Vägnät och kvartersindelning på Stockholms malmar före 1600-talets stadsplaneregleringar

Av Martin Rundkvist och Alexander Wramler

Rundkvist, M. & Wramler, A., 2025. Vägnät och kvartersindelning på Stockholms malmar före 1600-talets stadsplaneregleringar. (Street networks and block division in Stockholm's Early Modern suburbs prior to the town plan regulations of the 17th century.) *Fornvännen* 120. Stockholm.

The oldest preserved maps of Stockholm's Early Modern suburbs date from the 1620s. They contain few real-world fixed points and cannot be rectified in any detail. But there are two work plans from around 1640, when today's regular orthogonal town plans were laid out, that include rather exact surveys of the organic, unplanned road networks and property blocks that preceded the restructuring. In this contribution, the work plans have been rectified against today's town plan. And then the 1620s maps have been rectified against the thus corrected work plans. This occasions a discussion of how the early unregulated town plans in Stockholm's suburbs really functioned.

Keywords: Early Modern, history, town planning, Stockholm, Sweden, maps

Martin Rundkvist, Instytut Archaeologii, Uniwersytet Łódzki, Polen
martin.rundkvist@filhist.uni.lodz.pl
Alexander Wramler, Törnvägen 21, SE-574 76 Korsberga
wramler@gmail.com

Dagens rätvinkliga stadsplaner på Stockholms malmar bildade, när de stakades ut kring 1640, inte dessa områdens första vägnät. Närmast Stadsholmen fanns på ömse sidor omfattande förstäder med låg trähusbebyggelse och jordbruksmark längs oplanerade, organiska vägsträckningar. Såväl bebyggelse som vägar utplånades nästan helt när malmarnas stadsplaner reglerades. Utstakningen av de nya rektangulära kvarteren började 1636 på Norrmalm och 1641 på Södermalm (Hansson 1946, s. 22ff; Råberg 1965; 1987a, s. 86f). Rivningen och flyttningen av malmarnas timmerbyggnader inleddes omedelbart och pågick i över 15 år.

Grunden för detta bidrag är tre detaljerade 1600-talskartor, vilka alla efter vårt projekt finns att hämta i högupplösta versioner på internet. De äldsta bevarade planritningarna över malmbebyggelsen ingår i den äldsta stadskartan från åren 1622–1625 (Råberg 1987b, s. 9). Just på malmarna är denna karta omöjlig att rektifiera och koordinatsätta på kvartersnivå med acceptabel noggrannhet, för den är behäftad med svåra mätfel och saknar kvarstående referenspunkter utöver enstaka kyrkor. Inte ens strandlinjen är sig lik idag på grund av landhöjning och utfyllnader.

Det finns dock förbisedda möjligheter att göra en sådan detaljrektifiering för tidens bebyggelse på Södermalm och halva Norrmalm, väster om Brunkebergsåsen. Här finns nämligen två arbetsplanritningar kvar från ca 1640, där både

dagens kvarter och det föregående vägnätet är inmätta. Forskningen om de reglerade förstäder som växte fram efter 1640 är omfångsrik. Så däremot inte studiet av de förstäder som utplånades.

Tre syften

Denna artikel har tre huvudsyften. Vi vill uppmuntra till forskning om livet på Stockholms malmar under seklerna före regleringen. Vi vill bidra till att framtida beslut om fältarkeologiska insatser ska kunna vägledas på ett mera lättillgängligt och exakt sätt av det som trots allt är känt om det äldre vägnätet och kvartersindelningen. Och slutligen vill vi göra det enkelt för den historieintresserade som promenerar i de berörda stadsdelarna att förstå precis var de är någonstans i och kring 1620-talets Stockholm.

Metoder och källkritik

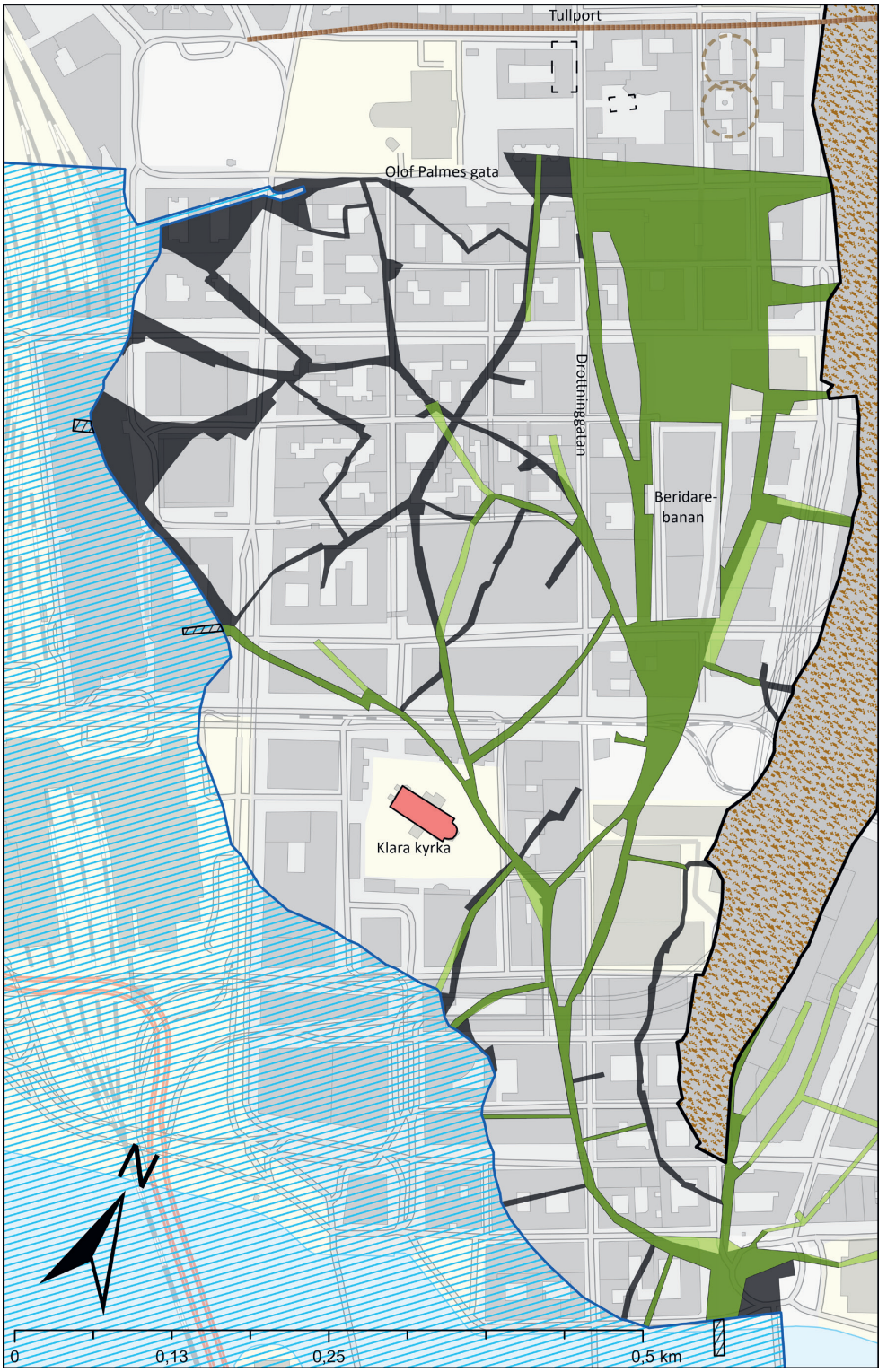
I ett första steg har Alexander Wramler renritat det oplanerade äldre vägnätet på arbetsplanerna i ArcGIS Pro och koordinatsatt varje modernt kvarter för sig utifrån dagens stadsplan (fig. 1–2). I ett andra steg har han så använt det på detta vis koordinatsatta äldre vägnätet som referenssystem för det icke koordinatsatta från 1622–1625, och markerat skillnaderna.

När det gäller dessa skillnader mellan den äldsta stadskartan och arbetsplanerna finns det tre möjliga huvudtolkningar. Dels kan det röra sig om reella förändringar, där vägar har nyanlagts eller utplånats. Dels kan lantmätarna ha haft varierande ambitionsnivå vad gällde de minsta gränderna, så att en gränd som faktiskt existerade vid båda karteringstillfällena bara har karterats ena gången. Och slutligen har delar av den äldsta kartan så grova fel att vi inte i samtliga fall har lyckats bena ut vilken av verklighetens gränder lantmätaren avsett.

De flesta vägar som samexisterar på båda kartgenerationerna har kunnat georefereras: deras sträckning, krökning, förgreningar och andra karaktärsdrag gör dem identifierbara. Endast i enstaka fall, där en vägsträckning rumsligt ligger på marginalen för vad som med gott samvete kan georefereras och den dessutom saknar utmärkande drag, kan det handla om en väg som flyttats.

På Norrmalm verkar den äldsta kartan i sina perifera delar ha skapats för att bara ge en ungefärlig bild av stadsområdet, där lantmätaren tecknat en impressionistisk bild av landskapet. Som redan Marianne Råberg konstaterade (1987b, s. 8) är det tydligt att få kompassbäringar tagits och få avståndsmätningar utförts. Många avstånd, storlekar och vinklar är felaktiga. Antagligen användes endast några få, alltför tätt placerade trianguleringspunkter på Brunkebergsåsens södra ände, i och kring Vårdtornet. Som resultat har området norr om Klara kyrka blivit felvinklat, med kraftigt ökande felmarginaler mot nordväst, som en starkt översträckt solfjäder med handtag i sydost. Längst bort i nordväst är vinkelfelet så grovt att det väst-östliga avståndet mellan stranden och åsfoten komprimerats på kartan till två tredjedelar av det verkliga. Strandlinjen väster om dagens Hötorget på 1620-talet såg inte alls ut som på den äldsta kartan. Detta har också medfört problem i avteckningen av vägnätet, vilket tvingat lantmätaren att improvisera när avstånden inte stämt. Allt kan dock inte beskyllas teknikaliteter: det finns även tydliga slarvfel och områden där man uppenbarligen lagt ner mindre omsorg. Utan arbetsplanen vore det omöjligt att förstå vägnätet på den äldsta kartan här.

På Södermalm ser bebyggelsen, när man jämför de båda kartorna med varandra, ut att ha expanderat oväntat mycket på 15–20 år. Det har tolkats (Råberg 1987b, s. 8) som ett tecken på att den äldsta bevarade kartan för Södermalms del byggde på en nu förlorad underlagskarta som var några årtionden gammal i början av 1620-talet. Vi ser inga tydliga tecken i kartans vägnät på någon sådan kopiering, fastän möjligheten kvarstår. Den äldsta kartan är hur som helst oerhört dålig vad gäller Södermalm, särskilt i sina västliga delar. Vi har inte kunnat använda den alls i nordväst. Felen är i vissa fall så grova att skaparen verkar ha tagit bäringar enbart från en enda punkt nära Södermalmstorg till strandlinjer och någon enstaka byggnad. Resten är tecknat på fri hand och knappast i fält. Flera perifera vägar avslutas raka och odetaljerade som om lantmätaren stått i föregående vägkorsning och menar att respektive väg leder bortåt, i ungefärlig riktning, till områden som inte står i fokus för kartans


Tullport
Olof Palmes gata
Drottninggatan
Beridare-
banan
Klara kyrka
N
0
0,13
0,25
0,5 km

syfte. Detta gäller särskilt vägarna söderut i området söder om Maria kyrka. Men arbetsplanen är desto bättre.

Norrmalm väster om åsen

Stockholmarna har idag sedan länge glömt att Norrmalm var två separata stadsdelar, *på Väster* och *på Öster*, skilda åt av den branta obebyggda grusåsen. Något Östermalm fanns ännu inte: det hette fortfarande *Ladugårdslandet*. I åsens ställe, på en nivå över havet som motsvarar dess forna fot, löper idag södra delen av Sveavägen. 1629 fanns 288 gårdar på Väster (Ahnlund 1937, s. 37f). Fredric Bedoire (2023) återger ett rikt material av bilder och kartor över denna förstad. Det var ingen obetydlig bebyggelse: kulturlagren från före regleringen är, där de bevarats, upp till 1,5 m tjocka (Århem 1989; 2009).

Arbetsplanen för stadsdelen daterar sig från före 1637 och har tillskrivits Anders Torstensson (ingenjör i fortifikationsstaten 1636, stadsingenjör 1646, rådmans lön 1654; avliden 1674; SBL 1918; Hansson 1946, s. 24f; Råberg 1987a, s. 204ff). Planen återges av Råberg (1987b, s. 29). Att relatera den noggrant uppmätta arbetsplanens version av det äldre vägnätet till dagens kvartersindelning är lätt. Att i det andra steget relatera den äldsta kartans vägnät till arbetsplanens är svårare.

Vägnätet utgår från nordvästra hörnet av *Malmtorget* (idag Gustav Adolfs torg), där Norrbro har sitt landfäste. Tre breda bågformade huvudvägar går genom området och återförenas vid en port i tullstaketet. Detta staket reste myndigheterna 1622 för att kunna driva in den nya ”Lilla tullen” på inrikeshandeln. Tullporten var belägen där numera Adolf Fredriks kyrkogata, tidigast *Gamble Tullgathon*, mynnar i Drottninggatan (SG, s. 164). De tre breda vägsträckorna från Malmtorget till tullporten mäter vardera ungefär 1 100 m, en promenad på knappt 20 minuter.

Efter regleringen av västra Norrmalm gick tullgränsen i nuvarande Wallingatan. Man anpassade utan tvivel staketets riktning och belägenhet till den nya planens huvudorientering och kvartersstorlek, inte tvärtom. Men Drottninggatans tvärgator linjerar än idag inte med varandra här.

Vägnätet är uppbyggt efter två bärande principer: 1) Vägarna delar sig gång på gång i Y-formade klykor, oftast med skaftet riktat mot Malmtorget, vars grenar leder till krökta vägar som antingen fortsätter att divergera eller bildar en spolformad figur och återförenas några hundra meter bort. Den första och viktigaste klykan på vägen ligger i det moderna kvarteret Elefanten Mindre. 2) Därtill finns det raka smala gränder som sticker av rätvinkligt från huvudvägarna och delar av kvarter eller tomter. En del av dessa går ner till stranden och kallades *vattugränder*.

Namnen på alla dessa informellt uppkomna vägar och gränder är ytterst ofullständigt dokumenterade i källorna. Nästan inget av de namn som faktiskt bevarats kan identifieras på kartan. Klart är att huvudvägen som utgår från Malmtorgets hörn kallades *Stora Sträckegatan* (SG, s. 28–32). Men det är inte så upplysande: dels är det ett enkelt appellativ som återkommer på Södermalm (jfr *Strøget* i Köpenhamn), dels är det oklart vilka av de många grenarna efter första klykan som bar namnet vidare. Vägnamnen är inte till någon hjälp för den som vill förstå livet i Norra förstaden.

Fig. 1. Karta över Västra Norrmalms bebyggda delar före stadsplanläggningen ca 1640. Mörkgrön färg markerar vägar som den äldsta kartan och arbetsplanen är ense om. Gråsvart färg markerar vägar som kan lokaliseras noggrant med arbetsplanens hjälp, men inte med den äldsta kartan. Ljusgrön färg markerar vägar som kan lokaliseras med rimlig exakthet med den äldsta kartans hjälp, men som saknar motsvarighet på arbetsplanen. Bearbetning ovanpå grundlagskarta från Lantmäteriet: A. Wramler. – Map of the west half of Stockholm’s Northern Early Modern suburb before town plan regulation about 1640. Dark green represents streets that the oldest plan and the regulation work plan agree on. Greyish black represents streets that can be localised precisely with the aid of the work plan, but not with the oldest plan. Light green represents streets that can be located reasonably precisely with the aid of the oldest plan, but which have no equivalents on the work plan.

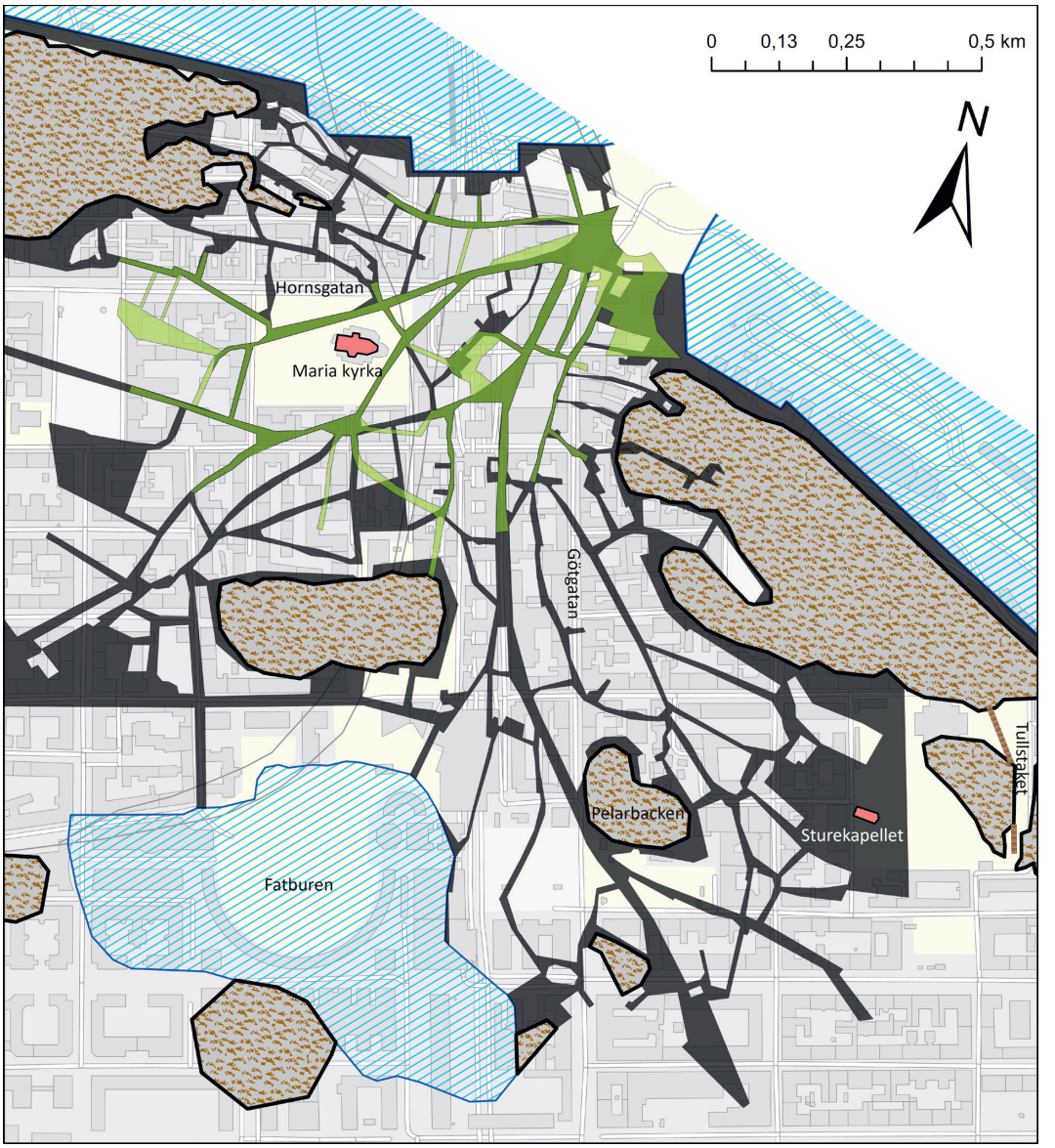


Fig. 2. Karta över Södermalms bebyggda delar före stadsplanläggningen ca 1640. Mörkgrön färg markerar vägar som den äldsta kartan och arbetsplanen är ense om. Gråsvart färg markerar vägar som kan lokaliseras noggrant med arbetsplanens hjälp, men inte med den äldsta kartan. Ljusgrön färg markerar vägar som kan lokaliseras med rimlig exakthet med den äldsta kartans hjälp, men som saknar motsvarighet på arbetsplanen. Bearbetning ovanpå grundlagskarta från Lantmäteriet: A. Wramler. – Map of Stockholm's Southern Early Modern suburb before town plan regulation about 1640. Dark green represents streets that the oldest plan and the regulation work plan agree on. Greyish black represents streets that can be located precisely with the aid of the work plan, but not with the oldest plan. Light green represents streets that can be located reasonably precisely with the aid of the oldest plan, but which have no equivalents on the work plan.

Klosterområdet, S:ta Klara gärde, Väsby bytomt
Det största obeskurna blocket med mark på kartan är beläget kring Klara kyrka, dvs. återstoden av nunneklostret vars rivning inleddes 1527, mindre än ett sekel före den äldsta kartan. Detta block begränsas av en lång, svagt krökt väg, som löper parallellt med kyrkans längdaxel, och av Mälarstranden. Om man sammanfogar detta stora block med det kvarter som ligger genast öster därom – frånskilt med en smal vattugränd genom dagens kvarteret Svalan ner till stranden – så anar man ett representativt medeltida klosterområde med kyrkan mitt på sin norra del längs en större väg. Övriga klosterbyggnader låg som brukligt söder om kyrkan, i sluttningen ner mot den högmedeltida strandlinjen (Benneth & Brynja 1984; Bergman et al. 2003; Århem 2004). Gravar som bör föregå stadsplaneregleringen har dock påträffats även norr om vägen, i kvarteret Hägern Större utanför nordöstra hörnet av dagens rektangulära kyrkogård (Bergman et al. 2003, s. 12).

Söder om Klara kyrka har arkeologer från Stockholms stadsmuseum kunnat testa de äldsta kartornas tillförlitlighet då de undersökt delar av kvarteren Svalan och Björnen samt Vattugatan. De påträffade den nyss nämnda vattugränden med oskadd stenläggning i kvarteret Svalan. Den visade sig vara sen och kortlivad: anlagd på 1610-talet över äldre bebyggelserester och övertäckt vid regleringen ca 1640 (Carlsson & Hedlund 2006, s. 61f, 193; A27, plan fas 4d). I kvarteret Björnen har man dendrokronologiskt daterat en strandskoning till ca 1620, så även här stämmer kartan med tidens verklighet (Hedlund 2010, s. 11).

Delar av eller hela denna stadsdel kallas ibland *S:ta Klara gärde* i källorna, vilket skvallrar om att den en gång fungerat som inägomark till en jordbruksenhet. Klostret fick i sin stiftardonation på 1280-talet flera byar i trakten. Av dessa tycks inägorna till Väsby ha legat inom området som intresserar oss här (Tollin 2017, s. 43–46), med gårdsbebyggelsen nära dagens Hötorget. Bedoire (2023, s. 34f) har med tack till Clas Tollin identifierat en udda 8-formad lantmätarsymbol på den äldsta kartan som en ödebytomt efter två hemman. Den ligger i vår kartas nordöstra hörn, vid åsens fot och innanför tullstaketet, och upptar större delen av det moderna kvarteret Islandet. Läget är fullt rimligt för en medeltida by, och fynd från schaktningar i åsen vid nuvarande Kungsgatan tyder på att ett gårdsgravfält från järnåldern legat intill (Hansson 1946, s. 14f). Sett i relation till det äldre vägnätet som intresserar oss här ligger denna bytomt vid den östligaste av de tre nämnda breda huvudvägarna.

Efter indragningen av klostrets gods till kronan kallas denna jordbruksenhet *Nya Ladugården*, ibland *Kung Jans ladugård* (Ahnlund 1937, s. 15f; Hansson 1946, s. 18). 1586 lät Johan III uppföra ett vackert lejonhus här för att hysa ett vilddjur som han fått i gåva, och ännu åtta år senare var en lejonskötare anställd vid Nya Ladugården (Ahnlund 1937, s. 27).

Mot Beridarebanan eller Långebryggen?
Den östligaste huvudvägen löper parallellt med åsens fot och har en regelbunden kvartersindelning av marken mellan vägen och åsen. Två av de avdelande gränderna börjar med små torg med 20–25 meters sida, där man kan undra om det fanns offentliga brunnar grävda ner i det vattenförande åsgruset. Väster om vägen ligger *Beridarebanan* eller *Rännarebanan*, en rektangulär plan för tornering och hästkapplöpning, använd sedan det sena 1500-talet och upprustad strax innan den äldsta kartan ritades. Kring den finns stora tomma ytor med bara ett par smala spolar av kvartersmark åt nordväst och nordost. Men notera att den som beskådar ryttarövningarna från läktarbyggnaden vid banans västra sida ser kvartersmark i fonden, där folk bor eller odlar, längs nästan hela banans motsatta sida. Söder om Beridarebanan finns en platsbildning i form av en utriven tidigare Y-klyka, med torneringsplanens kortände i fonden: ett slags kortlivat proto-Sergels-torg.

Det äldre vägnätet erbjuder inget omedelbart sätt för fotgängare att ta sig från Norra Malmtorget till det ännu obebyggda *Munkalägret*, dagens Kungsholmen. Den första bron dit, via Blekholmen, byggdes först 1635 i förlängningen av det som idag heter Gamla Brogatan. Sundet mellan Norrmalm och Blekholmen, numera Centralstationens bangård, är så brett i början av 1600-talet att holmen över huvud taget inte

är med på arbetsplanen. I det forna klosterområdets västra ände finns *Långebryggen* utritad, belägen där idag Mäster Samuelsgatan mynnar i Vasagatan, från vilken man kunde ro över till Blekholmen.

Ett brett, rakt och vattenfyllt dike på 120 m längs södra kanten av dagens Norra Bantorget hänger nog samman med Axel Oxenstiernas önskemål på 1630-talet om en kanal vid hans trädgård (Corin 1966, s. 87). Likaså med en uppgift från 1643 om ”bäcken vid nya kyrkogården vid Norre förstadens tullport” (Råberg 1987a, s. 59). Tydligen ville rikskanslern vidga och räta ett befintligt vattendrag som avvattnade en våtmark belägen längs åsens fot, genast utanför tullstaketet (Hansson 1946, s. 11; jfr kvartersnamnen Träsket och Moraset). Tre stora öppna trattformiga platser längs stranden söder om rikskanslerns dike har nog med båtvård, fiske och sådant att göra.

Södermalm

Även för Södermalms del har arbetsplanen tillskrivits Anders Torstensson och återges av Råberg (1987b, s. 12). Delvis möter vi här samma struktur som vi sett väster om Brunkebergsåsen. Det finns ett malmtorg, en stor sträckegata, ett buskage av Y-formade vägklykor, korta raka gränder som sticker av från huvudvägarna, och ett nybyggt tullstaket. Detta staket har vi utelämnat nästan helt eftersom dess västra sträckning ligger så långt från det karterade vägnätet, och dess södra sträckning fattas på arbetsplanen. Endast ett par kortare sträckor i öster på nuvarande Katarina kyrkogård är med på vår karta. På Söder ser vi en mycket mera dramatisk topografi än på Väster, med branter och höjder som märks än idag, och en sjö.

Det kanske mest påfallande draget i det myllrande vägnätet här är att det bara finns en stor sträckegata, en funktionell föregångare till dagens Götgatan. Den utgår från Södermalmstorgs sydvästra hörn, är längs 330 m identisk med dagens Repslagargatan, och böjer sedan av åt sydost förbi Pelarbackens fot och genom dagens Björns trädgård till en trattformig avslutning vid dagens Kocksgatan, där landsväg genom öppna marker tar vid. Denna väg är 1 600 m lång och tar kanske 25 minuter att gå.

Vid en utgrävning 2003 i Björns trädgård påträffade Stadsmuseets arkeologer det äldre vägnätet (Fennö 2004; Bergman 2011) i form av ett par stensatta gator med mittränna. De är tydligt identifierbara med Y-klykan vi ser söder om Pelarbacken i fig. 2. Med vår rektifiering av arbetsplanen ligger båda gatorna drygt sju meter sydväst om sina verkliga lägen i utgrävningsschaktet, en god mätnoggrannhet med tanke på arbetsplanens skala. Liksom på tvärgränden i kvarteret Svalan ovan visade sig gatornas stenläggning här vara mycket sen, från år 1600 eller senare.

Även Hornsgatan har en funktionell föregångare i form av en bred gata som utgår från Södermalmstorg och kan följas på den äldsta kartan bort till dagens Mariatorget. Som flera tidigare kommentatorer påpekat ligger dagens Pryssgränd, östra Tavastgatan, östra Bastugatan samt Mariagränd, västra Klevgränd och Urvädersgränd kvar oförändrade sedan dessa kartor ritades. Mitt i den lilla förstaden, i dagens kvarteret Närke, mellan Södra Latin och St. Paulsgatan, finns ett fyrsidigt torg av betydande storlek, 100 x 90 m.

I bebyggelsens södra kant finner vi sjön *Fatburen*, motsvarande dagens Fatbursparken med omgivningar. Den återges på arbetsplanen för första gången på ett sätt som gör det meningsfullt att mäta dess storlek. Kring 1640 mätte sjöns vattenspegel 30,4 hektar, något större än Långsjön i Huddinge, till exempel. Planerade utfyllnader för nya gator längs sjöns östra strand finns angivna redan på arbetsplanen, och idag är sjöbäckenet sedan länge helt torrlagt. Norr om Fatburen är delar av Högbergsgatan och Björngårdsgatan inlagda i sina moderna sträckningar på arbetsplanen. Det kan tyda på att kartan är ritad i ett skede när man redan stakat ut dessa perifera gator.

Slutord

Vi rekommenderar alla intresserade att titta i detalj både på de 1600-talskartor vi har använt och på de renritade versioner som åtföljer denna artikel. Därför har vi deponerat högupplösta versioner av de senare hos Wikimedia Commons för fri tillgänglighet (commons.wikimedia.org).

Tack

Tack till Fredric Bedoire, Alf Ericsson och John Hedlund för kloka kommentarer till artikelmanus.

Referenser

Ahnlund, N., 1937. *Ladugårdslandet: Till Hedvig Eleonora kyrkas 200-årsminne 1737–1937.* Stockholm.

Bedoire, F., 2023. *Stormaktstidens Norrmalm: folk, hus och gator.* Stockholm.

Benneth, S. & Brynja, E., 1984. Klarissinnor och svartbröder: Kring två grävningar i Stockholm. *Stadsvandringar* 7. Stockholm.

Bergman, A., 2011. *Björns Trädgård: Vägar och brunnar från perioden 1500-talets senare hälft och 1600-talets förra hälft: Stockholms stad, Södermalm, RAÄ 103: Arkeologisk undersökning 2003. SR 297.* Stockholms stadsmuseum, Arkeologisk rapport 2011:10.

Bergman, A., Dyhlén-Täckman, I., Edenstig, N. & Johansson, M., 2003. *Klara kyrkogård.* Stockholms stadsmuseum, Arkeologisk rapport 2003:1.

Carlsson, M. & Hedlund, J., 2006. *Från klostermark till hamnkvarter på 200 år: Vattugatan och kvarteret Svalan – ca 1440–1640: Stockholms stad, Norrmalm, RAÄ 103: Arkeologisk undersökning 1991.* Stockholms stadsmuseum, Arkeologisk rapport 2006:10.

Corin, C.-F., 1966. Överståthållaren Klas Fleming och Stockholms expansion 1634–1644. *Studier och handlingar rörande Stockholms historia* 3. Stockholm.

Fennö, H., 2004. Björns trädgård: Delar av Södermalms äldre vägnät funnet. *Blick (Stockholm)* 2004:1. Stockholm.

Hansson, H., 1946. Norrmalm i stöpsleven. *Samfundet S:t Eriks årsbok* 1946. Stockholm.

Hedlund, J., 2010. *Kv. Björnen 3 och 9: Adelcrantzka palatset, Stockholms stad, Norrmalm. Arkeologisk undersökning 2007–2009: SR 1443.* Stockholms stadsmuseum, Arkeologisk rapport 2010:8.

Råberg, M., 1965. Södermalms stadsplan under 1600- och 1700-talen. *Årsberättelse, Stockholms stads museinämnd* 1964–65, bihang 43. Stockholm.

– 1987a. *Visioner och verklighet I: En studie kring Stockholms 1600-talsstadsplan.* Stockholm.

– 1987b. *Visioner och verklighet II: Stockholmskartor från 1600-talet.* Stockholm.

SG = Stahre, N.-G., Fogelström, P. A., Ferenius, J., Lundqvist, G. & Nyström, S., 2022. *Stockholms gatunamn.* 4:e uppl. Stockholm.

SBL 1918 = W:son Munthe, L., 1918. Anders Torstensson. *Svenskt biografiskt lexikon*, bd. 1. Stockholm.

Tollin, C., 2017. *Stockholm, Klara kloster och Kungsladugården.* Stockholm.

Århem, B., 1989. Klara förändras fortfarande: Kvarteret Hägern Större. *Stadsvandringar* 12. Stockholm.

– 2004. *Klara kyrkogård: Klockaren 1.* Stockholms stadsmuseum, Arkeologisk rapport 2004:11.

– 2009. *Hägern Större 16, Stockholms stad, Norrmalm, RAÄ 103: Arkeologisk undersökning 1987. SR 766.* Stockholms stadsmuseum, Arkeologisk rapport 2008:7.

Kartor

Norrmalms västra del senast 1637. Krigsarkivet, Stads- och fästningsplaner, Stockholm 198. Skala 1:800. Råberg 1987b, s. 29. [sok.riksarkivet.se/arkiv/zApRPX8jzXBX9G5xe64mz5]

Stockholms äldsta karta, 1622–1625. Stockholms stadsarkiv, handritade kartor 68. Råberg 1987b, s. 9. [stockholmskallan.stockholm.se/post/8955]

Södermalm före 1642. Lantmäteriverkets arkiv, A 99-1:4. Råberg 1987b, s. 13. [historiskakartor.lantmateriet.se]

Summary

The oldest preserved maps of Stockholm's Early Modern suburbs date from the 1620s. They contain few real-world fixed points and cannot be rectified in any detail. But there are two work plans from around 1640, when today's regular orthogonal town plans were laid out, that include rather exact surveys of the organic, unplanned road networks and property blocks that preceded the restructuring. In this contribution, the work plans have been rectified against today's town plan. And then the 1620s maps have been rectified against the thus corrected work plans.

The work plans from c. 1640 cover all of the south suburb and the western part of the north one. Both have the same structure: a bridge from the central town island (today's Old Town) leads to a public square (today's Gustav Adolfs Torg and Södermalmstorg), and then a major curved road out of town opens up from the square's west corner. This road splits and re-splits at Y-shaped junctions, whose arms either continue to diverge or merge again after a few hundred metres. Short, straight alleyways join the curved major roads at right angles, delimiting plots or blocks. The only area where much of this early organic road network survives today is atop the steep northern escarpment of Södermalm.

Some major features of these maps are the former monastic precinct around St. Clare's nunnery, a 16th century equestrian arena, the site of the Viking and Medieval farmstead Väsby, the drained Lake Fatburen and two lost public squares. Excavations at several points have documented paved streets that agree with the earliest maps.