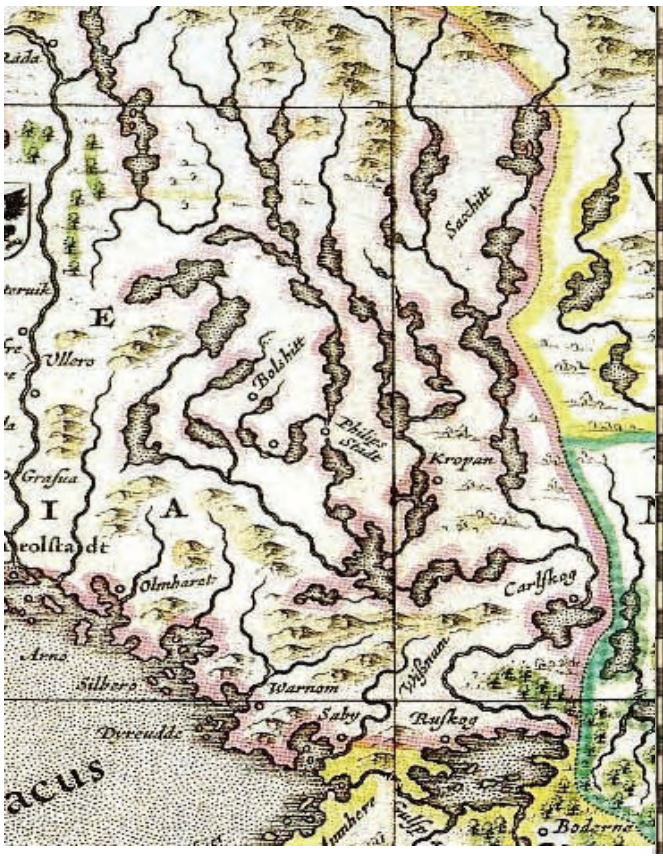
Centralt i bilden, övre ringen visar övergången från Msta till Volga, vidare t. Svarta/Kaspiska haven Undre ringen i centrum visar övergång från Duna till en annan av Volgas flodarmar. MOSCOVIA diagonalt. Vänstra ringen visar färdvägen Novgorod rakt söderut till Duna, som sedan leder till Niepr (södra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

na 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.

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 att med ord beskriva saken. Som gammal orienterare från tiden före speciella tävlingskartor, där t.o.m. större stenar finns med, gällde det att av kartbildens sammanhang kunna läsa ut var ej markerade 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



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

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

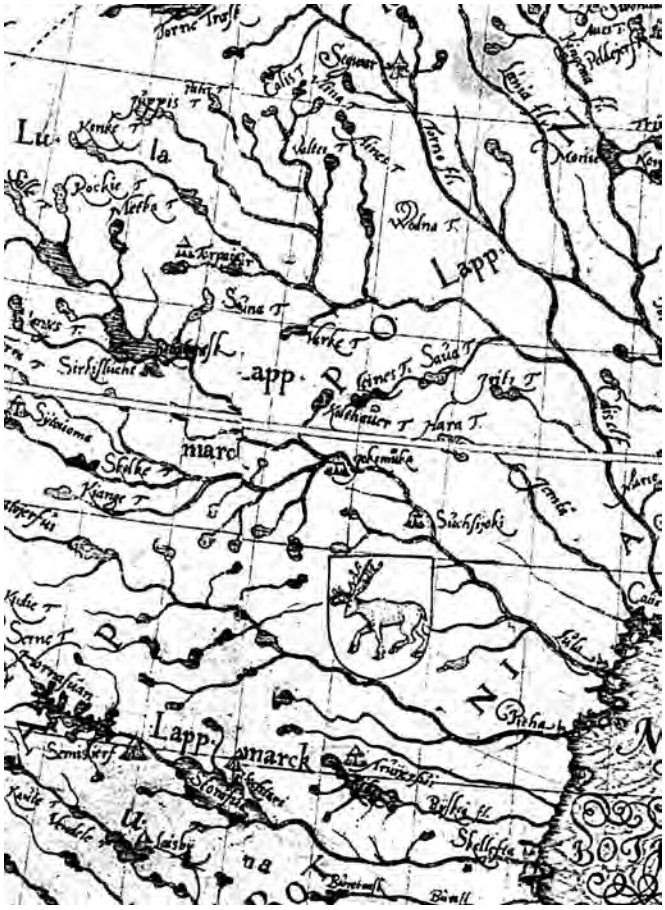
Landförbindelse mellan sjösystem i Lappland
Detaljrekognosering var det som Bure och hans medhjälpare bidrog med – på statligt uppdrag. *(Olaus Magnus reste på uppdrag av påven i Rom).* Både i översiktskartan över hela Sverige och i kartan över Lappland finner vi därför att Bure använder Olaus Magnus’ *(och Mercators!)* senare utvecklade modell för att ange landförbindelser mellan olika sjösystem. Se bifogad detalj ur Lapplandskartan.

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

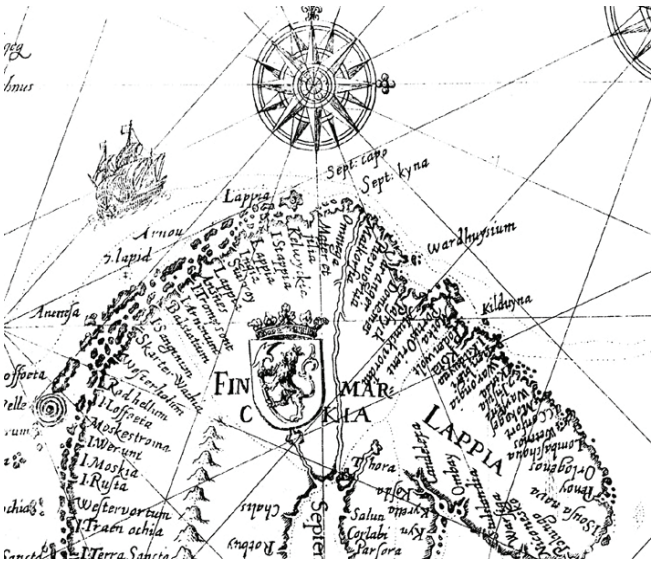
Olaus Magnus symboliskt ritade vattenmagasin och de stora Norrlandsälvarna. Carta Gothica 1539. Se Bures rekognoserade älvar här nedan.

”…. 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



Bures Lapplandskarta 1611.Här har Olaus Magnus’ symboliskt ritade vattenmagasin ersatts av rekognoserade älvar med gängse symboler för kommunikation sinsmellan 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

kartans lika berömda namn ”Carta Marina”. Jag vill gärna förklara varför. *Se färgbild i Nyhetsbrev 2008:4*

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, intervägen 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, 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”.

Allt talade således för att kartan i allra högsta grad var en landkarta. Därför undrade jag förstås över hur sjökortsupplysningarna kommit till. Jag har funnit ett försök till förklaring efter ett närmare studium av 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 en forskare har konstaterat att de anvisningarna inte är bra. ”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 – vara ”Beskrivning av de nordliga länderna och de underverk de rymmer.”

När Lafreri år 1572 ger ut den förminskade versionen är *hela rubriken bortagen*. 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 sjökortskarta. 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.

Föredrag kring denna artikel 20 okt i Bro bibliotek

Del 2 - fortsättningen från förra numret på
Gudrun Sandéns berättelse med exempel på innehållet i Brogårdsarkivet

Landshövding Josias Sparre och hans hustru efterlämnade två barn, sonen Johan och dottern Louise Ulrika. Kvarlåtenskapen, med ett värde av 1,1 miljoner, gick till hustrun Otilia och de bägge barnen. Det räckte för att Johan skulle kunna bygga det nuvarande stora huset vid Bro gård, ritat av arkitekt Holmgren, som också ritat Uppsala Universitet. Louise och hennes make Louis de Geer lät arkitekt Claesson, som bl.a. ritat Nordiska Museet, rita Lejondals slott några kilometer bort. Det stod klart ca tio år senare.

Johan var född 1856 och dog 1938. Han gifte sig två gånger men hade inga barn. Hans första hustru var Eva Erika Margareta Sparre af Rossvik. Makarna skildes efter 14 års äktenskap 1903.

1907 gifte han sig med Ebba Maria Matilda Barck född 1865 och död 1925.

Johan Sparre var nog ingen drivande jordbrukare så ekonomin var minst sagt skakig i början på 1920. Det finns ett annonsförslag till försäljning av Bro gård, som hans ekonomiske rådgivare förespråkade.

Louise var mycket god vän med Carl XV:s dotter Lovisa, som blev drottning i Danmark. Louise, född 1852, var gift 2 gånger. Först med Louis de Geer av Leufsta. Han dog 1887.

1894 gifte hon sig med Fredrik Rappe född 1864 och död 1929. Själv levde hon till 1937.

Hennes dotterdotter, Ebba, togs om hand på Brogård när hon som 19- åring blivit föräldralös. Hon gifte sig med bergsingenjör Carl Reuterskiöld. Efter Johan Sparres död driver Ebba Bro gård tills sonen Carl Reuterskiöld, även han bergsingenjör, tar över.

Ebba Reuterskiöld kom att arbeta mycket med att restaurera skogen. Man anlägger en plantskola och varje år sker nyplanteringar på flera skogsskiften. Här finns en rolig dagbok, där skogvaktaren skrivit om sitt omväxlande arbete i skogen. En dag rensar han i plantskolan, en dag hugger han ris, en dag far han till stan efter tallfrö, en dag går han på jakt och skjuter en tjäder och en dag överraskar han tre gummor som olovligen plockar mossa.

Brogårds betesmark nere vid stränderna fortsatte att ställa till bekymmer långt fram i tiden. Vissa år kunde djuren inte alls vara där, då Mälarens vatten stod för högt. Så 1948 bestämde sig Bro gård för att bygga en invallning för att få utökad areal och slippa översvämningar. Planeringen och utförandet av vallen är noga beskrivna i arkivet.

Invallningen gjorde nytta i många år. Men på 1990-talet brast vallen och vattnet trängde in så risken för översvämningar finns kvar.

I ett sådant här arkiv finns stort och smått blandat. Man kan följa de olika ägarnas åtgärder, men också få en god inblick i arbetarnas villkor. Det finns bouppteckningar och inventarieförteckningar från både finare hus och från bondgårdar och torpstugor.

En inventarieförteckning från 1700-talet beskriver allt som fanns i varenda hus och bod på Bro gård. Vi får veta att drängarna hade säng, madrass och kudde av fjäder samt filt av hår, ett bord och en stol.

Dejan som skötte ladugården hade säng, madrass, fjäderkudde, täcke och lakan, Hon hade också bord och stol samt en väggklocka, förmodligen för att hon skulle upp tidigt i ladugården.

Bro gård hade många arrendegårdar och torpställen. Arrendatorerna hade ju sina kontrakt, där man kan se vad som fordrades av dem. Först och främst var det alla dagsverken de skulle utföra på gården. Man kan undra hur de hann med sina egna åkrar. Men man skulle också göra andra tjänster. T ex hugga och köra fram 2 timmerstockar varje år. Hustrurna skulle spinna visst antal härvor lin och blår. Bodde man nära vattnet skulle man lämna fisk. Hålla egna dragare och lastare vid gödselkörningen och hjälpa till med gårdens vägunderhåll samt göra flera resor till Stockholm eller andra platser inom 9 mils avstånd. Körde man längre hade man rätt till ersättning per mil.

I gengäld fick man bruka viss mark och hade rättighet till byggnader och vedbrand. När man bytte ägare och ibland dessemellan skulle husesyn göras. Därför vet vi precis hur stora husen var, eftersom de mättes och beskrevs mycket noga. Arrendatorn hade ju ansvar för att lämna dem i samma skick eller helst bättre än han mottog dem. Försummade han skötseln av husen blev han ersättningsskyldig. Även detaljer som takbeläggning lås och nycklar, spjäll i spisarna och antal fönsterrutor tas upp.

En låda innehåller utdrag ur domböcker. Ett mål som gick ända till Kungen var när Sparre, som hade en liten mjölkaffär i Stockholm dit mjölken från Bro gård skickades, blev anklagad för att han blandat vatten i mjölken. Sparre anlitar tyska kemister för att försvara sig och Kungen anser till slut att ärendet kan avskrivas.

Ett annat ärende som ledde till en lång process handlade om en sågverksolycka. Bro gård hade såg och en av drängarna råkade såga av sig armen och begärde skadestånd. Sparre ville ha det till att drängen varit ovarsam, medan den unga pojken menade att det inte fanns tillräckliga säkerhetsanordningar vid sågklingan.

Ett riktigt stort mål handlar om vem som hade ansvar för att kvarndammen vid Norrboda svämmade över. Där löstes problemet genom att den som anklagat köpte den översvämmade marken.

Annars handlar många mål om felaktiga uppsägningar av arrenden, arvstvister, tvister om ägogränser, slagsmål och grannosämja.

Det oftast förekommande ärendet är begånget lägersmål. Länsman har ansvar att dra de skyldiga inför tinget. Kvinnan berättar att hon blivit med barn och anger barnafadern, som i alla fallen nekar och i brist på bevis blir frikänd. Den ensamma modern däremot döms till 5 riksdaler silvermynt i böter och att ge 2 daler till sin sockenkyrka, där hon också inför de äldste skall bekänna sin synd och få förlåtelse.

Något som säkert var ett stort bekymmer för folket hittar man i lådan om vägar. Alla bönder hade skyldighet att hålla vägarna farbara. Med tanke på att trakten betår av lerjordar kan man lätt föreställa sig hur vägarna kunde se ut höst och vår. Riksvägen går ju genom socknen, så där krävdes extra arbete. Vägarna delades in i stycken där varje bonde hade sin del. Tyvärr låg sällan vägbitarna de skulle sköta i närheten av den egna gården. Försummades vägskötseln eller snöröjningen blev det böter.

Det har funnits ett par industrier i trakten. 1753 ansökte Hovjunkare Jacob Gripenstedt att få anlägga en kniphammare vid Lejondals gård. Han var före sin tid när han konstruerade en plog. På den här tiden använde man fortfarande årder. Plogen, som kallas ”Gripenstedtska plogen”, rekommenderades att användas i Finland. Upplandsleran var för styv för den här sortens redskap. Vid kniphammaren arbetade ett par smeder och tillverkade jordbruksredskap av olika slag. I dag förvaras en modell av plogen i Nordiska Museets depå i Julita.

I Bro har funnits en grammofonfabrik, som pressat skivor med inspelningar av de flesta kända artister. Man håller fortfarande på att sanera fabriksområdet, som låg på gamla mejeritomten intill stationen. Det här var ingen särskilt hälsosam verksamhet, men fabriken gav många brobor fast och säker anställning. Ägaren hjälpte några anställda att bygga egna hus. De ligger mellan Härneviskolan och gamla E 18. Nästan alla är om- och påbyggda till större villor idag. Området kallades av någon anledning för Chicago.

Bro gård hade eget mejeri, men på 1930-talet började bönderna runt om att få svårt att avsätta mjölken. De bildade ett aktiebolag, som byggde ett mejeri och bostad för mejeristen på en tomt som köpts av greve Sparre för 1.000 kronor. Läget var lämpligt med närhet till stationen och till rinnande vatten från Broån som rann alldeles bakom mejeriet. Mejeriet blev en framgång och aktieutdelningen var hög. Mejeristen Fredriksson blev känd för att göra mycket god ost.

Annars är Bro känd för sin goda limpa. En skånsk inspektor vid Bro gård övertalade greve Sparre att bygga ett bageri, där man skulle baka sådant rågbröd som fanns i Skåne. Men broborna gillade inte grovt rågbröd, så bagarn byttes ut. När bröderna Jonsson tog över och blandade mycket sirap i degen, blev alla nöjda och Brolimpan såldes runt om i trakten. Vattnet till limporna hämtade bagare Jonson och hästen Ester från Charlottenbrunns källa. Den låg i svängen vid Grammofonfabriken på gamla vägen till Bro kyrka
På Klint finns formar till de här limporna.

Eftersom Bro ligger på gammal sjöbotten fanns här lera till tegeltillverkning. Man anlade ett tegelbruk, som greve Sparre var delägare i. Bruket gav säsongsarbete till många brobor. Teglet fraktades med ångbåt till sina köpare. Över huvud taget utnyttjade man närheten till Mälaren. Ett ångbåtsbolag grundades, som lät bygga en passagerar- och fraktbåt. Alla ekonomiska handlingar och ritningar till båten finns i lådan märkt Ångbåtsbolaget. I dag planeras ett stort bostadsområde på tegelbrukets mark. Det kommer att heta Tegelhagen.

Mälarbåtarna fraktade också grönsaker och frukt från alla gårdar de passerade. Även Bro gård hade stor trädgård. Väl framme i Stockholm togs produkterna om hand av en särskild torggumma, som såg till att allt blev sålt.

Arkivet innehåller också en del privata brev. Eric Sparres bröder t ex skrev till honom om sina problem och glädjeämnen. Bröderna ägde tillsammans Limmareds glasbruk och rapporter därifrån kom med jämna mellanrum. Bröderna drabbades också av gikt och måste uppsöka kloka gummor för att få hjälp. Annars satt de med filt om knäna framför brasan och skrev till sin bror.

När man läser ett sånt här material blir man så bekant med människorna att de nästan blir ens vänner. Man kan ana mycket av deras livsvillkor. Genom det stora kartmaterialet får man en klar bild av hur marken utnyttjats. Det finns rågångsbeskrivningar från 1700-talet, som är så detaljerade att form och färg på stenrösena är beskrivna och än i dag kan man hitta var de stått. Detsamma gäller ägornas utseende som genom köp eller delning kan följas.

Allt sammantaget gör att man kan utläsa mycket om förutsättningarna att leva i en ort. Bro gård har under flera sekler dominerat trakten och tack vare arkivet vet vi betydligt mer om hur det var att bo här.

Bro den 15 december 2009 Gudrun Sandén

Övrigt inom verksamheten

Kulturarvet - **paneldiskussion**

De senaste åren har begreppet ”kulturarv” alltmer börjat användas. Man vill få fram att det inte bara är fasta fornminnen som är vårt kulturarv. I samband med den annonserade paneldiskussionen på Bro bibliotek kan det vara skäl att närmare undersöka vad man menar. Läs hembygdsföreningarnas inbjudan på hemsidan. Ingång från Startsidan.

Riksantikvarieämbetet ger följande förklaring av begreppet:

Kulturarvet utgörs av vad tidigare generationer har skapat, och hur vi idag uppfattar, tolkar och för det vidare.

Kulturarvet är således något mer än fornminnesplatser och händelser. I sammanhanget finns också ***ordet kulturmiljö*** som kan sägas beskriva den aktuella situationen med föremål, byggnader och fornminnesplatser.

Men ”kulturarvet” är också ett ***vidare begrepp*** än kulturmiljön: Man talar nu också om ***”Immateriella kulturarv”*** såsom berättelser, minnen, folkmusik, dans, hantverk och språk som överförs mellan generationer. Unesco har tagit fram en konvention om saken, som Sverige vill ansluta sig till *(Riksantikvarieämbetets hemsida)*

Hembygdsföreningarna vill med sin aktion synliggöra behovet av en konkret plan för hanterandet av vårt kulturarv. Innan **Kulturnämnden** lades ner 1996 fanns en plan för detta. Nuvarande **Kultur och Fritid** ersätter kulturnämnden inom ett mycket begränsat område, nämligen att hjälpa föreningslivet med bidrag för kulturprojekt av olika slag. UKF har exempelvis fått bidrag för enskilda professionella föredragshållare. Sedan 1996 får hembygdsföreningarna inget verksamhetsbidrag. Kommunen behöver en plan för hur kulturarvet tas om hand, marknadsförs och bevaras för framtiden. Saken har länge diskuterats och beslut finns sedan några år om arkivutrymmen även för föreningar. Nutiden kräver också digital förvaring.

Hembygdsföreningarna har länge tagit hand om både det materiella och immateriella kulturarvet. Få kommuner torde ha någon motsvarighet till det material som här tagits omhand på ideell grund. Kommunen bör ha ett för framtiden övergripande ansvar för det som redan finns och det som ständigt läggs till. En tjänsteman med ansvar för kontinuitet i bevarandet av kulturarvet är av nöden.

Forskningsläget i några pågående projekt.

Fornsigtuna

För dem som inte var med vid vårens föredrag om Fornsigtuna, där inte bara utgrävningarna visades i bild utan där också diskussionen om de i forskningen ***bortglömda medeltida byggnadslämningar*** behandlades, kan nu ta del av föredraget på You Tube och även några andra videosajter på nätet. En medlem filmade nämligen föredraget. Det är uppdelat i 7 tiominuters avsnitt. Sök på ”Fornsigtuna” i Google. Det blir en repris av föredraget i Sigtuna hembygdsförening i november.

Regeringsformen 1809.

Som medlem har du kunnat följa forskningsprocessen i mina undersökningarna kring tillkomsten av 1809 års berömda regeringsform, som placerade makten hos riksdagen och sedan överlämnade verkställandet åt kungen/regeringen. Riksarkivets årsbok detta år handlar naturligtvis om regeringsformen och inledningsvis framhålls det, att det är just i riksarkivet man hittar historien om hur det gick till. Därför förvånade det

mig storligen att man av någon anledning ”filtrerat bort” vad som hände när riksdagen skulle godkänna den nya grundlagen. Den som uppmärksamt läst vad jag skrivit i hemsidans olika versioner allteftersom forskningsprocessen framskred har förstått att undertecknandet inte gick snyggt till den 6 juni. När det äntligen kom den 27 juni bröt man mot den nya lagens grundläggande princip, men det fanns ju förmildrande” omständigheter och det var trots allt en revolution som genomfördes. Om det var 6:e eller 27:e som gäller bör ju inte ha någon större betydelse.

Nu är det inte för att kräva ”millimeterrättvisa” i historiens gång som jag engagerar mig i denna fråga. Sann historia är omöjlig att få fram. Historien är ju per definition en ”författad historia” och ges den färg som författaren bestämmer.

Försök till folkigt inflytande i riksdagen sätts ur spel

Det som hände 1809 är i själva verket ett uttryck för något vida viktigare - och intressantare. Nämligen utvecklingen av det folkliga inflytandet i riksangelägenheter.

Under loppet av knappt sjuttio år hade det vid två tillfällen varit nära, att den folkmakt, tillkommen genom demokratiska val av riksdagsmän, skulle ha utvecklats till vår moderna uppfattning om demokrati redan 1743. Vid bägge tillfällena spelar Tibble Gästgivargård en roll i skeendet. Det var där som dalfolket i skrift förklarade att man inte var ute i revolutionära ärenden. Det var i stället fråga om en demonstration, där man dels begärde att få tillgång till riksdagens protokoll för att kontrollera hur landet hade styrts och dels begärde att valda riksdagsmän skulle vara ansvariga inför sina väljare.

Genom att manipulera i en skriven handling och dessutom kalla demonstrationen för uppror kunde regeringen ställa till med ett större blodbad i Stockholms centrum än det verkliga ”Stockholms blodbad” 1520. Vi fick därför inte vår offentlighetsprincip 1743, den kom 25 år senare.

1809 var det verkligen en revolution som inleddes, men med andra förtecken än som revolutionärerna tänkt sig. Man hade utlovats en grundlag där inte bönderna skulle beskattas mer än adeln; med andra ord, adelns skattefrihet för sina säterier skulle tas bort.

Denna fråga skulle komma att diskuteras hela tiden som den nya grundlagens utformning dryftas i det s.k. konstitutionsutskottet - och tre veckor till! Det som ändrade förutsättningarna var den kontrarevolution som genomfördes när kungen togs tillfånga. Den leddes av högadeln, som absolut inte ville ta bort den paragraf i den gamla regeringsformen som reglerade privilegiefrågan. *(en sak som inte har ett dugg att göra med regeringssättet)* Den lågadlige revolutionsledaren, som haft borttagandet av adelns möjligheter att med subventionerade skattemedel bygga ståtliga säterier åt sig, blev satt åt sidan och fick inte ens vara med i konstitutionsutskottet.

Denne författade under revolutionsarméns uppehåll vid Tibble gästgivargård i Kungsängen den s.k. Tibble-promemorian, enligt vilken han ville placera även ofrälse personer som bönder och borgare i regeringen - ”kungens rådsbord”. Det skulle dröja ända in på 1900-talet innan en bonde satt i regeringen har det påstått.

Sverige torde vara det enda land i Europa där ”allmogen” haft säte i riksdagen ända från början. ***Det är denna allmoges kamp för att också få ett verkligt inflytande i riksangelägenheter som ligger bakom mitt intresse för 1743 och 1809.***

Dalfolkets demonstrationsmarsch till Stockholm 1743 måste av den då sittande regeringen klassas som revolutionsförsök för att motivera insättandet av militär mot demonstrerande bönder och soldater.

År 1809 var det verkligen revolution här i landet - i själva verket två revolutioner. Vid minneshögtidligheterna år 2009 av det som hände 1809 inträffar det märkliga att regeringskansliet lägger ut en artikel på sin hemsida med rubriken ***Vad hände Märkesåret 1809?*** Utan att med ord nämna vare sig den nya berömda regeringsformen eller revolutionen. ***Varför?***

Medlemsavgiften höjd till 150:-

Årsmötet 2008 beslöt att höja avgiften. Den har legat stilla i många år.
Föreningar får inga kommunala bidrag för administrativa utgifter.
20:- går till Hembygdsförbundet
Du blir medlem genom insättning av summan på pg 27 58 94-4

Ett medlemsutskick är dyrt med tryck och porton.

Inbetalningskort för medlemsavgiften sänder vi därför tillsammans med första Nyhetsbrevet för året. D.v.s. när vårprogrammet är klart.

Extra digitala nyhetsbrev vid behov - sänds normalt ej som Påminnelse, utan när något extra intressant dyker upp.

Börje Sandén