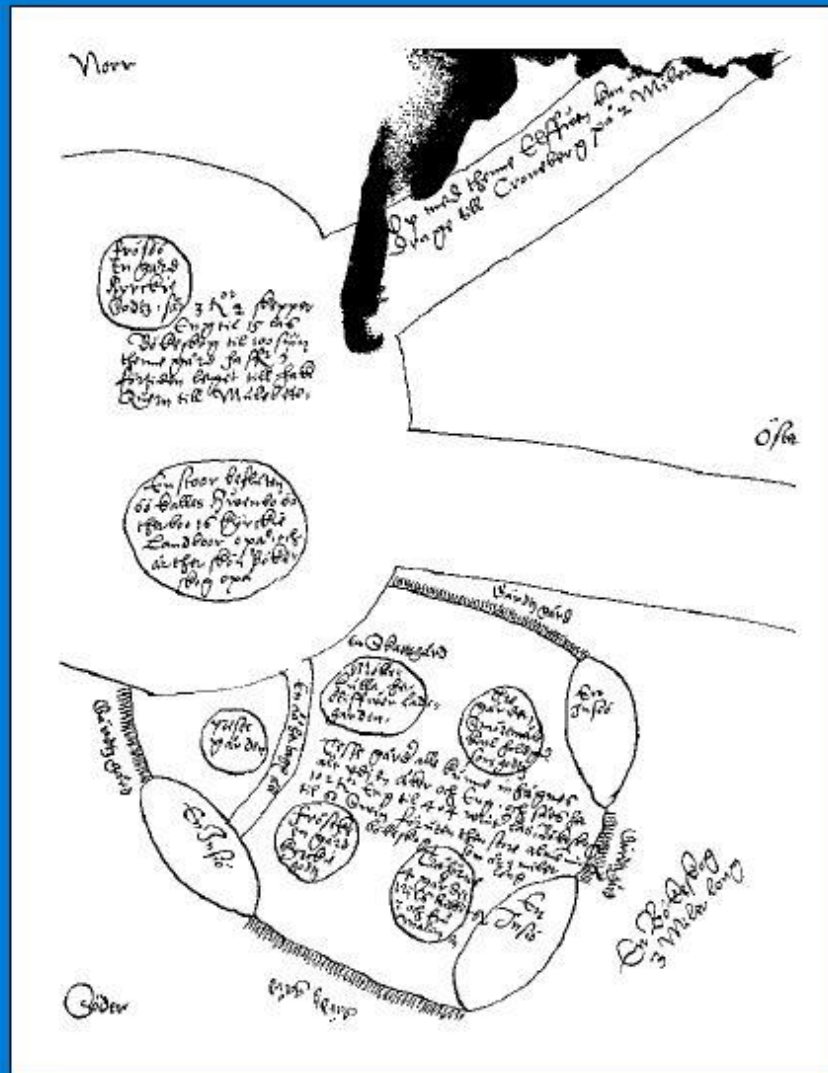


# Sverige i kartskisser och texter från 1550-talet



**ELIZ LUNDIN**

I Riksarkivet, Stockholm, förvaras en världsunik dokumentinsamling med rubriken "*Strödda kamerala handlingar nr 61*". Här beskrivs de flesta produktiva områdena inom det egentliga Sverige i kartskisser och texter från 1550-talet. Bakgrunden till denna landsomfattande dokumentation var, att Gustav Eriksson Vasa och hans rådgivare genomförde det största systemskifte som någon svensk regering någonsin drivit igenom. Skiftet berörde såväl stat som kyrka. I planerna ingick att *utveckla svenskt näringsliv att söka underlag till beskattning av medborgarna att omorientera kommunikationssystemet västerut att lägga grunden till den statsapparaten, som vi till stora delar ännu betjänar oss av*. Det var kungens sekreterare och tillika genealogen Rasmus Ludvigsson som tillsammans med regionala landbofogdar genomförde detta mycket ansvarsfulla och riksomfattande uppdrag. Arbetet krävde en detaljerad kameral inventering, resursplanering och beskrivande kartläggning över de mest produktiva områdena inom det egentliga Sverige. De mest produktiva områdena var belägna vid de vattenanknutna miljöerna, där människorna sedan tusentals år tillbaka hade sökt möjligheter till försörjning. Kommunikationerna styrdes i hög grad fram till 1850-talet av tillgången på sjöar och vattenleder, vilka utnyttjades som transportleder, kraftkällor och matförråd. Det var också där invånarna hade sina gamla kultplatser, som på många platser övertagits av kyrkan. En av huvuduppgifterna var, att söka vrida kommunikationssystemet från Sveriges instängda läge mot Östersjön. Detta skulle ske genom att frakta exportvarorna till Vänerhamnar för att därifrån föra dem till Vänerns sydspets och vidare via Göta älv till dess utlopp i Västerhavet vid Älvsborg. Lyckades man åstadkomma denna fraktled så "*skulle handeln utan tvivel få god framgång i Älvsborg, och denna ort så väl som riket därigenom bli mycket förbättrat*" skrev Gustav Vasa den 29 maj 1559.

Handlingarna är här tolkade och kommenterade i texter, kartor och bilder. De åtgärder och beslut som lades fram i Rasmus Ludvigssons rapport påbörjades och kom till stora delar att fullföljas av kommande regeringar. I dokumenten finns källor till den begynnande industrialismens framväxt med åtföljande etableringar av bruk, brukssamhällen och stadsbildningar runt om i landet. Den som söker en regions historiska utveckling fram till dagens samhällsbild har här ett rikt utgångsmaterial, som nu ges ut för kännedom och allmänt utnyttjande.



---

---

## Förord

Människors bosättningar och möjligheter till försörjning och kommunikationer styrdes i hög grad fram till ca år 1900 av de vattenanknutna förutsättningarna inom Sveriges inland. Att dessa förhållanden hittills inte har varit marinarkeologernas huvuduppgift att historiskt klarlägga är märkligt. De största resurserna har istället anslagits till mindre angelägna men desto mera spektakulära marina projekt med kungliga och militära anknytningar. När jag i början av 1990-talet samlade in fakta för att skriva Svensk Väg-historia från istid till nutid med betoning på rikets stamvägnät, plockade jag i Riksarkivet fram vår äldsta detaljskiss från slutet av 1550-talet, där en väg finns inritad. Vägen kallades Edsvägen och var ca 14 km lång. Den sträckte sig mellan Vänerns sydspets förbi de då ännu otämjda Trollhättefallen till lastageplatsen Åkerström. Skissen ingår i en av Gustav Vasas regering beställd sammanställning och rapport över rikets viktigaste sjöar och vattendrag som farleder, kraftkällor och matförråd, således utvalda marina miljöer som av makthavarna ansågs vara så värdefulla nationella resurser att de bildade underlag till en fysisk riksplanering. Det mesta arbetet utfördes av kungens sekreterare Rasmus Ludvigsson. Rapporten, som omfattar både detaljskisser och rikliga noteringar om infrastrukturella förhållanden i det dåtida egentliga Sverige med undantag av nuvarande norra Sverige, innehåller över hundratalet blad rikligt dekorerade med skisser över hur rikets vattenleder var knutna till varandra och var det fanns eller kunde anläggas kvamar och fasta anordningar för fångst av "fjällfisk" och ål. Här finns också beskrivet ängar, ollonskogor och sjöar med uppgifter om hur många lass hö ängarna kunde ge i avkastning och hur många svin som kunde finna föda i ollonskogarna samt vilka fiskarter som fanns i de olika sjöarna. Allt som gick utnyttjade kungamakten som underlag för beskattning av sina undersåtar. Materialet som helhet är den första detaljredovisningen av stora områden av vårt land allt från Härjedalen ned till riksgränsen mot Danmark i södra Småland. Under 1900-talet har materialet uppmärksamats och återgivits i små avgränsade delar i provinssiella historieskrivningar, dock mycket sällan med tolkade texter. Min avsikt med denna bok är att ge allmän spridning av hela originalhandlingen med tolkade texter och förklaringar i kartor, bilder och texter. Det är helheten som ger dokumentsamlingen dess höga historiska värde. Kopior av varje enskilt originalblad är här renade och skadade bokstäver är omsorgsfullt lagade ge-

nom bearbetning i dator. De så bearbetade originalbladen är på några undantag när återgivna till 80 % av originalens storlek. Varje originalblad innehåller en notering om sidnummer enligt originalhandlingen. Ett sidnummer representeras där av ett uppslag, dvs vänster plus höger sida. Därför skrivs exempelvis "Från originalsida 3, (vänster)" och "Från originalsida 3, (höger)". I de fall två på varandra följande originalblad har ett samband med varandra har de sammanförts till en extra sida för att tydligare visa sammanhangen. För att läsaren skall kunna orientera sig från originalskisserna till verkligheten har jag bifogat situationsskisser som visar dagsläget av de flesta omnämnda detaljer inom områdena. Ett urval bilder illustrerar namngivna vattenleder, sjöar, gårdar och kvamar. Vid mina och min hustrus landsomfattande fältstudier för den foto-grafiska dokumentationen har vi fått otaliga bevis på hur okänt detta material varit för berörda mark- och gårdsägare, allmänhet och dessvärre också för hembygdsföreningar och historisk expertis. Betecknande för hur detta världsunika kartverk fortfarande undanhålles är, att det inte var representerat på utställningen under den 18:de internationella kartografiska konferensen i Stockholm, juli 1997. Alla våra äldsta så kallade kartor är översiktliga och produkter av geografisk lägesinformation i form av skissritning. Rasmus Ludvigssons detaljerade skisser är visserligen inte geografiskt lägesbestämda men innehåller däremot en mängd uppgifter om avstånd mellan kända platser och storlekar av sjöar och vattenleder. Dessa skisser över stora delar av vårt land med tillhörande skrivna rapport om infrastrukturella förhållanden i Sverige på 1550-talet är det kanske viktigaste dokumentet vi äger som visar de första stegen på vägen mot en fysisk riksplan och vårt statligt styrda kontrollsystem inklusive skattläggning och administration. Här finns således källmaterial till Sveriges moderna historia. Vetskapen om detta har tyvärr hittills inte nått fram till de svenska medborgarna, som istället försetts med en uppsjö nationalistiska historieskrivningar och populistiska TV-program om våra kungahus och så kallade krigshjältars blodiga härjningar till lands och sjöss.

Stockholm den 20 april 2003.

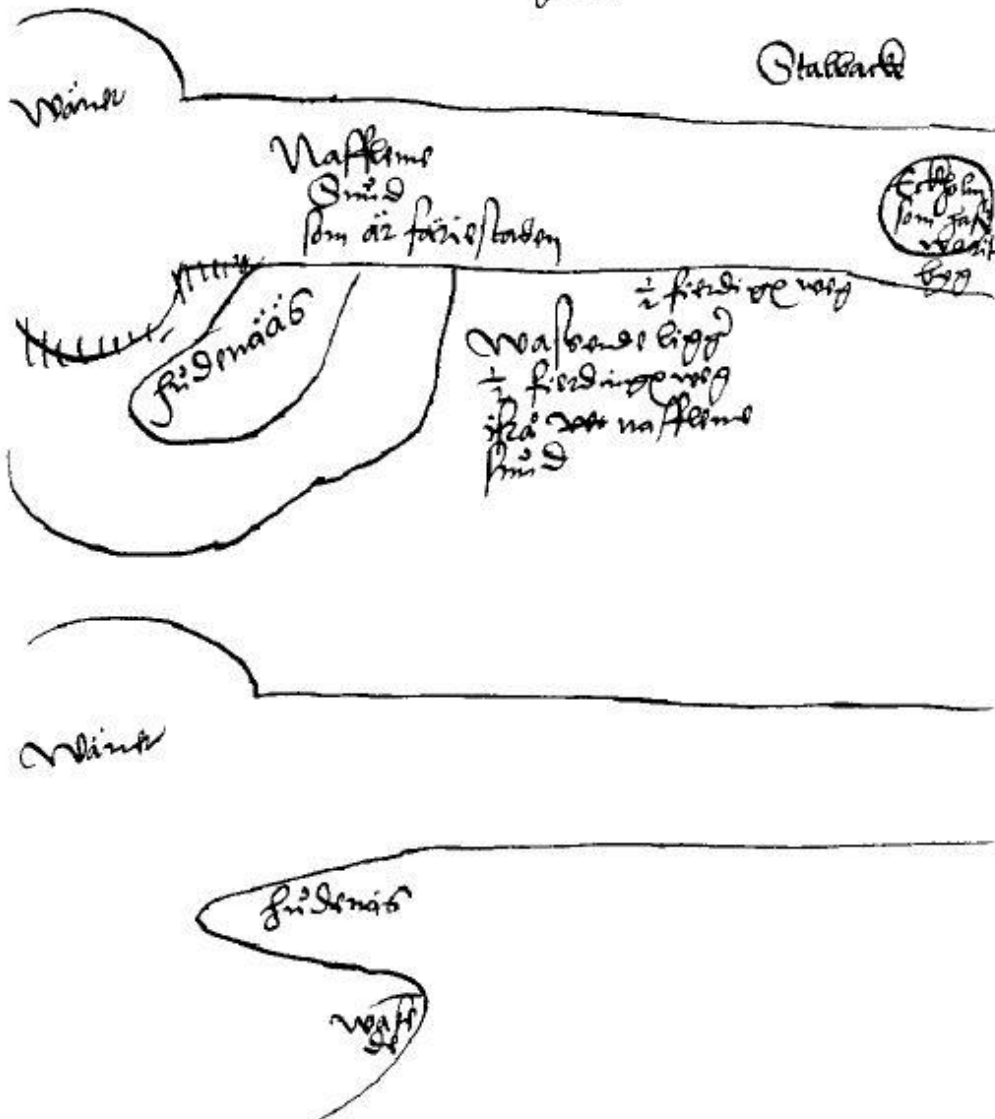


Eliz Lundin

Från originalsida 72 (vänster).  
Originalsida 72 (höger) är blank.

Vdi Värme fört  
i Trindal Dörte

Malögs gård





### Tolkade texter från sida 308.

- |   |
|---|
| 1 = Vdi Weene häredt<br>i Tuneme Sockn                              |
| 2 = Malöge 5 gårdar   |
| 3 = Wäner   |
| 4 = Naffleme-<br>Sund<br>som är färjestaden                         |
| 5 = hudenäas  |
| 6 = Wäner   |
| 7 = hudenäs   |
| 8 = Wasen<br>de   |
| 9 = Wassende ligger<br>1/2 fierdingx weg<br>ifrå W naffleme<br>sund |
| 10 = 1/2 fierdingx weg  |
| 11 = Stalbacke  |
| 12 = Eckholm<br>som hafwer<br>warit<br>byg                          |

Skissen med texterna är en fortsättning på beskrivningen av fraktvägen från Noraskogs bergslag till Älvsborg, se sidorna 284 - 292. Här gör Rasmus Ludvigsson ett första försök att förklara hur förhållandena var vid sydspetsen av Väneren och hur man skulle kunna genomföra frakterna förbi vattenfallen vid Vargön och Trollhättan.

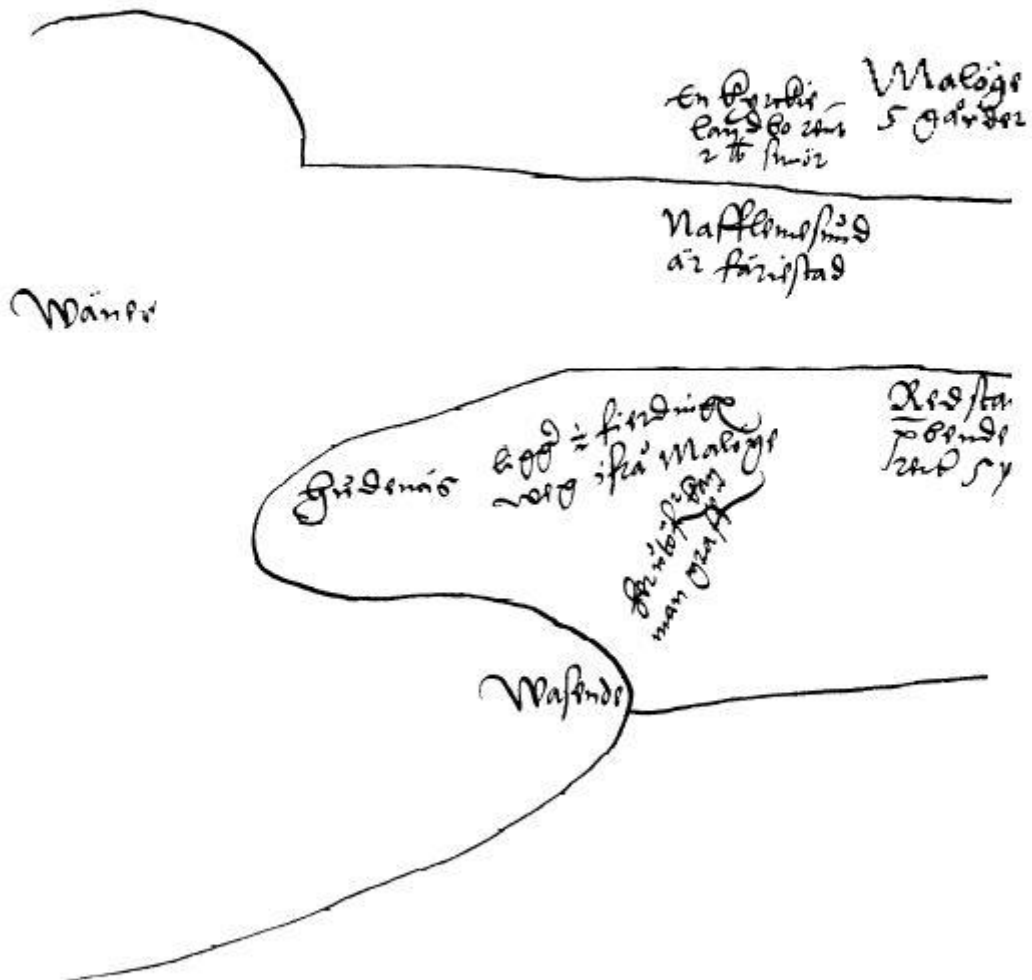
På sidorna 310 och 311 ser vi de färdiga skisserna och texterna. "Wassende" var inte bara en lastageplats utan också en marknadsplats som i slutet av 1500-talet omnämns som stad under namnet Brette. År 1644 flyttades staden till "hudenäas" och fick då det nya namnet Vänersborg. En ny lastageplats anlades då vid Korseberg, som ligger i södra utkanten av Vänersborg. Hit till bryggorna och i magasinen i Brette och senare Korseberg landade de flesta frakterna som exporterades och importerades till och från Västereuropa. De största hindren på vägen var att den naturliga vattenvägen från Väneren till Västerhavet vid Uddevalla var stängd. Bohuslän tillhörde Danmark/Norge och vi var ju inte de allra bästa vänner. Därför tvingades man till nödlösningen att föra gods på en släpväg förbi vattenfallen vid Vargön och Trollhättan till farbart vatten vid lastageplatsen Åkerström, som låg vid Sveriges sydligaste punkt väster om och invid Göta älv tätt intill den dåvarande riksgränsen mot Danmark/Norge. Över Göta älv vid "NafflemeSund som är färjestaden" gick den landväga förbindelseleden från Lidköping och Skara till Brette och Uddevalla i Norge. Hela området med de för landet så viktiga land- och vattenvägarna övervakades och försvarades från befästningen "Eckholm", som låg på en ö i Göta älv. I dag heter den Slottön, se nedanstående kart-skiss. Eftersom ön var liten räckte den inte till för mer än huvudbyggnaderna. Ladugården byggdes på den västra stranden och stallarna på den östra. Rasmus Ludvigsson har noterat att befästningen "hafwer varit byg", dvs byggnaderna var raserade. De lades i ruiner redan på 1400-talet. På skissen är läget för stallarna betecknade med nr 11 - "Stalbacke". I dag kör vi bil över älven via *Stallbackabron*.

### Olikheter i namn och stavningar.

- |                               |
|-------------------------------|
| Vdi = Utå                     |
| Weene häredt = Väner härad    |
| Tuneme Sockn = Tunhems socken |
| Wäner = Väneren               |
| Wasende = Vassända            |
| hudenäas = Huvudnäs           |
| Eckholm = Slottön             |
| NafflemeSund = Naglumssund    |
| färjestaden = färjestället    |



vid



20 Wägnafärdt  
Tindnes Gård

76ende Lande  
Stalbarde Son, fuk<sup>2</sup>vanit  
Ladiga 29 tie Erdfolken 2nd 4th för

Erdfolken  
fuk<sup>2</sup>vanit  
bygd

Tindnes

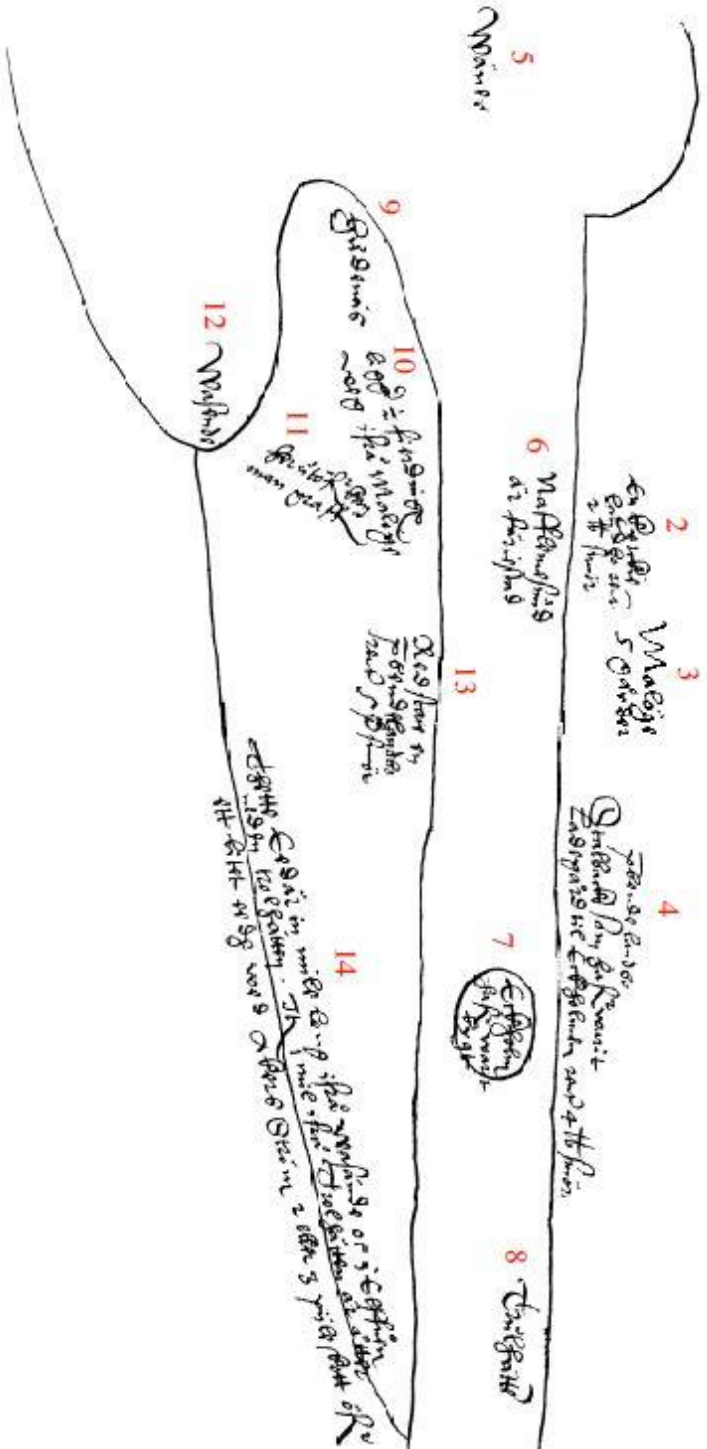
4 by  
Lande  
3 för

Statto Loda i milt long ifa vafande or i Loffin  
ned i kolfatten. Th i milt ifa Loffatten ar a  
itt litta 11 de was a lora Ström 2 eller 3 ylla stott öru

Sammanföring av sidorna 310 och 311.

Nr 14, nedan, -ÄR DEN FÖRSTA SVENSKA VÄG SOM RITATS IN PÅ KARTA/KARTSKISS

I  
NÖR NORDRÄTT  
GÅRDEN





Tolkade texter från sida 312.

- 1 = Vdi Weene häredt i Tuneme Sockn
- 2 = En kyrkie landbo renter 2 lispund smör
- 3 = Malöge 5 gårdar
- 4 = prebende landbo Stalbacke som hafwer warit Ladegård til Eckholmen renter 4 lispund smör
- 5 = Wäner
- 6 = Nafflemesund är färjestad
- 7 = Eckholn hafwer warit bygt
- 8 = Trulhätten
- 9 = hudenäs
- 10 = ligger 1/2 ferdimgx weg ifrå Malöge
- 11 = her utöfwer kan man grafte
- 12 = Wasende
- 13 = Redstade en prebende landbo renter 5 skeppund smör
- 14 = Thette Eed är en mile long ifrå Washände oc i Elffuen nedan trohätten. It (= item = likså, vidare) 1 mil ifrå Trohätten är åter ett liett eedh wed Akers Ström 2 eller 3 pyleskott öfwer

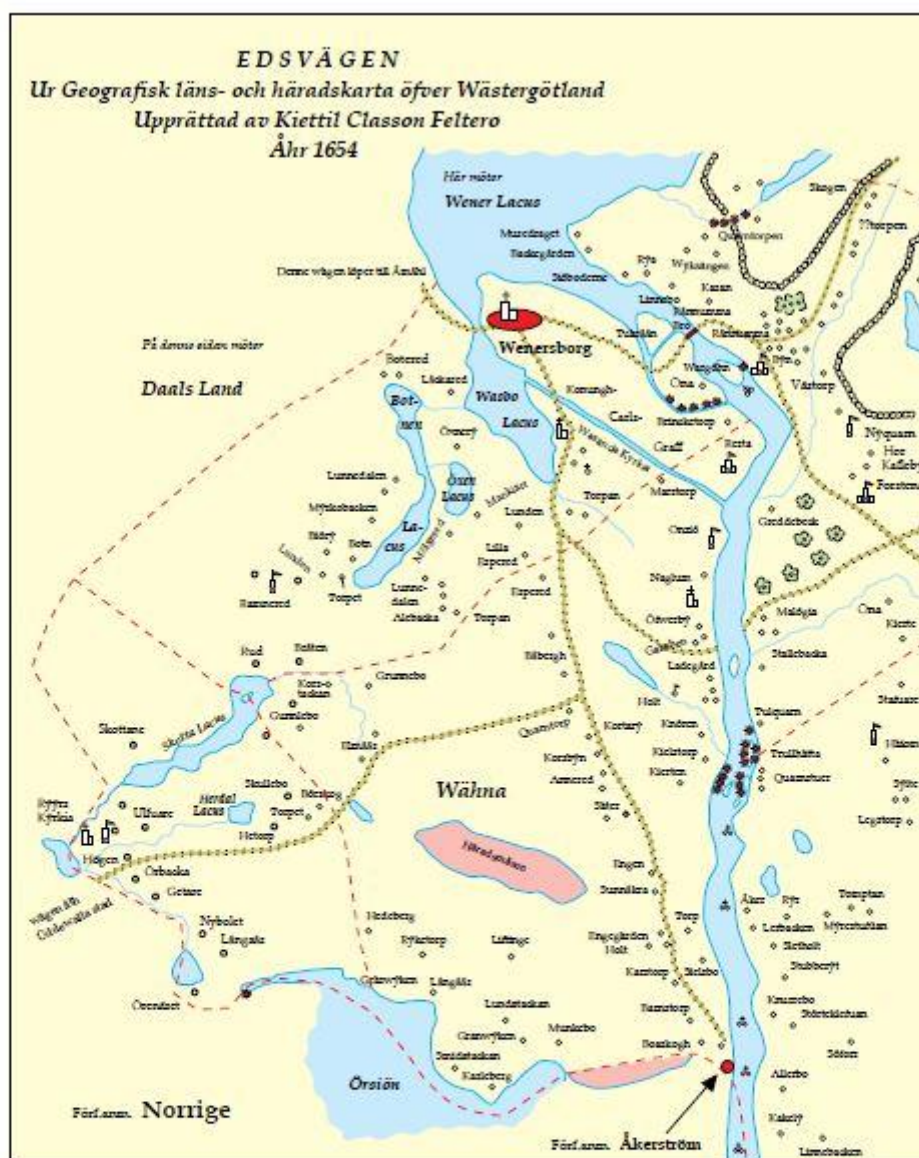
Kommentarer:

Skissen med noteringar är ursprunglet till omfattande trafikpolitiska åtgärder som följts upp ända till vår tid. Den heltragna linjen som betecknar Edsvägen mellan Vassända förbi vattenfallen i Trohätten till Åkerström är det karthistoriskt första svenska dokumentet med inriktad landväg kommunikationsled. Denna urgamla stig och släpväg, på 1200-talet kallad "Gamlastig", byggdes ut till vägväg i mitten av 1600-talet. Edsvägen och utförelse via Göta älvs mynning vid Älvsborg var en nödlösning under en tid då frakted genom dansk/norskt territorium via Uddevalla inte var möjlig. Utan en fungerande Edsväg hade export via Älvsborg varit ytterst komplicerad. Uppmaningen att "her utöfwer kan man grafte" blev med tiden hörsamnad. Grävningarna påbörjades under Karl IX:s regeringstid. Kanalen kallas därför *Karls grav* och blev den första delen av ett kanal- och slussystem som senare fullföljdes genom det trafikhistoriska missataget att bevinga de vilda och rikligt flödande Trohättefallen som en prestigeanläggning under ledning av Christopher Polhem. Den tidigare öppna och naturgivna vattenleden från Vänersborg till Uddevalla väntar fortfarande på att bli

Ölikheter i namn och stavningar.

Vdi Weene häredt = Uti Väne härad	
Tuneme Sockn = Tunhems socken	
prebende landbo = en avlönad landbo.	
Prebende = koshäll	
Stalbacke = Stalbacka	
hafwer = haver	
Eckholmen = Eckholmen var en bebyggd ö i mitten av Göta älv.	
Ön heter i dag Stotsön	
Nafflemesund är färjestad = Navlemesund (Naglum sund) är färjeställe	
hudenäs = Huvudnäs	
graffe = gräva	
Wasende = Vassända	
Redstade = Restad	
Eed = vägled förbi hinder i vattenled eller vägled mellan två närliggande vattenleder	
Elffuen = Älven	
wed Akers Ström = vid Åkerström	
pyleskott = pliskott	

utbyggd och öppnad för trafik, så att trycket på "nödlösningen Göteborg" därmed kunde lättas. Frakterna på den ca 14 km långa landsvägen mellan Vassända och Åkerström blev med tiden de mest intensiva och omfattande som Sverige haft på någon vägstrecka genom tiderna. Här strejade och drog varje dag som mest ca 800 - 1000 hästar de tunga lasterna fram och tillbaka. Detta kan jämföras med de ca 300 hästlass om dagen som trafikerade Mellanhamna Arboga och Västerås. Att transporterna gick fram och tillbaka samtidigt innebär att vägleden var vårt lands första beordrade tvåfåriga landsväg utefter hela sin sträckning. År 1648 skedde den största naturkatastrofen i vår nordiska historia, då stora landmassor gled ned i Göta älv vid Åkerström och dödade ca 130 människor, varav 17 personer på den motsatta svenska sidan av Göta älv. Analysen av orsakerna till katastrofen stod kyrkan för, som genom sina förkunnare förklarade att det var Gud som straffat bygdens folk för deras syndiga levande. Eftersom de flesta omkomna var normän och danskar var det följaktligen de som var de största syndarna.



Observera att förslaget "her utöfwer kan man graffe" har verkställts. På kartbilden ovan från år 1654 är grävningen utförd, inritad och kallad "Konungh Carls Gräff". Anläggningen påbörjades under Karl IX:s regeringstid. Norr om Trollhättan invid färjestället "Nafflemesund" ligger Slottsön. Vägleden kom från Skara-Lidköping och gick vidare mot Brette, Åmål och Uddevalla i Norge. Ett mångårigt bråk om staden Brettes förflyttning slutade med att staden år 1644 tvingades att flytta till Huvudnäs och fick namnet Vänersborg. Tvistigheterna har satt sina spår på kartan. Det var tydligen inte nog med att staden skulle upphöra, den skulle också raderas bort från kartbilden. Vare sig namnen Brette eller Vassända är således upptagna på denna 1654 års kartbild. Lägga märke till det stora antalet kvarnar som finns i vattenfallen vid Vargön och Trollhättan. Vägen mot Norge och Uddevalla korsar riksgränsen i Risån vid ett vadställe som kallades *Götevad*. Namnet är bevarat i gårdsnamnet Getered, på kartan betecknad Getare. *Geter* var en ålderdomlig benämning på götar.



Fraktskutor från Vänern ligger för ankar invid Dalbobron i Vänersborg och lossar över sin last till flottar. Landhöjningen grundade med åren upp viken till Vassända. Flottarna kunde däremot föra in lasten vidare till Vassända och senare till Vänersborgs lastageplats Korseberg. Delbild ur Erik Dalberghs planschverk "Suecia antiqua et hodierna". Teckningen är utförd av den holländske kopparstickaren John van den Aeveelen.



Edsbönderna med sina Edsmärrar forslade godset via Edsvägen till lastageplatsen Åkerström belägen vid farbart vatten söder om vattenfallen i Trollhättan. Platsen var den sydligaste utposten väster om Göta älv invid riksgränsen mot Danmark/Norge.

Oljemålning av J. W. Wallander, 1860-talet.

Foto: Nordiska museet.



Först på 1630-talet byggdes vägleden ut till vagnväg. Över sanka marker anlade bönderna breda stockbäddar. En sådan återfanns på 1930-talet något norr om Åkerström.

Foto: Vassända-Naglums Hembygdsförening. Fotograf okänd.



I dag ringlar sig den asfaltbelagda Edsvägen fram i stort sett i sin gamla sträckning.

Foto: Eliz Lundin, år 1995.



Målet för den landväga frakten var Åkerström. På bilden synlig på andra sidan älven. Gården Intagan, ovanför där lastageplatsen var belägen, rasade år 1648 ned i älven och förde med sig allt fast och löst inklusive människor.

Foto: Eliz Lundin år 1995.

