UKF

Medlemsinformation 2 - nyhetsbrev okt 2012

Årgång 26

Tisd 16 okt kl 19. **Allsång och Evergreens** *Hembygdsgården Klint, Bro-Lossa hbf*
Eric Weinberg, Börje Sandén spelar Evergreens från 20-40-talen
Tisd 20 nov kl 19 **Bro i gammal tid**. *Hembygdsgården Klint, Bro. Bro-Lossa hbf*
Gudrun och Börje Sandén berättar och visar bilder.

Forskningsprojektet medeltida väderstreck och tolkningen av Adam av Bremens skrift är nu inne i en avgörande fas. s. 2
Universiteten och Adam av Bremen - år 2012 3

Har de första kartorna något att säga oss idag?

Tolkningar av de äldsta kartorna - från UKF:s hemsida

Väderstrecken i medeltida skrifter - inte samma som i dag 4
Kartan i Olaus Magnus' bok om De nordiska folkens historia år 1567 6
Mercators Rysslandskarta från 1595 — flodvägarna dominerar kartbilden 8
Barents karta 1598 — Begreppet Carta marina 10
Del av Mercators Rysslandskarta. Ur en 1400-talskarta med bl.a. ryska floder 11
Floder och dragställen på ryska vattendelaren Valdaj 12
När Skandinavien första gången sätts på kartan Ur äldsta kartan 1300-talet 13
Europa på 1200-talet - ryms på ett kalvskinn - Skandinavien får inte plats 14
Biskop Brasks karta 1533 - före Olaus Magnus s.k. Carta Marina 15

Fortsatt presentation och identifiering av fastighetsinventeringen 1971-1973
Torsd 15 nov ***Bro Biblioteket*** *kl 19* Området utanför gamla stationssamhället
Onsd 28 nov ***Kungsängens bibl.*** *kl 19* Området utanför gamla stationssamhället
Hittills opublicerade bilder visas. Vi hoppas få hjälp att identifiera okända motiv

Hitta hembygdsforskningens milstolpar via FaceBook
Länk finns från hemsidans öppningssida www.ukforsk.se

Kultur– och Julmarknaden i Bro centrum lörd 8 dec
UKF och hembygdsföreningen på plats för information om bygden

Föreningen för **Upplands-Bro Kulturhistoriska Forskningsinstitut**

Ordförande: Curt Dahlgren, 0708-44 22 48, curt@mailbox.euromail.se
v.ordf, Ulla Zetterberg, 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**

Hänt och händer i bygden och vår förening.

Den inre verksamheten har varit intensiv - mycket händer bakom kulisserna. Vi har medlemmars arbete med dokumentation och bearbetning av Svenngårdska samlingen och Brogårdsarkivet. Vi hjälper till att visa Kvistaberg som kommunen nu så förtjänstfullt renoverar både inomhus och utomhus. Det gäller att hålla kommuninnevånarna medvetna om dess existens och därför är också en vänförening på väg att bildas.

En arkivförening håller också på att skapas. En värdefull källa för kunskapen om vår historia är de lokala domstolsprotokollen, som inte bara skall göras tillgängliga rent bokstavligt utan också presenteras på internet. Nu arbetar vi också med protokollen från sockenstämmor och kommunalstämmor. De berättar i detalj om bygdens utveckling. Hur tänkte man exempelvis när järnvägen planerades?

UKF:s hemsida utökas ständigt. Den har blivit mycket stor och därmed svåröverskådlig. Ett modernt hjälpmedel för att hitta in i den har vi funnit i nya uppläggningen av **FaceBook,** där ”höjdpunkterna i UKF:s liv”, d v s vår historia och våra forskningsprojekt kortfattat presenteras med en anslående panoramabild bakom vilken du sedan finner direktlänkar in på hemsidan.

Detta nyhetsbrev har två huvudteman, dels upptäckten att forntida och medeltida berättelsers väderstreck inte utan vidare kan överföras till kartor, dels hur den felaktiga överföringen grundlade myten att gamla väderstreck måste ändras för att passa den verklighet som man vill lyfta fram.

Forskningsläget för medeltida väderstreck och tolkningen av Adam av Bremens skrift

Så har det då hänt igen!

Den som arbetar med lokalhistoria gör ibland upptäckter som fordrar grundligare studier. Sådant som i början verkar vara ovidkommande kan plötsligt pocka på uppmärksamhet. Hembygdsforskaren – till skillnad mot yrkesforskaren - arbetar vanligtvis med problemställningarna på lång sikt och rätt som det är så kanske något upptäcks som leder fram till nya tankegångar. Ibland är det den specifika kunskapen om den lokala miljön som visar vägen in på ett helt nytt spår. Sådant har jag många gånger berört både i föredrag, seminarier och rundturer till fornminnen i kommunen.

Randanmärkning blir grundforskning

Du som läser UKF:s Nyhetsbrev – och framför allt följer verksamheten på hemsidan – har naturligtvis märkt att den pågående forskningen kring kartor och gamla geografiska berättelser inte bara är randanmärkningar inom den historiska forskningen utan i några fall också berör grundforskningen i närbesläktade områden.

Det ena området handlar om att väderstreck som anges i gamla skrifter inte stämmer när de överförs till kartor, något som det emellertid finns en förklaring till, vilket dock aldrig uppmärksammats i svensk forskning.

Det andra handlar om hur man skall tolka en tusenårig latinsk text så att den överensstämmer med de geografiska förhållandena. Frågor kring detta har jag formulerat och diskuterat i artiklar på UKF:s hemsida, i nyhetsbreven och i mail till medlemmar med känd e-postadress. Likaså i särskilda brev och mail till ett 20-tal historiskt kunniga personer. Detta har pågått i snart två års tid.

Från dessa tillfrågade har jag fått ett mycket begränsat antal positiva svar. Ett av dem har kommit från den forskare som anses vara bäst insatt i den nu uppmärksammade tolkningen av den latinska texten till svenska. Denne förklarar nu att tolkningen 1984 gjordes under de vetenskapliga förutsättningar som då gällde, d v s det var tillåtet att laborera med ändrade väderstreck.

Den snart hundraåriga traditionella åsikten att väderstrecken i isländska sagor och den äldsta latinska texten måste ändras för att stämma med verkligheten har i år försvarats av en ansedd forskare i en längre skriftlig korrespondens oss emellan. Tack vare detta meningsutbyte blev jag tvungen att tränga ännu djupare in i saken, något som kommit att göra mig än mer övertygad om att man inte skall göra några som helst ingrepp i den latinska texten, varken med väderstreck eller utbyte av latinska ord.

Från övriga tillfrågade har det inte blivit någon som helst reaktion.

Förnyad granskning - väderstreck och enskilda ord byts ut

Det visade sig snart att den förnyade granskningen av den latinska texten skulle avslöja en för mig hittills okänd arbetsmetod vid översättning av språk. Det var inte bara tillåtet att ändra på väderstreck, även ett enstaka ord fick bytas ut mot ord med annan betydelse om det inte passade in i det förutfattade sammanhang, som man ansåg föreligga. När Adam flera gånger använder ordet sund, så har det konsekvent bytts ut mot vik. De två orden är verkligen inte synonyma. De ger

olika betydelse åt innehållet. Ytterligare ett exempel kan förtydliga saken.

Adam använder ofta ett ord för vattendrag som har en sekundär betydelse av havsbukt *(sinus)*. När det används så byts det i översättningen ut mot svenska ordet 'hav/baltiska havet' trots att det latinska sammanhanget inte alltid avser hav utan en mycket lång vattenväg mellan Skandinavien och Svarta havet. Den var sammansatt av hav, sjöar, floder, vikar, sund och dragställen. Ett likvärdigt ord i svenskan är 'kanal'! När man färdas på Göta kanal är denna egentligen en vattenled som består sjöar, hav, sund, vikar, kanaler.

Ordet sinus tarvar ytterligare förklaring. Det måste föreligga ett tankefel när man slentrianmässigt byter ut ordet för en rundad vik av havet (havsbukt) mot själva havet. Sinus har ingen grundbetydelse av havsbukt. Det latinska lexikonet nämner 'havsbukt' i s.k. överförd betydelse. För att ta ett exemplet väljer jag uttrycket "hela havet stormar" (sällskapslek) där det naturligtvis inte är något riktig hav som stormar.

Moralregel för latinister?

När jag så småningom fick ta del av den praxis som utvecklats av latinisterna så är jag glad att inte ha gått någon latinkurs för historiker och fått lära mig att varje översättning är en tolkning, därför att översättaren alltid utgår från bestämda premisser som inverkar på förståelsen av orden. Kännetecknande för latinet är att varje ord har många betydelser, och att därför många olika betydelser kan hämtas ur en och samma latinska text.

Det gäller verkligen att vara mycket grannlaga när man väljer utgångspunkt för tolkningen. Man måste göra en noggrann undersökning av de premisser som kan föreligga. Forskarlaget upptäckte aldrig att Adams egen "premiss" inte krävde ändringar vare sig av väderstreck eller ordval.

Den premiss som gällde 1984 var att Adams baltiska hav i själva verket var Östersjön och då ansåg man att det var OK att förvanska Adams beskrivningar av den långa vattenvägen på det sätt som gjorts. Jag frågar mig om det skall vara en uppgift för historikerna att stödja den nutida havsforskningen som 1974 fastslog att det Baltiska havet omfattar hela Östersjön. I den stora boken Mare Balticum fastslås år 1998 att det är Adam av Bremen som inför begreppet Baltiska havet.

Tystnaden från de tillfrågade är flertydig.

_ Antingen är man generad över att någon utanför den etablerade forskningen kommer med skarpa anmärkningar mot vedertagna åsikter.
_ Eller också är man generad över att ingen reagerat tidigare på kvalitén i den vetenskapliga forskningen kring Adam av Bremens text från 1070-talet.

Vad säger universiteten?

Det är förståeligt om enskilda personer inte vill lägga sig i saken. Därför såg jag ingen annan utväg än att vända mig till universitetsvärlden som borde känna till eventuella diskussioner kring de två sammanvävda problemen om hur man skall tolka väderstrecken i medeltida skrifter och varför man godkänner en latinsk tolkning som ändrar på grundtexten för att tolkningen skall passa den önskade inriktningen?

Nedanstående frågor ställdes till de historiska institutionerna, ej till någon enskild forskare**:**

1 _ Hur ser man i dag på talet om Adams oriktiga väderstrecksangivelser? Har man diskuterat Adams "relativa" väderstrecksangivelser"?

2 _ Hur ser man i dag på definitionen av 'baltiska havet' i 1984 års översättning? Det vill säga Adam av Bremens egen definition i jämförelse med den i kommentarerna - och naturligtvis uttalandet i projektet Östersjöregionen 2004, där det framhålls att lettisk/ litauiska ord med roten 'balt-' aldrig använts för att beskriva Östersjön. De betecknar insjö- och våtmarksnamn!

3 _ Blev det någon "livlig diskussion kring översättningskommitténs helhetstolkning"?
En sådan förutspåddes av Anders Fröjmark i HT 1985:3. Se också historikern Tore Nybergs uttalande i den bifogade / länkade filen samt i UKF:s fullständiga utredningsmaterial på dess hemsida

4 _ Hur ser man i dag på det faktum att utbyte och utelämnande av vissa latinska ord har skett utan förklaring i notapparaten? Fullständig och riktig översättning ger nämligen ett annat innehåll åt texten.

Inom några dagar kom tre mail-svar från två universitet. Man sade sig inte veta något om den aktuella tidsperioden. Hänvisning gjordes till forskare som kanske visste något. Tidigt kom också brevsvar från ett tredje universitet med mycket intressanta upplysningar**:**
_ dels synnerligen positiva synpunkter på mina många iakttagelser
_ dels anses mitt begrepp "relativa väderstreck" absolut vara tänkvärt.

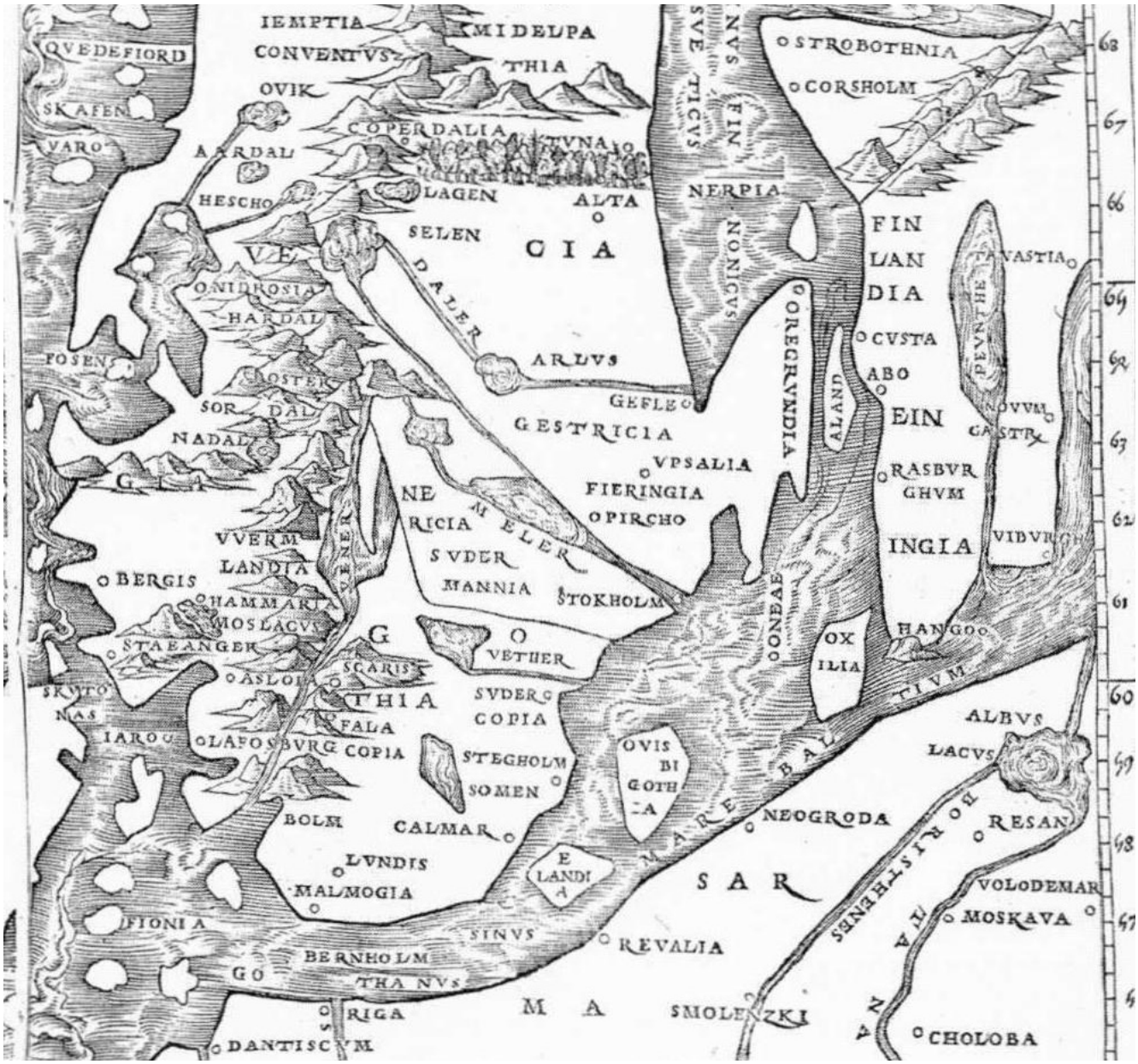
Jag fick också veta att mitt forskningsområde "tilldrar sig högst obetydligt intresse" och jag tillråds att skriva något i vetenskapliga tidskrifter.

Sju veckor efter att jag postat frågorna har inget hörts från två av universiteten. Hur tolka detta?
Det positiva svaret ger mig dock god anledning att fortsätta på den inslagna vägen. *Fortsättning följer*

Har de första kartorna något att säga oss idag?

På en tidig karta över Östersjön *(Ziegler 1529-30)* placeras den "ryska vikingastaden" Novgorod vid Östersjöns strand i trakten av Livland. Detta och en mängd andra fel på de gamla kartorna har gjort att man mestadels nonchalerat dem som kunskapsförmedlare. Novgorods felaktiga placering är emellertid intressant på flera sätt - den avslöjar bl.a. vem Ziegler fått sina upplysningar från.

Det verkar således som om de äldsta kartorna inte skulle ha något att säga oss idag. När de beskrivs i den kartografiska litteraturen är det mestadels felen man kommenterar, sällan positiva saker. Men kartorna gjordes för dåtidens behov och de bör ha fungerat för den tidens användare eftersom man gjorde allt fler kartor - med många fel enligt vårt sätt att se idag.



Väderstreck och kartor

På de första kartorna kunde enskilda objekt placeras i alldeles egna väderstreck! Kartan i Olaus Magnus historiebok om de nordiska folken är en sådan. Alla objekt på kartan är inte orienterade i rätt riktning. Man ser omedelbart att Finska viken går mot norr, fast den i verkligheten går mot öster. Viken leder fram till de ryska flodsystemen. Ryska krönikans vikingaled mot Novgorod går därefter helt korrekt rakt söderut från Ladoga. Väderstrecken hade ingen praktisk betydelse på en tidig karta. De var riktningsanvisningar för den som färdades genom landskapet. De kunde användas i kartornas föregångare, de s.k. seglationsanvisningarna.

De första kartorna var egentligen bara kartskisser som skulle göra det lättare att orientera sig när man färdades på okända vägar. Vare sig kartorna snidades i träsnitt eller ritades på pergament så var utrymmet begränsat. Sådant som var viktigt måste få plats på kartan - således på bekostnad av likheten med verkligheten. Vi förstår att en av den nyss nämnda kartans viktiga upplysningar var att visa vägen fram till de ryska floderna, som långt före vikingatiden var grunden för handel med österlandets rika och kulturellt högt stående kulturen vid Kaspiska havet och Svarta havet. Det är kanske inte alls så långsökt att i det här sammanhanget tänka på folkvisan "Till österland vill jag fara".

Väderstreck i naturen och på kartan är inte alltid samma sak

Före kartornas tid användes väderstreck bara ute i naturen. De angav riktningen till nästa plats från det ställe som för tillfället var aktuellt. Att se landskapet i ett kartperspektiv, d v s uppifrån, var helt främmande för människorna. När Adam av Bremen för tusen år sedan skrev sin berömda berättelse om geografin i Norden använde han således väderstrecken i relation till den plats i berättelsen som senast beskrivits - som om han färdades genom landskapet från plats till plats. I den svenska texttolkningen utgår man från att Adam sitter hos den danska kungen i dennes kungsgård på Själland, varifrån denne pekar ut riktningen till de olika öarna. Forskarna har liksom sett Danmarks karta framför sig när de översatt den latinska texten och då konstaterat att Adams väderstreck inte stämmer.

I kommentarerna till översättning som gjordes 1984 har forskarlaget vid fyra tillfällen förklarat att man försökt överföra Adams väderstreck till en karta. 'Det står klart för var och en *(som läser Adams beskrivning)* att antingen har Adam begått flera grova fel i placeringen av folkstammarna efter väderstrecken eller också hade han en annan uppfattning än vi om var norr, söder, väster och öster var'. I berättelsen använder Adam väderstreck ett 30-tal gånger. Ibland blir det naturligtvis samma resultatet vilket synsätt man än använder.

Adams väderstreck måste läsas på det medeltida viset

Jag har funnit att om man läser väderstrecken på det medeltida sättet innan man omformar dem till väderstreck på kartan så blir de riktiga i alla de fall jag hittat.

Ett kort exempel. Adam säger att den stora halvön Jylland ligger väster om Själland., vilket är helt riktigt. I samma mening namnger han de tre största samhällena i norra Jylland. Det nordligaste heter i dag Skagen. Fortfarande i samma mening säger han att ön Fyn ligger i söder. Mycket riktigt - i söder ligger Fyn från de tre samhällena sett. Adam använder i meningen inget ersättningsord ***(pronomen)*** för det man nyss talat om, vilket vi gärna gör i svenskan. I översättningen har man helt riktigt sagt att Själland har Jylland i väster, och när man skall fortsätta säger man att ***den*** har Fyn i söder. När Adam säger att Fyn ligger i söder, så utgår han från de tre samhällen som han senast talat om. De ligger alla tre rakt söder ut. Det är alltså i norra Jylland han befinner sig i berättelsen, när han säger att Fyn ligger i söder.

Översättarna utgår ifrån Själland och tänker inte på att Adam beskrivit det vindpinade Skagen som "öde" och att därifrån gick kortaste vägen till Norge. I översättningen blir det därför norra Själland som blir öde och med närmaste överfarten till Norge! Man har alltså inte tänkt på att bara några meningar tidigare har Adam beskrivit Själland som blomstrande och välmående och platsen för kungsgården.

Hur gick det till när myten om nordbornas felaktig väderstreckuppfattning skapades?

Det felaktiga sättet att tolka Adams text är inte ett misstag bara inom 1984 års forskarlag. En av de mest inflytelserika forskarna i svensk historieskrivning gjorde samma misstag att föreställa sig att Adam såg en kartbild framför sig när han angav sina väderstreck. Grunden till misstaget uppkom kring sekelskiftet 1900. En grupp forskare hade fått för sig att de isländska sagorna beskrev norr förskjutet ca 45 grader medsols på kompassrosen. Andra framhöll att nordborna var mycket väl medvetna om den exakta nordriktningen. Det var därför som de med säkerhet kunde nå Island med hjälp av polstjärnan förklarade man. Men Lauritz Weibull, den nyss nämnde forskaren, lyckades år 1928 bevisa med hjälp av bl.a. Adam av Bremens text att det var vetenskapligt godtagbart att ändra på väderstrecken i den tusen år gamla berättelser.

Den regeln gällde i allra högsta grad år 1984 vid tolkningen av Adam, och då ansåg man det t.o.m. vara legitimt att öka vridningen till 90 grader! Detsamma gällde för bara några år sedan, då forskningen obesvärat ändrade i den isländska saga som berättar om platser i Upplands-Bro. När denna ändring inte stämde med den geografiska och geologiska miljön i Upplands-Bro, sådan den var för tusen år sedan, be-

slöt jag mig för att på allvar undersöka saken. Jag blev då tvungen att gå ända in i Adam av Bremens latinska källskrift eftersom det var i den som Weibull hittade sitt generella bevis för en nödvändig ändring - väl att märka - till 45 grader.

Ytterligare ett kort exempel. Weibull använder samma förklaring som i ovanstående exempel men med ett viktigt tillägg. Ett av hans bevis för 45 graders vridning kommer när han förklarar att de tre samhällena på norra Jylland absolut inte ligger väster om Själland utan nordväst! För att riktigt förstärka sitt påstående översätter han den aktuella texten med att ersätta det obefintliga pronomenet ***den*** med ***Själland!***

Kartorna krävde mer precisa väderstreck

Under medeltiden använde man de fyra stora väderstrecken. Det är möjligt att man redan i de tidiga kartorna behövde mer noggranna väderstreck. Hur det kan ha varit med den saken överlämnar jag till dem som vet bättre. Jag vill bara framhålla den ursprungliga betydelsen av de latinska orden för väderstrecken: soluppgångens, respektive solnedgångens land, liksom sunnanvindens och nordanvindens riktningar. Det är viktigt att ha i minnet att väderstrecken ursprungligen bara användes i naturen på Adams tid, och man förmodligen använda dem på samma sätt i de många seglationsberättelserna som genom tiderna kommit att se dagens ljus. Det var först när dessa förvandlades till kartor som det blev problem.

Även om de gamla kartorna inte är riktiga enligt vår nuvarande måttstock var de användbara för samtidens resenärer. Det är naturligtvis så, att de som gjorde kartorna hade ett budskap att meddela, det nämligen "att visa vägen". Ingen kostade på sig dyrbar pergament för att medvetet rita obehövliga skisser. Jag vill helst använda ordet skisser eftersom det egentligen är fel av oss att kalla dem för kartor med tanke på den innebörd vi nu lägger i begreppet karta. Det som visas på dessa skisser är orter, floder, sjöar, vikar, hav, skogar och berg. Det vill säga sådant som är av betydelse för samfärdsel människor emellan. *(Zieglers karta här ovan).* Anlagda vägar var sällsynta i Skandinavien och Ryssland, som är den del av Europa som den här studien handlar om. Det är vattendragen som var grunden för resandet i dessa länder. Inte nödvändigtvis för att färdas på med båt. Det fanns ofta ridvägar längs stränderna. Vintertid nyttjade man med fördel isarna. Framförallt var floderna beständiga vägvisare. Man färdades ofta i grupper för att kunna hjälpa varandra mot rövare

Objektens placering på kartskissen kan ligga i oriktiga väderstreck, men det hade ingen betydelse eftersom resenärerna inte använde kompass. Om du själv någon gång blir tvungen att rita en skiss åt en vän kommer du inte att vara särskilt noggrann med avstånd och vinklar på den färdväg du skissar. Det viktiga är att markera landmärken och sådant som kan vara till hjälp för orienteringen. Du kan också utgå ifrån att vännen frågar sig fram, om något blivit oklart i din skiss.

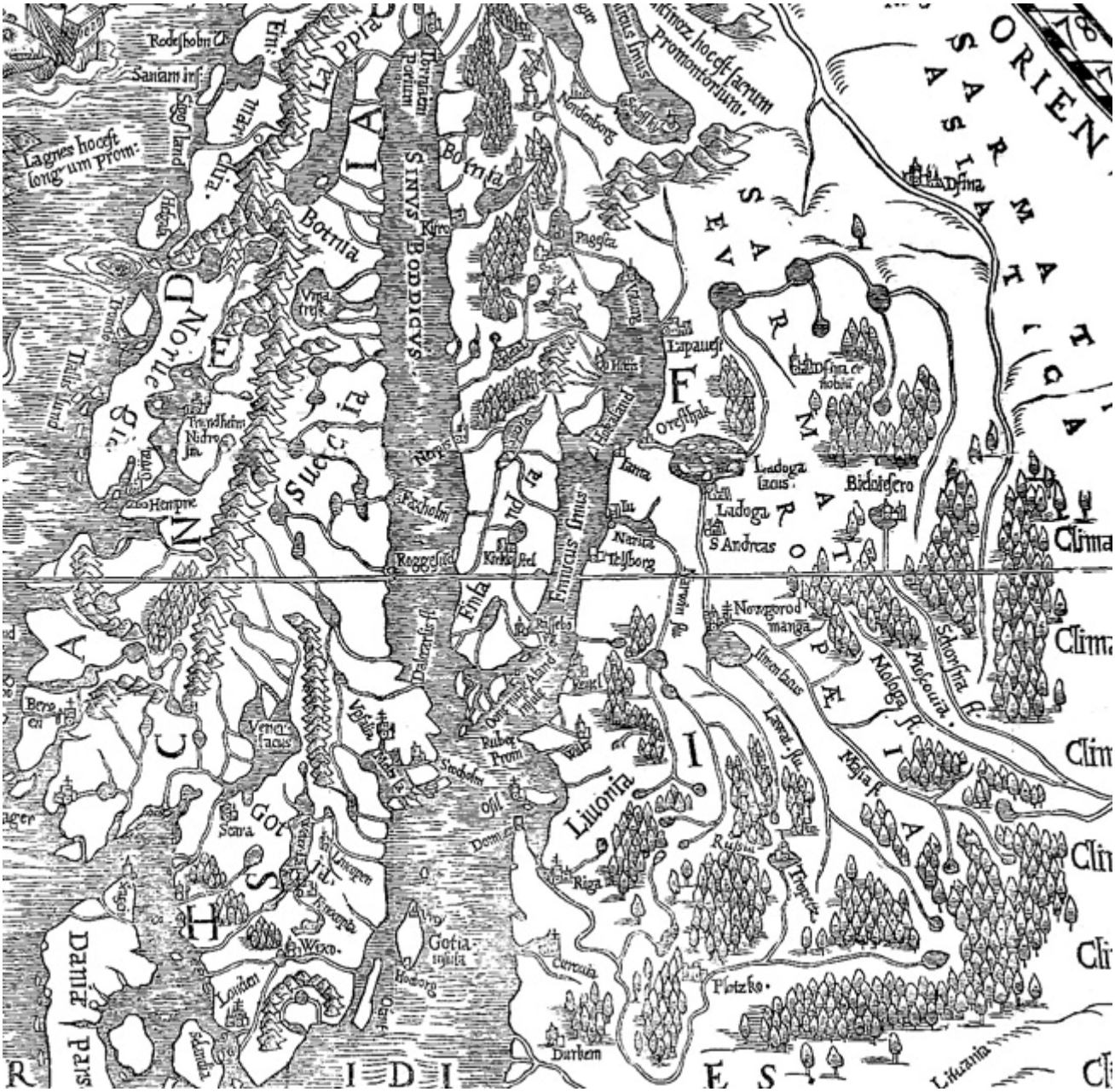
När du läser de gamla kartskisserna måste du också betänka att utrymmet på den tidens ritunderlag varit begränsat. För att få plats med viktiga delar var man tvungen att minska på sådant som man ändå kunde förstå. På en 1400-tals karta över Europa har exempelvis Alperna *(s.11)* gjorts så små att man knappast förstår att det är den väldiga bergskedjan som avses. Orsaken är att den var oanvändbar för transport av varor. Det fanns viktigare saker i området som man ville få plats med.

Det allra första kartorna/skisserna som överlevt till vår tid är de, som antingen ritades på pergament, som var ett slags styvt skinn från kalv- eller oxhudar, eller kartbilder som snidats fram i trästockar för att kunna tryckas på papper. Om de första utkasten till kartbilden gjorts på papper så har de för länge sedan förintats.

Kartan i Olaus Magnus' bok om De nordiska folkens historia år 1567

Den första nordiska kartan/skissen av betydelse - och som blev allmänt känd - är den som finns som utvikningsblad i Olaus Magnus' stora bok om De nordiska folkens historia.

Kartan bygger på flera grundläggande metodiska och ***oskrivna lagar***, som vi först måste bli medvetna om för att rätt kunna läsa kartbilden. Mest iögonfallande är kanske Bottenhavets och Bottenvikens smala och raka form mitt i kartan. Det var praktiskt att här lägga gränsen mellan de två träblock som träsnidaren har använt. Trots den "felaktiga" riktningen kommer en resande inte att missa Haparanda, om det är dit denne är på väg.



Lägg också märke till att de äldsta kartorna inte har någon nordpil. Du inser omedelbart varför när du ser hur man ritat Finska viken. När kartan gjordes i mitten av 1500-talet hade svearna minst tusen års erfarenhet av att Finska viken gick i väst-östlig riktning och naturligtvis visste man att Finland inte var långsmalt. Man visste också att färdvägen fortsatte österut in i Ryssland till sjön Ladoga, och där ändrade riktning och gick rakt mot söder ner till Novgorod. Lägg därför märke till att färdvägen från kartans Ladoga går mot söder, precis som i verkligheten. Väderstrecken varierar således på en och samma karta - och det är faktiskt inte bara på den här kartan det är så.

Vi kan således inte motivera frånvaron av nordpil med att forntidsmänniskorna inte skulle ha vetat var norr låg. De var ständigt medvetna om väderstrecken och kunde läsa av stjärnhimlen för de kalendariska behov de hade. I dag är de flesta av oss i det avseendet analfabeter.

Troligen har du aldrig tänkt på att kartor "medvetet kan ha ritats fel" på detta sätt, och du frågar dig naturligtvis varför man våldförde sig på Finland och Finska viken. Svaret är att dåtidens kartor främst ville visa sådant som var viktig och här gällde det att få plats med information om förbindelserna med Ryssland. Kartritarens önskan är att i nedre högra hörnet kunna visa vilka floder som kan föra en resande

vidare in i Ryssland längs en mycket viktig färdväg som använts i årtusenden. Den finns ännu kvar, men nu är det kanaler där man förr tvingades dra båtar och last mellan olika floder. För att få rum på kartan med de närmast liggande ryska floderna valde man att förminska Finland och låta Finska viken gå mot norr.

Du tycker kanske att man borde ha gjort Finska viken bredare, särskilt i jämförelse med Viborgska viken. Då har vi kommit in på en annan ofta återkommande modell för kartritandet. Sådant som är särskilt viktigt ritas ofta större än vad skalan visar. Detta har gjorts för att markera betydelsen. Så gör vi än idag på våra kartor när huvudvägar görs bredare än skalan egentligen skulle tillåta. Beträffande Viborgska viken skall vi betänka att kartan ritades vid tidpunkten för det nordiska 7-årskriget.

I Viborg fanns den svenska utposten mot Ryssland i form av en kraftig försvarsborg, den viktigaste i denna del av landet. Och - det viktiga var handelsvägarna. De skulle vi komma att strida om länge. Sverige ville ha kontroll över den viktiga handeln med Ryssland och den gick via Viborg.

De första kartorna saknar speciella karttecken.

Har du märkt att kartorna som hittills visats inte har någon lista med teckenförklaringar? Sådana behövdes inte. Kartbilden talar mestadels för sig själv. Floder, sjöar, hav och skogar är tydliga symboler i sig själva.

Det finns dock en egenhet i Olaus Magnus kartbild som behöver förklaras eftersom samma företeelse ritas olika i Sverige-Norge och i Ryssland. Olikheten ligger i sättet på vilket olika vattensystem binds samman. Kartritaren - vem det nu är, *(boken med kartan gavs ut efter Olaus Magnus död)* har i de nordiska länderna bundit samman vattensystemen med ett sjö- eller kärrliknande tecken. Det betyder emellertid inte alls att vattensystemen bokstavligen flyter samman. Det är endast undantagsvis - vid kraftig vårflod - som en sjö kan avvattnas åt två håll, exempelvis Vallentunasjön i Uppland. Ett träsk eller en mosse kan också avvattnas åt flera håll, men de har ingen fri vattenytan för obehindrad båttrafik.

Tecknen är alltså platser där man transporterade varor och kanske också båtar över land. Det ser man särskilt på nedanstående rysslandskarta från sekelskiftet 15-1600. De enda färdvägarna på kartan är flodvägarna med sina markeringar av de bästa dragställena.

Jag upptäckte, som jag vill minnas, symbolens ursprung när jag på kartan i Olaus Magnus bok fann att Vättern hade något som såg ut som en vattenförbindelse med Västerhavet. Sjösymbolen visade sig vara Dumme mosse, och det är förvisso inget vatten att segla på. När jag sedan fann att staden Växsjö ritas med sjöförbindelser mot såväl Skåne som Västkusten och Ostkusten stod det klart för mig att den sjöliknande symbolen var en mix av källflöde, mosse och dragställe mellan vattensystem. Min tolkning är lätt att verifiera om du studerar hur de sydsvenska vattensystemen på kartan är sammanbundna med de norska. Man far inte med båt tvärs över norska fjällen även om det ser så ut på kartan. När floder på denna karta liksom Mercators Rysslandskarta från 1595 binds samman är det ett tecken på att floderna i själva verket är rekommenderade färdvägar. På Mercators kartor är platsen för övergång mellan flodsystemen en kärr/sjö-markering i vardera floden.

Mercators Rysslandskarta från 1595

Se kartan i färg sid 11

Sättet att markera övergången från ett vattensystem till ett annat ändrades redan i kartan i Olaus Magnus' bok. Rysslandsdelen av kartan ger exempel på den andra metoden. Floderna binds inte samman via en enda sjö- eller kärrliknande symbol. Dragstället mellan två floder ligger mellan symboler som ligger intill varandra i vardera floden. Denna metod används allra mest i Mercators ovanstående karta över Ryssland. Du ser det mycket bättre om du använder pdf-filen där bilden kan förstoras.

Försåvitt jag känner till saken, är det på kartan över Norden som den nya betydelsen först börjar tillämpas, bägge metoderna finns på samma karta. Särskilt i Ryssland var båtsläpningsställena bemannade med folk som kunde hjälpa till med transporten. Mercator har t.o.m. förtydligat saken genom att skriva det ryska ordet för dragställe - "Wolok" - vid båtsläpningsstället mellan de två viktigaste vattensystemen.

Senare kommer ytterligare ett förtydligande när det gäller dragställenas lämplighet. På kartor från 1600-talet visar storleken av dragplatssymbolen vilka båtsläpningsställen som är bäst. Eftersom vattenflödet varierar efter årstiden så kan symbolens storlek också vara en antydan om var man kan finna den säkraste vattenföringen.

Storleken på dragplatstecknen kan vara kännemärket på en alternativ färdväg för exempelvis vikingar som ville nå Svarta havet, som ju var ett viktigt mål för dem. Den svenska Aifur-expeditionen fann, när man följde den i Nestorkrönikans beskrivna "varjagvägen" *(vikingavägen)* att vattentillgången var mycket dålig. När nu ryska arkeologer anser sig ha funnit att vägen förbi "vikingastaden" Novgorod redan i gammal tid led av vattenbrist, så skulle dessa 1600-tals kartor kunna hänvisa till en alternativ väg, som vek av från Nestorkrönikans "klassiska" väg redan norr om Novgorod.

Man valde att gå den väg som ledde mot Volga via floden Msta. Den gick tyvärr upp över Valdaj bergen, som är den stora vattendelaren varifrån floder går i fyra riktningar. Vägstreckningen hade nackdelen att det var "uppförsbacke". Men det är känt sedan länge att befolkningen längs floden ställt upp med lots- och draghjälp - en viktig inkomstkälla. Således en parallell till dragstället vid Kalmarsand på gränsen mellan Bro och Bålsta. Det senare vet vi därför att vår första riksantikvarie Aschaneus berättar om "Kalmare kånkare, the är Dragare eller förare". 1600-talskartorna visar vägskälet där man kunde dra båtarna antingen mot Volga eller mot de floder som ledde ner till Dnjepr, således till Svarta havet.

Att det nämnda alternativet var känt redan år 1413 vill jag läsa ut av Viladestes karta här nedan. Den är naturligtvis mycket schematisk. Flodförbindelsen mellan vattendelaren Valdaj är tecknad som en vågformig linje som går rakt ner till Svarta havet. På kartan är Valdaj tecknad i enlighet med den traditionella föreställningen av vattendelaren - ett område med kullar. Till höger om mitten i det valda utsnittet av kartan är Valdaj avbildat som vägmärket för gropig väg. Men lägg märke till att floden kommer fram mellan två kullar. Flodförbindelsen med Svarta havet är inte ritad vid sidan av vattendelaren, där den klassiska vikingaleden gick och som Aifur-expeditionen valde. Det kanske ligger en tanke bakom teckningen av floden norr om Valdaj, när den inte ritats med samma våglinje som söder därom. Sträckan var ju extra besvärlig att ta sig igenom.

Kan vi tro på vad kartorna visar?

Vi har sett exempel på sådant som vi kallar fel och att det inte nödvändigtvis är så att kartritaren inte vetat bättre. Träsnidaren - och de efterföljande gravörerna med sina kopparstick - hade förvisso aldrig själva kontrollerat saken. Inte ens den som gjort underlaget för träsnidaren/gravören hade varit på platsen! Alla fanns nere i Europa där de tekniska möjligheterna att framställa trycksaker fanns. Att detta menligt påverkade den sanna bilden av verkligheten var man medveten om. Ambitionen att kunna åstadkomma en exakt karta var helt verklighetsfrämmande för medeltidens människor. Ändå kan de ge oss förbluffande kunskap, som du skall få se, när vi fortsätter att titta närmare på vad kartorna vill visa.

Genom denna studie har jag förstått att vi skall vara tacksamma för att utgivaren av kartorna aldrig givit någon eller några i uppdrag att rekognosera på platsen! Vad är några enskilda personers uppfattning om geografiska förhållanden i en för dem främmande bygd värda i jämförelse med den samlade erfarenheten hos resenärer som i århundraden färdats längs Östersjöns kuster och floderna i området. Jag vill sträcka mig längre än till århundraden! Den romerske historieskrivaren Tacitus berättade redan för 2000 år sedan om de skickliga sjöfarande folken som bodde på öar uti den norra oceanen, dvs nuvarande Östersjön. Han uppmärksammar särskilt deras stora flottor. Vi förstår att det verkligen funnits erfarenhet om var de viktiga sjövägarna fanns.

Landhöjningen

Nu till en mycket viktig sak i frågan om kartornas tillförlitlighet. Vi måste ha klart för oss att ingen kartritare i gammal tid kände till den i Nordeuropa pågående landhöjningen. 14- och 1500-talskartorna visar därför hur landskapet såg ut flera hundra århundraden före det årtal som står på kartan. Om någon påpekade att det i verkligheten nog såg annorlunda ut så litade kartritarna mer på de gamlas erfarenheter. Tack vare detta kan vi lägga ytterligare en tidsdimension på den plats som en gammal karta beskriver. Vi kan nämligen idag med ganska stor säkerhet rekonstruera hur landskapet verkligen såg ut det år som står på kartan. De gamla kartorna ger oss alltså en bild av hur man uppfattade landskapet långt före den tid de gjordes - men framförallt - de visar hur man utnyttjade landskapet kommunikationsmässigt. Det skall visa sig att exempelvis Olaus Magnus' "föråldrade" 1500-talsbild ger oss en mycket värdefull upplysning om de sjövägar som användes både före och efter 1500-talet.

.

Barents karta från 1598

Begreppet 'carta marina'

Innan jag går vidare vill jag ta upp ett exempel som jag tycker både bekräftar idén att en karta representerar flera tidsdimensioner och ger oss värdefull kunskap om äldre kartor i allmänhet. Härtill skall vi använda Barents karta *(1598)* över Norra Ishavet. Den tillhör en mycket vanlig typ av karta som brukar benämnas *carta marina*, således en karta för dem som färdas på haven. Sådana visar oftast bara orter som ligger längs kusterna, således handelsplatser. De äldsta kartorna av detta slag kallades också *portolankartor*, där 'porto' syftar på hamnar, dvs portarna till ett land.

Om du intresserat dig för gamla kartor känner du säkert till Olaus Magnus, ***s.k. Carta Marina*** från 1539. Jag skriver *så kallade* eftersom Olaus Magnus själv aldrig använde den benämningen. Han berättar om den som sin *gotiska karta*. Han marknadsförde den som "karta över det gamla Götariket och andra nordiska länder" *(fast på tyska förstås)*. Hans berömda karta är verkligen ***ingen carta marina***, kuststäderna spelar på hans karta en underordnad roll. Han namnger platser i inlandet och har lagt in mängder av bilder som beskriver händelser och viktiga företeelser även på sjöarna och i haven. Det förbluffande är att orden Carta Marina ingår i kartans titel. Han borde således själv ha godkänt namnet. När kartan trycktes efter kopparstick och i förminskad skala efter hans död fanns inte titeln med. Mitt förslag till tolkning av detta är att tryckaren år 1539 ville ha med uttrycket Carta Marina för att kartan skulle sälja bättre, eftersom 'carta marinor' var mycket populära ännu i slutet av 1500-talet och början av 1600-talet. Den saken har jag diskuterat utförligare på annan plats.

Ur Barents karta från 1598

Titta på Stockholms skärgård både på den tidigare visade Nordenkartan och på Barents karta här ovan. Man visste uppenbarligen att det fanns en mycket stor mängd öar i Oceanen och att människor bodde på dem och inte enbart inne på fastlandet, som redan den tidigare nämnda Tacitus visste tusen år före vikingatiden.. Och det är just detta förhållande som är intressant, när vi går att beskriva färder i Norden och Ryssland från vikingatiden och århundradena dessförinnan. Man visste sedan gammalt att Sigtuna var en mellanstation på vägen mot Ryssland. Det berättas det om i isländska skrifter. (bl.a. Olav Haraldsons saga) Före 1000-talet var det Fornsigtuna som gällde - enligt arkeologiska dateringar redan från ca 600-talet e. r, kanske tidigare. Vi skall minnas att vid färder i Ryssland kunde man inte använda de stora havsgående vikingaskeppen. Man använde mindre båtar där seglet - om det ens fanns - främst var ett hjälpmedel i medvind.. Huvudregeln var att man tog sig fram inomskärs, den "beprövade vattenvägen" . Källor långt fram i tiden visar att infartsvägen till Svitjod - och senare även Sverige - gick genom nuvarande Södertälje.

Ovan - Mercators Rysslandskarta 1595 **Nedan - Flodvägarna till Kaspiska o. Svarta havet**

Floder och dragställen uppe på vattendelaren Valdaj

Många av Rysslands stora floder ri ner upp här. De rinner åt alla väde streck

Till vänster ligger Nestorkrönikans vikingaväg mellan Novgorod och Kiev med dragställe 1 och 2. Bilden av dragställen ser ut som sjöa som ligger intill varandra

Diagonalt över kartan går vägen via Volga till Kaspiska havet

1. Dragställe för vägen mot Kiev
2. Dragställe för vägen mot Kiev
3. Floden Dnjepr till Kiev och Svart havet
4. Dragstället leder till Kaspiska hav Obs. Wolok betyder dragställe
5. Sjön Ladoga
6. Vikingastaden Novgorod
7. Floden Lovat mot Kiev
8. Vägen till Kaspiska havet och alternativ väg till Svarta havet
9. Välja mellan Kaspiska havet eller Svarta havet
10. Mot Kaspiska havet
11. Floden Dvina/Duna från Rigabukten

(Mer information www.ukforsk.se)

Barents karta i ett vidare perspektiv

Barents karta, ritad av hans medhjälpare efter hans död, visar havens kuster *(Atlanten och Östersjön)* Helt följdriktigt är därför Uppsala placerat vid havet. Kartritarna "visste" ju sedan århundraden tillbaka att så var fallet. Vad de inte visste var att landhöjning senare hade skapat ett vid vårfloden svårpasserat sund vid Almarestäket, som under en kortare tid av året uppfattades som havets gräns. Sundet förblev svårt att ta sig igenom ända in i vår tid av två kombinerande geologiska orsaker. Bottentröskeln vid Stäket var mycket grund samtidigt som branta stränder varje år skapade stark ström, "stort forsfall" enligt sagan. Så sent som 1839 var nivåskillnaden norr och söder om Almarestäket 1,2 m.

Vi ser kartritarnas bekymmer när de skall visa platsen för det senare tillkomna Stockholm, en stad som verkligen var känd i Europa efter Stockholms Blodbad i början av 1500-talet, då ännu inte överträffat av det Parisiska Blodsbröllopet. De visste att staden låg där havet började. Alltså borde den läggas vid havsstranden, så som man också gjort på kartan. I själva verket anlades Stockholm på en ö mitt i den Barentska skärgården. Kartan är ett utmärkt åskådningsexempel till det faktum att den ursprungliga Stockholmska skärgården omfattade även det nuvarande Mälarområdet ända bort till Arboga, som då låg vid havets strand.

I det nu presenterade perspektivet är det intressant att se var den isländska sagan om Olav den Helige (Haraldson) placerar det omdiskuterade landet Svitjod. Sagan förlägger det uppströms Stocksunda *(Almarestäket, Stäketsundet).* "Konung Olaf höll sedan österut framför Svitjod *(han befinner sig på havet där Mälaren nu ligger),* lade in i Lagen och härjade å båda landen". *(I de äldre versionerna har Lagen fått namnet Skarven.)*

Vi ser att Barents karta kan användas för debattinlägg i intrikata dagsaktuella spörsmål. Sagans Lagen är alltså inte Mälaren, utan nuvarande mälarfjärden Skarven norr om Stäket.*(vilket de äldre versionerna av sagan tydligt framhåller).* Olaf seglade som sagan säger "framför Svitjod". Debattinlägget är riktat till dem som hävdar att Lagen = Mälaren. Omkring år 1000 var Mälaren en del av havet! Samma forskarinstitution hävdar alltså att, när det regnar mycket i Svitjod, så svämmar själva havet över! Man vägrar också att svara på min fråga *(sedan snart tio år tillbaka)* huruvida det finns originaltexter av sagan som har andra väderstreck än öster och väster om Stocksunda; väderstreck som stämmer med verkligheten och som Sturlason använder. Observera att jag frågat efter *översättningar* av Sturlassons version, *inte tolkningar* av den.

När Skandinavien första gången sätts på kartan

Fig. 1. Den äldsta kartan över Skandinavien. Detalj av Giovanni da Carignanos portolan från omkr. 1320. Förvarades tidigare i Archivio di Stato i Florens men gick förlorad under senaste världskriget. Östersjön bildar en lång smal vik med väst-ostlig riktning.

Man ser Östersjön som en långsträckt vik utgående från Atlanten i östlig riktning. Ovanstående bild finns i en akademisk lärobok av Herman Richter: Geografins historia i Sverige 1959. Boken innehåller ingen annan kommentar än bildens undertext. Liksom på några kartor under 1400-talet återges Östersjön och Skandinavien liggande. Troligen är det sådana kartor som gjort att forskarna fått uppfattningen att man förr i världen inte vetat att Skandinavien har sin uträckning i nord-sydlig riktning. Det visste emellertid Adam av Bremen och hans sagesman 250 år tidigare, när Adam på 1070-talet skrev den berömda berättelsen om nordiska förhållanden, vilken jag redogjort för i ett antal artiklar på annan plats. Östersjön

La "Carta Pisana", seconda metà secolo XIII, cm. 50 x 1050, su pergamenta, Bibliotèque Nationale, Parigi

Kartan här ovan är en äldre förlaga till föregående karta. Att Medelhavet står i centrum syns tydligt. Kalvskinnet är så stort att ortnamnen runt Medelhavets stränder är läsbara på originalet. Vi ser att Afrika var viktigare än Skandinavien när kartan ritades. Men när den arabiska kulturen tog herraväldet i Medelhavsområdet utestängdes övriga Europa från handelsmöjligheterna med Österlandets åtråvärda handelsvaror. Redan tusen år före vikingatiden hade man upptäckt och lärt sig utnyttja de utmärkta flodförbindelserna genom Ryssland. Ibland är de bekvämt segelbara i över hundra mil.

De första kartritarna var i själva verket medvetna om Nordens verkliga utsträckning. Det var av rent praktiska skäl som man på medeltidens kartor ”lade ner” Skandinavien och Östersjön. De var viktiga och måste få en plats trots att största tänkbara pergament användes. Man kunde nämligen inte göra bokstäverna mindre än de redan var. På 1400-talets karta (sid 11) har man använt en stor oxhud och ändå har man bara tagit med den del av Östersjön som ingick i handelsvägen.

Skandinaviens roll i det europeiska sammanhanget

Skandinaviens stora roll i sammanhanget är således den handelsväg som Adam av Bremen beskrivit 3-400 år tidigare. Att den var av stor betydelse framgår av storleken på bilden av Östersjön, det farvatten som ledde fram till de ryska floderna. Om man tagit med Bottenhavet och Bottenviken hade Östersjön närmat sig Medelhavets storlek.

Jag vill erinra om något som verkligen är ”stort och mäktigt” i Europa, nämligen Alperna. Men på kartan har bergskedjan avbildats så smått att den är svår att hitta. De svåra bergen var nämligen värdelösa ur kommunikationssynpunkt.

Vi ser också att Adam spelar en betydelsefull roll inom kartografin. När han hänvisar till sin sagesman Einhards kunskap om färder på de ryska floderna förmedlar han minnen ur Nestorkrönikan och varjagernas, d v s svenskars färder i Ryssland. Adam tycks inte ansett vikingafärderna som hedniska rövarfärder. Så vill jag tolka hans positiva syn på farvattnet mellan Hedeby i Danmark och de grekiska länderna vid Svarta havet.

Även arkeologin binder samman Mälarområdet med den viktiga knutpunkten mellan de västliga och östliga flodsystemen uppe på vattendelaren. Både där och längs Volgas övre bifloder finns det stora ansamlingar av s.k. Torshammarringar med fastställd koppling till Mälarområdet, där Birka och

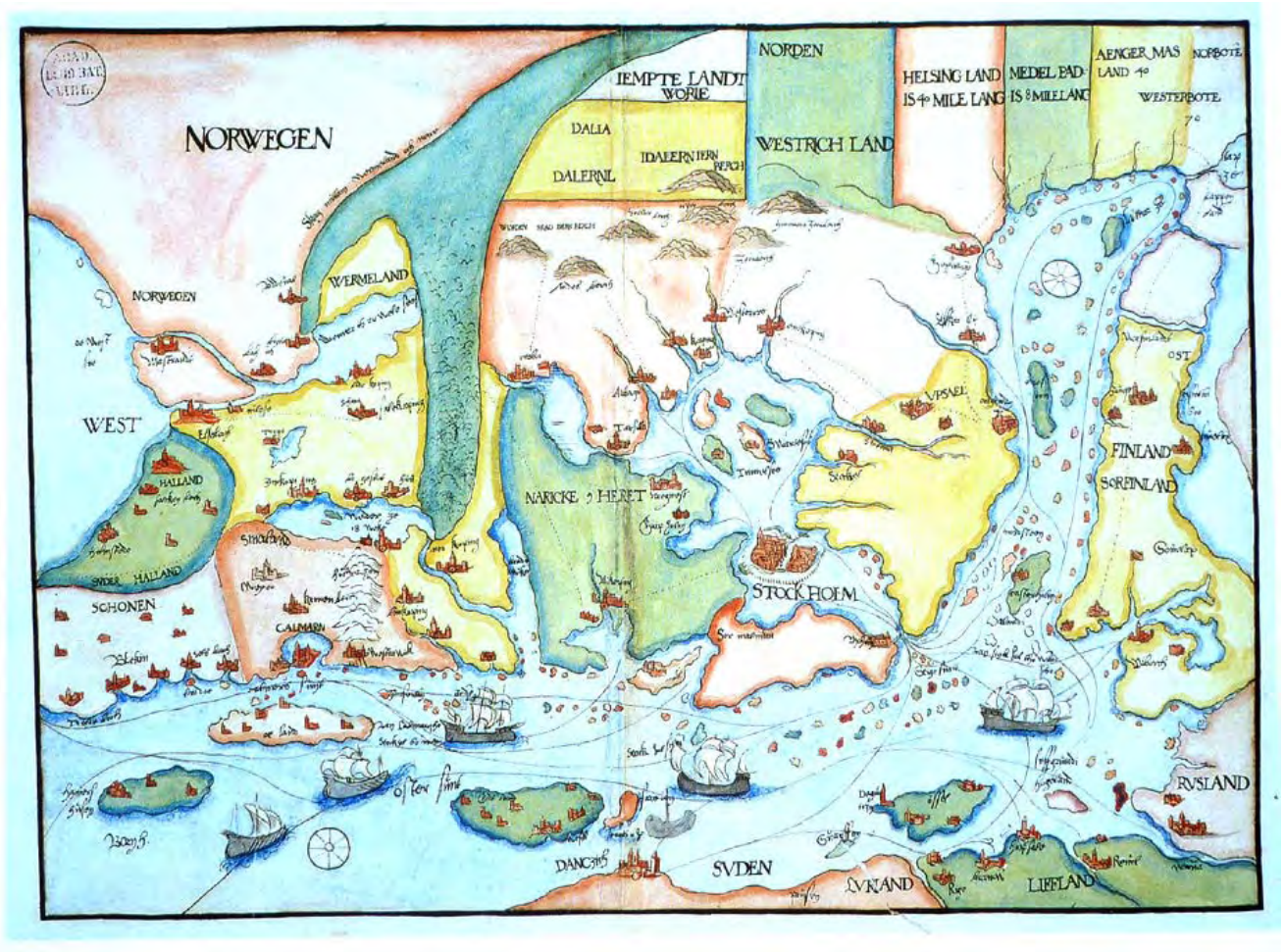
Sigtuna/Fornsigtuna var mellanstationer på den färdled som Adam så många gånger berättar om i en av de viktigaste beskrivningarna av geografiska förhållanden i vårt land.

Vi skall därför lägga på minnet att förbindelserna mellan Skandinavien och Ryssland började under fredliga förhållanden långt före vikingatiden. Man måste nämligen stå väl med lokalbefolkningen för att få hjälp vid dragställena och i de omvittnat svåra forsarna vid exempelvis floden Msta uppe på vattendelaren, varifrån floder rinner ut åt olika håll. Vid extrema högvattenperioder är det omvittnat att floder ”kan byta vatten med varandra”.

Det fanns således en positiv bakgrund till berättelserna i Nestorkrönikan om ryssarnas begäran om hjälp från ruserna i samband med att Rurik och hans bröder fick så stort inflyttande i Ryssland

Biskop Brasks Sverige karta

- exempel på hur kartografen utnyttjar tillgängligt utrymme.



Denna karta är ett annat exempel på hur kartbilden påverkas av den tvångströja som framställningssättet erbjuder. Tidigare exempel har visat att kalvskinnets brist på utrymme medverkat till att senare tiders betraktare fått uppfattningen att kartritaren inte vetat att Norden hade sin utsträckningen i sydnordlig riktning.

Kartan är inför tryckningen troligen utskuren i ett eller flera träblock - flera, för den händelse att något fel uppstått så att inte hela kartan måste göras om. Vi ser att kartan endast visar sådana orter som kan nås vattenvägen. Eftersom biskopen vill ha med så mycket upplysningar som möjligt på kartan lägger han bilden (pappret?) med långsidan nedåt och börjar med Skåne i nedre vänstra hörnet. Därefter kommer Småland, Östergötland, Södermanland utefter nedre långsidan. När han kommer till Stockholm är det inte mycket kvar av långsidan. Då vinklar han upp Östersjön så att resten av Sverige med ett smalt Finland får rum längs upp efter kortsidan. Mälaren är viktig och den ritas stor i centrum

av kartan. Du kan komma ända till Örebro och på vägen har du passerat Gripsholm, Strängnäs, Torshälla. Om du fortsätter förbi Torshälla kommer du till Arboga. Naturligtvis kan du nå alla Mälarstäderna. Ovanför Mälaren hamnar Västmanland och sex norrlandslandskap alla som mindre rektanglar försedda med landskapsnamnet. En bit av Norge får plats uppe i vänstra hörnet. Längs nedre kanten på arket ser vi Danzig i Polen, dit biskopen gått i landsflykt och där ritade kartan 1533. Sedan följer Livland, Lettland och Estland med staden Reval. Ryssland längst ned i högra hörnet. Det blev en synnerligen informationsrik karta med många orter, vikar och sjöar.

En egenhet i dessa tidiga kartor vill jag uppmärksamma dig på. Det ser ut som om Kalmar slott ligger i en stor vik. Det är vallgravarna runt slottet som man vill framhålla. Sådant som är viktigt ritas ofta på den här tidens kartor i större skala. Men det gör vi fortfarande på exempelvis nutidens bilkartor, vägarnas bredd är inte skalenligt utritade. Fler exempel på förstoringar på de tidiga kartorna finns på kartan i Olaus Magnus Historia om de Nordiska folken.

Det finns redan ett antal beskrivningar av kartor på hemsidan. Använd gärna hemsidans länk till FaceBook. Du finner den på starsidan. http://www.ukforsk.se.

Ur Bebyggelseinventeringen 1971-1972

Du - och din familj - blir medlem i UKF genom att sätta in 150:- på Pg 27 58 94-4
Ange namn och adress så får du våra Nyhetsbrev
Lämnar du din e-postadress får du också UKF:s digitala utskick med färska nyheter
Medlemsavgiften blir ett viktigt bidrag till vår verksamhet.

Börje Sandén