

Dokument från Jämtlands kyrkohistoria sedan urminnes tid. (redigerat av Jan Nilsson)

Mitt intresse för mina anfäders praktiska och rent handgripliga verksamheter från början av 1800-talet i min hemsocken Kyrkås' kyrkliga angelägenheter har nu gett mej anledning att titta närmare på var någonstans de kan ha inhämtat sina uppenbart dokumentärt grundade kunskaper om den egna och omgivande socknars kyrkliga och religiösa historia. Det finns flera dokument från familjearkiven som antyder att deras dokumentära kunskaper sträckte sej så långt som tusen år tillbaka.

Senaste nya kyrkan i Kyrkås sockenannex och Kyrkovärden Jon Johansson

Den äldste av dessa mina anfäder var den alltför tidigt avlidne bonden och Kyrkovärden Jon Johansson i Lungre, Kyrkås.

Jon, som var född 1792 i Rödön, dog s a s på sin post år 1848, 56 år gammal och bara tre år efter att han tillsammans med sin parhäst i Kyrkås, sockenskrivaren Anders Larsson i Kläppe, officiellt hade invigt Kyrkås nya kyrka.

Jon och Anders samarbetade framgångsrikt som informella byggherrar (formellt stod enligt hittillsvarande historieskrivning pastoratet i huvudförsamlingen för ledning och anskaffning av konstruktionsritningar). De två nämnda hedrade Jons närmaste granne, drängen Ivar Pålsson med minnesplattan ovanför kyrkporten såsom varande den praktiskt ansvarige byggmästaren för det förhållandevis storstilade kyrkobygget.

Jon Johansson var nog den som läst mest böcker av dessa tre, och det kom sej av att han själv var född och uppvuxen på ett större hemman i Häste, på Rödön. Familjen flyttade under Jons uppväxt till Wike, Rödön, vilket låg betydligt närmare Rödösundet mot Frösön, än byn Häste. Geografin beskrivs på kartbild sidan 5 och 33.

Med en kort men viktig båt- eller färjepassage till frösösidan låg det gamla Västerhus och nära bortom byn Stocke med Kungsgården och Frösö trivialskola, dit det var utbredd tradition bland välsituerade Rödöbönder att skicka sina pojkar på "fortsättningsskola" oavsett om dessa senare hade för avsikt att läsa vidare på gymnasium i Härnösand eller återvända hem till jordbruken.

Jon hade flera bröder som "växte upp" till landstingsmän, vilket också tyder på att pojkarna i hemmansägaren Johan Nilssons familj i Wike, Rödön fick en längre skolgång än den vanliga på den tiden.

Jag har inte sett några noteringar om Jons egen skolgång, men vi vet att han som etablerad familjefar i Lungre, Kyrkås, skickade sin ende femtonårige son Per till Frösön på två vintrars trivialskola (1838-39) som påbröd till de högst tre års ambulerande småskola som erbjudits i Kyrkås.

Per hade också en två år yngre syster, Brita Jonsdotter, som vi känner igen som blivande hustru till Hans Andersson, Anders Larssons i Kläppe äldste son.

Det slår mej nu att Brita också var i en ålder vid Pers skolgång på Frösön, att hon på hemmaplan mycket väl har kunnat följa delar av den kunskapsinhämtning som Per och

sannolikt även deras far Jon hade erhållit på Frösöskolan och som hon senare i livet kunde förmedla till alla sina som det visade sej mycket vetgiriga och läsbegåvade barn.

Just under Pers skolperiod pågick planering och start för det stora kyrkobygget hemma på deras egen gård, vilket också blev ett intressant och fantasieggande äventyr att följa framöver för båda ungdomarna Per och Brita.

Det kanske inte bara var en slump att pappa Jon samma år (1838-39) som Per gick på Trivialskolan löste in en inklämd jordbrukfastighet i Bringåsen under pågående laga skiftesförrättning, och kunde därmed omedelbart begära omskiftning för sitt köp till en dittills obebyggd mark i byns utkant mot Lungre.

Jon visste helt säkert innan från gamla kartor (se längre ner) att den nya odlingsmarken hade medeltidshistoriska anor både som jordbruk och som kyrkplats. Han visste också, att den stenkyrka i Kyrkbyn som han nu var kyrkovård för, i sina inventarier hade flera olika objekt med högmedeltida anor.

Det äldsta och förnämsta av dessa artefakter var det så kallade Kyrkåstäcket, vilket ända från dottern Britas tidiga ungdom och fram till hennes död vid 96 års ålder kom att förknippas med hennes eget och hennes döttrars i flera generationer nedärvda konstvävnadsintresse och kunnande.

Den senast publicerade redogörelsen för Kyrkåstäckets historia skrevs av Britas ddddotter Christina Mattsson: Vikingatida spår i Årsboken Jämten 2010. Min digitaliserade kopia på denna hemsida har fått namnet MattssonsBerättelse.

<http://www.busvebacken.se/MattssonsBerättelse>

Christina var vid den tiden styresman för Nordiska museet, som fram till 2013 i huvudsak förvaltat vävnaden, sedan Hans Andersson och Brita Jonsdotter på Nils Månsson Mandelgrens begäran fraktat den till Stockholm troligen år 1871. År 2013 kom vävnaden tillbaka "hem" till Jämtlands museum.

Sedan dess har vi också funnit förbisedda dokument som i viss mån förändrar en del av de tidigare skrönorna kring kyrkåstäckets "återfinnande" i mitten av 1800-talet, vilket jag redogör för i Litsboken 2019

http://www.busvebacken.se/KyrkornaI%20Kyrkås?action=AttachFile&do=get&target=Lits+hb%201a_2018_s66-75+Kyrkorna+i+Kyrkås.pdf

Brita och Hans kom i vuxen ålder att spela en avgörande roll för den fortsatta utvecklingen av den Kyrkåshistoria som jag samlat på min hemsida www.busvebacken.se. När Hans år 1870 blev riksdagsledamot, en ställning som varade i 20 år, startade också en intensiv serie av brevväxlingar mellan de två under alla de riksdagsterminer som varade från januari till maj varje år, då Brita själv höll ställningarna hemma på gården, där alla de sex barnen var minderåriga i början.

I breven förs resonemangen mellan Hans och Brita på en jämställd detaljnivå som tyder på att även Brita var beläst och kunnig långt utöver den vanliga småskolenivån.

Jon Johansson hade i alla fall kunnat skaffat sej ett nätverk av kontakter och kunskaper som kretsade kring bland annat Västerhus gamla kyrkohistoria och mer riksortorienterade aktuella byggprojekt som förmedlades av trivialskolans lärarkår och den intelligande fältjägarkåren med sina officerare på Frösö läger – kunskaper som jag nu tror kom till nytta vid kyrkobygget på Jons donerade kyrktomt.

Det finns också många andra åtgärder, vilka Jon utförde i omgivningarna i anslutning till de pågående lagaskiftesförrättningarna i Bringåsen, som ett resultat av Jons historiska överblick. T ex hans förutseende ingripande vid laga skiftet i Bringåsen där han såg till att förvärva ett hemman som sedan med lantmätarens hjälp kunde flyttas till det gamla historiska Bodsvedbackenområdet, där det flera generationer senare även blev platsen för min egen födelse och yrkesliv.

Inspirationen till Kyrkås nya Kyrkas konstruktion

fick som vi först nu börjar förstå Kyrkovärden Jon Johansson från källor långt borta från den arkitektritning pastoratet i Lit anskaffade från Stockholm.

Kyrkan har både en otraditionell utformning och en ny typ av glidformgjutet kalkbruksmurverk som enligt tillgängliga dokument patenterades vid tiden när kyrkan uppfördes.

Nu har jag funnit en möjlig koppling till en ungefär jämnårig och i många avseenden mångsidig och frilansande tekniskt intresserad militär, författare och så småningom år 1841 landshövding i Östersund vid namn Gustav Adolf Montgomery.

Tidigare kan Jon och GAM först ha sammanträffat t ex 1818 när GAM tjänstgjorde en period vid Jämtlands fältjägarregemente på Frösön.

Under en mellanperiod hade GAM en mängd olika militära tjänster och uppdrag runt om i Norden, där han bl a vid sin tjänst på generalstaben i Stockholm bör ha varit med vid planeringen av det stora bygget av Karlsborgs fästning vid Vättern.

År 1836 startade man i Karlsborg en regelrätt provning av den nya gjuthustekniken i samband med uppförandet av en kasern som fortfarande står kvar. (se http://www.busvebacken.se/KyrkornaiKyrkås#Nypatenterad_gjuthusteknik)

G A Montgomery, då i tjänst på generalstaben i Stockholm, kan ha varit delaktig i hela planeringen vid Karlsborg i ett inledande skede, men blev sedan anställd som förvaltare på det statligt ägda kopparverket i Huså, Kall mellan åren 1837 till -41.

Det var en period när han nog ofta hade ärenden i Östersundstrakten och kunde ha varit tillgänglig för tekniska konsultationer och eventuella konstruktionsuppdrag, som grundades på hans mycket tidiga insidesinformation om det ännu ej slutredovisade Karlsborgsbygget, vilket skedde först 1842. Kanske var också Montgomery med och konstruerade den Zetterströmska biblioteksbyggnaden på Frösön, som uppfördes vid samma tid?

GAM fanns kvar i Östersund fram till slutet av 1842 då han förflyttades till en tyngre landshövdingestol i Umeå, så han hade utan tvivel stora möjligheter att dessförinnan delta i

startfasen av kyrkobygget i Kyrkås och även på plats ge den nye byggmästaren Ivar Pålsson handgripliga instruktioner.

Denna helomvändning i byggplanerna kan ju också ha varit ett skäl till brytningen mellan Kyrkås församling och den från början anställde byggmästaren från stan, som kanske inte ville avvika från sina gamla invanda mönster, eller gå ifrån pastoratets traditionella ritningsförslag.

Nu hade ”drängen” Ivar Pålsson blivit varm i kläderna och kunde ta över stafettpinnen, vilket även bör ha givit församlingen ekonomiska fördelar på avlöningssidan.

Efter dessa funderingar kring det senaste kyrkobygget i Kyrkås övergår jag nu till den äldre byggnadshistoriken.

Fale Burmans resedagbok år 1799

Mitt eget dokumentsök får starta med Fale Burmans uppteckningar i den resedagbok som skapades under de allra de sista åren av 1700-talet. FB hade starka kopplingar till Västerhusområdet och Kungsgården på Frösön i och med att han i sin ungdom bevästat Trivialskolan som låg i samma område. FB föddes och växte upp vid gruvan i Huså, där hans far var chef under en period.

Här bör också påpekas att den fullständiga dagbok i skrivmaskinutskrift som jag nu kunnat läsa, inte har funnits i sin helhet i tryck förrän efter år 1928, och inget tyder på att min historieforskande morbror AJH hann att ta del av detta innan han avled 1932. Den fanns ju då inte heller tillgänglig för nya Kyrkås kyrkas byggherrar Jon Johansson och Anders Larsson, vilka själva kom till Kyrkås efter Fale Burmans död år 1809. Hans efterlämnade anteckningar låg då obearbetade i Härnösand, och förmodligen var också uppgiftslämnarna i Kläppe borta.

I det följande utdrag som skrevs när Fale Burman befann sig vid Ås kyrka beskriver han några företeelser från den katolska tiden eller som han ofta skrev, ”den påviska tiden”, men berättar också om en ”byggd väg” mellan Ås och Kungsgården på Frösön.

De ena ändpunkten skulle vara en ”pilgrimskälla” i Ås vilken enligt hans beskrivning borde ligga i svackan mellan Trättgårde och Kännåsen. Om man drar fågelvägen därifrån till västra delen av Frösön landar en gammalsvensk mil på ca 10,6 km i området mellan Västerhus (Fornminnet på kartan) och Bynäset där det väl före digerdöden kan ha legat en kungsgård?

Den fysiska vägsträckan här emellan är i huvudsak vattenled vilket på högmedeltiden varit utgångspunkt för all samfärdsel enligt mina följande källor. Den bekvämaste åtkomsten till alla olika administrativa enheter som varit samlade i närheten av fornminnesmärket på Frösön bör ha varit med båt från alla väderstreck på Storsjön till hamnar innanför Bynäset på kartan här nedanför.

Fale Burmans "byggda" väg i dagboksanteckningarna syftade antagligen på att man här kunnat mäta upp en milenhet där man med ögat kunde överblicka största delen ifrån Frösöns administrativa centrum efter kristnandet och skattläggningen av Jämtland.

Dagbok från besök i Ås 1799

som soltörskadt genast föres in.- Skärtorsdagen fordom egentl. firad: Långfredagen hölls blott för en (Dies Profestus) af Dies Profesti till Påskhögstiden.- Hemvuxna Ärtor, de bästa till utsäde - mogna skyndsaffäre, 120 än Sädes-Ärtor från andra Ställen.- Vaka Iul - Påsk och Mid Sommars-nätter, är en lemning af de så kallade Vakstugor, hvilka under Påfve-dömet höllas, dessa nätter. Skref af gamla Kyrkoräningar - promenade till Stoekbrunn, Skrapa- och Pip Källorna. Den förra isynnerhet ryktbar.- Ordalier per immersionem, där skedd under Påfviska tiden. Varit bygd väg mellan densamma, och Kungsgården på Frösön, af en mils längd; som skulle tjena till rättelse vid Skattmilars utstakande. Dessa Källor äro belägna i Kyrkby-drolet, som har ypperl. god myrjord, och som ännu mera kunde förbättras genom blanning af stalaktit grus från nästliggande upphöjda ställen, t.s. vid Pip-Källan.- Mata- eller Kobb-myggor, syntes i dag. Komma då Kornet som bäst matas (får Kärna) - Lång och svåra Vattuvägar, i Ås. Råffärgade tak och byggningar af en del börjat brukas.- Ryttaren Olof Tengman, blifvit Hof Inköpare.- Folket i Ås Sooken ibland de mest sediga i Landet.

Onsdagen, d. 8 Aug. Klart, Varmt.

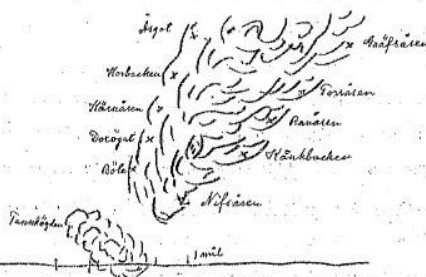
Natten diatr.- Erik Eriksen i Bredbyn i Offerdal har i Pastorn



Västerhusområdet är märkt med R strax till v om Ö i Östersunds flygplats.

Från Ås fortsatte Fale Burman över Kännåsen-Nifsåsen till närmaste byn i Kyrkås socken, Kläppe i kartans högra kant.

Dagbok resa till Kyrkås år 1799 Fale Burman



Reste med G. Agerberg till Kyrkås.- Kalk-Hällearten slöts i Nifsåsen
høen - många brear i vägen - illa vid magtholma.- Nifsåsen blifvit
öde, för ett mord, som skett i en Källare, hvarefter grop ännu synes.-
Stenrösen lagda i ovanl. ordning, längs med efter lägdarne.- Skön ut-
sigt.- I Kläppe finnes ännu Nordstoms släkten.- Collanden.- Stora och
frodiga Rönmar där planterade.- En del af Gunnilsbøle, blifvit skänkt
till Kyrkoplats, och ett litet Prestbord, för Kyrkås Kyrka - det öfriga
är ännu en Fåbodvall - i hvilken Wäster Søn, Ager det mesta - föröf-
rigt hafva ock Hårdskagen, Ösa samt Lungre Byemän, sina andelar.-Kyr-

→ Mellan Nifsåsen-høen, och Aspås Kyrka - finnes på Skogen i stora Ge-
schieben, en hård Sandstens art med liksom inväxta Kilar af samma
Gry.- Sandsten i Iemt. nog sällsynt.

kan liknar till belägenhet en eremitage: är liten, men snygg! Gamla Kyrkan, eller Capellet, har legat på Alvar bölet. - Bursveds Backen, mel. Kyrkan och Bringså. Stapeln nybyggd, med en slags lundstr, till ingång. Mindre Klockan är guten af Hilleström 1750 (Rockmans Gesäll) den större af Lindeberg 1727 - skulle pråla med Lindholms namn. I Sakristian anmärktes Palladii Handbok tryckt 1602. Bildhuggeriet på Altartafeln är af Bälers yngre arbeten, och i singularier, dock ej obehaglig stil. Snyggt tak - 2:ne läktare - fenster på gäveln under taket göra Kyrkan ovani. ljus. På Kyrkogården var en grafsten, hörande till Bringså af Brunflo Marmor, med årtalet 1684.

Halffa Svens-myran hör till Klepp i Kyrkås; den andra hälften till Onsala. - Hälfarum, V. om Kläpp-Sjön, är skiljemärke mellan Nifsåsen (i Ås) och förenämnda Klepp. - På grund åker, hållst där någon hälla är i botten, kommer snarast etterrånna; den lider ock mest af torrka och starkt solsken - bör sås sednare, och jorden höjas. - Om Knutar sammanfogas med sned inhuggning, blifva byggnader varaktigare - Äfvenså om Väggar ej flattåljas. - I Klepp omväxlande Hälle-arter - Ibland dem Hälleflinta. - Ribes Alpinus /Tre-Stickel-ved/ - Arter sadas där sällan blifva fullmogna. - Klepp Sjön fordom blifvit kallad: Ljusa Sjön. - Kläpps Ågor gränsa mot Sax Kyrkosocknars - Bursyn - Stegel Stubben skiljemärke mel. Sem, och Nifså. - På sednare stället och i Kläpp, ej Kalksten. - Nattläger på Gästgifv. gården i Kläpp.

Torsdag d. 9 Aug.

Vid besöket i Kläppe (Klepp på lokalmål) noterar Fale Burman först två släktnamn – dels den just då levande släkten Nordström, den siste av två generationer dragoner vilken avled 1803 som bonde på Kläppe No 4. Då fanns en dotter på gården som gifte sej till ett nytt släktnamn. Samma släkt på gården har för närvarande efternamnet Broman.

Den andra släkten som FB kallat för Collanden hade egentligen soldatnamnet Holländare, en likaledes dragonsläkt som fanns på Kläppegården No 3 omkring sekelskiftet 1700. Enligt kyrkböckerna avled den siste "Hölländaren" år 1719 utan efterträdare, och gården övertogs av en rusthållare från Brunflo vid namn Agerberg – jmf Fale Burmans resällskap till Kläppe, C. Agerberg från Ås, sannolikt en släkting. I vilket fall så fortlever denna Agerbergsläkt fortfarande på gården i Kläppe fastän i min generation under namnet Karl Lars vars barnbarn Margareta Larsson ännu driver jordbruket.

Stenkyrkan i Lungre/Kyrkbyn

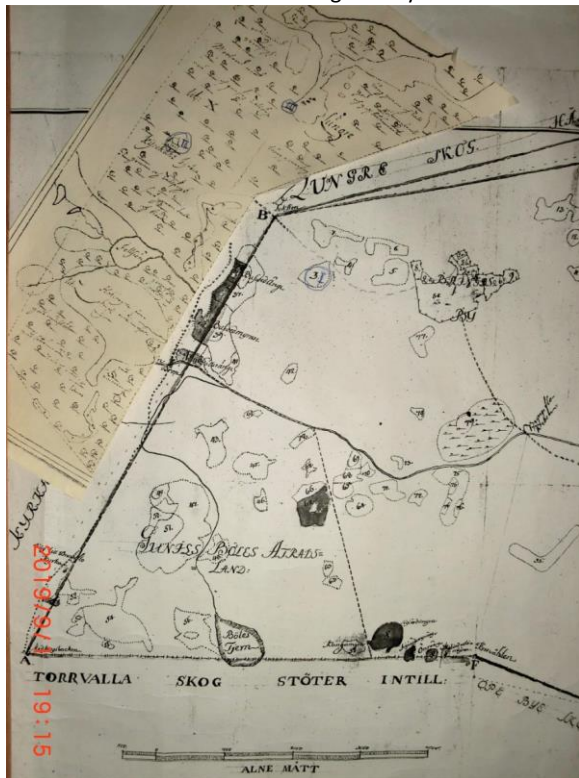
De mer intressanta noteringarna här gäller för Kyrkås kyrka, som då var ensam kyrka i socknen. Den kyrkan har hittills i alla historieböcker ansetts vara en medeltidskyrka åtminstone från 1300-talet, eller äldre.

Fale Burman konstaterar att platsen för kyrkan och "ett litet prestbord" blivit skänkt från Gunilbölet, att kyrkan är liten men snygg och ligger som ett eremitage på en obobodd fäbodvall, som dessutom till stor del ingår i Åsbönders avradsland, fastän den ligger inom Lungrebyn.

Hela situationen visas tydligt på nedanstående kartmontage med Stenklyfts Lungrekarta från 1693 mot Törnmans Bringåsenkarta från 1776. (Lungrekartan har ungefär halva skalan jämförd med Bringåsen).

Det ska också observeras att den fullständiga Lungrekartan har flera andra delar uppförstorade och att den bebodda byn finns på ett separat blad med i stort sett alla hus på gårdarna, gårdsgårdar runt och stenrösen på åkrar utritade – här syns bara själva byns tre gårdar som små prickar i en öppen yta strax till vänster om bynamnet Lungre medan kyrkan står ensam omgiven av träd och en enda husmarkering för det nya prestbordet.

Kartbildsdokument som avbildar gamla kyrkan från 1540-talet.



Obs att kartorna centreras kring gränsknätet mellan byarna. Jag försköt bilderna till en breddad gränzon för att få med de intressanta busvedägor på Bringåsenkartan som låg inne på Lungres område.

Kartskalorna skiljer ca 50 %. Proportionerna framgår av att avståndet från gränsknätet till utloppet från Jellsjön är förskjutet mellan kartbilderna vid gränsövergången. Varje del på alnlinjalen är 1000 alnar = 600 meter på högra Bringåsenkartan och ca 1200 meter på den vänstra Lungrekartan.

Den kyrka som Fale Burman besåg och inhämtade lokala uppgifter om byggdes enligt ny C14-datering omkring året 1545. Kyrkplatsen förlades på igenvuxna fornåkrar som varit en del av det dåvarande avradslandet Gunilsböle.

Eftersom vi nu kanske kan enas om att det inte fanns någon kyrka i Kyrkbyn före 1545, så måste det ju också ha funnits ett annat namn på den medeltida by med förhållandevis vidsträckta åkrar som legat här.

I den kontexten är ett tänkbart förslag att utgå från de gamla kartornas namn på den närbelägna sjön, Hjäll eller Jell. Kan det helt enkelt ha varit namnet på någon tidig nybyggare på platsen? De sentida namnformerna Gällsjön, Gillersjön och Gillran för utloppsån har som jag förstår uppstått som fantasifulla omskrivningar gjorda av moderna lantmätare.

Om detta är sjön där den förste nybyggaren började svedja och bosätta sej så blir det rätt naturligt för t ex en utomstående kyrkoledare att kalla åsryggen från Kläppe till Brynje på vilken hela socknen (utom byn Skjör) enligt ett vanligt jämtländskt mönster vilar, för Hjällsjöås efter den närmaste bosättarens namn.

Det gamla sockennamnet Hjällsjöås nämns senast år 1407 i tingsdokument, och ca 20 år senare dyker namnet Kyrkås upp i flera olika köpehandlingar. Varför bytte socknen namn hundra år innan den gamla kyrkan ersattes med en för den här lilla socknen kostsam stenkyrka daterad till år 1545?

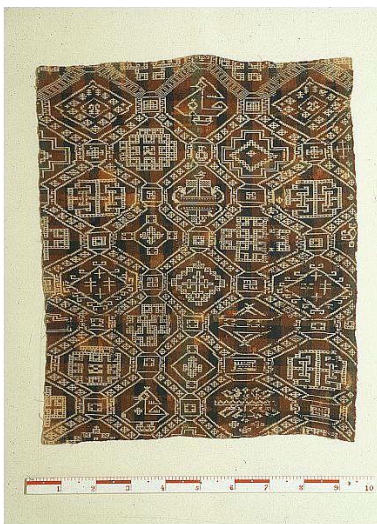
Det fanns inga kända lokala mecenater och sannolikt inte mer än ca 15 skattebetalande bönder efter en nedgång från närmare det dubbla före digerdöden år 1350. Kunde stenkyrkan ha tillkommit genom utsocknes stöd som initierats av den så kallade jämtlandsprosten Erik Anderson, som residerade i Oviken, men också vid den här tiden hade mågar som kyrkoherdar i flera av de angränsande socknarna? Prosten Erik stödde nu Gustaf Vasas förbud mot helgondyrkan och han borde ha intresse för att utplåna det gamla vägledsmärket Busvedkapellet från Stugun mot Vesterhus och Nidaros, och i stället markera en mer moderniserad vägsträckning från Brunflo-Ope förbi stenkyrkan och vidare norrut mot Lit och Hammerdal?

Vid den tiden ansåg alla att gamla stenkyrkan här hade ett högmedeltida ursprung varför det kanske kunde vara naturligt att koppla ihop namnen Alvar och Elven till samma ägarnamn på kyrktomten.

Capelletts förhistoria

Här har vi kommit fram till att det har funnits högmedeltida kyrkobyggnader, som låg på ett ödesböle mellan de gamla byarna Kläppe, Lungre och Bringåsen. Mina slutledningar här talar också för att fornbyn med flera gårdar vid Jellsjön bör ha haft en egen identitet och namn på högmedeltiden.

Det gamla kapellet hade med stor sannolikhet använt en mycket tidigt tillverkad bildväv som senare förvarats och troligen använts även i den senare 1500-talskyrkan för att, när den ersattes med en tredje sockenkyrka på 1800-talet, bli överförd som "Kyrkåstäcket" till museét.



Tillverkningen har nu daterats till 1100-tal i ull, lin och växtfärger som man anser kommer från regionen. Liknande gamla bildvävar med figurer av människor, djur, båtar (vissa fall förkristna symboler) samt kors och svastikor har också kommit fram från socknarna Överhogdal i Härjedalen, Marby och Revsund i Jämtland och från Skogs kyrka (SKOKIRKIA på SVECIA-kartan längre ner) vid Ljusnans utlopp i Söderhamn, Hälsingland. Mera uppgifter och bilder på alla har jag samlat i länken www.busvebacken.se/Kyrkåstäcket

Finns det några gemensamma nämnare för dessa olika socknar?

En nämnare som nu i modern tid blivit mycket omtalad och återupplivad på många platser i Europa är den katolska pilgrimstrafiken till heliga platser och helgonminnen.

Ett sådant helgonminne som kanske varit något av ett nordiskt Mekka före digerdöden fanns i Nidaros St Olavs kyrka. Under den katolska medeltiden gick en mängd olika pilgrimsleder från hela Norden hit.

En tidig kartläggning av dessa katolska kyrkominnen finns beskrivna i Olaus Magnus stora och beträffande kyrkor mycket detaljerade nordiska kartverk Carta Marina som jag nu tittat närmare på.

Carta Marina och pilgrimslederna

En kort beskrivning av Carta Marinas förhistoria: De prästutbildade bröderna Olof och Johan Månsson, födda 1490 och 1488 i Linköping, avancerade på 1520-talet till domprost i Strängnäs resp ärkebiskop i Uppsala.

Båda två hade fått sin katolska utbildning i Tyskland, dom hette nu Olaus och Johannes Magnus och båda arbetade till en början i nära kontakt och samförstånd med kung Gustav Vasa under hans första regeringsår och utförde även diplomatiska uppdrag nere i Europa för kungens räkning.

Både Olaus och Johannes var goda författare och patriotiskt intresserade av sin nordiska hembygd och dess befolkning där mellannorrland fick en framskjuten plats när Olaus under åren 1518 – 19 hade ett påvligt uppdrag att resa omkring mellan socknarna här och sälja katolska avlatsbrev som kunde ge köparen syndaförlåtelse.

Deras samarbete och vänskap med Gustav Vasa började snart skära sej när kungen lyssnade mer och mer på lutherfrälsta rådgivare, och år 1527 genomförde kungen den lutherska reformationen i Sverige vilket tvingade de katolska Bröderna Magnus att för resten av sina liv gå i landsflykt nere i Europa och slutligen Italien för sina katolska åsikters skull.

Hädanefter ägnade båda sej helt åt författandet av sina ryktbara historiska verk, och Olaus Magnus arbetade de första tolv åren av vistelsen utomlands med Carta Marina, som förberedelse till sitt stora verk "Historia om de Nordiska folken" i fyra tjocka band.

Som sammanfattning kan man nog säga att deras beskrivningar av de nordiska folkslagens storhet och samhällsutvecklande verksamheter handlade om de minnen som fanns kvar av det högmedeltida samhälle som byggdes upp från det katolska kristnandet på 1000-talet och fram till den katastrofala pesten som inträffade 1350.

När bröderna arbetade med sitt författande och kartritande var dom regelrätta politiska flyktingar för sin katolska tros skull, vilka efter den svenska reformationen tvingats bosätta sej i katolska miljöer för att överleva. Författandet blev nu deras nödvändiga födkrok.

I mitt dokumentöskande är det kartans geografiska och byggnadsmässiga beskrivningar av ett "förreformatoriskt" landskap som är intressant, och som jag vill försöka ställa i relation till det möjligen lite överdrivna kyrkobygandet i min lilla hemsocken, och vilka orsaker som kan ha styrt den utvecklingen.

Den första tryckningen som Olaus Magnus själv ombesörjde 1539 är oerhört rik på detaljinformation i bilder från de platser som O M själv rekognoserat, medan övriga delar av Norden fylls av olika skrönor och symboliska platser.

O Ms Historia om..... innehåller ett fåtal noteringar från hans personliga besök, samt ett ganska ofullständigt Ortsregister med översättning av O Ms gamla benämningar på orter och kyrkor och en förklarande efterskrift, som i den upplaga jag läst är skrivna av John Granlund 1951. Kanhända finns det modernare och fullständigare tolkningar av Carta Marina idag, som kan komplettera det följande?

Men först behöver man läsa följande utdrag ur en nyligen utkommen studie om

Kartläsning av Börje Sandén

Den forntida uppfattningen om geografin speglas också i de första skissartade kartorna

Beträffande jämförelsen med kartor är utgångspunkten den [karta](#) som finns i Olaus Magnus stora bok om de Nordiska folkens historia från år 1567. Kartors ursprungliga uppgift var att visa vägen till olika platser - i det här fallet i Norden och närmaste delen av Ryssland. Man ser att floder och sjöar är sammanbundna i ett nätverk av förbindelser. Mellan floderna och sjöarna var det naturligtvis landväg som gällde.

Men det är viktigt att inse att kartor av det här slaget inte är gjorda efter någon planlagd rekognosering. Kartorna är en skrivbordprodukt baserad på främst skriftliga erfarenheter under hundratal år. Det är förklaringen till varför [Barents karta](#) är förvånansvärt väl tecknad. Undantaget är Mälarmrådet. Det är två omständigheter som dikterat kartritandet. Kartans främsta uppgift är att visa sjövägarna - till havs! Kartan vänder sig nämligen till sjöfarande handelsmän och ambitionen är att visa byggelsen längs kusterna.

Det andra viktiga budskapet som kartan ger oss är att Uppsala ligger vid havet. All tillgänglig information för kartritaren nere i Europa vid 1500-talets slut var att man når Uppsala utan omlastning till mindre fartyg. Att det har varit - och är - en landhöjning i Norden kunde man inte föreställa sig - men man hade iakttagit en påtaglig oförklarlig vattenminskning. Olof Rudbeck konstaterade på 1600-talet att man inte längre kunde segla uppför Fyrisån lika långt som en mansålder tidigare. Staden låg ju vid havet enligt all tradition. Mälaren närmast Stockholm uppfattades enligt kartritaren fortfarande som en del av havet, trots att det blivit viss motström vid Stockholm i början av 1300-talet, särskilt vid vårfloden.

Att Arboga och andra städer inte visas beror på att de var okända för flertalet handelsmän. Därmed har vi kommit fram till en mycket viktig omständighet att beakta vid tolkningen av dessa gamla kartor. Man har t.ex. bara ritat in sådant som är viktigt. De som **var mycket** viktigt har ritats extra stort. På kartan i Olaus Magnus' ovan nämnda bok är därför den viktiga infarten till Uppsala och Mälaren ritad med flera sund vid Södertälje och bara ett smalt sund vid Stockholm. Att både handelsmän och den plundrande vikingen Olav den Helige tog sig in Svitjod via Södertälje framgår av skriftliga upplysningar. Detta gällde om man kom väster ifrån. Om man kom från Ryssland var det naturligt att gå via Stockholm. Birka och Sigtuna var under forntiden välkända som handelsplatser på vägen till Österlandet. Mer om tolkningen av de gamla kartorna kommer längre fram i denna fil och på annan plats på hemsidan. Det nyss nämnda skall ses som ett apropå till de utförligare redogörelserna.

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 utvikiningsblad i Olaus Magnus' stora bok om De nordiska folkens historia. (mindre tillägg i dec 2012)



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. Genom de många krigen med Ryssland fick vi senare handelsplatser även i Reval och Narva.

Jag vill erinra om att svenskars handelsresor på de ryska floderna går mycket långt tillbaka i tiden - med fredliga kontakter med ryssarna! Om det vittnar den oerhört stora mängden av arabiska mynt som hittats i den svenska jorden, framförallt på Gotland och i Mälardalen. Men det är en annan historia som du snart kan läsa på annan plats. Här och nu vill jag bara säga att det inte är några araber som "tappat" mynten vid resor i Sverige. Pengarna är betalning för de eftertraktade varor som svenska handelsmän sålt till folken i österlandet.

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 Växjö 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.

Så långt Börje Sandéns text.

Börje Sandén har här listat ut hur man ska läsa den information som kartritarna för femhundra år sedan ville förmedla.

Den första och viktigaste lärdomen var att all samfärdsel vi den tiden liksom för tusen år tidigare skedde till sjöss. Från havsgående båtar och skepp sökte man efter kustlinjer, landmärken och segelbara flodmynningar varifrån man kunde söka sej båtledes inåt land.

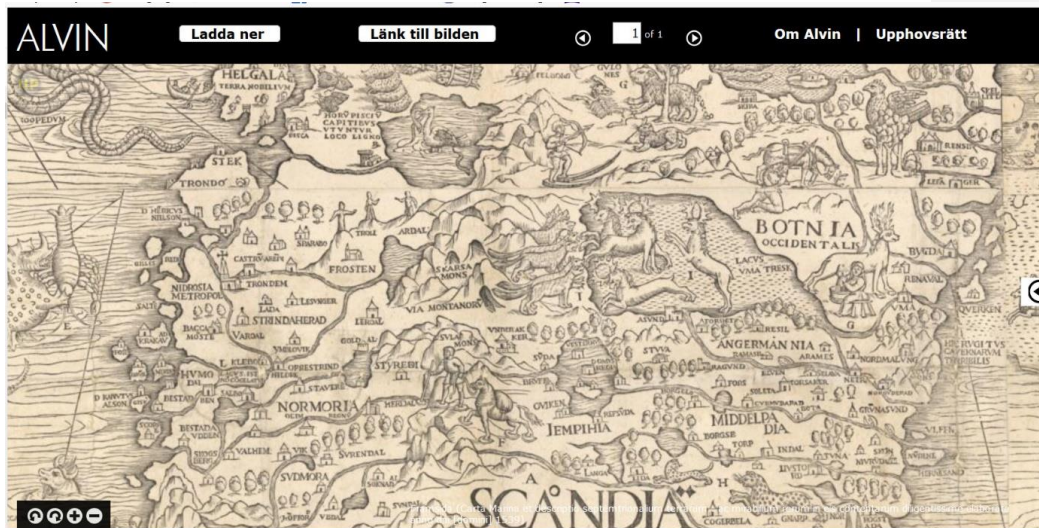
Så måste man också läsa den nordiska geografi som Olaus Magnus beskrev i det utvkningsblad som presenterades i Börje Sandéns studie ovan, vilken därefter fortsatte med en beskrivning av de vikingatida handelsresorna via ryska floder ner till Svarta havet och Miklagård.

Men kartan ovan antyder också vad som i Olaus Magnus originalversion av Carta Marina (nedan) var viktigt i det nordiska landskapet, där Olaus Magnus i sin självbiografi har uttryckt att **han ville visa den katolska världen vilket stort område som gått förlorat vid reformationen**.

Kartans utbroderingar med diverse mytologiska djur och annat på tomma ytor tror man nu är tillägg som det utgivande förlaget med sina finansärer lagt till i marknadsförande syfte och utanför de manus som bröderna Magnus levererat.

Sedan måste vi också notera att Carta Marina (eller Carta Gothica som den egentligen kallades från början) trycktes i två upplagor, vars originalblad länge varit försvunna.

De kartor som diskuteras i min text är alla delar av det första och hittills enda återfunna originalet som trycktes i Rom 1539 på beställning av Olaus Magnus, som dessförinnan arbetat i tolv år med att rita kartan.



Först rättelse av uppgiften att Litsbokens färglagda karta trycktes år 1539. Den uppgiften gäller för det här ovanstående originalet som hade ett mycket större och mer detaljerat totalformat och som saknade färg. Den färglagda handkopierade och förminskade kartkopian som återgavs i Litsboken 2019 trycktes år 1572, flera år efter bröderna Magnus död och den hade många detaljändringar.

St Olavslederna

Jag läste i en gammal historieskrivning om pilgrimstrafik, att man betraktade SanktOlavsleden som startade från Selånger vid Sundsvall som den mest frekventerade huvudleden. Den gick längs Ljungans dalgång upp mot Borgsjö, sedan genom skogen över Jämtkrogen till Revsundssjön-Brunflo-Östersund-Frösön och vidare över Kölen till Nidaros.

I dag betraktas den leden som en möjlig fotvandring för enskilda personer hela vägen, vilket inte stämmer med Börje Sandéns beskrivning av vikingars och högmedeltidens fortskaffningsmöjligheter i dåtidens väglösa och krigsdrabbade landområden.

Det var inte praktiskt möjligt att bära med sej en packning som räckte hela resan, en reskassa på en ensam resande var mycket rånbegärlig, och att en större mängd botgörare skulle kunna resa och gästa efter vägen på folks givmildhet fungerar bara inte i verkligheten. Alla (eller åtminstone de flesta!) måste på ett eller annat sätt göra rätt för sej i vardagen för att en civilisation ska fungera och utvecklas. Vikingarna i den här miljön hade tidigare löst sina långväga resekostnader med en kombi av rån och kanske hederlig handel, men detta var inte möjliga alternativ här enligt den katolska filosofin.

Man kan inte heller bortse ifrån att huvuddelen av den påbjudna pilgrimstrafiken gällde för kyrkoledare och småkungar på alla nivåer, och dessa personer kom sommartid med skepp

från olika Östersjöhamnar, till vilka på högmedeltiden även räknades Uppsala, Västerås, Arboga och Strängnäs.

Avståndet mellan Selånger vid Sundsvall och det nordligare Härnösand som startpunkt sett från havssidan är omkring 5 mil vilket är en marginell seglingssträcka om man dessförinnan färdats söderifrån mellan 50 och 100 mil på samma skepp.

Biskopsvisitationer till många olika sockenkyrkor utfördes nog företrädesvis vintertid att döma av utfärdade biskopsbrev. Då kunde man resa snabbt bekvämt med hästslädar som tog sej fram på både isar och skogsstigar, men även här var man helt beroende av att kyrkplatserna också var förenade med ett väl uppbyggt nätverk av skjutsstationer och gästgiverier på lämpliga hästbytesavstånd av mellan 1 á 2 mils väglängd för minsta möjliga tidsspillan.

All politisk och andlig ledarverksamhet bygger på att undersåtar och allmoge betalar en bestämd del av sin produktion eller arbetslön till skatt, som måste taxeras ut, hämtas och fördelas uppåt i hela ledarhierarkin. D v s i det katolska ledarsystemet se till att en beskörd del av tionden och offergåvor når ända fram till Vatikanen utan att bli förlösade efter vägen, t ex på onödigt kostsamma pilgrimsresor.

Ledernas geografi

Här vill jag nu undersöka hypotesen att det systematiskt uppbyggda nätverket av skjutsstationer och de tillhörande vägmärkena av kyrkor och kapell skulle kunna vara nödvändiga hjälpmedel för både den lokala och den genomgående samfärdseln i de här vikingatidskulturerna, som sedan något hundratal år tidigare blev kristnade.

Kristnandet skedde mest troligt från den norska sidan av resande norska vikingar på den livliga traden Trondheim-Bergen- Shetland -Orkney- Skottland-Irland, som blivit döpta någonstans på de brittiska öarna. Olav Haraldsson var en av dem och upphöjdes efter sin död vid Stiklastad till helgonet Sankt Olav.

Kanske var den typiskt jämtländska placeringen av många kyrkor och odlingsbyar uppe på åskrön en del av det här skapade katolska nätverket för att sammanbinda de mer naturliga bebyggelsekoncentrationerna på sedimentavlagringarna längs de stora norrlandsälvarnas stränder?

De rikaste bygderna i Jämtland ligger runt Storsjön, som i det katolskt högmedeltida perspektivet omges av ett antal färdhinder, dit jag först vill räkna fjällkedjan Kölen och på den motsatta sidan Ragundaskogen.

Mellan Storsjön och Ragunda fanns även svårforcerad skog i området mellan Lit och Frösön med mittpunkten i Kyrkås, samt skogen mellan Bräcke och Ljungans dalgång vid Borgsjö, där vi vad jag vet har ett centrum i Jämtkrogen med osäker historia från tiden före Brömsebrofreden.

När man skulle ta sej från bottenvikskusten någorlunda nära Nidaros så finns enligt Carta Marina möjlighet att passera fjällkedjan (som Olaus kallar för Dovre i texterna) på två ställen, vid Sylarna/SULA MONS och vid Skarsfjället/SKARSA MONS. På kartan har han felaktigt placerat Skarsfjället norr om Sylmassivet i st för söder om.

Om vi rättar detta så stämmer Carta Marinas fjällpass mitt för S i SCANDIA med den moderna kartans väg över Funäsdalen-Fjällnäs till Röros i Norge. På den gamla norska sidan ligger närmast SUNDAL och SOKNADAL medan vi närmast i SCANDIA hittar LANGA/Långå lite längre ner i Ljusnans dalgång.

Ljusnan når havet vid Söderhamn, en led som i total längd kunde motsvara Selångerleden från Njurunda längs Ljungan-Storsjön över Storlien eller Skaltugan, vilket var de nordliga vägarna genom VIA MONTANORUM som jag ska visa närmare längre fram.

Se här vilka äventyr som hade drabbat Olaus och troligen även Johannes Magnus när dom vistades trakterna i början av 1500-talet!

KAP. 14

ANDRA BOKEN

99



FJORTONDE KAPITLET

*Om den äfventyrliga passagen öfver bergen Skars och Sula
mellan Sverige och Norge*

DE NORDISKA RIKENA finnes ett landskap, benämndt Jämtland, hvilket sedan urminnes tid ligger under ärkebiskopen i Upsala jämte en landtgård eller hemman, kalladt Västerhus. Ifrån detta Jämtland tillryggelägga landets invånare och resande främlingar under sommarens en ej mindre hemsk än farlig väg öfver de höga fjäll som nämnas i ofvanstående öferskrift, medan de åter under vintern på genvägar och gångstigar kunna ställa kosan hvar dem lyster öfver tillfrusna kärr, tjärnar och älfvar. Ty dessa vidsträckta fjäll, hvilkas make knappt finnes i Europa, hafva på sin östra sida så godt som midt för den resandes fot portar eller öppningar i den hårda graniten, dels åstadkomna genom naturens eget arbete, dels uthuggna på forna furstares bekostnad för att främja det allmänna bästa. Sedan man inträdt genom dessa öppningar, erfar man mellan fjällsidorna t. o. m. midt i sommartiden en sådan köld, att om de resande ej äro utrustade med flerdubbla kläder liksom om vintern, utsätta de sig för en nästan oundviklig fara på grund af luftens hastiga förändring, till dess de äntligen lyckas komma ut ur dessa bergens inandömen och de kyliga dalsänkorna. När de sedan skola stiga ned för fjällen, en färd som räcker i flera dagar, hotar dem stundom en ännu större fara, där de hängande broarna, som äro fästa vid bergens sidor medelst stöttningar af trävirke, krossats eller öfverkats af snöskred eller af stormsvärta träd eller nedrasade klipblock. Och härvid finnes intet annat hopp öfrigt för de af ödet drabbade än att vänta, till dess broarna genom invånarnas gemensamma försorg blifvit reparerade, alldestund ingen omväg står till buds öfver de svindlande höjderna och de djupa dalarna. Eftersom de vägfärande måste förutse, att slika vedervärdigheter hota

Jämtland.

Västerhus.

Farlig färd

under som-

maren.

Den instäng-

da kölden

ödösig.

Hängande

broar.

Inga omvägar

till buds.

Rika beten.

dem, medföra de tillräckliga förråd, liksom om de kunde när som helst nödgas utstå ett långvarigt belägringstillstånd och ville bärga sina lif. Hvad åter dragarna angår, behöfva de ej hysa någon särskild omsorg om dem, till följd af den rikliga tillgången på gräs och dricksvatten. På hela vägsträckan finnas nämligen rika källor, som kvälla fram från fjällens utlöpare och af alla berömmas för sitt välsmakande vatten. Men att de resande här få utstå så stora vedermödor, är ej underligt, då man, på grund af de hemska bråddjupen mellan klipporna, som man ej kan undvika eller bekämpa, öfverallt måste tränga fram med klokhet och påpasslighet, särskildt om på ena hållet terrängen är obanad och på det andra full af grus och sten. Dessutom äro stigarna så tränga, att människor och dragare, särskildt de som äro ovana, gripas af svindel och skymmel för ögonen och ofta hjälplöst störta ned i afgrunden.



FEMTONDE KAPITLET

Om vägstoder i snöfjällen

Dovre fjäll.

DE BERGSRYGGAR som skilja Sverige och Norge från hvarandra kallas på landets språk äfven Doffra [Dovre] fjäll och hafva en sådan utsträckning och höjd, att om man än färdas under många dagar väster eller öster ut, te de sig ständigt i sin hvita skrud på grund af de aldrig smältande snömassorna och likna glänsande, tätt packade moln högt uppe i luften. Här af blir följden, att de som färdas öfver dessa fjäll se vägarna spärras genom plötsligt inträffande snöfall, ur hvilka de söka komma fram med ej mindre ansträngande af alla sina krafter, än om det gällde att frigöra sig från isbelagda böljors tvång. Därför har också genom omtänksam frikostighet af forna tiders konungar (hvilka i Norge utmärkte sig för stor fromhet)

Resande öfver väldigas af snömassor.

inrättats så, att höga bildstoder, uthuggna ur klipporna, synas resa sig på bergshöjderna, där de säkert fastgjorts medelst bly eller järn för att ej nedslås af stormen. Det finns folk som tror, att dessa stenstoder fördom varit jättar, och att de blifvit sålunda förvandlade på grund af det hån, som de låtit drabba den katolska trons förkunnare, detta på den helige konungens, martyrens och skyddshelgonets sankt Olafs bön, på det de för evärdliga tider skulle tjäna de i snöfjällen vägfärande såsom tecken och ledning till deras räddning. Äfven går en sägen, som både förtäljes och tros, att dessa stoder varit onda andar, och att de för alltid blifvit förvandlade till denna gestalt, som de iklädt sig för att gäckas med dem som man ville omvända till den kristna tron. Detta skulle skett på den nämnde sankt Olafs böner, för att de ej skulle stå i vägen för hans predikan. Härmed må nu förhålla sig huru som helst, men liksom det ej är någon fabel, att de djupaste snömassor äro hopade på långa sträckor mellan de höga fjällens sidor, mellan vilda klippblock och hemska raviner, lika visst bör man fromt förlita sig därpå, att, när all mänsklig hjälp sviker, en barmhärtig Gud, den där räddade Jona ur hafvets våld och de tre männen ur den brinnande ugnen, härigenom förlänat underpanter på människors räddning ur fara, i det Han ville låta dem känna sig trygga genom dylika hjälpmedel, i stället för att i förtviflan duka under i sådan nöd. Och ingalunda är det underligt, att så är fallet med snömassor, som falla så ofta och så tätt i en däremot svarande [lika vild] terräng, då både Ætnas askregn och Etiopiens sandstormar pläga öfverväldiga och begräva såväl landets egna invånare som köpmän och beväpnade krigarskaror, ja äfven nedtynga hus och tak och belasta hela skogar, så att de blifva fallfärdiga och, ifall de sättas i skakning, genast krossa allt under sin outhärdliga tyngd. Här om vittnar också Procopius (De bello Gothorum, bok II), hvilken äfven förespår fruktansvärdt uppdrifna sädespriser till följd af askregnen. Man har äfven inom Sveriges landamären funnit, att småfåglar genom sina vingslag bragt snöbollar i rörelse, hvilka, särskildt vid sunnanvind, ökats i omfång och slutligen nedstörtat, hvarvid borgar och hela byar blifvit tillintetgjorda. Man har emellertid i dessa Dovre fjäll ett härbärge, hvarest resande vederkvicka sig efter resans vedermödor; de undfågnas dock ej här med vin, såsom fallet är i Apenninerna eller Spaniens bergstrakter, där människorna äro lyckligare utrustade, fastän de själfva ej veta, huru bra de ha det.

Bildstoder.

Jättar förvandlade till sten.

Sankt Olaf.

Onda andar.

Underpanter på resandes räddning.

Ætnas askregn. Etiopiens sandstormar.

Procopius.

Snölaviner ödelägga borgar. Härbärge.



I de ovanstående utdragen ur Olaus Magnus stora bok "Historia om de Nordiska folken" som utgavs femton år efter Carta Marina ger Olaus livfulla och sannolikt realistiska bilder av de vedermödor som väntade resenärer som ville passera fjällkedjan såväl vinter som sommartid.

Illustrationerna till texten har också samband med Carta Marinas teckenspråk och visar tydligt vilka hjälpmedel som krävs i form av färdledare och lastdjur. Olaus berättar och tecknar också om några statyer som fanns uppställda på norska sidan, på kartan ovanför FROSTENkyrkan med ungefär samma figurer i textillustrationen ovanför Femtonde kapitlet. Finns andra källor om dessa vägmärken?

Tre realistiska svenska Sankt Olavsleder

Ödekyrkor

De kyrkor som genomlevde denna omdaningsperiod med största delen av sin medeltida karaktär i behåll var de som övergavs och blev ödekyrkor. Efter ombyggnaden av Ullånger (Ångermanland) 1909, återstod 35 medeltidskyrkor i Norrland. Drygt en tredjedel hade bevarats som ödekyrkor. De är tolv stycken, fördelade på fyra landskap:

Hälsingland: Enånger, Trönö

Ångermanland: Högsjö, Ramsele, Vibyggerå, Ytterlännäs

Jämtland: Kyrkås, Marby, Ragunda, Åre

Medelpad: Alnö, Liden

Av dessa övergavs Högsjö redan på 1700-talet, de övriga på 1800-talet. Men rivnings- och nybyggnadsvågen drabbade naturligtvis inte bara medeltidskyrkor. Flera yngre kyrkor övergavs likaledes. Till yngre ödekyrkor räknas bland andra Älvros kyrka i Härjedalen, som fick sitt nuvarande utseende på 1700-talet



På Anna Elmen Bergs karta ur avhandlingen "Fem ödekyrkor i Norrland" där hon inventerat ett antal medeltida ödekyrkor och kyrkoruiner, tycker jag man kan se ett tydligt mönster med kluster av dessa forminnen i tre stora norrlandsälvars dalgångar.

Gemensamt för dessa tre älvar är att alla sträckorna ligger söder om breddgraden för Nidaros, men också att den sydligaste av dem börjar så långt upp vid bottenvikskusten att det lönar sej med havssegling från inre Mälardalen.

Alternativet härifrån vore att söka en landledd genom inre Svealand upp till Dalälven och Siljan och därifrån gå lång väg över fjällen mot Gudbrandsdalen och vidare upp till Nidaros.

Apropå färd från Gudbrandsdalen, så skrev min morfar om ett tillfälle omkring år 1890 när han reste med ett par bönder från Östersund till Gudbrandsdalens berömda hästuppfödare för att köpa några avelshingstar. Efter affären måste sällskapet gå eller rida flera dagsmarscher ca 20 mils väg med hästarna upp till Trondheim för att kunna lasta vid den nya tvärbanan och ta tåget till Östersund.

Medeltidskyrkorna märker tydligt ut tre huvudalternativ för den tidiga medeltidstrafik som var en förutsättning för den katolska överhögheten i norra skandinavien, framför allt i tider när danska kungar spärrade utfarterna i Kattegatt och södra Östersjön.

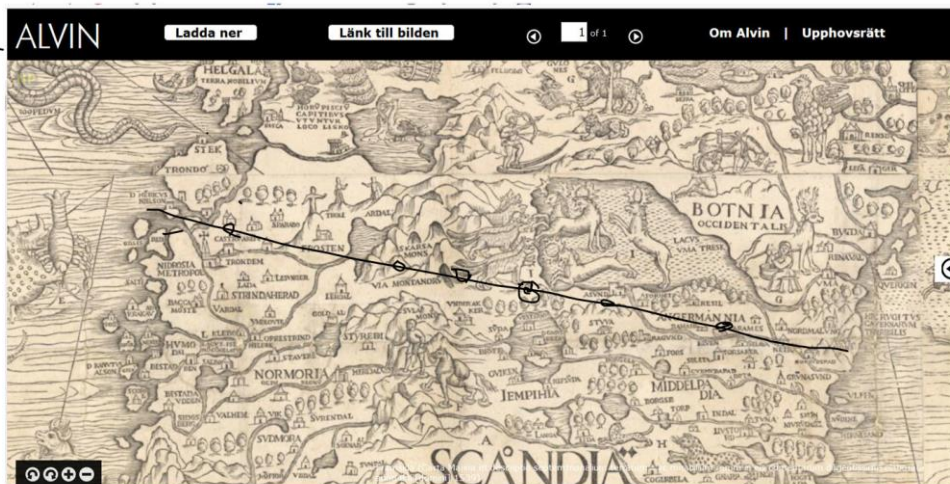
1. Från söder kan vi först följa Ljusnan från Skog, Mo, Trönö vid hälsingekusten, därefter i nordvästlig riktning mot Nidaros passeras Undersvik och Älvros. Den vägen leder vidare på Carta Marina förbi LÅNGA/Långå upp till Carta Marinas fjällpass i Härjedalen mellan Fjällnäs och Röros. Den längsta och kanske även den äldsta leden.
2. Nästa led följer Ljungan, som man kunde finna från havssidan via landstigning i Njurunda eller på Alnön, vidare upp förbi TORP till BORGSE/Borgsjö där Ljungan viker av mot väster.
 - a. Med första delmålet att nå Storjös stora vattenleder kunde man från Borgsjö välja att gå mot Bergsviken för en västlig passage rasta i OVIKEN eller gå på landsidan förbi den gamla stenkyrkan i Marby, Hallen. Marby är också båtstad för färjetrafiken över Norderön till SUNDA/Sunne och VESTERHUS på Frösö.
 - b. Den dagsaktuella SanktOlofsleden för modern pilgrimsvandring, som nu lanseras av turistorganisationer i Jämtland och Västernorrland, har valt att satsa på den östliga Storjöpassagen som börjar i Selånger och fortsätter från Borgsjö över Jämtkrogen – Bräcke - REVSUNDA – Pilgrimstad till BRUFLO vid Brunflovikens sydspets (som inte kan lokaliseras på Carta Marina!).

Fortsättningen på dessa Ljunganleder vare sej det sker till fots eller med möjliga båtlägenheter från Storsjön, måste först passera UNDERAKER/Undersåker vid övre Indalsälven innan man väljer endera sidan av Åreskutan för att kunna korsa passet i fjällkedjan på VIA MONTANORUN och nå inre Trondhemfjorden.

Den totala sträckan på "Nya SanktOlavsleden" är tänkt som fotvandring och uppges vara omkring 55 mil lång.
3. Det var knappast någon tillfällighet att Olaus Magnus på 1500-talet visade så stort intresse för just det här området i sin kartritning. Den linje, som jag kan kalla för Stugulinjen och ska beskriva närmare längre fram, täcker det område där Olaus Magnus vistades och sålde avlatsbrev från våren 1518 till våren 1519. Hans "kjärelskelige broder" Johannes Magnus gjorde sin sista visitationsresa som katolsk ärkebiskop från Uppsala i samma Jämtlandsområde på vårvintern 1526, strax innan kung Gustav Vasa förbjöd den katolska läran i Sverige, vilket blev orsak till brödernas landsflykt för resten av deras liv.

Ärkebiskoparna i Uppsala hade redan under senare delen av 1200-seklet insett att den kortaste, billigaste och effektivaste inlandsvägen från innersta kustområdet i Trondhjemsfjorden, där NIDROSIA METROPOL ligger vid SCANDIAS västsida, borde gå nästan rakt österut förbi Rödösundet i Storsjön i Jämtland, till närmaste bottenvikshamn, som faktiskt låg vid dagens Sollefteå (SOLETO på Carta Marina). Här Sollefteå kunde man landstiga från havsgående långbåtar efter 7 – 8 mils forsfrigsegling eller rodd uppströms från Ångermanälvens mynning vid Härnösand. Hindret för att förverkliga detta projekt fanns i att det saknades en bränslestation och viloplats för folk och få mitt i den 6 – 7 mil djupa och obefolkade Ragundaskogen. När Stugulinjen var utbyggd hade man förkortat totalavståndet mellan båtstäderna vid Trondheim och Bottenvikens motsvarighet vid Sollefteå till ungefär 40 mil, varav minst hälften kunde tillryggeläggas med insjöbåtar

STUVA/Stugun blev en central nyckel för medeltidstrafik?



Biskoparna Johannes och Olaus Magnuss karta över 1300-talets kortaste öst-västra pilgrimsled Sollefteå-Vesterhus-Nidaros i ett väglöst landskap. Startpunkt vid kusten Ångermanälven från HERNESAND (eller ULFEN till Ullånger och sedan TORSÄKER) till SOLETO. Växelvis båt och land till FORS – RAGUND – STUVA – VESTERHUS – UNDERAKKER – VIA MONTANORUNG – LERDAL – TRONDEM/NIDROSIA METROPOL (De ledutmärkande kyrkobyggnaderna ligger 2-3 cm under den öst-västra linjen och följer Indalsälvens roddbara dalgång/ELVEN från Fors till Kölen. Landsträckorna förbi forsarna motsvarar här Börje Sandens noterade dragställen för vikingaskepp mellan de ryska flodsystemen.)

Ångermanälvens utlopp fann man enklast om man från havsgående skepp sökte landmärket för Härnösand/HERNESAND och sedan därifrån övergick till älvens lokala båttrafik.

Det förefaller av OMs märkning på kartan som att man också från havssidan kunde sikta på Ulvön/ULVEN och därifrån gå i land vid kyrkorna i Ullånger eller Nordingrå och fotvandra någon mil över land till båtlägenhet i Torsåker/TORSAKER vid Å-älven

Storsjöns namn och utsträckning var ointressant för de resande, bara man hade klart för sej vilka vägmärken/kyrkor man behövde besöka. A J Hansson skrev år 1926 ut en studie över Stuguns tillkomst i <http://www.busvebacken.se/StuguBoken> som håller fortfarande.

På kartan ovan kan man dra den allra kortaste vägen från Nidaros genom passet "Via Montanorum" till UNDERAKKER (Undersåker kyrka) – SUDA (Sunne)- VESTERHUS och DOMUS REGIA(Kungsgården på Frösön) -STUVA(Stugun)- RAGUND-FORS(Bispgården)- SOLETA(Sollefteå)-ULVEN/HERNESAND.

Med Härnösand eller Ulvön som landmärke inför inlandsresan fram till Vesterhus och Nidaros eller bara till ärkestiftets biskopsgård vid laxfisket nedanför Storforsen i Fors kan man dra ner den sommartida fotvandringen till högst hälften och göra resten med båttransporter. Det är bekvämare, snabbare och säkrare. Förmodligen även lönsammast i längden för ledens högste beskyddare – Påven. Man ska inte heller glömma att hela civilisationen i Rom på sin tid byggdes med sjöfart.

Många lejdebrev till Stugun från ärkebiskoparna i Uppsala 1290 till ~1500

I avsikt att förhindra slöserier med arbetstid och resekostnader skrev Uppsalas ärkebiskop år 1290 ett lejdebrev adresserat till en namnlös plats i Ragundaskogen. Detta brev försåg en man vid namn Gjurd med nödvändiga resurser till att mitt i den vida och obebyggda Ragundaskogen upprätta en själastuga (enligt norskt mönster?) strax ovanför forsen i Indalsälven.

Gjurd fick därmed fria händer eller med andra ord ett frälse över ett många kvadratmil stort skattebefriat landskap där han själv naturligtvis måste organisera upphämtandet av allt foder och alla livsmedel som krävdes för att fullgöra själastugans uppdrag.

Därmed grundades ett viktigt katolskt transportföretag som fått en central platsmärkning under namnet STUVA på Olaus Magnus Carta Marina. Där visas en rejäl karaktärsbyggnad, som kan symbolisera det kapell som nämns i ett brev daterat 1333, samt en kedja av bakomliggande bergknallar som är typiska för den trånga älvdalens norra sida vid Stuguns gamla kyrkplats.

Älvarna kunde man bara se korta stumpar av när man likt Olaus Magnus i sin avlatshandel färdades mellan de på kartan beskrivna kyrkorna eller själastugorna, och det var aldrig möjligt att följa ett helt älvlöpp så då blev det inte heller viktigt att visa på kartan vilken älv som gick vart i inlandet.

Det ska också noteras att det enda vattendrag som fått ett namn är ELVEN där kartritaren tämligen säkert avsett Indalsälvens passering genom den på landbacken svårforcerade Ragundaskogen.

I följande historietext uppehåller sej Olaus Magnus vid de medeltida nordbornas stora beroende av olika slags båtar, och även vid deras skicklighet med tillverkningen.

Detta stärker också tron på att mina sentida stuguförfäders kunskaper i båtbyggnad (se längre ner) och båtbruk har mycket gamla traditioner.



TIONDE KAPITLET

Om båtar som sammanfogas medelst senor och trädrötter

ALLDENSTUND inga järns, koppar- eller silfvergrufvor ännu blifvit funna inom den yttersta Nordens landamären (detta i trots af den gudsmannen Jobs påstående, att »guldet kommer från norden») och å andra sidan invånarna på grund af vattendragens mängd hafva ett mångfaldigt och oundgängligt behof af farkoster, som väl kunde tarfva den hållfasthet som järn skänker, så pläga de vid tillverkandet af sina båtar, som mest äro afsedda för fiske, gå till väga på följande sätt. De bruka som skeppsvirke sina skogars tallar och granar, hvilka de klyfva till smäckra plankor och (i brist på järnnaglar) med stor konstfärdighet sammanfoga endast med anlitande af späda färska trädrötter, hvilka göra tjänst som hamprep. Andra åter hopbinda båtar med användande af snodda vidjor af asp eller andra trädslag, dock ej ek, ty detta träd växer ej på närmare håll än på 200 götiska eller tyska mils afstånd. Fur och gran åter uppnå här sådan reslighet och äro så raka i växten, att de godt kunna användas till alla slags behof, ja åt dem som äro lystna efter vinst kunna de äfven inbringa vackra summor, när de afyttras till främmande köpmän. Andra bygga båtar på det sätt, att de hopbinda plankorna medelst sammansnodd och glättade djursenor, särskildt af renen, hvilka få torka i sol och luft. Men dessa senor hafva, som ett slags blånor, afskilts från de finare, hvilka genom särskild behandling förarbetas till tråd (liksom man vid linberedning utplockar de gröfre tågorna). Härom skall vidare ordas på annat ställe, då talet blir om renarnas nytta i boken om djurvärlden. Alla farkoster, de må vara tillverkade eller sammansatta huru som helst, smörjas omsorgsfullt med tjära af furuträd (hvaraf finnes ett outtömligt förråd i detta land) och förses både in- och utvändigt, där så erfordras, med kraf-

»Guldet kommer från Norden.»

Lättklufna träd.

Senor i st. f. spik.

Trädar af senor.

Tjära.

tiga förstärkningar af träpluggar. De båtar som äro afsedda att trotsa hafsböljorna göras tämligen korta och ej särdeles djupa, men däremot ganska breda mellan borden, allt under iakttagande af sådana proportioner som möjliggöra bruket af segel i storm. Denna båtkonstruktion beror därpå, att vågorna äro små och skummande på grund af de under vattenytan dolda skären. Också falla dessa båtar merendels undan för vågornas anlopp liksom en lädersäck, därför att de äro sammanfogade ej med hårdt och oböjligt järn, utan med mjuka och sega vidjor och senor. Och under lång tid äro de, till följd af den tjära med hvilken de äro insdränkta, användbara trots elementernas menliga inverkan. Till ankare begagnas krokiga rötter af kraftiga träslag, hvilka belastas med tunga stenar, samt tåg af asp eller björkbast till sådan längd som för ankartåg är tillräcklig. Vidare använda de till segel ylledukar eller bark af vissa träd, detta mest på stillastående vatten, stundom, ehuru mycket sällan, äfven på öppna hafvet. Denna slags farkost kallas *skuta* (scutha); ett annat slags båtar af långsträckt form, som brukas på Bottniska hafvet och i vattendrag med sött vatten, benämnas *håpar* och förfärdigas med skicklighet utan användning af något slags järn. Men liksom dessa båtar hafva en märklig längd, äro de äfven utrustade med en förvånande snabbhet, så att de tyckas flyga fram vid minsta årtag. De hafva sin hufvudsakliga användning på strida älfvar, som störta ned från högre belägna platser, äfvensom vid sommarfisket. På en slik farkost gjorde jag år 1518 en äfventyrlig färd utför älfvarna bland fjällen och nödgades, för att utföra mig anförtrödda offentliga uppdrag, öfverlämna lif och välfärd åt ett så bräckligt flarn. Och så mycket vågsammare var denna resa, som man här och där vid stränderna såg märken uppresta, hvilka antydde att namnkunniga personer här drunknat i den skummande forsen.

För pilgrimer som inte hade några kunskaper om olika vägar blev det bara nödvändigt att ta reda på vilken kusthamn man borde välja att utgå ifrån. Därefter gick man efter muntlig rådgivning från en kyrka eller själstuga till nästa med eller utan ledsagare, hästar och framför allt med båttransporter på de många och långa lugnvatten som finns i landskapet.

Obemedlade pilgrimer som av olika skäl hade biskopens krav på sej att göra resan, kunde också erhålla pilgrimspass som berättigade de resande till mat och nattlogier längs vägen. Man behövde då bara fråga efter den för tillfället lämpligaste vägen till nästa nattlogi i riktning mot slutmålet Nidaros.

När trafiken växte och blev stor så visade fortsatt utfärdande av det nämnda lejdebrevet till nya generationer av "stugukarlen" att han måste tillhandahålla allt större överlevnadsresurser till de resande.

Om man utgår från landstigning i Sollefteå, så var huvudkursen enkel – res mot solens läge kl 18 i väster. När man inte kunde följa obebodda älvdalar, så gick de torraste och mest framkomliga lederna på åsryggarna mellan älvarna vilket också underlättade kurshållningen mellan lämpliga siktmärken. Man såg ofta från ett skjutshåll till nästa.

Här kan nämnas att den gamla kapellplatsen på kullen Busvebacken faktiskt har fri sikt västerut ända till Åreskutan (Undersåker) och österut vid horisonten till Lillsjöhögen. Jag har

inte kollat, men det är möjligt att man från någon höjd på Lillsjöhögen även kan se Stuguberget, som fått en framträdande plats på Carta Marina alldeles N om den gamla själastugan, och vice versa.

Det blir fel att på de här kartorna leta efter kommersiella handelsleder eftersom all handel i de nordliga delarna av Skandinavien skedde vintertid när man på det absolut mest energisnåla och snabbaste sättet kunde frakta tungt gods på hästdragna slädar över hela det bebodda landskapet. Speciellt i landskapen Jämtland/Härjedalen var detta sedan åtminstone vikingatiden väl utvecklat i den sk forbondetrafiken. Men även här krävdes att man hade tillgång till ett på förhand känt nät av övernattningsplatser och möjligheter till foragering för både folk och få med tämligen korta mellanrum.

KAP. 6

FJÄRDE BOKEN

183

genom oföränderliga naturtecken fastställd tidpunkt. Därmed förhåller sig på följande sätt: den fullmåne, som följer på den första nytändningen efter heliga tre konungars dag i januari (från midnatt räknadt), hålles för ett osvikligt tecken till angifvande af den tidpunkt, vid hvilken alla lämpligen kunna komma tillstådes vid nämnda marknad å ort som är dem väl bekant, hvarvid den anordning iakttages, att dessa handelsfärder komma att äga rum i en följd af tilltagande, full och aftagande måne, på sådant sätt att månen i sistnämnda skede med sitt sken vägleder hvar och en tillbaka till utgångsorten. De varor, som äro föremål för handel allt efter de köpsläandes önskingar och behof, äro af mångfaldigt slag, såsom värdefulla pälsvaror af olika djur, vidare silfverkärl afsedda att göra tjänst vid måltider äfvensom att tillfredsställa kvinnornas omäktliga begär efter prydnadsföremål; yttermera spannmål, metaller, såsom järn och koppar, samt tyger och matvaror. Allt detta föryttras i all gamman genom ömsesidig öfverenskommelse, oftare efter en rättvis värdering af varan än med användande af mått och vikt. Härifrån undantagas likvisst sådana varor, som föreståndarnas kloka förutseende finner behöfliga för landets egna inbyggare under närvarande eller kommande tryckta tider, såsom säd och hästar för krigsbruk, flytande varor, såsom smör och ost, äfvensom fläsk. Dessa varor få, om krig kan väntas, vid af myndigheterna stadgad vite ej föras ur landet af främmande köpmän eller deras ombud. Äfven på en annan frusen sjö, benämnd Mälaren, hålles vintermarknad i slutet af februari, nämligen utanför staden Strängnäs. Senare, i midten af mars, hålles likaledes marknad på isen å en ort, kallad Oviken, belägen i landskapet Jämtland uppe bland fjällen i gränstrakten mellan Sverige och Norge. Ja man håller på åtskilliga ställen i midten eller slutet af maj, alltså vid en tidpunkt då man i Rom redan har tillfälle att njuta af utsökta frukter, på tillfrusna vatten af stor ytvidd mönstringar af ryttartrupper, vare sig det sker i fredens intresse eller för krigsbehof.

Marknader
hållas vid
fullmåne.

Olika varor.

Köpsläende
på god tro.

Skyddsåtgär-
der i krigs-
tider.

Strängnäs.
Oviken.

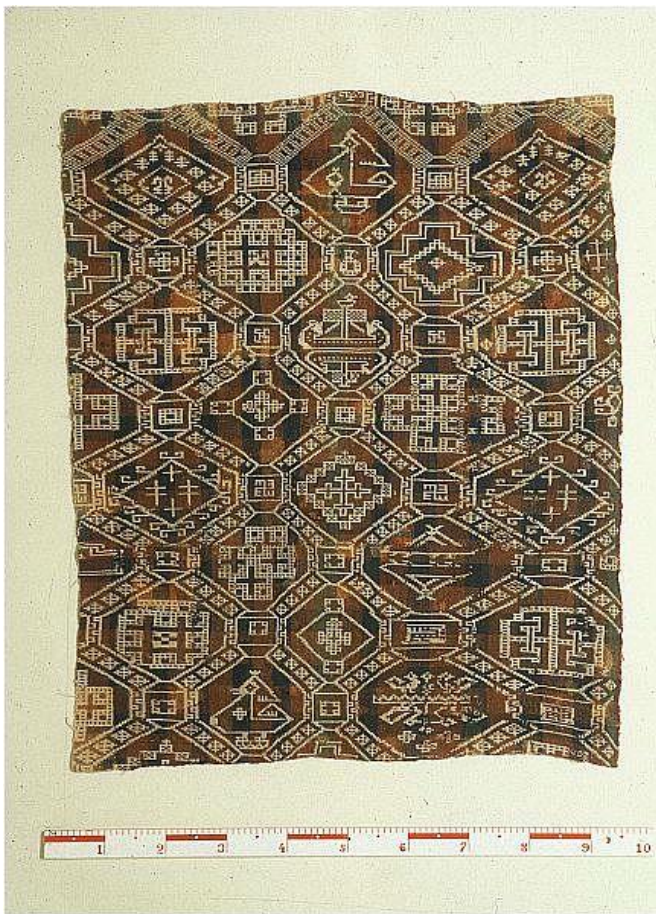
Is i maj.

Carta Marina visar klövjade hästar på Sylfjället med trygor på hovarna, vilket nog enligt min praktiska åsikt får betraktas mera som nödtrafik vid olämpliga tidpunkter och leder, kanske som ledsagare för någon vilsekommen pilgrim. Trygor användes också förmodligen på både hästar och människor när man behövde ta sej över ofrusna myrar.

Kartbildernas information visar mycket tydligt att man vill beskriva olika möjligheter att färdas till och från Nordens enda högmedeltida metropol Nidaros och Sankt Olavskyrkan från olika platser i Norden och Europa – en karta för samfärdsel som framför allt riktade sej till

kyrkliga ledare och dignitärer, samt för den kyrkliga tiondeuppbörden. Kanske egentligen hur förhållandena hade sett ut under högmedeltiden före digerdöden.

Det är väl ganska sannolikt att det mesta av pilgrimstrafiken i Norden försvann efter digerdöden – både av rädslan för pesten, men framför allt p g a att stora delar av den nödvändiga bränsletillförseln av mat och hästfoder upphörde.

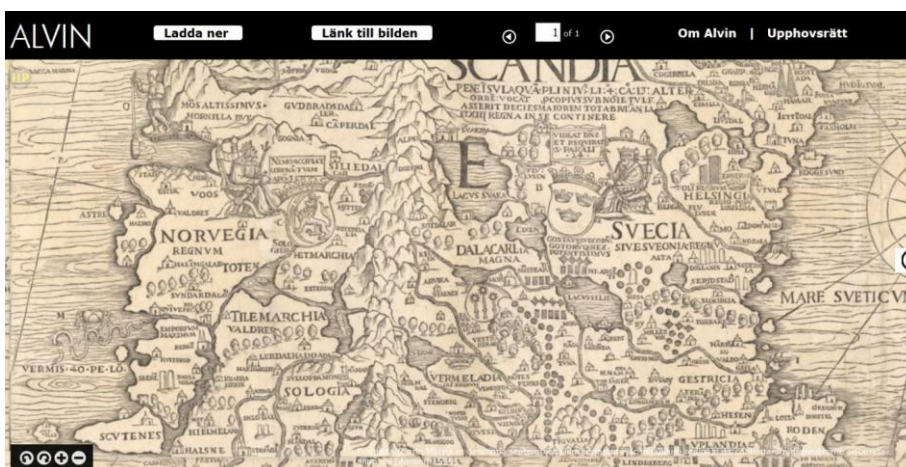


Bilden ovan visar originalet av det så kallade Kyrkåstäcket, som fanns bland ej bokförda inventarier i den på 1800talet tömda stenkyrkan i Kyrkbyn. Vävnaden har med sin nutida datering från 1100talet med stor sannolikhet varit i bruk i medeltida kyrka eller kapell på Bodsvedbacken <http://www.busvebacken.se/Kyrkåstäcket>

Den stora seglande vikingabåten mitt i mönstret med många bordöppningar för åror kan ha flera betydelser, men en av dem borde vara en framställning av sjöfartens betydelse för alla som vandrade här förbi Alvarbölet i Bringåsen.

Högt uppe på en vattendelare mellan Litsälven/Stuguälven och Storsjön hade man en dagsmarsch sommartid i måttlig takt innan man nådde lugnvatten av sådan dignitet att båtar i den här storleken kunde brukas för bekvämare färdsel eller kan båten ligga och spegla sej i vattnet.

De två följande översikterna visar det mesta av Carta Marinas farvatten i Svealand och Götaland.

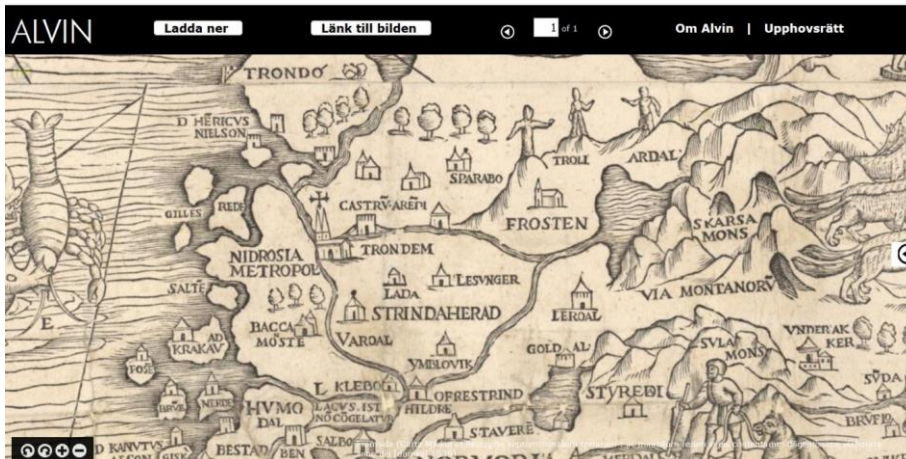


Även på dessa blad finns ett stort sortiment av symboler och av bröderna Magnus egenupplevda faktabeskrivningar som kanske ännu är outtolkade. Här finns också några utprickade linjer vars innebörd är oklara.

Jag har i alla fall kunnat notera att det fanns några större kyrkosymboler som var utrustade med kors på tornet. Förutom Nidaros har vi kors på Hamar kyrka medan HOLMIA (Stockholm) har något liknande en krona i tornet. I övrigt finns en uppsjö av små detaljskillnader på de mer framträdande byggnaderna som med ganska stor sannolikhet borde kunna härledas till observationer av verkliga byggnader på platsen.

Man skulle också gärna se en utredning om vilka av alla ortnamn på kartorna som kan härledas till nu kända ortnamn, och därmed också vilka övriga som sannolikt är helt ödelagda och har försvunnit ur folkminnet.

Landskapet Trøndelag och Trondheim huvudstad för jämtar

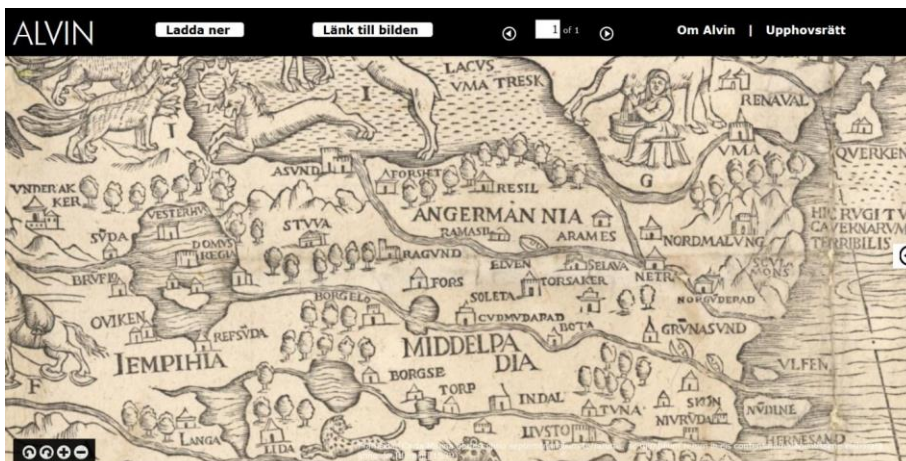


På detta kartblad är det väl ingen tvekan om att NIDROSIA METROPOL med hela Carta Marinas största kyrkbild är en central information. Kyrkan flankeras av en borgliknande byggnad, oklart om det är den eller kyrkan som kallas för TRONDEM. Ovanför borgen står namnet CASTRU(M) ARE(N)DI.

Österut från Nidaros når man en tydlig bergsled mellan SKARSA (felplacering av det svenska Skarsfjället som ligger söder om SULA /Sylarna). På den svenska sidan efter fjällpassagen når man en präktig kyrka i Undersåker.

MONS och MONT- är latin för "berg"

Nedanför Skarsfjället hittar man på Carta Marina en markerad led som kommer upp längs Ljusnan, IERSE/Järvsö – IUSDAL/Ljusdal – COGERBELA/Kårböle – LANGA/Långå – HERDAL/Lillherdal (hamnat i Norge, där denna led bör sträcka sej förbi Röros)



Den centrala delen av Jämtland markeras med en rund Storsjön omgiven av flera till synes slumpmässigt utplacerade och namngivna kyrkor. Dessa är SUNDA (Sunne), BRUFLO, OVIKEN och REFSUNDA .

Placeringarna kan nog förklaras av de ligger långt åtskilda i olika vikar, Revsund ligger vid en annan sjö, att Olaus M besökt platserna vid olika tidpunkter och kanske kommit på landvägar till några av dem.

De viktigaste platserna här är Vesterhus som har varit både kyrka, gård och by, samt DOMUS REGIA som står för "Kungsgård". Båda ligger på nordvästra Frösön men saknar här på kartan landfäste. Nuvarande kungsgården har haft flera olika lägen på ön längre tillbaks i historien.

Vesterhus egendomar donerades till ärkebiskopen i Uppsala år 1480 och hade vid kartans tillkomst år 1539 förlänats till Jämtlandsprosten Erik Andersson i Oviken av kung Gustav Vasa, som en del kritiker ansåg ha utnämnt sej själv till Sveriges högste ärkebiskop .

Platserna visas på kartan på ett sätt som antyder att platserna obehindrat kunde nås med båttransport från alla väderstreck och att det kanske dessutom var önskvärt eller nödvändigt att alla pilgrimer tog in här innan resan fortsatte. Dessutom var Rödösundet vid Frösös norra spets en strategisk passage både på längden och tvären, vars skyddsbehov av några forskare anses ha motiverat uppförandet av Tibrandsborgen på 1300-talet.

Ön med två namnlösa kyrkosymboler mitt i kartans Storsjön får antagligen stå för de två största öarna Frösön och Norderön som båda idag har var sin medeltida stenkyrka, men ingen av dessa var betydelsefulla nog att nämnas vid namn på den här kartan.

Kristnandet i Tröndelag och därmed troligen också i Jämtland har nu också enligt många nutida vikingastudier i hela Europa hämtat sitt kristna inflytande och låtit döpa sej via nordnorsk vikingatrafik mot kelter på Irland och York via Skottland-Orkney-Shetland på den norra delen av brittiska öarna.

Det är en mer än tusen år gammal kulturpåverkan och motsättning som historiker nu tror kan förklara en del av de kulturskillnader som kan ligga bakom talet om "Republiken Jämtland" och kanske även förklara 1500-talets kyrkliga bildstormar som härjade just här.

De nordnorska vikingarna stod i ständig konflikt med danerna, danskstyrda vikingar, som inspirerades från bl a Ansgars missionsresor från Tyskland vilka nådde upp till kristnandet av bl a Svitjod i Uppsala-Sigtunaområdet och vidare därifrån upp längs bottenvikskusten.

Olaus M har felaktigt lagt kyrkan Indal mellan Tuna och Torp(shammar) – Borgse(Borgsjö) vilka alla ligger i Ljungans dalgång, men det var oviktigt när man inte kunde ta sej till dem med båt.

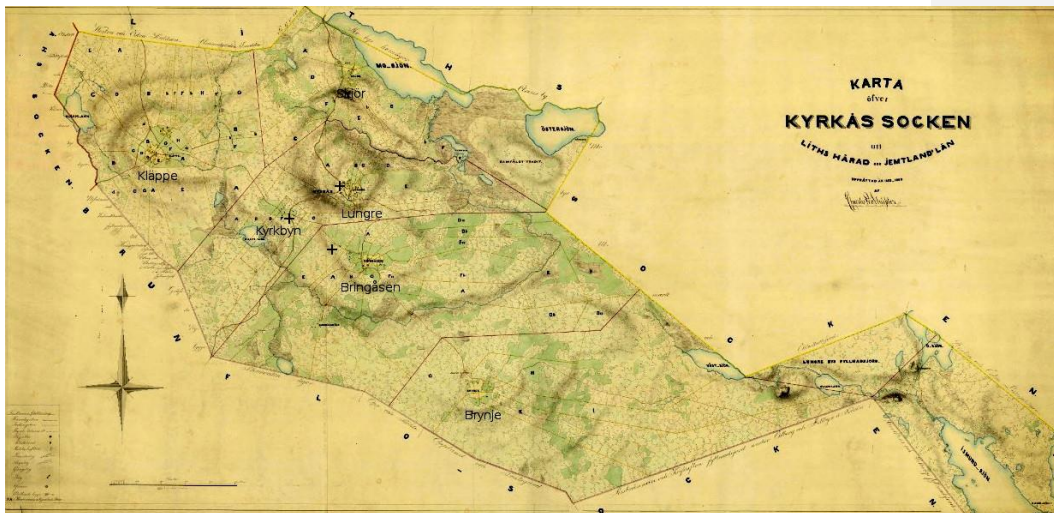
Kyrkås socken en följd efter själstugans tillkomst?

Nu kommer vi till frågan om hur man enklast förflyttar en mängd pilgrimer från STUVA till Vesterhus och sedan i motsatt riktning på tillbakavägen efter syndernas förlåtelse i Nidaros.

Kan det bara vara en slump att vi hittar den lilla socknen Kyrkås utsträckt som ett smalt band på den åsrygg som i Kyrkås går längs efter den tidigare nämnda nästa raka Stugulinjen från

Nidaros över Vesterhus-Stugun-Sollefteå till Ulvön eller Ångermanälvens utlopp vid Härnösand?

Kyrkås socken med tre olika kyrkoplatser år 1855 (inskrivna av JN)



På Kyrkåskartan ser man svagt de gamla lederna som grenar sej i Kläppe mot Lit och Ås medan vägen längst bort till höger når Lillsjöhögen strax utanför kartans högra kant.

Från Lillsjöhögen är det en dryg mil till lugnvattnen nedanför Näveredeforsen och ytterligare en dryg mil att ro eller gå efter stranden ner till färjeläget och själastugan i Stugun.



Karta över ett centralt tvärsnitt genom Jämtlands gamla socknar, där Kyrkås socken i äldre tid nådde fram till närmaste gränsknätet mot Stugun och byarna Lillsjöhögen och Ismundlandet enligt gröna kartan ovanför.

På sockenkartan för Jämtland ser man här hur leden över Kyrkås direkt förbinder Stugun med Ås. Röstahammaren vid Birka rakt nedanför Åskyrkan var den närmaste medeltida båtstaden vid Storsjöstranden för trafiken över Ässjön mot Rödösundet och Västerhusområdet (innanför Bynäset).

Min tanke efter denna upptäckt blir då att Kyrkås socken kanske blev organiserad och uppbyggd som en behövlig mellanstation för stuguleden genom skogarna mellan Lit och Frösön. Det fanns ingen anledning att ta en lång omväg förbi Lits kyrka om man inte hade ärende dit. Den vägen har ofta framförts som den vanliga pilgrimsvägen från Stugun till Frösön.



Västerhus markerat med R strax V om "Östersunds Flygplats". Rödösundet är passagen norrut över sjön till byn Silje på Rödön (som egentligen är en halvö).

Busvedkapellet från högmedeltiden

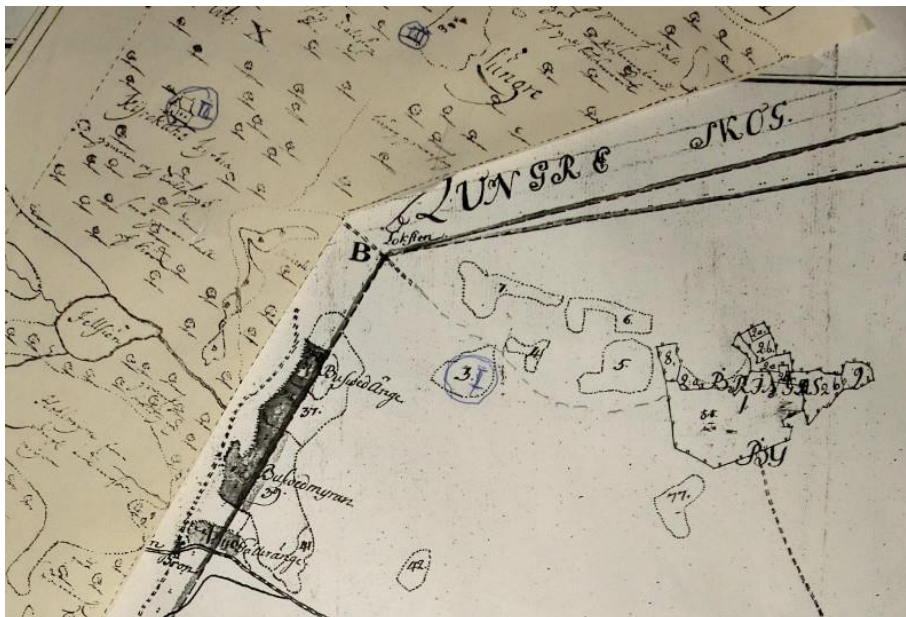
Vid ett besök i Kyrkås år 1799 inhämtade lektor Fale Burman följande uppgifter, som han skrev ner i sin detaljerade dagbok, vilken renskrevs på maskin först år 1930 innan den blev offentligt tillgänglig.

Reste med G. Agerberg till Kyrkås. - Kalk-Hällearten slöts i Nifs-ås
höen - många broar i vägen - illa vid magtholma. - Nifsåsen blifvit
öde, för ett mord, som skett i en Källare, hvarefter grep ännu synes. -
Stenrösen lagda i ovanl. ordning, längs ned efter lägdarne. - Skön ut-
sigt. - I Kleppe finnes ännu Nordstoms släkten. - Oellanden. - Stera och
frödiga Rönner där planterade. - En del af Gunnilsböle, blifvit skänkt
till Kyrkoplatz, och ett litet Prestbord, för Kyrkås Kyrka - det öfriga
är ännu en Fäbodvall - i hvilken Wäster Sem, äger det mesta - föröf-
rigt hafva ock Hårskagen, Ösa samt Lungre Byemän, sina andelar. - Kyr-

Kommenterad [JN1]:

kan liknar till belägenhet en eremitage: är liten, men snygg! Gamla Kyrkan, eller Capellet, har legat på Alvar bölet. - Bursveds Backen, mel. Kyrkan och Bringas. Stapeln nybyggd, med en slags lundstr, till ingång. Mindre Klockan är guten af Hilleström 1750 (Rockmans Gesäll) den större af Lindberg 1737 - skulle präla med Lindholms. namn. I Sakristian anmärktes Palladii Handbok tryckt 1602. Bildthuggeriet på Altartaflan är af Eilers yngre arbeten, och i singulier, dock ej obehaglig stil. Snyggt tak - 2:ne läktare - fenster på gafveln under taket göra Kyrkan ovanl. ljus. På Kyrkogården var en grafsten, hörande till Bringas af Brumfle Marmor, med årtalet 1684.

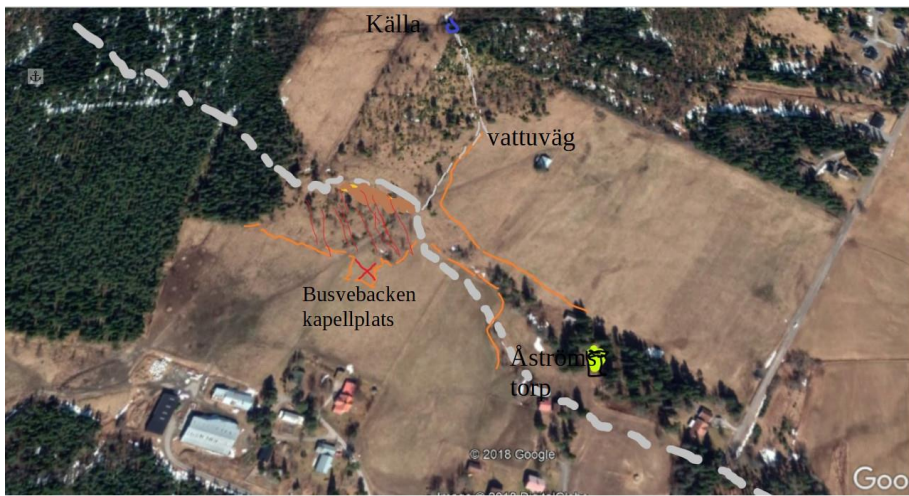
Uppgifterna stämmer väl med Abraham Hulphers notering enligt A J Hansson: *Abr. Hulphers säger i sin beskrifning öfver Jemtland (utgifven år 1775) "att lemningar efter ett gammalt kapell eller kyrkobyggnad varit synlig 1/8 mil i öster från gamla kyrkan," således på Bosvedbacken. Efter dessa lemningar synes nu ej något spår.*



Kapellplatsen och min familjs gamla gård ligger vid den blåckomrigade siffran 3 under texten "Lungre".

Gamla Bringåsenbyn rakt högerut medan gamla stenkyrkan från år 1545 är bläckmarkerad snett upp mot vänstra övre hörnet.

Byn Lungre ligger långt upp till vänster, där nya kyrkan är inritad ovanför Li "Lungre".



Satellitfoto 2015 över kapellplatsen märkt med rött kryss och medeltidsvägens sträckning vitstreckad. Spår efter den ursprungliga vägens sträckning syns fr o m det röda korset och upp till vänstra hörnet och kan följas vidare ända fram till hembygdsgården i Kyrkbyn.

Området mellan röda krysset och källan är relativt orört och borde kunna undersökas närmare med avseende på fornlämningar.

Gästgivareminnen

Jag avslutar med några bilder ur familjearkivet som visar, att min pappas mycket gamla släktanor från gästgivare och färdledare för pilgrimer i Stugun, fortfarande är levande. Anorna är än så länge genetiskt analyserade bakåt till början av fjortonhundratalet.

Det arbetas nu ivrigt i Stugun på att finna genetiska spår som kan överbrygga glappet efter digerdöden och bevisa släktskapet tillbaka till den nämnde Gjurd från år 1290, som fått tillnamnet Bodakarl.



På denna bild från omkring 1940 sitter några av mina kusiner i en liten "övningsroddbåt" som min farfar byggt åt sina barnbarn. Dom rör i en liten damm på min faster Elmas gård Åbacken i Näverede där man landsteg i Näveredestad på 1300-talet efter roddtransport av pilgrimer på älven från Stugun. Bortom husknuten på andra sidan av älven ligger gårdarna där både min pappa Nisse, faster Elma, farmor Katarina och farfar Nils växte upp.



Från Åbacken kunde man sedan vandra till Lillsjöhögen vid Stuguns sockengräns mot Kyrkås. På ålderns höst köpte farfar och farmor år 1935 gästgiveriet här på "Högen" och drev pensionat tillsammans med några av pappas syskon. Bilden visar några av bröderna på permission från krigsberedskapen 1940 och pensionatsskylten syns på hörnet.



Här står en av farfars sju söner, Otto, i verkstan i Lillsjöhögen och visar hur man bygger en traditionell Stugubåt, liknande som barnbåten ovan, allt ifrån rotstående träd till provtur. Det visas i en liten videofilm på 20 minuter från 1980-talet som heter "Otto båtbyggaren".
http://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=mCeeJLcrwQE

Här gjorde farfar också den lilla båten på föregående bild. Båtbyggandet bland stugufolket har gått i arv sedan urminnes tid.

Lillsjöhögens stavkyrka



Det har kliat i fingrarna även på Ottos son Göran som år 2010 tillsammans med ett granngäng av hantverkare snickrade ihop denna skapelse som också står på samma fastighet som båtverkstan och gamla gästgiveriet. Den kände kyrkobyggaren Pål Persson från Stuguns 1700-tal har väl kanske varit inspiratör här?

Till kapellet hör också en klockstapel, och i år (2019) har anläggningen även kompletterats med en askgravlund där bybor kan begära att Lits församling gravsätter anhörigas aska.

Man har faktiskt också en sägen om en pilgrimskälla belägen på fornvägen mot Kyrkås vid Ösjöns sydspets.

