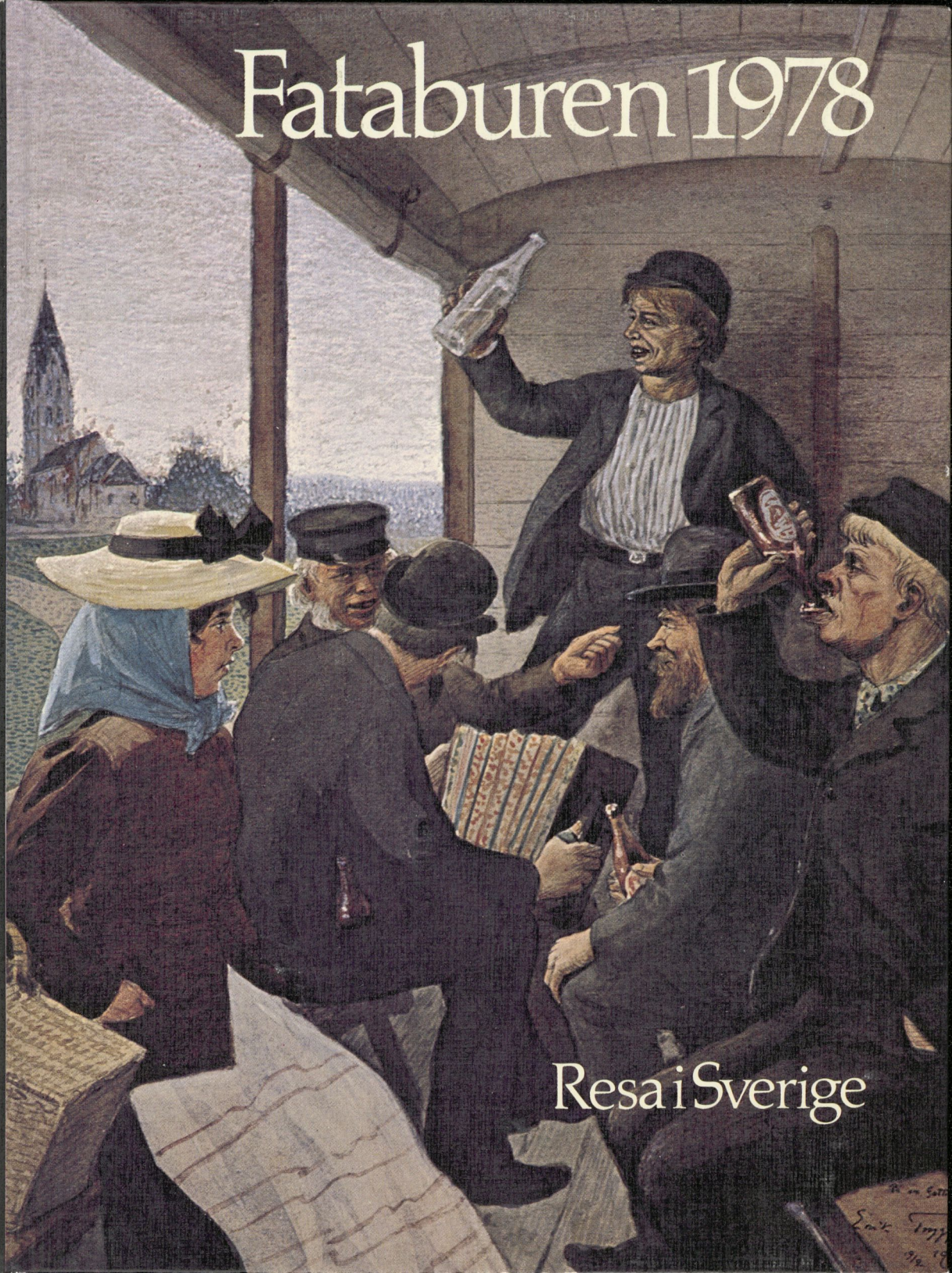
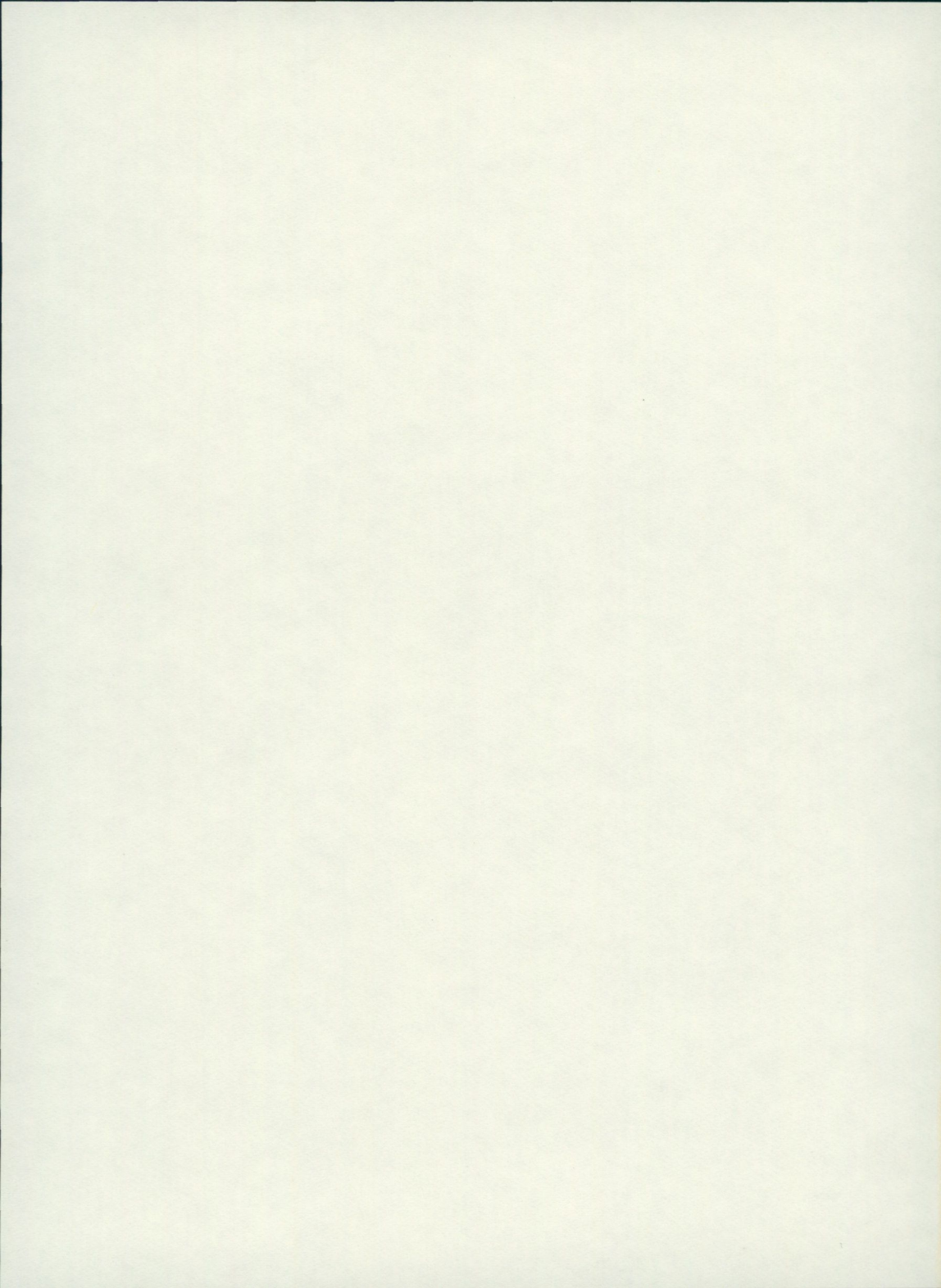


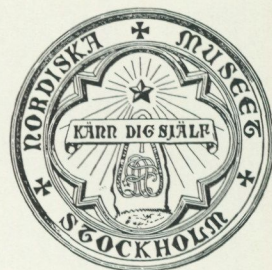
Fataburen 1978

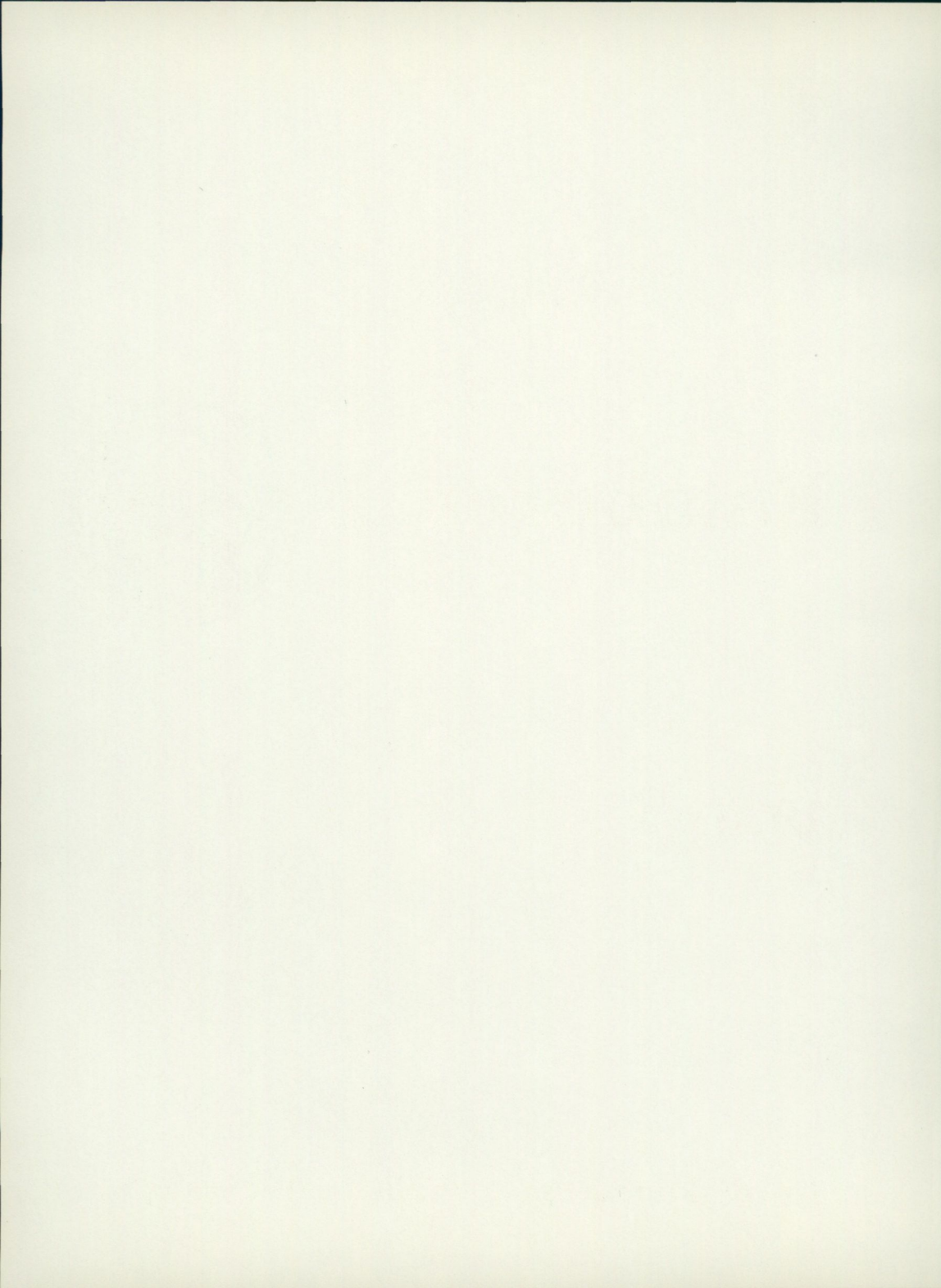
Fataburen 1978



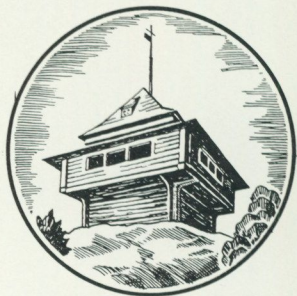
Resa i Sverige







Fataburen



1978

Nordiska museets och Skansens årsbok

Redaktör: Jonas Berg
Redaktionssekreterare: Berit Nordin

Pärmens framsida: "På en Gotländsk Järnväg". Gouache av
Erik Tryggelin, 1907. Nordiska museet.
Pärmens baksida: Laverad teckning från 1837 av okänd konstnär.
© 1978 Nordiska museet och respektive artikelförfattare
Tryckt hos Berlings, Lund 1978
ISBN 91 7108 154 2

Resa i Sverige

Länge har en utställning kring resandet tillhört de projekt som diskuterats inom Nordiska museet och när det slutgiltigt blev klart att livrustkammaren 1978 skulle lämna museets stora hall, samtidigt som en ombyggnad av museet kunde beräknas komma igång först på 1980-talet, föll det sig naturligt att låta museets avdelningar samla sig till en gemensam manifestation ute på hallgolvet under rubriken Resa i Sverige.

En sådan stor utställning innebär idag mycket mer än själva utställningsbygget, det innebär kringverksamhet i form av föreläsningar, det innebär en temaårsbok som denna, det innebär starten för en ny bokserie kallad Resa i Sverige i intimt samarbete mellan vårt eget förlag och LiberFörlag, det innebär ett förtroendefullt samarbete med Postverket avseende vykortsproduktion och specialstämplar och mycket mer. Till särskild kompanjon i fråga om denna utställning har museet tagit Svenska Turistföreningen, som vi inom parentes samarbetade med även 1936 när vi förra gången behandlade ett likartat tema, då i den av Ernst Klein ordnade "Med resvagn och rissla".

När Nordiska museet beslöt att satsa stort på en utställning Resa i Sverige hösten 1978, stod det redan från början klart att utställningen borde följas upp med en Fatabur över samma tema och uppdraget att redigera denna lades på undertecknad. Att redigera årsböcker är ingen lätt sak och att göra tematiska årsboksårgångar är ännu svårare.

I planeringen ville jag sträva efter att göra en innehållsrik och täckande volym över resandet ur etnologiska utgångspunkter – varför reste man, vart reste man, hur reste man, vilka hjälpmedel i form av åkdon, milstolpar, kartor och resehandböcker fanns det, hur såg vägarna ut och hur underhölls de, vad hade man på sig, vad åt man och hur låg man över natt under det man reste, hur fungerade skjutsväsendet, gästgiverierna och senare hotellen, hur ersattes kommissionärerna av resebyråer, hur ledde efterfrågan på reseminnen till framväxten av souvenirindustrin?

De enda begränsningarna låg i tiden, ämnet borde i huvudsak behandla perioden före bilismen och flyget, och i min åsikt att ångbåts- och järnvägstrafiken redan hade behandlats på ett bra sätt i böcker utgivna av andra institutioner.

Trafiken på gång- och ridstigar, på dammiga landsvägar och utbuskade vintervägar, i kärra, rissla och kalesch – den ankom det på Nordiska museet att dokumentera, penetrera och levandegöra, den skulle vara ryggraden i utställningen Resa i Sverige och den borde belysas i denna Fatabur.

Naturligtvis var denna plan alltför stor för att kunna pressas in i en Fataburs trots allt relativt begränsade utrymme. Vad som här presenteras

är åtta artiklar, som täcker en del av programmet rätt väl, andra delar sämre och somliga inte alls.

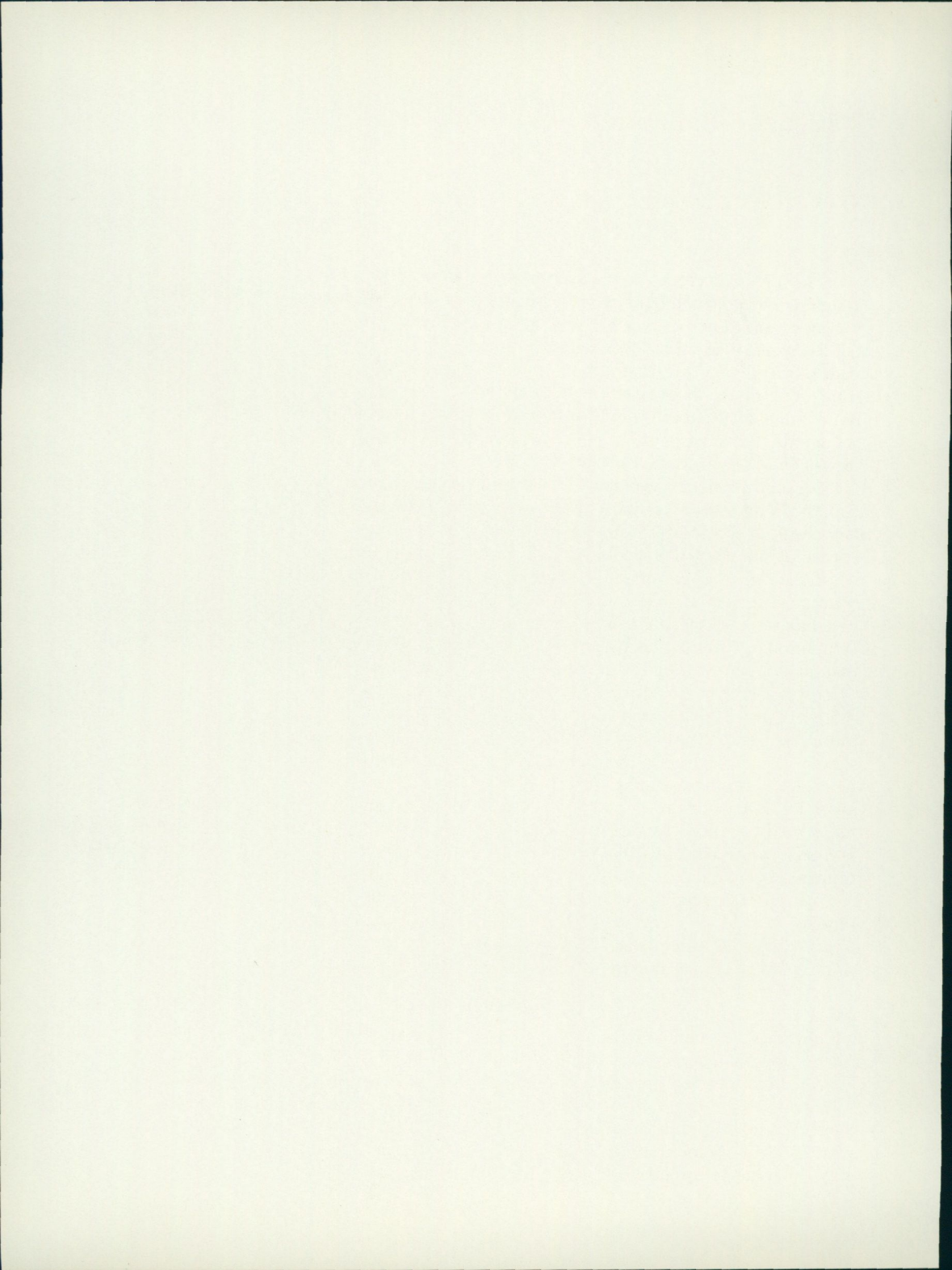
En av författarna kommer utifrån och kräver därför en särskild presentation. Göran Andolf, som medverkar med Resandets revolutioner, är docent i historia vid Göteborgs universitet och projektledare för ett stort tvärvetenskapligt projekt, Resandets demokratisering från 1820.

Gunnel Hazelius-Berg, Elisabet Hidemark och Göran Rosander är eller har varit fast knutna till museet och är välkända författarnamn för Fataburens läsare. De tre övriga, Jan Garnert, Bo G. Nilsson, biblioteksassistent vid museet, och Olga Strosova är alla stockholmsetnologer fosterade vid Institutet för folklivsforskning.

Jonas Berg

Innehåll

- 9 *Göran Rosander*: På väg. Färdandes folk under tusen år
- 41 *Elisabet Stavenow-Hidemark*: Varför reser du? Carl Jonas Love Almqvist
som resenär
- 49 *Göran Andolf*: Resandets revolutioner
- 73 *Bo G. Nilsson*: Vintervägar
- 91 *Jan Garnert*: Ur skjutsväsendets historia
- 125 *Gunnel Hazelius-Berg*: I lappmudd och tulubb. Något om resdräkten i
gamla dagar
- 139 *Bo G. Nilsson*: Vägvisare och reskartor
- 163 *Olga Strosova*: Förfädernas färdeminnen
- 177 Nordiska museet under år 1977
- 191 Skansen under år 1977



På väg

Färdandes folk under tusen år

Göran Rosander

Bonden kom förr nästan aldrig utanför socknen. Resande var över huvud taget något sällsynt i äldre tid. – Detta är två seglivade myter som inte tål närmare granskning. Rörligheten var tvärtom förvånande hög, om man också innefattar resor av tvång och i näringsutövningen förutom färder för rekreation eller studier.

Färdande vidgar vyerna. Horisonten öppnas. Man får en annan blick för den egna situationen. Idéer, bruk och varor sprids. All kulturell utveckling av någon betydelse var före massmedias tid otänkbar utan muntlig och visuell kontakt med världen bakom vägkröken. Inom kulturhistorien måste därför största vikt läggas vid resandet som hävstång för utvecklingen.

Men genom det frö till förändringar som ligger i färder, och därmed kontakt med människor som tänker annorlunda, har resandet gärna omgivits med restriktioner från de maktägandes sida. Motarbetandet av en fri nyhetsspridning gick också hand i hand med myndigheternas strävan att ha kontroll över arbetskraftens rörlighet och hindra allt med smak av lösdriveri. Mönstret känns för övrigt igen från inte så få länder i dag. *Frihet* från överhetens tvång, frihet att söka upplevelser och kunskap ligger förborgat i resandets begrepp. Också sett ur den bofastes synvinkel, han som sitter fast i smeten, har möjligheten att röra sig ohindrad av jobb och konventioner haft något suspekt över sig, samtidigt parat med en gnutta avund och med det ouppnåeligas romantik. Zigenare, vagant, luffare, vagabond, Wandervögel, liftare, globetrotter är värdeladdade beteckningar genom bärarnas annorlunda uppförande, varibland rö-

relsefrihet är ett. Och flyttfågeln är en välkänd litterär symbol.

Topografi och klimat som färdregulator

Sveriges topografi inbjöd inte i särskilt hög grad till förflyttningar före de mekaniska fordonens tid. Skogar och moras försvårade framkomligheten för hjuldon i största delen av landet. Att bryta och underhålla allmän väg blev en tung börda för jordägarna, på vilka detta helt vilade fram till en delreform 1891, delvis fram till vägväsendets förstatligande 1944. Utbyggnaden gick långsamt. Ännu 1917 saknade två socknar i Jämtlands län (Frostviken, Storsjö) helt allmän landsväg, och byvägarna kunde med svårighet användas av hjulfordon.

I brist på landsväg fungerade rullstensåsarna sedan urminnes tid som färdstråk. Där gick man torrskodd och tryggast.

Framkomligheten över myrar och kärr ordnades med hjälp av spänger eller kavelbroar, tätt lagda stockar sida vid sida, ev. sammanhållna av långsgående slanor invid ändarna. Kavelbroarna kunde vila på risbäddar om det var mycket sankt. Att lägga vägbank eller någon form av bro var en åtgärd som många runstenar minner om. Berömd är "Jarlabankes bro", Täby, 1 000-talets ståtligaste vägbyggnad, av klumpsten med grus över. Banken är 150 m lång och löper över en sumpmark. Den kantades av 15 par över en meter höga stenar, placerade med jämna mellanrum. Mellan dessa var ett stort antal mindre stenar resta.

Ett sätt att vintertid ta sig över smalare, öppna vattendrag var att bygga isbro. Ur den is som bildas längs stränderna sågades

ett lagom långt stycke, vilket svängdes ut vinkelrätt tills det nådde andra sidan. Sedan det frusit fast där och ev. vattenbegjuttits, hade man en konstgjord överfart. Metoden omtalas redan av Olaus Magnus 1555.

Det bristfälliga vägväsendet gjorde att den övervägande delen av all godstransport skedde vintertid på medfordon. Vintervägnätet hade delvis en annan sträckning än sommarens. De frusna vattendragen användes mycket. Underhåll och utmärkning, prickning, var noga reglerat i förordningar. Också här föll bördan givetvis på jordägarna. Landshövdingens i Kopparbergs län Hans Järta yttrande från 1823 att "barvintrarna verka såsom missväxter" blixtbelyser hur beroende allmogen var av inkomster från slädförning av malm, kol och förnödenheter. De flesta stora fjärrmarknaderna var förlagda till vintern. Ämbetsmännens tjänsteförrättningar i bygderna skedde helst också vintertid, när den skakande kärran kunde bytas mot slädens glidande gång. Här inverkade förstås också att allmogen hade sin minst bråda tid under vintern, varför ting, husförhör och dylikt då passade bäst in i årsrytmen.

Däremot innebar snön inte några egentliga fördelar för den som förflyttade sig till fots. Följde man vintervägarna, var underlaget knaggligt. Det var heller knappast särskilt bekvämt att förflytta sig med trugor, dvs. snöskor (sådana sattes också på hästen på obanad väg). Skidor var av allt att döma inte var mans egendom, särskilt inte söderut, utan mer förbehållna jägare och nybyggare. Dessutom var de inte sällan klumpiga. Snöskridskor med breda skenor var ett transportmedel här och var, varvid de djupa medspåren nyttjades. Spark, slutligen, dök upp vid 1800-talets mitt och kunde tjäna som transportmedel även på långa sträckor.

Sjöarna har alltid använts för transport, liksom förstås kustlederna. Seglade man inte, så rodde man. På åtskilliga håll längs kusterna fanns skjutsbåtstrafik inrättad. 1650 tillkom sålunda ett sjögästgiveri på Ulvön i Ångermanland, och något senare

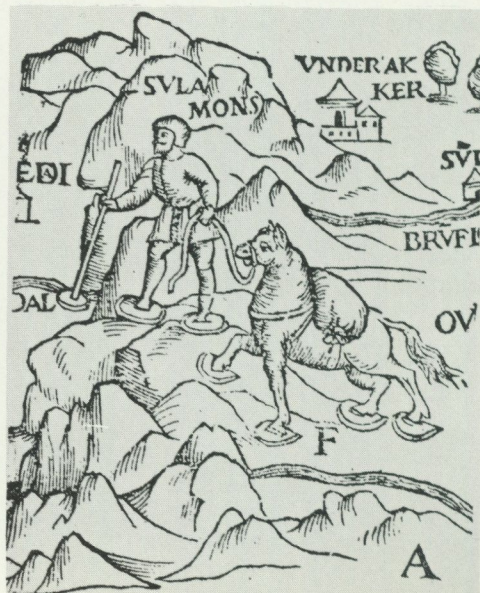
gick dylik trafik från Njurunda till Härnösand. På 1500-talets slut fanns fast roddarled på Ångermanälven från kronans laxfisken ned till kusten.

Åar och älvar innebar också en transportmöjlighet, även om de ofta var för strida för att tillåta obruten förflyttning. Vid forsarna fick båtarna bäras. Man kunde också använda flottar som flöt med strömmen. Någon motsvarighet till kontinentens inre vattenvägar med kanaler och floder i förening har däremot av topografiska skäl inte kunnat komma till stånd. Våra kanaler har som mest räknat 1 573 km, varav 243 km grävda.

För resenärer på segelskutor kunde inte bara stormar utan också stiltje eller vind från galet håll utgöra en fara – möjligheten att kryssa var begränsad. Erik Dahlberg berättar målade om hur han på en färd mellan Travemünde och Dalarö, som normalt tog åtta dygn som mest, blev liggande utan vind i 15 dagar, vilket medförde att man höll på att svälta ihjäl!

Vattendrag och kustband fick ökad betydelse när ångbåten kom. Den första

På Olaus Magnus' Carta Marina (1539) visas hur snöskor användes vid övergången av Jämtlandsfjällen.





En enkel kavelbro någonstans i Värmland, fotograferad omkring 1910. Stockar har lagts parallellt på en steglängds avstånd. Foto Nils Keyland, Nordiska museet.

reguljära ångbåtslinjen var den av Samuel Owen 1817 upprättade routen Stockholm – Uppsala – Västerås. 1842 byggdes det första svenska ångfartyget av järn.

Tjänstehjonsstadga och inrikes pass

Möjligheten för den enskilde att vara på rörlig fot i äldre tid hörde som nämnts intimt ihop med den statliga sysselsättningspolitiken. Denna gick ut på att trygga tillgången på arbetskraft för de viktigaste näringarna (jordbruk, bergsbruk), hämma lösdriveriet, minska påfrestningen på fattigvården samt att hävda rättssäkerheten för den enskilde. Under seklernas lopp tillkom en rad ofta motsägelsefulla stadgor och förordningar för att främja dessa syf-

ten. Man tvingades emellertid också att medge många undantag. Bestämmelserna hjälper oss att få en bild av förhållandena, eftersom de rimligen tillkom för att reglera rådande praxis.

Statens viktigaste instrument för att hindra oönskad rörlighet var kravet på *laga försvar* samt *tjänstehjonsstadgan*. Förstnämnda term innebar ursprungligen det skydd adelns tjänstefolk innehade mot utskrivning men kom småningom att innebära tvång för den obesuttna allmogen att ha årstjänst. Krav därpå finns redan i Magnus Erikssons landslag på 1340-talet och återupprepas sedan gång på gång, särskilt från 1500-talets slut. Stadgan upphävdes 1885.

Den som saknade laga försvar hotades

fram till 1824 med tvångsrekrytering till knekt, men vanligen sändes lösdrivare utan pass – se nedan – till hemorten. Efter som kommunerna från 1760-talet fått utökad skyldighet att ta hand om sina fattiga, sökte sockenstämman i sin tur hindra inflyttning som kunde medföra underhållsskyldighet för fattigkassan.

Ur vår synpunkt intresserar särskilt den inrikes passlagstiftningen, vilken direkt reglerar rörligheten. Huvudregeln var att man skulle ha pass vid resa utanför hemlänet. Många tog ut pass även vid resa inom detta. Lagstiftningen är också här motsägelsefull. Många undantag finns, lagfästa eller grundade på sedvanerätt.

I Gustav Vasas brev framträder pass-tvång för resande köpmän; för andra kategorier vägfarande tycks inte kravet ha varit lika stort. De som reste i statens ärende och fordrade skjuts skulle vara försedda med "pass", här väl närmast som bevis för sina krav. Utöver att styrka den resandes identitet kunde passet informera om innehavarens religiösa förhållanden. Detta gällde särskilt allmogen. För denna saknades nämligen långt fram i tiden central passinstans. "Passet" eller attesten utfärdades i stället av pastor, vilken i detta kunde överbringa budskap till själasörjaren i den ort dit vederbörande begav sig. Denne kunde i sin tur förse passet med påteckning om nattvard.

Ännu omkring år 1800 kunde prästen ge ut dylika "pass". Då hade funktionen sedan ungefär ett sekel formellt övergått till länsstyrelsen. Det äldsta av mig påträffade handskrivna landshövdingepasset är från 1660, det första tryckta från 1733. Varje län hade sitt eget formulär, ofta pampiga handlingar med sigill. Stämpelavgift utgick men fattiga erhöll passet gratis, medan allmogen fick nedsättning. Giltighetstid, ärende och resmål brukar framgå. Ofta finns plats för signalement men uppgifterna kan saknas. För att få pass ställdes tidvis kravet att uppvisa frejdebetyg från hemsocknens präst. Vissa kategorier pass-tagare (västgötaknallar, glas- och smidesförare, kringvandrande judar samt mar-

9038

KONUNGENS

BEFALLNINGSHAFVANDE

i

Stora Kopparbergs Län

Gör vederligt: Att som *Pigan Catharina No-*
man anhållit om tillstånd, att här-
ifrån färdas till Köping, Västerås och
Stockholm, afseigt på afseften hufvuds-
äkenskap bomulls väfnader

Älså är till Wederbörande inom Länat, Konungs Befallningshafvandes befallning och till alla andra, som upsigten öfver Resande tillkommer, Dess vänliga begäran, att låta *honne* fritt och obehindrad Pass *och upsefne* Och är detta Rese-Pass gällande för *10 Månader*

Fahlan af Lands-Cancelliet den *26 Juni 1826*

R. Romm

Passhafvarens
 Plats, årtal, sigill
 Alder
 Hår
 Ögon
 Andaga
 Vasa

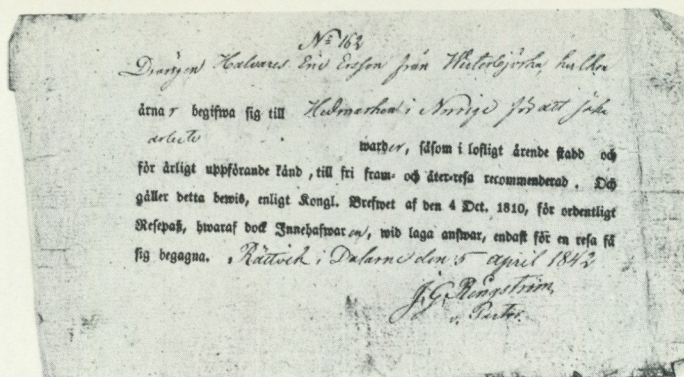
Länat — *76*
 Chart. Sig. *56*
 Sigill — *2*
186

Landshövdingepass för pigan Catharina Norman som ville avyttra i Falun tillverka bomullsvävnader i Köping, Västerås och Stockholm.

kententerskor, kaffekokerskor och månglerskor) måste vid passmottagandet uppvisa sundhetsbevis, högst tre månader gammalt. Bestämmelsen visar på myndigheternas förväntan om dessa personers vandel – det torde ha varit könssjukdomarnas spridning man ville förhindra.

Passlagstiftningen är rik under 1700-talet och återfinns bl.a. i resolutioner på allmogens besvär under riksdagarna. För att underlätta för allmogen, erhöi denna på 1730-talet rätt att ta ut passet hos kronofogde eller länsman, om man bodde långt från länsstyrelsen. 1812, då lagstiftningen skärptes sannolikt därför att resandeströmmen ökat, tillkom passkommissionärer, "pålitliga, förståndige och bofaste", som skulle tillhandahålla tryckta formulär

Vice pastor i Rättvik utfärdade den 15 april 1842 pass åt en man som ämnade söka säsongarbete i Hedmarks fylke.



med landshövdingens underskrift. Särskilt många kommissionärer tycks inte ha tillkommit. Ytterligare en kategori som fick förpassningsrätt var prästerskapet i Kopparbergs län (1810) och sannolikt Värmland (något senare), eftersom rörligheten där var stor.

Härutöver fanns åtskilliga andra myndigheter som med rätt eller orätt utfärdade pass: magistraten (för de bofasta i staden; ofta använde sig allmogens i närheten av denna instans), militärbefäl (för fast anställdas familjer), universitetsrektorerna, studentnationernas inspektorer, ja t.o.m. skollärare.

Enligt förordningarna skulle myndigheterna föra journal över utgivna pass. Dessa är ofta bevarade – tidigast i Kalmar län, 1741. De ger en uppfattning om rörligheten, även om förvisso många färdats utan pass. Formellt skulle detta uppvisas för påteckning då man passerade länsstyrelse eller magistrat (en del viseringsjournaler finns bevarade), något som dock tycks ha skett i ganska liten utsträckning. Kronobetjante kunde begära att få se passet då de mötte okända, och det framgår av äldre handlingar att inte så få passlösa bragtes inför Kungl. Befallningshavande. De gripna brukade sändas till hemorten med föreläggande att skaffa sig arbete inom viss tid – den formella möjligheten att placera vederbörande som knekt synes knappast ha utnyttjats, åtminstone inte i fredstid.

Krav på pass och kontrollen av de resande drabbade – förstas – i betydligt lägre grad samhällets övre skikt än de ringare. Det förefaller som om "hederlige och kända personer" kunde färdas fritt, av vissa handlingar att döma.

Inrikes pass avskaffades 1860, sedan bestämmeiserna tillämpats i allt mindre utsträckning under 10–15 år. Samtidigt försvann f.ö. kravet på utrikes pass fram till första världskriget; Sverige gick här i spetsen och följdes snart av de flesta övriga europeiska länder.

De inrikes passen ersattes på sätt och vis av arbetsbetyg (arbetsattester, vandringsbetyg) utfärdade av prästerskapet på begäran. De upptog bl.a. uppgift om innehav av medborgerligt förtroende (förlorades vid svårare brott). En tid strax efter 1800-talets mitt var arbetsbetyg obligatoriskt för anställda vid allmänna arbeten.

För en kategori kvarstod kravet på passinnehav fram till 1887, nämligen för gård-farihandlare. Myndigheternas misstänksamhet dröjde kvar.

Säkerheten på vägarna

Det var inte bara de topografiska och klimatiska förhållandena samt de juridiska bestämmelserna som utgjorde hinder för resandet. Vilda djur och våldsmän hotade.

Rovdjursfaran får inte överdrivas. Antalet säkra belägg för att människor dödades

av varg är förvånansvärt få. Bara enstaka bestar blev mandräpare, och de människor som råkade illa ut var i första hand barn och vallhjon. Vargstammen i Syd- och Mellansverige reducerades hastigt under 1860-talet. Perioden 1856–60 inrapporterades 868 fällda vargar i landet, 1866–70 236. T.ex. 1901 dödades 38 vargar i hela riket.

Hur var det då med rövare och överfall på vägarna? Fredlösa *skogsstrykare* kan inte ha varit helt ovanliga i det medeltida Sverige, eftersom medeltidslagarna uppehåller sig vid dem. När peterspenningen – en påvlig uppbörd – 1328 skulle fraktas från Uppsala till Bohuslän, varnades för rövare på flera ställen. Transporten försågs med 10–40 ryttare som eskort. Under nyare tid där emot tycks organiserat röveri ha varit sällsynt. En del förrymda soldater slog sig dock på "yrket". Andra, t.ex. gästgivare, bönder och rackare, kunde i ögonblickets ingivelse slå sig på röveri.

Från tingsprotokoll vet vi, att man t.ex. spände ett snöre över vägen, vilket gav signal genom en liten klocka i rövarnäset då någon passerade (tidigaste belägg 1624). Ogärningsmännen kunde förkläda sig till oskyldiga bönder eller använda en hjälpsökande, "nerslagen" kvinna på landsvägen som lockbete. Från Hällemo marknad i Dalsland, som upphörde kring 1880, berättar flera uppteckningar om att bönderna som skulle dit och måste passera Kroppefjäll slog sig samman i karavaner på grund av risken för överfall. T.ex. Brålandabönderna utsåg en stor stark karl med knölpåk som anförare, och de flesta hade egna tillhyggen. Samma gällde Frändeforsborna, som medförde knölpåk eller piska med blyskivor i handtaget. (Dessa piskor togs sedan gärna till vid slagsmål på marknaden, enligt uppgift i domböckerna.)

Eftersom gårdfarihandlarna hade konstanter och varulager samt uppträdde ensamma, var de särskilt utsatta för rånmord. Traditionen har bevarat åtskilliga minnen om våldsdåd. Nyligen har publicerats skildringar av två mord på vandrande målungsfolk. En man slogs 1847 ihjäl i Töfte-

dal av en troligen berusad våldsmän. Kroppen grävdes ned, pengar och varor medtogs. Den andra uppgiften rör en 15-årig flicka som mördades av husägaren och hans hustru 1855 i Sörmland. Hon hade just öppnat sin ränsel med varor. Kroppen gömdes under en rishög.

Medeltidens vägförare

Redan före de skriftliga källornas tid fås direkt eller indirekt en uppfattning om rörligheten genom att gravfynd pekar på kontakt med fjärran länder. Vikingarnas färder är ju också välbekanta. Vi lämnar emellertid dessa fjärran tider och vänder oss mot medeltiden.

På stigar och vägar färdades en brokig skara. Inte så få resande torde ha varit av utländsk härkomst, väl främst danskar, tyskar och finnar. Där fanns tiggare, traskhankar och krymplingar som drog omkring för att söka sin nödtorft. Gycklare och taskspelare stod inte långt från dessa ifråga om status och sättet att skaffa sig utkomst.

Det förekom också förflyttning av arbetskraft, frivilligt eller genom tvång. Inom socknen fullgjorde gårdarna sin andel i kyrkobygget, som kunde pågå i decennier. Kungen och hans handgångne hade makt och myndighet att rekvirera arbetskraft till de stora borgbyggna under högmedeltiden. Inom jordbruket rådde en uttalad brist på arbetare under den s.k. agrarkrisen från 1300-talets slut och ett sekel framåt, vilket måste ha medfört goda möjligheter för villiga långväga arbetsvandrare. Den väl belagda ökningen av nyodlingen strax efter 1400-talets mitt kan också ha fört med sig säsongvisa förflyttningar, såvida den inte helt får tolkas som grundad på stegrat befolkningstal. Ett par gånger under detta sekel säger sig kungen tolerera kringvandrande tröskare. Att döma av förhållandena under följande sekel, kan dessa ha utgjorts av norrlänningar, dalkarlar och folk från Västfinland. Inte heller Gustav Vasa ställde f.ö. något absolut krav på årstjänst för tröskare eller andra tillfälliga arbetare.

Också bergsbruket föranledde förflytt-



Vargar angriper en djurtransport på Kobergs sjö. Akvarell av Fritz von Dardel (1817–1901). Nordiska museet.

ning av arbetare. 1360 förelade en stadga vissa kolbrännare vid järnbergen att sluta säsongarbete och i stället slå sig ned där för gott. Vedhuggning och jordrymning utfördes av tillfälligt anställda, av allt att döma ej sällan finnar. Också dalkarlar nämns i dylikt sammanhang 1504.

De kringvandrande handelsmännen utgjorde ytterligare en kategori. Det förefaller som om myndigheterna på det hela taget tolererade gårdfarihandel och fria förflyttningar mellan marknader och städer – detta i skarp motsats till förhållandena senare. I vilken utsträckning dylik vandringshandel förekom är dock ovisst då kälorna sviker. Trots självhushållningen torde det funnits efterfrågan på produkter som fordrade specialistkunskap vid tillverkningen.

En speciell och mycket omskriven grupp av handelsmän är birkarlarna, som bedrev den lönande handeln med samerna med kunglig ensamrätt. De nämns 1328, men institutionen torde gå tillbaka till föregå-

ende sekel och existerade till omkring 1600. Birkarlarna hade också skatteuppbörden sig tilldelad mot att ersätta kronan med ett fast belopp i skinn. Flertalet birkarlar torde åtminstone till en början ha varit av finsk börd, en teori är att namnet kommer från Birkala i Satakunta. Antalet torde inte ha överstigit några tiotal (1590 fanns ca 59). Medhjälpare tillkom dock.

Också i förvaltningen i övrigt ägde förstås resor rum. Fogdar, lagmän och andra kungens medhjälpare måste en stor del av sin tid vara på resande fot, tillsammans med sina följen. Kungen själv for ännu ett stycke in i nyare tid mellan sina fästen och gårdar för att konsumera lantbrukets avkastning och ta del av de naturaskatter som levererats dit. Skattepersedlar och andra överskottsprodukter exporterades delvis, vilket förutsätter ett finförgrenat nät av transporter till utskepningshamnar och över landgränserna. De viktigaste exportvarorna under medeltiden var järn, smör och skinn. Mängderna var dock ringa.



Ackja. Detalj ur skiss av Piteå gammestad, utförd av V. G. Läv till Erik Dahlbergs Suecia Antiqua. 1690-talet. Foto i Nordiska museet.

Även om de få och små städerna mest själva försörjde sig med lantmannaprodukter torde en viss införsel av färskvaror och slöjdprodukter från omnejden ha skett och allmogen deltagit i stadens daglighandel. Största delen av varuutbytet skedde dock på stads- och lantmarknader. En del ödemarksmarknader är också kända, mötesplatser mitt mellan två bygder. Särskilt stora begivenheter under medeltiden eller senare var Distingsmarknaden i Uppsala, Hindersmäss i Örebro, Pålsmäss i Hedemora, Larsmäss i Göteborg, Fastingen i Kristinehamn, Samtingen i Strängnäs, Sigfridsmäss i Växjö, Jämtmarknaden på Frösön (senare Östersund) samt Jokkmokks, Lycksele, Arjeplogs, Arvidsjaur och Jukkasjärvi marknader.

Även i allmogens dagligliv ingick en del färdande. Tiondet skulle levereras. Skvaltor och hjulkvarnar är kända från 1200-talet, väderkvarnar från följande sekel, och malningen kunde kräva ganska långa förflyttningar. Myrar och lavhedar, där på många håll det nödvändiga vinterfodret togs, låg i allmänhet ett stycke bort. (Däremot synes fäbodväsendet ha varit dåligt

utvecklat.) Jakt, fiske och den fångst av sjö- och myrmalm som förekommit i vissa bygder (framför allt Småland och övre Dalarna) innebar att männen långa tider var på rörlig fot.

Yrkessoldater samt tillfälliga uppbåd vid oroligheter var ytterligare en kategori vägfärande.

Slutligen återstår en speciell medeltida grupp: resande munkar och nunnor samt pilgimer och avlatsförsäljare. De ca 70 klostren inom de gränser Sverige har i dag (alla var dock inte i funktion samtidigt) hade ett livligt utbyte för studier, och som straff kunde munkar och nunnor beordras förflyttning till annat kloster inom orden (med anmodan att gå kortaste vägen). Inom cistercienserorden var klostrens ledare skyldiga att med jämna mellanrum deltaga i generalkapitlet i Cîteaux i Frankrike. Över huvud taget fungerade klostrens väl utbyggda infrastruktur, för att använda ett anakronistiskt ord, som ett ådernät för innovationer. Snabbt spreds nyheter till Europas avlägsna hörn, och klostren kom att bli spridningscentra på t.ex. jordbrukets område.

Tiggarmunkarna lämnade under delar av året klostren för allmose- och predikofärder. Deras antal var stort i förhållande till de stationära ordnarnas munkar. Till de kringstrykande hörde säkert också avsigkomna munkar från vanliga ordnar.

Pilgrimer och botgörare av olika slag utgjorde en stor skara. Seden att uppsöka någon vallfartsort var vida spridd. Orsaken kunde vara att man ville bedja om något (t.ex. botandet av krämpor), tacka för något eller helt enkelt av fromhet besöka de heliga platserna. Större inhemska vallfartorter var Vadstena, Uppsala samt Stockholms dominikanerkyrka. Pilgrimerna färdades gärna i flockar. Vägsträckningarna är delvis ganska väl kartlagda genom en alltjämt levande folktradition. I ödemarkerna fanns här och var *själastugor*, vilohus anlagda på kyrkligt initiativ och utan bofast befolkning. Ortsnamn som Pilgrimstad och Stugun i Jämtland, på vägen mot Olovskultens Nidaros, är en hågkomst av dylika stugor.

Bland de vägfärande ingick också en och annan lärd man på väg till eller från kontinentens universitet. Viktigast under högmedeltiden var Paris. 1329 fanns här hela 59 svenskar. Något senare kom Prag i ropet, under 1400-talet de tyska universite-

ten (Rostock, Greifswald, Leipzig m.fl.) som besöktes av i medeltal 65 svenskar per decennium. 1477 tillkom Uppsala universitet.

I den fortsatta skildringen, som omfattar tiden från reformationen fram till ungefär 1900, betraktas resandet utifrån förhållandet för olika sociala skikt eller från syftet. Från flyttning för stadigvarande bösättning bortses. Även dylik rörlighet synes av de stora pågående demografiska forskningsprojekten att döma ha varit långt mer utbredd än man föreställer sig. Detta gäller även flera sekler tillbaka.

Nomadiserande befolkningsskikt

Vårt land har haft två etniska grupper som fört en mer eller mindre nomadiserande tillvaro: de renskötande samerna samt zigenarna.

Renskötsel i mer utvecklad form anses ha uppkommit under medeltiden. Under den nu förgångna intensiva renskötselns tid företog fjällsamer omfattande flyttningar: från låglandets skogar, där man vistades vintertid, till lågfjällen, där man vistades vår och höst, ända upp mot kalvfjällen under sommaren eller än vidare mot Norges kust. Förflyttningarna följde älvarnas riktning.

Samer utanför Hedemora. Detalj ur kopparstick över Hedemora i Erik Dahlbergs Suecia Antiqua (på förlagan saknas dock lappfamiljen). Nordiska museet.



Det fanns emellertid andra samegrupper än fjällsamerna. Av dessa kan nämnas skogssamerna, som bedrev en renskötsel vilken inte alls krävde så omfattande flyttningar.

Renskötseln har efter hand erhållit en extensivare form. Fjällrenarna går fortfarande upp till högfjällen, men samernas flyttningsmönster har helt ändrat karaktär. Familjerna brukar vara bofasta eller hålla till på vistena, medan renskötarna själva utnyttjar de moderna kommunikationsmedel som står till buds. Bl.a. snöscootern har i hög grad underlättat rentillsynen vintertid men också medfört att renskötarna lättare kunnat nå sina hem.

Antalet renskötande fjäll- och skogssamer utgjorde 1940 omkring 2 800. Siffran har varit någorlunda konstant de senaste två generationerna. Flyttningarna har numera fått andra former. Renarna kan t.ex. köras med lastbil, och samerna själva använder motorfordon i största utsträckning. Flyttningarnas längd har avtagit.

De första zigenarna kom till Sverige 1512. De har under långa perioder förföljts av myndigheterna. Antalet anges 1880 till omkring 132 (siffran troligen för låg), 1943 550. De senaste decennierna har ett par tusen finska zigenare invandrat. Dessa är vanligen bofasta, liksom de allra flesta av de övriga.

Allmogens förflyttningar i näringsutövningen

I en stor del av landet har bonden varit mångsysslare och utövat flera yrken – det är ett faktum som måste inpräntas. Blott i de goda jordbruksbygderna fick han sin utkomst enbart av jordbruk och boskapsskötsel. Eljest måste biförtjänster till. Enligt Gårdlund skall bortåt hälften av den jordägande allmogen ha varit beroende av bisysslor under 1800-talet. Siffran verkar snarast för låg. Behovet av biinkomster krävde många gånger ett rörligt liv, i tillägg till att gårdsbruket och vissa pålagor också fordrade förflyttningar.

Dagligarbetet var rörligt. Inrättningar som kvarn, smedja, vadmalsstamp och

benstamp kunde ligga en dagsresa bort. Samma gällde den skog där man tog virke eller ved. Betydligt längre sträckor färdades de bönder som saknade nödigt vinterfoder i närheten. Hushållet kunde i veckor tvingas att mödosamt förflytta sig mellan miltals avlägsna slättermyrar, *raningar* (på våren översvämmade slättervallar vid vattendrag), gräsbärande utmarker samt marker för lav- eller lövtäkt. Fodret fick torka på platsen och hämtades med kälke på snöföret – ytterligare en rad transporter. Ev. svedjor var arbetsamma att ställa iordning. De skulle fällas, brännas och röjas ett eller ett par år före sådden. Skörden fördes även den hem på vinterföret. På var svedja togs som regel blott en skörd av råg och en av rovor.

Fäbodarna var fasta replipunkter vid djurens sommarbetning. Man brukar skilja mellan tre huvudtyper. Halvfäbodarna låg på högst ett par kilometers avstånd från gården. Butösen tillbringade natten och en del av dagen där, i övrigt arbetade hon på hemgården. Typen påträffas i Norrbotten, längs norrlandskusten samt vid fäbodområdets sydgräns, ungefär från Gävle till Uddevalla. Hemfäbodarna låg upp till ett par mil avlägsat. Ofta hade de åkrar och kunde se ut som en kopia i smått av gården. Hela eller delar av familjen kunde vistas där en stor del av sommaren. I fäbodområdets kärna, övre Dalarna, Härjedalen och södra Jämtland, har existerat långfäbod, i extremfallen (Storsjöområdet) belägna upp till tio mil bort. Där härskade butösen ensam, ev. tillsammans med någon vallpojke. Under helgen kunde fäbodjäsenterna få besök av andra ungdomar – man var inte rädd för avstånd!

Inom kärnområdet brukade djuren flyttas mellan hemfäbod och långfäbod och sedan åter till hemfäboden. Stundom fanns tre bodar att besöka. Ännu mer komplexa flyttningsmönster existerade. Extremfallet torde ha varit Sollerö socken, där man, liksom på en hel del andra håll, på senhösten återvände till fäbodarna (på fastlandsdelen av socknen) för att djuren skulle äta upp fodret som fanns i ladorna. Karlarna, som



"Färd till fäbodarna". I klövjesadeln har man placerat såväl packning som barn. Oljemålning av Bengt Nordenberg 1870. Foto i Nordiska museet.



I skärgården kunde det bli långa transporter av hö. Man slog även de yttersta skären. Färden kunde ta ett dygn. Här spisar folk från Rådmansö i Roslagen middag i storbåten en sommardag 1898. Foto i Nordiska museet.

då och då begav sig till hemgården i olika sysslor, kunde här per år använda upp mot 16 hela eller halva dagar till förflyttningar.

Jakt och fiske utgör andra s.k. areella näringar, där bonden tog i anspråk vida ytor. Man kunde ha särskilda fiskekojor för övernattning eller också låg man i fäbodlar eller tillfälliga skyl. Även bärplockning och nävertäkt drog folk ut i skogen. Särskilt nybyggarna norrut hade snarstigar, längs vilka hundratals snaror och fällor utsatts. De brukade vittjas dagligen. I Norrland fanns också mycket stora fångstgropssystem som måste kontrolleras då och då. Skärgårdsbönderna for under säsongerna ut till skären för säl- och fågeljakt, förutom de dagliga fisketurerna. Över huvud taget var fiskarna rörliga. Under 1400- och 1500-talet, något också under följande sekel, hade kustbönderna i övre Norrland *fisketräsk* (sjöar) i inlandet, där de bedrev säsongfiske. Nyttjandet beskattades

av Gustav Vasa. I Västerbotten fanns på 1560-talet ca 370 dylika fisketräsk. En rad tillfälliga fiskelägen har förekommit längs Östersjökusten. Färskfisken kunde avsättas genom regelbundna turer in till städerna eller andra avsättningsorter. Till Stockholm rodde man in strömming från hela mellanskärgården. Roddturer på 7-8 timmar var ingen ovanlighet (ofta dock i kombination med segling vid tjänlig vind). Av böndernas jaktbyte med vidsträckt avsättning märks främst skinn och fågel. Vintertid fraktades frusen fågel i tiotusental från skogsbygderna till Mälardalen och andra folkrika trakter.

Avsättningen av lantbrukets överskottsprodukter och gårdarnas ev. saluslöjd kunde kräva resor. På många håll skedde detta väl blott en eller några gånger årligen vid marknaderna, men de gårdar som låg nära städerna och så småningom andra tätorter kunde sälja produkter på torgdagarna eller

ha fasta privata kunder till vilka man gjorde regelbundna leveranser ("ha smörbonde", "mjölkbonde").

Vissa trakter har framstått som speciella hantverksbygder. Uppkomsten av saluslöjder kan generellt tillskrivas tillgång till råvaror, behov av extraförtjänst, lämpliga avsättningsområden men i många fall också en föregångsman, som inspirerat andra. Slöjdbygder är framför allt Sjuhäradsbygden, gränsområdet Småland-Skåne samt Dalarna. Produkterna avsattes genom bygdens egna invånare via gårdfarihandel och marknadsbesök, stundom också genom tillvandrande personer som köpte upp varorna och i sin tur drev kringresande handel.

Det klassiska exemplet på en gårdfarihandlare är knallen. Saluslöjden i Sjuhäradsbygden går tillbaka till 1500-talets mitt. Sortimentet var rikt. De viktigaste varorna var ull- och linspånad, småsmide, liar, träslöjd och kramvaror (småting av typ tvål, band, skrivdon, nålar), från 1800-talets mitt framför allt manufaktur och bleckvaror. Föremålen gjordes i trakten – en specialisering kan urskiljas – skaffades från andra bygder (t.ex. stickade varor från Halland, spetsar från Vadstena) eller inköptes hos grosshandlare. Egentligen stred kringvandrande handel av detta slag mot lagen, och Borås anlades 1622 för att bönderna skulle flytta in och bli handelsborgare, vilket doktrinen fordrade. Många bodde dock kvar på landsbygden, och efter en rad gradvisa erkännanden fick landsbygdsbefolkningen i trakten slutligen 1822 rätt att bedriva marknads- och gårdfarihandel under vissa förutsättningar. Knallarnas färder täckte från omkring år 1800 hela landet. De befor också stora delar av Norge och Finland, till en del även Danmark. Antalet utgivna pass vid 1700-talets slut utgjorde omkring 2 000. Flera personer kunde ha gemensamt pass, eftersom en del knallar skaffade sig handelsdrängar. Mot 1800-talets slut uppkom yrkesförsäljare på heltid. Man fick eljest enligt äldre förordningar vara ute tre, från 1822 två tremånadersperioder om året.

Här, liksom i fråga om nästan all gårdfarihandel, hade varje säljare sitt distrikt, i vilket han cirkulerade. Huvudsakligen höll man till på landsbygden, men inte så få knallar besökte även städerna. Genom S. Dahls forskning har försäljningsdistriktet för vissa knallar på 1800-talet kunnat fastställas genom bevarade konkursakter. Av dessa framgår var knallen hade utestående fordringar och alltså var han opererat. Knallehandeln upphörde kring 1910 (men fick en efterföljare i Boråstraktens postorderfirmor).

I Dalarna, särskilt övre Dalarna, var saluslöjden mer mångsidig och omfattande än på något annat håll. Rekordet tas av Mora, där tolv distinkta slöjdgrenar förekom. T.o.m. byspecialisering fanns. Vissa grenar av den dalska slöjden går att följa i källorna till 1600-talet men kan vara betydligt äldre. De viktigaste produkterna var laggkärl, svepkärl, korgar, möbler, vävskedar, båtar, trähästar, varor av ludet skinn, golvur, klen- och grovsmide av allehanda slag, kanske särskilt liar, vidare mässingsföremål, smärre metalltrådsarbeten, bössor, slipstenar, brynen, kvarnstenar, vävnader av bomull och lin, vävda band, knypplade

Gårdfarihandlare med en s.k. tvärsäck. Akvarell av Christine Charlotte Mörner (1760–1832). Foto i Nordiska museet.



spetsar samt hårarbeten. Många sålde också kramvaror. Varorna avyttrades på marknader och framför allt genom gårdfarihandel. Påfallande var att så många kvinnor deltog. Man nådde över hela landet, i någon mån också till Finland och Norge. Särskilt märkliga är de mellan 100 och 200 årligen utvandrade hårkullorna under 1800-talets senare hälft (de sista var verksamma till omkring 1940). Ingen svensk allmoge har varit mer berest, vävskedförsäljarna i Markaryd möjligen undantagna. Hårkullorna nådde långt in i Ryssland, till Tyskland, England, Baltikum och förstås de nordiska länderna.

I vissa fall finns siffror över antalet utvandrade dalska slöjdförsäljare. I Gopshus i Mora, som sannolikt hade Dalarnas högsta antal försäljare, relativt sett, tog byns ca 40 män i arbetsför ålder ut 44 pass 1860, dvs. många gjorde flera turer. I huvudsak sålde de vävskedar.

Den dalska slöjden dog gradvis ut mot 1800-talets slut. Blott skinnslöjden i Malung och i viss mån smidet i Mora övergick i industri.

I gränsområdet Skåne-Småland har saluslöjd förekommit åtminstone sedan 1500-talet. Göingeborna specialiserade sig främst på träföremål, smidesvaror och yllevävnader. Det mesta såldes på skånska marknader och torgdagar, något också genom gårdfarihandel. Om korgmakarna vet vi att de började kring 1850. Produkterna avsattes tidigast i Skåne samt i Danmark, dit cirka 100 personer gick 1880. Efter danska tullrestriktioner 1888 vände sig korgmakarna mot Mellansverige, något också mot Finland och Norge.

Markaryd var en stor slöjdsocken. Främst var det vävskedar man gjorde men också laggkärl och säll. Vävskedarna började komma i produktion från 1700-talets slut. Omkring 1800-talets mitt var antalet försäljare 300–400 vilka bl.a. drog till Östeuropa, t.o.m. ned till Ungern. 1891 kom den första vävskedsfabriken i orten. Gårdfarihandeln upphörde kring 1915.

Slöjdsocknar i Småland i övrigt var t.ex. Göteryd (hornskedar) och Gnosjö (tråd-

dragning som användes till kardor, häktor, nålar m.m.), medan man på andra håll tillverkade trådkärl, smide, mässingföremål, stickade varor samt vadmal.

Andra välkända slöjdbygder med avsättning delvis genom marknads- och gårdfarihandel utgjordes av delar av Jämtland (smide, träslöjd, skinnberedning, lärft, vadmal, täljstensvaror), kustbygderna i Mellannorrland (linnevävnader), Lindome i Halland och Östervåla i Uppland (möbler), Lugnås i Västergötland (kvarnstenar), Vadstena (spetsar), Vingåker i Sörmland (vadmal och linnevaror), Lerbäck i Närke med grannsocknarna i Östergötland (nubb, spik, saxar) samt delar av Dalsland (halmhattar).

Jag har i annat sammanhang sökt skatta antalet gårdfarihandlare omkring år 1850. Siffran slutar på 5 500–6 000 $\pm$ 25 %, vilket under vissa antaganden innebär att landsbygdshushållen genomsnittligt fick 7–8 besök om året, undantagandes dem som låg allra längst bort. Välbelägna gårdar fick säkert betydligt fler besök. Härtill kommer mängder av påhälsningar som väl nästan dagligdags gjordes på gården av de horder av lokala försäljare och uppköpare som fanns åtminstone under 1800-talet: fattiga gummor med textil slöjd, kvastar etc., barn med bär, blommor och liknande, fiskförsäljare, sockenhantverkare, avsigkomna gesäller som sökte påhugg, personer som utövade förtäckt tiggeri genom försäljning av småsaker och visor samt hår-, lump-, tagel- och skrotuppköpare, många andra att förtinga.

Till alla resor för avsalu av *gårdsavel*, som det samlade namnet på lanthushållets avkastning löd, skall läggas behövliga färder för att få råvaror: virke, myrmalm, rötter, näver etc.

En slöjdförsäljningen närstående näring var bondeseglationen. Med ordet menas avsättning av egna och andras varor genom båttransport till kustorter. Genom förbudet mot lanthandel var det formellt inte tillåtet att medföra andra än egna varor, vilket ofta överträdades. Näringen frisläpptes 1832. Viktiga kustområden med bondeseg-



Sorundabönder forande sina produkter till Stockholm. Oljemålning av Nils Andersson 1849. Foto i Nordiska museet.

lation var Orust, Tjörn, Onsalahalvön, Kul-len, Österlen, Öland och Gotland (särskilt under medeltiden), Roslagen samt Västerbotten. En stor trafik på svenska hamnar, framför allt Stockholm, skedde från Åland, Egentliga Finland och Österbotten.

På landsvägen kunde man också möta kreatursdrifter. Denna handel bedrevs yrkesmässigt framför allt av smålänningar men även av västgötar och närkingar. Djur i samma ålder uppföddes något år på vissa gårdar och såldes sedan vidare i ett slags etappsystem. De viktigaste upphandlingsmarknaderna för fullvuxna oxar var Vetlanda, Värnamo, Vimmerby och Vislanda, varifrån djuren drevs över Skänninge – Motala upp till Bergslagen, där Örebro var en viktig knutpunkt. Under 1800-talet blev också Stockholm en stor marknad. 2–4 oxfösare hade hand om upp till 40 djur som hann 3–5 mil om dagen. Bergslagens behov av oxar berodde på underskott i köttproduktionen men också i hög grad på behovet av oxhudar till gruvlinor.

Hästar (norska fjordingar) såldes av jäm-

tar och folk från ett par socknar i Västerdalarna. Transitohandel var över huvud taget en specialitet för jämtarna. De berömda *sörkörarna* var storbönder, en eller ett par i var socken i västra och mellersta delarna av landskapet, vilka anlätade upp till tiotalet sockenbor som forkarlar. Ett vanligt rörelsemönster var att köpa upp gårdsavel lokalt på förvintern, som såldes i Norge (Nidaros, Levanger), och för pengarna och mot kredit skaffa norska varor, framför allt torrfisk, sill, kolonialvaror och mjöl, vilka togs hem. Efter jul bar det av till städerna vid Norrlandskusten eller ned mot Mälardalen. Varorna avsattes efter hand eller på marknader. Inför hemresan köptes kolonialvaror, som såldes på vägen hem eller till Östersunds handlande. Färden varade sju veckor. Efter vila var det dags att dra till Norge och klarera affärerna. En handel av denna volym stod knappast i samklang med lagen men tolererades ändå. Att omfånget var stort förstås av att anomalin "jämtländsk fisk" för sill och torrfisk blev ett begrepp. Denna handel, liksom gårdfari-



Hälsingebönder kör slädforor och har med sig löshästar. Oljemålning av G. B. Wennerberg (1823–1894). Foto i Nordiska museet.

handeln, fick dödsstöten i och med att handelsbodarna började uppträda och genom järnvägarna.

Handeln över gränsen till Norge var över huvud taget betydande. Oftast var det svenskarna som for till norska marknader. Hundratals foror kunde dra över fjället i karavaner, lastade med lantmannaprodukter, skinn och slöjd (framför allt järn). I utbyte fick man olika fiskvaror, mjöl, koparkärl, fotogen och mycket annat. Trafiken är sannolikt förhistorisk. 1690 skall 2 500 jämtar ha befunnit sig på Levanger marknad.

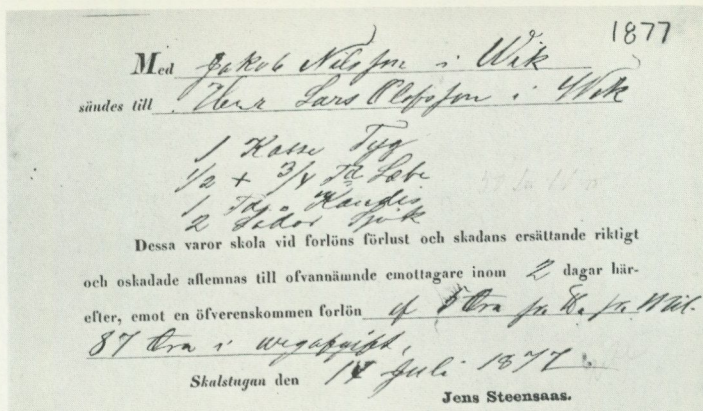
Forkörning på förtjänst sysselsatte vintertid i vissa bygder varenda häst och nästan var vuxen man. Uppgifterna om forornas lastförmåga växlar under olika tider, vilket väl delvis beror på väghållning och hästbestånd. I Dalarna på 1800-talet anges den till ca 400 kg på barmark, 600–700 kg på snöföre. De jämtländska färdmannaskrindorna uppges ha tagit 300 kg, medan

färdlassen vintertid tog 400 kg enligt en uppgift, hela 1 000 kg enligt en annan (gäl-lande s.k. långslädar).

Förutom i Jämtland har trafiken haft stort omfång på Norrlandskusten (dels egna varor, dels transport för stadsborgarna) och framför allt i Bergslagen. Där skulle malmen köras mellan gruva och hytta och järn därifrån till förädling eller till utskeppningshamnen. 700 leksingar körde malm vintertid från Vintjärns gruva på 1850-talet.

Bergsbruket behövde också mängder av kol. Kolartorpare eller bönder som kolade på förtjänst körde sina kolskrindor till de kolslukande verken, småningom till järnvägsstationerna. Åtgången var enorm: enbart Falu gruva krävde under sin storhetstid på 1600-talets slut 2,7 milj. hl om året. I Västerbergslagen med dess många hyttor och hamrar kolades omkring 1790 samma volym. Även om en kolryss rymde 18 hl och två slädar kunde placeras efter

Forsedel från 1877. Tro-
ligen gäller transporten
en "bakföra" till en hand-
lande i forbondens hem-
by i Vik i Åre sn. Jens
Stensaas torde ha varit
kommissionär och skött
omlastningen i Skalstu-
gan vid norska gränsen.
Foto i Nordiska museet.



varandra, blev det många vändor! En Gagnefbo berättar att han och fadern om-
kring 1890 kolade i stor skala och hade fem
milor. Frakten till stationen i Gagnef tog
ca 60 arbetsdagar, som kunde omfatta
både 10 och 12 timmar, inte minst därför
att kön av körare där kolen skulle mätas
kunde vara ett par km.

Befolkningen i skogstrakter har kört
virke till avnämare på slättbygder i närhe-
ten. Den normala distributionen av säd
mellan produktionsområde och bristområ-
de krävde stor transportkapacitet. I takt
med stigande välstånd behövde kolonialva-
ror och industritillverkade förnödenheter
transporteras ut i landet från grosshand-
larna i kustorterna.

Skogsbrukets initialskede går tillbaka
ungefär till 1850. Vid exploateringen av de
stora skogsvidderna räckte inte glesbyg-
dens befolkning till och behärskade till en
början heller inte tekniken, utan avver-
kningarna sög till sig skogsarbetare från
fjärran trakter. I spetsen gick värmlän-
ningarna, sedan länge upplärda vid driv-
ningar på norska sidan av gränsen – landet
exporterade tidigt timmer till England och
kontinenten – och i det egna landskapet för
utskeppning över Göteborg. På förvintern
drog flera tusen man från Fryksdalen och
andra värmländska bygder till norrlands-
skogarna. De flesta var till en början hem-
mansägare eller bondsöner, men med tiden

deltog allt fler obesuttna. Ur dessa rekryte-
rades *bolackarna*, de ständigt kringvand-
rande arbetarna i tjänst hos skogsbolag vid
drivning och flottning och på sågverken
sommartid.

Så småningom lärde sig också lokalbe-
folkningen tekniken. Utom av denna fick
värmlänningarna konkurrens i skogen sär-
skilt av smålänningar och blekingar.
Vandringsarbetet i skogen upphörde grad-
vis efter sekelskiftet och försvann helt på
20–30-talet.

Ett exempel på den vida arbetsräjongen i
skogen för en småbrukare ger en uppteck-
ning från Råneå i Norrbotten. Från 17 års
ålder 1882 arbetade meddelaren enligt sin
bevarade dagbok varje vinter i skogen fram
till 1932. Undantag är 1910, "då var det
slut att få någon körning hos Andersson
han fick meddelande att vi hade bildat
förening". Arbetsplatserna låg spridda i en
vid sektor ända bortom Gällivare och Jokk-
mökk, 20 mil avlägset.

De nämnda skogsarbetena utgör exempel
på vida säsongarbetsvandringar. Detta för-
värvssätt har en lång historia. Som nämnts
återfinns det sannolikt redan under hög-
medeltiden. Mest bekant är dalfolkets
herrarbeten, så kallat därför att masarna
ansåg att alla som hade råd att anställa
folk var "herrar". Dalkarlarna kom att bli
urtypen för säsongarbetare. Ingenstans har
frekvensen och yrkesspridningen varit

större än i Dalarna. Gustav Vasa rekvirerar dalfolk flera gånger för nyodling, och de påträffas sedan gång på gång i källorna. Fram till 1740-talet tycks de allra flesta ha kommit från Mora storsocken, därefter inträdde allt fler socknar, så att till slut nästan alla dalska bygder deltog, minst dock Bergslagssocknarna. Från omkring 1770 kom också kvinnorna med. Sysslorna var t.ex. nyodling, byggnadsarbete, dikesgrävning, läggning av stenmurar, sågverksarbete, vedsågning (i Stockholm), plöjning, slätter, skörd, tröskning, lin- och ullberedning, trädgårdsarbete, bakning, rodd (på Stockholms ström), anställning i butiker, bryggerier, ammunitionsfabriker, stearinfabriker och på serveringar.

Dalfolket nådde redan på 1600-talet svenska Pommern och under följande sekel Finland och Norge, förutom över hela Sverige. Viktiga arbetsdistrikt var Stockholm, Mälardalens, Gävleborgs läns och södra Dalarnas storgårdar samt bruksorterna i Bergslagen.

Till att börja med var dalkarlarna nästan ensamma herrar på täppan – konkurrens tycks blott ha bjudits av de finska s.k. vinterliggarna, av en del värlänningar samt av halländska tröskare som gick till Skåne. Utvandringen från andra landskap sköt fart först från 1700-talets mitt. 1747–1809 finns en magnet för arbetsvandrarne: sillfisket i Bohuslän, där sillen gick till i massor. Man arbetade med insaltning och trankokning. Folk från hela Västsverige deltog, vid 1700-talets slut 12 000. Särskilda förmän rekryterade de troligen sockenvis uppsatta arbetslagen. Motsvarande tillströmning torde ha funnits även under tidigare sillperioder.

Förmän är också kända framför allt från Dalarna. De förestod arbetslagen och ledde förflyttningarna ned mot målorterna, som gärna skedde i flock med spelman i täten, medan packningen kördes av en forbonde. Denna typ av förflyttning började upphöra mot 1800-talets mitt. Så småningom blev det inte ovanligt att anlita järnväg eller ångbåt (från Västerås eller Gävle). Marschtakten var hög: bortåt fyra mil om dagen,

och ändå kunde det bli dans på kvällen! För att bota skavsår slog man brännvin i skorna, berättas det.

Bortovarons längd varierade starkt, från någon månad till ett halvår eller betydligt mer. Eftersom de flesta sysslorna var utomhusarbete, brukade åtminstone dalfolket bege sig av kring 1 maj.

Arbetsvandringarna från många delar av landet ökade ytterligare något decennium in på 1800-talet. Möjligen bidrog att sill-boomen upphörde, varför de som arbetat där sökte annat jobb, samt att styrkan vid de värvade regementena skars ned efter krigens slut 1812. En ytterligare kraftig

Blyertsteckning av morakvinna med s.k. bögs på ryggen. Ur skissbok av okänd konstnär. Foto i Nordiska museet.



höjning sker vid sekelmitten, då sågverken längs Norrlandskusten behövde mängder av säsongarbetare. När järnvägsbyggarna kommer igång, tillkommer rallarna som en stor och viktig kategori. Många vandringsarbetare kommer förutom från Dalarna och Värmland från Småland, Blekinge, Dalsland, Öland och Halland. Toppen nås kring 1875, då siffran 25 000 nämns i en riksdagsdebatt. Siffran verkar snarare för låg än för hög. För Dalarna går antalet någorlunda säkert att fastslå till 3 500–4 500 ett normalår vid seklets mitt (det ökade vid missväxt). 90 % kom då från övre delen av landskapet som hade 70 000 invånare. Säsongvandrarnas relativa antal var i Mora 1:4, Gagnef 1:5, Malung 1:8.

Med ändrade ekonomiska och tekniska förhållanden sjunker antalet säsongarbetare, men de finns kvar länge inom vissa yrken, framför allt i byggnadsbranschen. Där fortsätter säsongarbetet med tillvandrarkraft in på 30–40-talet, men de flesta har då övergått till ett slags vecko- eller pendling. I fråga om de dalska byggnadsarbetarna i Stockholm, där de än i dag utgör en mycket stor grupp, flyttade många till staden och arbetade där hela året, kanske med familjen kvar i Siljansbygden. Därav den bekanta *masrumpan* varje veckoslut i bil mellan hemort och arbetsplats.

Många andra småbrukare runt om i landet har tagit industriarbete i närmsta tätort med pendling dagligen.

Det återstår att säga något om *gärningsmännen*, sockenhantverkarna (skräddare, skomakare, murare, glasmästare), som gick runt i gårdarna. De antogs på sockenstämma. Sedan sockenmännen hörts inför häradsrätten, utfärdade landshövdingen gärningsbrev. Också andra hantverkare gick ur gård i gård inom självpåtagna men begränsade distrikt, såsom skinnare och förtennare, senare t.ex. rödfärgare och bleckslagare.

En del av dessa yrken betraktades som orena och utfördes av socialt utstötta. Därmed är vi inne på en ny social kategori, vars numerär ökar kraftigt med tiden.



Dalkarl med utrustning för vedsågning i Stockholm. Teckning av C. W. Swedman i Costume of Sweden (London 1822).

De obesuttna

Denna heterogena grupp rörde sig i allmänhet inom snävare räjong än den besuttna allmogen, även om det finns undantag såsom bolackaren och andra säsongvandrare, delvis också "tattarna". De senare, eller *resandena*, som de själva ville bli kallade, utgjorde vad som betecknas som ett socialt destillat med mycket låg samhällsstatus. De förde ett kringflackande liv och livnärde sig på småhandel, reparationer och vissa hantverk. Ofta hade de väl en tillfällig eller permanent replipunkt i någon gammal stuga, varifrån färder företogs i grannskapet eller regionen.

Låg social rang hade också rackaren (ej sällan en tattare eller fattiglapp). Till hans sysslor hörde att kastrera, ta vara på självdöda djur, skära ned sådana som hängt sig samt att sota, arbeten sedda på med avsky.

Andra som drog från gård till gård var uppköpare av skrot, hår, fjäder osv. De kunde vara utsända av en hantverkare eller industriförrättning. Kanske särskilt intressanta är lumpsamlarna. Före trappappersmassans tid (1870–1880), behövde pappersbruken stora mängder linnelump, och hushållen hade under vissa perioder formlig leveransplikt. Hundratals uppköpare strövade därför igenom sina distikt. Kring 1825 uttogs hos vederbörande landshövding drygt 300 pass för lumpsamlare i Sydöstsverige: andra kan ha fått "pass" utfärdat direkt av pappersbruket. Med tiden köpte de även upp andra produkter som tagel, vax och liknande, i vilket arbete de hade konkurrens av andra i samma syfte.

Vissa hade enbart i uppdrag att köpa upp hår. En lista över dylika uppköpare 1741, i tjänst hos Stockholms perukmakarämbete, visar att 128 arbetslag om 1–2 kvinnor utsändes, mest gardisthustrur. Passen utställdes alla på fem månader, de flesta gällande i de närmsta länen. Somliga gick dock till Västerbotten, Värmland och Gotland.

Det låg socknen att ta hand om sina fattiga. Detta skedde genom att s.a.s. legitimerade hjälpbehövande gick runt i *roten* (en grupp gårdar) i särskild turordning och fick sin nödort. Tiggarna skulle i vissa bygder ha med sig *tiggarklubban* eller *-stickan* vilken hämtades i den gård som senast härbärgat en tiggare. Den fördes till nästa gård som bevis på att det var dess tur. Man kunde i äldre tid också vara försedda med ett slags tiggarpass. 1642 års tiggarordning föreskrev sålunda att kontraktsposten skulle utfärda dylika efter "bewijs" från kyrkoherden. Passet skulle innehålla uppgift om giltighetstid och -ort och fick inte gälla utom kontraktet, såvida inte tiggarens nöd var så stor att denne borde få tiggarpass av biskopen, gällande vissa orter i stiftet.

Under nödår kom helt andra förhållanden att råda med massutvandring till bättre lottade bygder. Hela familjer gav sig i väg. Från t.ex. Malung, där befolkningen

normalt fick sin bärgning av jordbruk, skinnarvandringer, herrarbete samt försäljning av kramvaror, berättas 1832 att vid svagår utvandrade "stora hopar både med och utan arbetsförmåga ... för att uppsöka lyckligare lottade likar och Landsorter".

Luffarna hör till en äldre tids verkliga långvandrare. De brukade inte hålla sig inom något distrikt utan strövade fritt. Sovplats var lador eller ovanpå tegelbrukens ljumma ugnar. Ibland togs tillfälligt arbete på någon gård. Luffarnas antal synes omöjligt att få något grepp om. Flertalet försvann under 30–40-talet, men ännu finns en och annan kvar av tidningsnotiser att döma.

Bland de obesuttna kom torparna att under 1800-talet utgöra en stor skara. Flertalet hade dagsverkksskyldighet till gården, ej sällan mer än hundra dagsverken (kontraktet föreskrev stundom leverans av fisk, potatis, bär m.m. istället). Förflyttningen hemmet–arbetsplatsen kunde ibland ta ett par timmar vardera vägen.

Till de obesuttna sällade sig också en stor skara rörliga daglönare bland backstugufolket, som höll till i byns utkant, och sydsveriges gatehusfolk, som bodde i små hus vid bygatan. Somliga hade en get, gris eller ko samt en liten åkerlapp med potatis. Eljest drog man sig fram på hantverk och tillfälliga jobb hos bönderna i trakten.

Den rörliga stadsbefolkningen

Städernas invånare som grupp synes ha varit mer stationär än allmogen. Det förekom dock flera resande kategorier.

Många handlande for runt till frimarknader eller till stadens enskilda marknader inom upplandet och kunde vistas på köpfärd under åtskillig tid. Somliga hantverkare gjorde korta färder i omnejden för att ta upp beställningar.

Till marknaderna for inte bara de etablerade handlandena. I passmaterial från länsstyrelsen i Falun kan följas hur något tiotal kvinnor, mest "änkor" och hustrur, årligen under 1800-talets förra hälft får pass till Hedemora marknad, en av de stora



John P. Collin, enligt uppgift hemmahörande i Sölvesborg, på resa i Norrland. Foto taget vid Hamra gästgivargård i Forsa sn, Hälsingland, 1876 i augusti. Foto i Nordiska museet.

begivenheterna i landskapet. Där sålde de smörbakelser och struvor.

I kuststäderna ingick fiskare som en viktig grupp bland befolkningen och bildade fiskarskrån, kända sedan medeltiden. De brukade ha privilegier att bedriva fiske även långt från hemorten.

Den mobila gruppen framför andra i städerna var dock gesällerna. Skråväsendet infördes från Tyskland på 1300-talet men fick i början ringa utbredning, och gesällerna framträdde egentligen inte som egen grupp förrän på 1600-talet. I systemet ingick att de skulle förkovra sig hos mästare i olika städer. Vandringsarna gav också anseende. Den äldsta svenska uppgiften om vandring är från 1356. Vandringstiden varierade inom olika yrken men brukade uppgå till 3–4 år. Inom vissa hantverk sänkades tvånget helt. Oftast gick färden utomlands, främst till Danmark och de tysktalande länderna (särskilt under 1600-talet mottog vårt land också många tyska gesäl-

ler). Vid ankomsten till en stad skulle gesällen efterhöra hos mästarna om arbete fanns, eljest hade han att gå närmsta väg till nästa stad. Det var förbjudet att ta på sig arbete på landsbygden – något som förstås många gjorde ändå. Somliga förblev säkert hela livet dylika *bönhasar*, som termen löd. Antalet anställda på städernas verkstäder (gesäller och lärlingar) var t.ex. 1790 6 246 personer. När skråtvånget upphörde 1846 bortföll officiellt kravet på vandring, men seden fortsatte fram mot 1800-talets slut.

Kramvaruförsäljarna utgör ytterligare en mycket rörlig kategori. De sålde alléhandade industritillverkade småvaror. Åtskilliga var inte stadsbor utan bosatta på landsbygden (särskilt knallar och dalfolk). Varorna skaffades dock hos städernas grossister (Leja i Stockholm var ett välkänt inköpsställe). Somliga kombinerade försäljning av hemslöjd och kramvaror.

Kramvaruförsäljarna kunde ha med sig

visor, almanackor, lyckobrev, kolportageromaner och dylikt, eller också såldes dessa varor av speciella försäljare som gick från marknad till marknad eller i gårdarna.

Mot slutet av 1700-talet tillkommer en speciell grupp gårdfarihandlare och marknadsförsäljare med kram och textilier, nämligen judarna. Antalet ökade efter hand genom inflyttning, i synnerhet efter pogromer i Östeuropa omkring 1870 och även senare. Nämnade år skall enbart i Syd- och Västsverige antalet utländska gårdfarihandlare av judisk börd ha varit 550. Judarna handlade särskilt med manufaktur, nipper och ur. Många bytte till sig eller köpte upp hår, antikviteter och silverföremål.

Kappsäckshandlare, som särskilt nämns vid sekelskiftet, hade med sig kaffe och socker som lockmedel samt varuprover på tyger och husbehovsartiklar. Det beställda erhöles per post mot efterkrav.

Två halvt industriellt tillverkade varuslag som till stor del såldes via vandringshandel var eskilstunasmide och glas. I Eskilstuna fristad verkade en mängd smeder av olika slag. 1787 års mantalslängd upptar 90, och 1837 fanns ca 240 tillverkare. Deras varor avsattes genom *smidesbetjänter*. Tre kategorier utskiljs: dels tvevdigade personer som lyckats bli mantalskrivna i staden såsom försäljare men som mest levde av hästbyte och tiggeri, dels ordentligt folk från andra orter som mantalsskrivit sig här för att erhålla pass och därmed rätt att bedriva vandringshandel, dels allmogee från Småland och Dalarna. 1836 gjorde 104 smidesbetjänter sammanlagt 156 uttag av pass. De köpte vanligen varorna mot grossistpris. Somliga var i stället kommissionärer och erhöles provision.

Glas var en nödvändighetsartikel, och myndigheterna tolererade under 1700-talet av varan såldes genom kringförsel. 1802 skärptes kontrollen, varje bruk fick blott anlita ett visst antal försäljare, som skulle vara välfredade (glasförarna var kända som en försupen yrkeskår). Lagret kördes på vagn. Antalet förare var relativt högt. Kosta, ett av de största bruken, hade 1854 ca 40 i arbete, de flesta från omnejden.

Kring 1875 upphörde gårdfarihandeln med glasvaror, som i stället avsattes till handlande och på marknader, dock fortfarande genom glasförare. De sista försvann kring 1915.

Enligt den förvisso osäkra officiella statistiken fanns ungefär 1 000 gårdfarihandlare decennierna kring sekelskiftet. Gissningsvis var de flesta heltidssysselsatta, åtminstone så länge det var barmark. 1923 skall de ha utgjort 2 200, varav judar med svenskt medborgarskap ca 500. Ännu finns något hundratal gårdfarihandlare i glesbygderna.

Andra utländska försäljare än judar vandrade i landet. I norr verkade en del *laukkuryssä*, det finska namnet för folk från ryska Karelen, försedda med välfyllda ryggsäckar med allehanda småting. Ökända var de ryska sågfilarna, mest från Novgorod, som från 1899 och fram till första världskriget utförde skärslipning och som troddes vara spioner. Första året var de ca 50, 1913 omkring 300. Söderut i landet vandrade då och då försäljare från grannländerna.

En brokig skara – många säkert av exotisk extraktion – som drog efter vägarna utgjordes av cirkussällskap, taskspelare, björnförare, chanteuser, försäljare av undergörande mediciner, mer eller mindre avdankade teatersällskap m.fl. Antalet går ej att avgöra. Som exempel på turnérouten för en teatertrupp kan väljas J. P. Roos' sällskap, en välkänd grupp som turnerade 1843–1869. Bakpå ett bevarat pass har viseringar antecknats från städer där man uppträdde. Från 1 mars till 11 oktober 1848 besöktes 13 orter. Man startade i Uppsala, nådde Skänninge i söder, vände så kosan norrut till Umeå, varefter säsongen avslutades i Gävle.

Ståndpersoners tjänsteresor

De högre befolkningslagren tycks ha rest ganska mycket, inte minst i tjänsten.

Kyrkliga prelater hade att deltaga i invigningar samt att regelbundet förrätta visitation i stiftet eller prostriet. Kyrko-



Barn öppnar en grind för den ridande kyrkoherden. Akvarell av Fritz von Dardel (1817–1901). Foto i Nordiska museet.

herdarna i sin tur skulle årligen hålla husförhör på olika håll i socknen, vilket kunde ta åtskilliga veckor i en stor församling.

Vissa ämbets- och tjänstemän hade yrken som förutsatte kringresande. Hit hör häradshövdingar med biträden, vidare kronofogdar och andra uppbördsmän, lantmätare samt läkare och veterinärer. På ett lägre socialt plan gäller samma för predikanter, polisiär personal, vissa lärare m.fl. Det militära befälet hade kommanderingar och skulle delta i övningar, mönstringar och kyrkparader.

Färdhastigheten under genomresor för resande med bagage är känd. Den anges vintertid i Norrlands kustland vara 7–9 mil på 1600-talet, dvs. ca 10 km/tim. I lappmarken med dess sämre vägar hann man

4–6 mil. Sommartid var hastigheten lägre men dagarna ju i gengäld längre.

Enstaka resor i olika livssituationer

Efter denna genomgång av färder som betingats av näringen eller tjänsten skall vi granska resandet ur en annan aspekt. I alla bofastas tillvaro kom tillfällena då man frivilligt reste eller av situationen var tvungen att företa färder.

Vanligast av dessa var förstås kyrkbesöken. Generellt förelåg tvång för alla utom för småbarn, åldringar och sjuka. Tvånget inpräntades i olika stadgor under 1600- och 1700-talet (men många försummade säkert besöken ändå). Långa avstånd gjorde emellertid att man kunde rucka på principen. I



Konstnären med familj bryter upp från Småland för att flytta till Östergötland. Tuschlavyr av Pehr Hörberg 1790. Foto i Nordiska museet.

de stora Norrlandssocknarna kunde överenskommas om *kyrktur*: frekvensen tilläts sjunka med tilltagande avstånd, t.ex. att de med två mils väg skulle gå varannan söndag, de med tre mil var tredje. Alla helgdagar och kyrkliga fester skulle man dock närvara. Från omkring 1880 sjönk kyrkbesöken kraftigt i de mellansvenska stifteten. För övernattning tillkom i norra och mellersta Norrland s.k. kyrkstäder, sammanlagt 72 st. De dyker upp i källorna kring 1600. I kyrkstäderna utvecklades ett rikt socialt liv, särskilt vid de stora kyrkhelgerna. Den ganska omfattande – olaga men tolererade – handel som förekom på kyrkvallen utgjorde krydda på kyrkturen.

Även andra kyrkliga förrättningar genererade färder: husförhör, skriftskola, kyrktagning, skriftermål och förstås dop (om detta inte hölls hemma), bröllop och begravning. De sistnämnda tillfällena innebar också festliga sammankomster på gårdarna; däremot blev firandet av jämna

födelsedagar mer allmänt först omkring senaste sekelskiftet, medan namnsdagsfirandet är ca 50 år äldre.

Besök hos myndigheterna kunde kräva långa och besvärliga resor. Bara att skaffa sig pass var ett helt företag för de flesta. Länsstyrelse, kronofogde, länsman och domstol behövde man uppsöka av och till, serviceinrättningar som bank, sjukstuga och klok gubbe likaså. Inte minst de senare kunde få patienter långväga ifrån; tilltron brukade växa med avståndet. Provinsialläkare började tillsättas vid 1700-talets mitt; 1774 fanns det 32 – alla i städerna – och 1885 137.

Förtroendevalda ledamöter i kommunala och kyrkliga nämnder och styrelser, brandstodsbolag och försäkringskassor, hushållsgillen och -sällskap, landsting, riksdag samt så småningom föreningslivet hade sina sammanträden att besöka, delta i samfälligheter likaså. Längre tillbaka ägde var jordägare säte i landsting

(medeltiden), häradssting samt sockenstämma (till 1862).

Den säkert vanligaste anledningen för gemene man att komma ut på litet längre resor var marknaderna. De kan betraktas som centrum för folklivet, där inte bara köptillfällena utan nöjena och det rika sociala livet lockade. Antalet marknader har varit stort. De förtecknades i almanackan. Siffrorna för några valda år framgår av tabellen, där också tidpunkt noterats. Som synes hölls marknaderna helst i juni, september, oktober eller på vintern. Det sistnämnda gäller framför allt de stora marknaderna. En reform skedde 1788 efter enkät till landshövdingarna om vilka marknader som skulle utgå eller få officiell sanktion – på många håll möttes man för att handla utan formellt tillstånd. Då försvann också de s.k. enskilda marknaderna, alltså de marknader där endast en stads borgare fick agera.

Handelsbodrar på landsbygden existerade genom dispens här och var redan före handelsfriheten 1846. 1832 t.ex. fanns 127 dy-

lika. 1885 uppges antalet handelsidkare på landsbygden till hela 9 713.

Möjligheter att fastslå böndernas årliga resfrekvens erhåller man genom de i bonde-dagböckerna bevarade anteckningarna. En analys av fem böcker från mellansverige, som täcker 1700-talets slut och hela 1800-talet, visar att dessa bönder hade en inre reszon på ca 1 mil och en yttre på 3–5 mil. Resor över 10 mil var sällsynta och gällde främst avsättning av gårdsavel. Järnvägens ankomst kom att innebära kortare och tätare försäljningsresor. Det bör dock betonas att generaliseringar är svårliga, eftersom närheten till närmsta stad inverkar, liksom produktionsförhållanden m.m.

Resor av tvång

Många färder hade sin grund i pålagor.

Att betala skatten in natura är uråldrigt. Detta medförde transporter. I virrvarret av olika beskattningsformer intresserar oss särskilt *indelningen* för landsstaten, militiestaten resp. ecklesiastikstaten. Därmed menas att bestämda inkomster av staten avdelades för bestämda utgifter.

Många ämbetsmän och militära befattningshavare erhöi en del av sin lön in natura direkt genom skattebetalarens leverans av hemmansränta och kronotionde. Denna skulle ske till den plats inom lagsagan som skattehavaren utpekade (oftast hemgården). Naturskatter av denna typ upphörde helt 1855.

Tiondet uppkom under äldre medeltid och uppdelades under Gustav Vasa dels i prästtiondet, vilket slutligt 1862 reglerades till fasta kvantiteter, vilka löstes i pengar, dels i det ovannämnda kronotiondet.

De naturaskatter som inte var indelta, levererades t.ex. till kronomagasinet, som ofta låg vid kyrkan.

Allmogen i närheten av vissa bergverk betalade sin skatt i form av kol och ved, som skulle transporteras till gruvan eller bergsmännens hyttor. Sträckan kunde bli åtskilliga mil. Även denna typ av naturaskatt försvann 1855.

Marknadernas fördelning på året

Månad	1800	1850	1900
Jan	43	37	5
Feb	36	39	14
Mars	24	32	18
April	7	30	46
Maj	23	15	9
Juni	70	61	21
Juli	30	32	4
Aug	54	30	16
Sept	88	101	60
Okt	84	90	70
Nov	21	16	9
Dec	21	22	1
Summa	501	505	273

Källa: Almanackan.

Anm.: I siffrorna för år 1900 ingår även kreaturmarknader.

Mest känd av de påtvingade resorna är skjutsskyldigheten. Alsnö stadga 1279 förskrev att den som kunde uppvisa Kungl. Brev åtnjöt rätt till skjuts. Mycket missbruk förekom. Efter en rad försök att reglera förhållandena, kom en förordning om gästgiverier 1633 och slutliga bestämmelser om skjutsning kring 1650. De något mer avlägsna bondgårdarna hade skyldighet att – mot lättnad i skatten samt skjutspengar – hålla jour vid gästgivargården (*hållskjuts*) enligt ett särskilt system. Om skjutsning utförts, hemförlovades hållskjutsen. Antalet hållskjutsar växlade med resandefrekvensen. De togs i anspråk i första hand, därefter användes gästgivarens hästar och i tredje hand *reservskjutsen*, som hölls av de närmast liggande gårdarna, vilka fick uppstådas vid behov. Avståndet mellan skjuthållen var ca en mil. Det säger sig självt att skjutsningen åstadkom ovälkomna avbrott i det dagliga arbetet. Inte sällan var det någon pojke eller kvinna på gården som fick vara kusk. Längs de stora stråkvägarna gick många dagar bort för bönderna genom detta system. Pålagorna avskaffades då gästgivarentreprenörerna blev skyldiga att hålla hästar. Skjutväsendets omfattning är möjlig att nå i detalj genom att gästgivarna var skyldiga att ha dagböcker där all skjutsning antecknades. Riksomfattande siffror erhålls i landshövdingeberättelser och Sveriges officiella statistik. Kring 1850 utgick omkring 1 milj. skjutsar årligen, på 80-talet drygt 200 000, vid sekelskiftet 400 000. Siffrorna är beroende av järnvägsnätets utbyggnad. Särskilt efter 1857, då avgiften ökade, kan somliga resande ha träffat avtal om skjuts med bönderna direkt.

Också vid militära durschmarscher samt vid kungens och hans familjs förflyttningar (*kungsskjuts*) var bönderna skyldiga att ställa upp.

De första fasta postförbindelserna inrättades 1636. Mot befrielse av vissa pålagor fick somliga kronohemman, *posthemman*, skyldighet att ombesörja transporten bestämda sträckor (2–3 mil) längs de stora stråkvägarna. 1646 fastställdes hastighe-

ten för postskjutsen till 1 mil på 1 1/2 timme. Sträckornas längd och postgångens frekvens växlade starkt. Postbefordring av denna typ avskaffades helt först 1870. Militär post fortskaffades genom en särskild organisation med indelta soldater. Det fanns dessutom två andra postbefordringar: kronoposten för kungörelser och tjänstebrev inom häradet (till 1874) samt klockarposten.

De indelta soldaterna var skyldiga att några gånger om året delta i kyrkparader, rekryterna också i exercisövningar. Normalt förekom årligen ett kompanimöte samt ett regementsmöte på regementets mötesplats. Befälet hade även ett särskilt möte. Arbetskommenderingar var relativt vanliga. Särskilt stora insatser krävde Göta kanal. I bygget deltog inte mindre än sammanlagt 60 000 man åren 1810–1832 – landets största satsning någonsin? När indelningsverket avskaffades 1901 hade värnplikt gällt jämsides sedan 1812, vilket innebar att rekryterna hade att genomföra en övning. De värvade trupperna (gardena, artilleriet och olika slags ingenjörsförband) var också på arbetskommendering, och manskapet färdades då och då till hembygden på permission.

Krig och mobilisering innebar förstås förflyttningar. Med i trossen följde ännu på

"En resande Student till Höstterminen i Lund". Pennteckning av Johan Holmbergsson 1833. Foto i Nordiska museet.





Gustav IV Adolfs besök vid Medevi 1798. Gravyr av C. Akrel 1803. Foto i Nordiska museet.

1600-talet stora skaror kvinnor och t.o.m. barn.

Fångtransporter och frigivnas återvändande till hemorten utgjorde ytterligare en form av förflyttning. Antalet fångar var relativt högt: under 1800-talets slut i medeltal 4 000–5 000.

Resor för studier o.d.

För att få undervisning och vinna erfarenheter har långa resor ofta varit nödvändiga. Den högre undervisningen bedrevs bl.a. i trivialskolor och gymnasier. Kring 1880 fanns ca 15 000 elever i läroverken. Dessa var givetvis inackorderade i orten om de inte bodde inom gångavstånd.

Med skolväsendet är *djäknegången* eller *sockengången* förbunden, som innebär att fattiga disciplar fyra gånger årligen, från 1649 två gånger, vandrade omkring i fastställda distrikt för att uppbära allmosor – vanligen livsmedel och ljus, senare pengar

– till sitt uppehälle. De lägre lärarna deltog i sockengången under vissa perioder, eftersom deras löneförhållanden var usla. Som legitimationshandling hade man djäknebrev eller socknebrev, utfärdade av rektor. Seden har förekommit från 1400-talet till 1780, då den officiellt avskaffades. Exempel finns dock på att man fortsatt ännu några decennier. Privilegierna missbrukades inte oväntat och användes för vagabonderande.

För att åtnjuta akademisk undervisning färdades en del utrikes även sedan Sverige fått egna universitet. Framför allt lockade Tyskland. Särskilt många var det inte som erhöll universitetsutbildning. Kring 1880 fanns ca 3 000 studenter vid de högre läroanstalterna. Färden till och från universitetet kunde ta åtskilliga dagar. Routen lades gärna så att man passerade vänners eller bekantas bekantas hem eller någon kamrat, informator hos en förnäm familj. På så sätt blev levnadsomkostnaderna låga.



Turister vid Bispgården i Jämtland 1898. Foto i Nordiska museet.

Ett slags livets universitet lockade välbärgade ynglingar, ofta av adlig börd, nämligen vad som fransmännen kallar *Le grand tour* och tyskarna *Bildungsreise*, dvs. uppfostrande resor till kontinentens metropoler, där man hade introduktionsbrev till inflytelserika personer. Författare, konstnärer och vetenskapsmän för förstås också ned mot Skåne för vidare resa ut i världen. Och i motsatt riktning kom utländska topografer, forskningsresande, tidningsmän och diplomater för att se sig omkring eller fullgöra en mission. Åtskilliga har efterlämnat värdefulla reseskildringar.

Ett slags studieresor utgör också 1800-talets färder till länsvisa lantbruksmöten eller dylika på riksnivå (första gången 1846). Skogliga exkursioner är en snarlik företeelse.

Nöjes- och rekreationsresor

Redan tidigt förekom färder för nöjen och rekreation. Det högre borgerskapets vistelse på malmgårdar, säterier och landerier utanför våra större städer på 1600- och 1700-talet kan ses som sådana, även om man också for dit för att förbruka lantbrukets avkastning. Viktigare är resorna till hälsobrunnar, som tar sin början 1678 när Urban Hiärne startar Medevi, och till de medicinska havsbaden, där Gustafsberg vid Uddevalla öppnar 1804 (i kombination med hälsokälla). 1822 startar Marstrand som den första egentliga badorten. Hälsobrunnarna och baden blev välbesökta, också av allmogen. Så småningom upprättades vid de större anläggningarna friplatser för mindre bemedlade. 1902 var drygt 23 000 personer inskrivna vid Bad- och kurortsförningens ca 70 anstalter, varav 1 073 på friplats. Ytterligare ca 10 000 gäster vistades där utan att skriva in sig. Brunnarna

hade starkt skiftande besökstal och "upptagningsområde". Nästan var stad hade sin närliggande "surbrunn" för ett anspråkslöst sällskapsliv, så fanns det smärre anstalter med inackordering, avsedda för regionens inbyggare, och slutligen de stora riksanstalterna. Störst var Ronneby brunn, därnäst Mösseberg och Söderköping.

Undergörande källor har haft stor dragningskraft ända fram till 1800-talets sista decennier. Till dem vallfärdades man särskilt trefaldighetsnatten i Mellansverige och Norrland, vid midsommar i Sydsverige. Vid en kartering 1934 insamlades traditioner om ca 240 dylika källor. De allra flesta torde endast ha haft en lokal publik.

Andra typer av nöjesresande var lustfärderna sommartid per ångbåt, järnväg eller skrinde och midsommarutflykterna till t.ex. exercishedarna för att delta i festligheter.

Den inom nykterhetsrörelsen omhuldade gökottan samt danstillfällena, basarer, uppsittarkvällar, auktioner, ordensträffar, frikyrkomöten etc. kunde locka folk relativt långväga ifrån, i synnerhet sedan cykel och sparkstötting blivit vanliga vid sekelskiftet. Släktbesök och gästande hos vänner ökade givetvis också. Högre befolkningslager kunde företa långväga jakt- eller fiske-turer. Ett säreget inslag utgör de inte så få engelska jägarna och sportfiskarna i Jämtland från omkring 1840. Högerperioden in-

träffar från 80-talet fram till första världskriget.

En av 1800-talets stora nyheter på resandets område var turismen, att resa för rekreation, upplevelser och fria studier. När den startar är snarast en fråga om definitioner; *ordet* är tidigast belagt 1824 vad beträffar vårt land. Den inhemska turismen kan anses ha fått ordentligt fotfäste senast omkring 1875; följande år görs reklam för den nyöppnade kommunikationsleden Stockholm-Siljan (per järnväg, båt och skjuts), och därmed är ett av de populäraste turistmålen etablerat.

En turisterna närstående kategori är sommargästerna. Den dubbla bosättning de representerar är direkt kopplad till transportnätets utbyggnad. Omedelbart efter det att ångbåtstrafik öppnats i Stockholms skärgård sporadiskt 1838, mera allmänt följande decennium, dyker de första sommarvillorna upp. Västkusten och Gotland blir tidigt populära. I Nedansiljan anläggs Rättviks pampiga turisthotell 1894 i samband med att järnväg dras och de första sommarvillorna byggs ett par år därefter. Jämtlands fjällvärld börjar uppsökas av "luftgäster" då mellanriksbanan öppnas 1882. Bl.a. Bydalen, Mörsil, Duved, Åre och Storlien blir välkända turistorter. Abisko får sina första besökare med järnvägen 1902. Vintersport däremot är före första världskriget blott en syssla för entusiaster.

Cyklande läroverkselever vid avfärden från Åre station 1913. I gruppen ingår ett par av pojkarna Lamm från Näsby. Foto i Nordiska museet.





"På en Gotländsk Järnväg". Gouache av Erik Tryggelin 1907. Nordiska museet.

Genombrottet kan symboliskt sägas komma med linbanan i Åre 1910.

1900-talets massresande

Flygcharter, skolskjuts, pensionärsbussar, cykelcamping, tåghem, fritidsbåtar, långtradare, Caravan Club, vandringsleder – färdandets former har förändrats under vårt sekel. Den viktigaste faktorn är explosionsmotorns introducerande vid århundradets ingång, som dock ger fullt utslag först efter andra världskriget. Mellan 1950 och 1960 femdubblas nästan personbilsbeståndet, följande decennium fördubblas det. För de mindre bemedlade innebar motorcykeln (med topp 1954, 313 805 st) och framför allt mopeden nya möjligheter till medellånga förflyttningar. Samtidigt förkortas restiden genom förbättrat vägnät. Och genom flyget upphävs nästan avståndsfaktorn för den som kan betala.

Möjligheten att snabbt och relativt billigt

kunna förflytta sig med eget fordon har omskapat vardagen. Vid 1970 års folkräkning var per definition 560 000 människor pendlare, dvs. överskred en kommungräns på väg till arbetet, för en mycket stor del möjliggjordes detta genom bilinnehav. Det är dock en utveckling med avigsidor, eftersom de publika transportmedlen försvinner i hastig takt. För den billöse glesbygdssbon har förhållandena snarast försämrats. Och problemfritt är sannerligen inte bilsamhället.

Fordonsinnehav underlättar också dubbel bosättning. Fritidshuset kan besökas över helgerna. En annan följd är att semesterresorna kan utsträckas och man är fri att lägga routen som man vill. Också kvällar och helger kan utnyttjas för att "ta sig en tur". Resandet som tidsfördriv och tillstånd.

Källor och litteratur

Otryckta

Kyrkoarkivet, Mora. Passjournaler.
Landsarkivet, Vadstena. Passjournaler för E-, F-, G- och H-län.
Landsarkivet, Uppsala. Länsstyrelsens i W-län arkiv. Utgivna pass.

Tryckta

André, E., [Arbetsvandringar.] I staden, i Arbetsaren i helg och söcken. 2. Vardag och fest. Red. A. Lindblom. Sthlm 1944. (Den svenska arbetarklassens historia.)
Arpi, G., Den svenska järnhanteringens träkolsförsörjning 1830–1930. Sthlm 1951.
Bergengren, K., Skärgårdsbåt till sommarnöjet. Sthlm 1965.
Bergling, R., Kyrkstaden i övre Norrland. Umeå 1964.
Boger, G., Västgötaknallarna. Ulricehamn 1963.
Dahl, S., Knalleverksamhetens geografi, i Ekonomisk-geografiska studier tillägnade Olof Jonasson 22 juni 1959. Gbg 1959.
Dahlberg, E., Dagbok 1625–1699. Utg. av H. Landström. Upps. 1912.
Dölhed, A., En yttermalungskullas första och sista handelsfärd, i Skinnarebygd 1976–77.
Egardt, Brita, Hästslakt och rackarskam. Sthlm 1962.

- Ehrnst-Bäcklund, Elisabeth, Spånkorgar i Örkened, i Kulturen 1973.
- Ejdestam, J. m.fl., Bilder ur lanthandelns historia. 2 uppl. Västerås 1965.
- Ejdestam, J., De fattigas Sverige. Sthlm 1969.
- Enochsson, E., Den kyrkliga seden med särskild hänsyn till Västerås stift. Sthlm 1949.
- Forsberg, E., Jämtarnas handelsfärder till Stockholm, i Jämten 1963.
- Friberg, N., Vägarna i Västernorrlands län. 1-2. Sthlm 1951.
- Granberg, G., Den kalendärt fixerade källdrickningen, i Folkminnen och folktankar. 21. 1934.
- Granlund, J., Fäbodlag, i Gruddbo på Sollerön. En byundersökning tillägnad Sigurd Erixon 26.3 1938. Sthlm 1938.
- Hagar, H., Två utbredningskartor över dragoxhandeln i Sverige, i Studier tillägnade John Granlund 25.10 1966. Sthlm 1966. (Manusk.)
- Hoppe, G., Vägarna inom Norrbottens län från 1500-talet till våra dagar. Upps. 1945.
- Jämtlands och Härjedalens historia. 4. Sthlm 1962.
- Kulturhistoriskt lexikon för nordisk medeltid. Malmö 1956 ff. (Art. Birkarl, Bondeseglation, Gästgiveri, Källa, Säsongarbete.)
- Levander, L., Övre Dalarnes bondekultur. 2. Förfärsarbete. Sthlm 1944.
- Lindroth, S., Svensk lärdomshistoria. 1-2. Sthlm 1975.
- Lönnskär, Lena, Sågfilare. Sthlm 1976. (Instituttet för folklivsforskning.) (Manusk.)
- Manker, E., De svenska fjällapparna. Sthlm 1947.
- Myrdal, J., Allmogeresor. Sthlm 1978. (Nordiska museet.) (Manusk.)
- Olsson, R., Mord på malungskarl, i Skinnarebygd 1976-77.
- Rehnberg, M., Från skolbänken till vandringsleden, i Svenska Turistföreningens årsskrift 1945.
- Rootén, Kajsa, Katolska ordnar och kloster. Sthlm 1964.
- Rosander, G., Säsongarbetsvandringar i övre Norrland, i Skytteanska samfundets handlingar. 2. 1963.
- , Härkullorna från Våmhus och Mora, i Folk-Liv. 28-29. 1964-65.
- , "Smidesbetjänter". Eskilstunasmidets avsättning genom kringvandrande dalfolk vid 1800-talets mitt, i Eskilstuna stads museer. Årsbok 1965.
- , Herrarbete. Dalfolkets säsongvisa arbetsvandringar i jämförande belysning. Upps. 1967.
- , Peddling in the Nordic Countries, i Ethnologia Europaea. 9:2. 1976.
- Sivgård, G., Vandrande scolares. Sthlm 1965.
- Stackell, L., Västakusten förr. Sthlm 1975.
- Sveriges officiella statistik. [Litt.] H. Kongl. Maj:ts befallningshafvandes femårsberättelser. N.F. 1-10. Sthlm [1862]-1912.
- Svärdström, K.-F., Från oxdrifter till slakteriförening. Sthlm 1959.
- Söderlund, E., Hantverkarna. 2. Sthlm 1949. (Den svenska arbetarklassens historia.)
- Tegengren, H., Träskfisket i norra Sverige och Finland, i Budkavlen. 53. 1974.
- Tillhagen, C.-H., Folklig läkekonst. 2 uppl. Sthlm 1962.
- , Zigenarna i Sverige. Sthlm 1965.
- , Die schwedischen Räubersagen, i Miscellanea. Prof. em. Dr. K. C. Peeters. Antwerpen 1975.

Summary

On the Road. Wayfarers during a Thousand Years

The topography of Sweden has never really favoured travelling. In former times, large tracts of land were covered by forests. Water courses were often barred by waterfalls, and scope for canal construction was limited. Not until the coming of steamboats (1820s-1830s) and the railways (1850s) did conditions change.

In former times, therefore, transport with preference proceeded over snow-covered ground, which facilitated movement from place to place. Most large fairs were held in winter. The risk of falling foul of highwaymen appears to have been

fairly slight, at least since the 16th century. In more densely populated parts of Sweden, the wolf largely disappeared during the 1860s.

Through a variety of measures, the authorities sought - frequently in vain - to restrict mobility, specifically to ensure availability of manpower and to discourage vagrancy. House-to-house peddling, except peddling of one's own wares, was in principle banned right until the mid 19th century. Until 1860, a county governor's passport was required for journeys beyond one's home county. Passport registers which have been pre-

served (with large gaps) from about 1750, supplement the information handed down to us by tradition about the number of journeys made, their extent and purpose.

The essay gives an account of travelling within various social and ethnic groups, both business journeys, private journeys in connection with va-

rious life situations, for purposes of study and recreation, and compulsory or official journeys (transport of taxes in kind, coach service, etc.).

Approximate figures are given to indicate the numbers of people travelling for various reasons. Mobility in former times proves to be substantially greater than is generally supposed.

Varför reser du?

Carl Jonas Love Almqvist som resenär

Elisabet Stavenow-Hidemark

Almqvist älskade att resa. Ingen resa var för lång, inget besvär för stort. En inre oro drev honom ut på ständigt nya upptäcktsfärder. Hans oupphörliga resande avspeglar sig i hans brev, hans anteckningar och inte minst i hans författarskap. De egna erfarenheterna ger pregnans i synnerhet åt detaljerna i de diktade personernas upplevelser.

Vi finner Almqvist som ung, vandrande i svenska skogar och sommarhagar. Han åker diligens och bondkärra på dammiga landsvägar. Något eget ekipage har han aldrig råd med; hans resebeskrivningar handlar om hästbyten vid skjutshåll, om skjutsdrängar och om vägfärd som oförmodat ger honom plats i sin vagn, eller om ångbåtsfärder. Almqvist tyckte om att åka fort: "... så for jag av som en pil, ty landsvägarna äro nu mycket goda och man kan åka efter min smak", skrev han i ett brev i september 1842 på väg till Motala. Gärna tog han själv tömmarna. I ett annat brev hem 1838 berättar han hur han kört vännen J. H. Thomanders kalesch den 14 mil långa vägen från Karlshamn till Lund: "Detta skedde till fleres stora förundran, man inbillade sig att jag var poet, och fru Thomander ville att jag åtminstone skulle hava ont i händerna efteråt. Detta har icke inträffat, men jag tillstår att jag blivit brun i fysionomien."

Almqvists egna reseerfarenheter ger liv åt den yttre ramen i berättelsen *Det går an* (1839). Den kända och på sin tid uppseendeväckande fria förbindelsen mellan huvudpersonerna Sara och Albert lämnar vi här åt sidan. Kring dem utspelas scener som med stor trovärdighet och detaljskärpa belyser resans strapatser och behag. Fär-

den går med båt från Stockholm till Arboga och sedan efter häst mellan skjutshåll och gästgiverier fem dagsresor till Lidköping. Bondkärren skakar på de kullerstensbelagda gatorna i städerna, dammet yr på vägarna. Albert kör själv långa sträckor, skjutsdrängen sover bland bagaget i baksätet. Tonen till drängen är allt annat än hövlig. "Hut lymmel, sitt ner och håll käft!" ryter Albert när drängen påpekar att han kör för fort. Detta påverkar inte drängen, han är tydligen van vid snäsor. Albert och Sara tar in på en gästgivargård, de äter i skänkrummet medan rummet ställs i ordning. På morgonen betalar Albert, skriver in sig i gästgivaredagboken och visar upp sitt pass på begäran av gästgivaren, som till avsked bjuder på en morgonsup.

"Med undantag för de stora orterna, har jag varit i snarsagt alla svenska städer, har ett noggrant minne av alla landskaper och folkklasser där – och för vad? kan man fråga. Vad hade jag att göra i Vimmerby, i Västervik, i Karlskrona, i Örebro, i Linde, i Falun, i ... Egentligen ingenting! Och likväl kan jag ej säga att det varit ändamålslost."

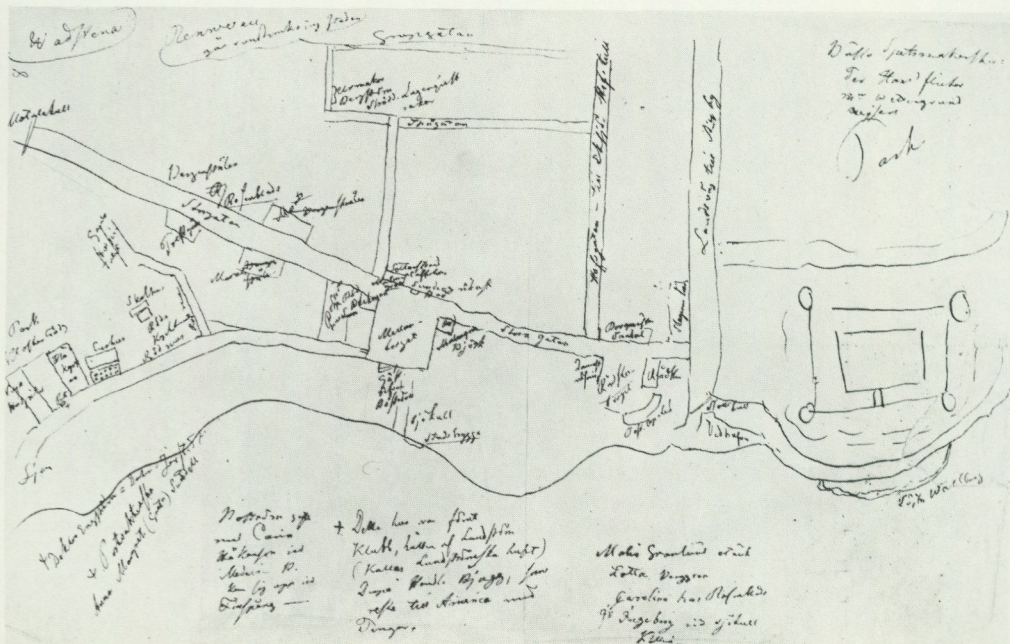
Så skrev han hem till sin dotter, då han under landsflykten i Amerika marterades av hemlängtan, men temat – ändamålet med resor – var inte nytt för honom, det hade ofta sysselsatt hans tankar tidigare. Hans språkrör och alter ego i det stora samlingsverket *Törnrosens bok*, Richard Furumo, svarar en gång på frågan "Varför reser du?" I en fyndig och spirituell uppsats med frågans namn avhandlas olika sätt att resa. Det vanligaste är att på snabbaste och bekvämaste vis förflytta sig från en plats till en annan – men det är inte Almqvists

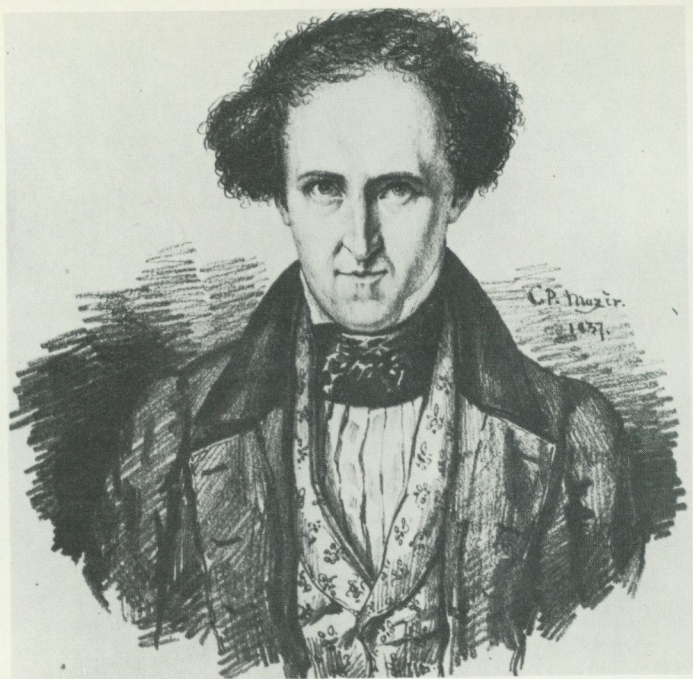
och Furumos sätt. För dem är resan själv och dess upplevelser ett ändamål. Man skall resa ensam, mottaglig för alla intryck och utan förutfattade meningar, säger Furumo. Han reser främst för att studera människor, men inte bara av herrskapsklassen, ty de, säger han, är nästan alla lika till sätt, uppfostran och fördomar. Nej, det är det enkla folket han vill lära känna. Han upplever tillvaron som en scen, där alla människor har fått en roll att spela. Somliga roller är ömkliga, men sedda i helheten blir scenen alltid intagande och meningsfylld. Han går så långt att han säger, att varje människa är intressant, olik inte bara alla andra utan också sig själv, växlande från stund till stund. Alla han möter under sina resor, berättar han, är vid strål-
ande lynne, allting är öppet och nytt, inga

tidigare relationer eller förtal kan störa samtalets utveckling.

Almqvist måste ha haft ett ovanligt intresse för människor och deras villkor. På ett alldeles klasslöst sätt tycks han ha kunnat umgås med alla, både vuxna och barn. Han hade lätt att få kontakt: "... jag har knappt varit några minuter i deras sällskap, knappt växlat tjuo ord med dem, förrän de upplåta mig inre världar av den mest egna vällukt", skriver han i den nyss nämnda uppsatsen. Överallt frågar han människor om deras förhållanden, om deras arbete och familj. Ännu under sin sista resa genom Sverige, då han i juni 1851, misstänkt för stöld och giftmordsförsök, flydde genom landet på väg till Amerika, sågs han, vid ett uppehåll i Hult vid Väneren förhöra sig med timmerarbetare vid

Vadstena med slotet till höger. Anteckningar anger namn på torg, viktigare gator och hus samt uppgifter om var personer, som av någon anledning intresserat Almqvist, bodde. Ur Almqvists reseanteckningar i Uppsala universitetsbibliotek.





*Almqvist tecknad av C.
P. Mazer 1837.*

hamnen om deras arbete och levnadsomständigheter.

Under sina resor gjorde han snabba minnesanteckningar. En bunt av dem finns bevarade i Uppsala Universitetsbibliotek. Papperen har varit vikta, de är slitna i vecken och misshandlade. Det är lätt att tänka att han burit dem i fickan. Några har klotter med blyerts, ibland överskrivet med bläck, andra är helt skrivna och ritade med bläck. Kanske har Almqvist gjort utskriften i sitt nattlogi under resan.

Algot Werin som i sin bok C. J. L. Almqvist – realisten och liberalen (1923) nämner dessa papper, daterar dem till 1830-talets slut och 1840-talets början. Några av dem är daterade 1842 och 1844 och härrör sig alltså från den tid då Almqvist avskedats från rektorstjänsten vid Nya Elementarskolan i Stockholm och var en flitig medarbetare i Aftonbladet. Anteckningarna är fragmentariska, men man kan följa en resa från Alingsås norrut mot

Vadstena och Motala, en annan och längre resa, som börjar i Trosatrakten och går genom östra Småland, Blekinge och Skåne och därefter norrut mot Jönköping. En tredje resa går utmed västkusten från Laholm till Göteborg, en fjärde kretsar i Örebrotrakten och en femte redovisar sträckan Västervik–Norrköping.

Dessa papper ger en inblick i Almqvists sätt att arbeta, i hans sätt att samla material. Han tycks ha hört till de människor som på en ny plats omedelbart vill ha kartbilden klar för sig, ty han ritade kartor antingen han befann sig i en stad, på en stor gård med många huslängor eller i ett nytt landskap, där han ville redogöra för socknarnas inbördes läge. I dessa anteckningar finner vi hastigt nedritade planer över nästan alla städer han passerar. Där är Vadstena, Örebro, Halmstad, Växjö, Göteborg, Karlshamn och många andra. Proportionerna på kvarteren har han i stort sett uppfattat rätt, men gatornas vinklar, i

synnerhet när de är sneda, är ofta något felaktiga. Han ritar ut och namnger huvudgatorna, torgen, vattendragen och utfartsvägarna. Rådhus, kyrka och apotek är angivna liksom de förnämsta husen eller de hus där han kände någon. Han sätter sig över konventionen att vända norr uppåt; han ritar staden som den presenterar sig för honom själv, besökaren.

I beskrivningarna som hör till hittar vi fullt med sakliga notiser om nybyggda kyrkor, präktiga rådhus, hantverk som bedrivs på orten, gästgivarnas namn, regementens storlek och bestyckning, hur skiftesbruk går till – allt om vartannat så som det fallit honom in. Men där kan också stå en notis med hemlighetsfull innebörd: "Resan från Målilla till Björkmåsa – den brunögda flickan."

Spalt upp och ned fylls av namn på människor han mötte eller hörde talas om. Namnen följs av en kort minnesanteckning om deras yrke, familjeförhållanden och utseende. Det är något skrämmande i dessa notiser, de är nästan alltid ogina och elaka, fyllda med invektiv. Ingenting av den positiva livssyn, som Richard Furumo gjorde sig till språkrör för, kan man finna här. Människor karakteriseras som fula, dumma eller halvt vanskapta – de är sedda med skärvan i ögat. Hög som låg avfärdas med några få ord. Det ger en otäck inblick bakom Almqvists fasad, men man bör hålla i minnet att han vid denna tid var fylld av bitterhet mot samhället; socialt sett var han med sina 50 år redan en misslyckad person. Hans författarskap, som tidigare varit så uppburet, hade de senaste åren väckt en hätsk kritik, också det en källa till bitterhet.

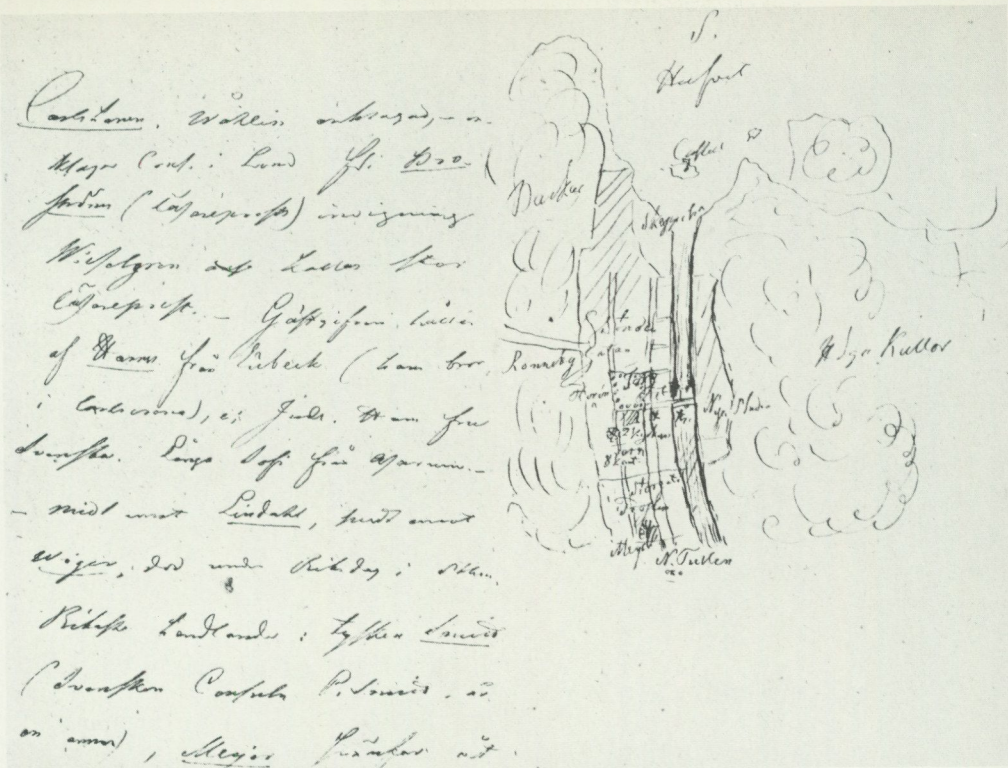
Låt oss se vad han skriver om den grevliga landshövdingens familj i Växjö: "två barn, son Stellan med engelska sjukan, dotter Lotten med nedfallet öga, grevinnan sjuklig, sned, glosögd". Den gamle biskop Tegnér var sedan många år Almqvists fiende. Aftonbladet hade länge förföljt honom i sina spalter, på grund av hans reaktionära synpunkter. Det heter lakoniskt: »Biskopen snusmalare, supig (efter

...s berättelse). Biskopinnan hygglig, 4 barn." I Adelöv mellan Gränna och Tranås tecknar han ner öknamn på bönder: "Sudden på Udden; Lipen på Liarp (sur i uppsynen och beklaglig till lynnet) ... Elefanten (Elis i Björstorp, mycket stor, talade i näsan) ... (kunde ej tala: 'Kakkare-ja kakka-re = stackare jag, stackare')." Så fortsätter han sida upp och sida ner.

De lokala språkliga egenheterna har intresserat honom speciellt. Almqvist var ju språkman och utgivare av vår första svenska rättstavningslära och språklära. Han antecknar en ordväxling på torget mellan en torggumma och en borgare på renaste talspråk och fastnar för vändningar som dessa utrop från trakten mellan Blekinge och Skåne: "Bessa dö! Pina dö! Vassera ja och Sarra dö!"

Det är sådana uttryck han gärna använder i sina böcker. I romanen *Tre fruar i Småland*, som utkom 1842–43, finns uppenbarligen ett samband med dessa anteckningar. Där omnämns, för att ta ett exempel, en man i Ledhestra i norra Småland, Johannes Larsson, som kör foror för en patron söderut och har "tvillingdöttrar 18 år, Maja och Johanna, vackra". Samme man omtalas i romanen, men där är handlingen dramatiserad och ett rövarband vill föra bort de vackra tvillingsystrarna, som också där heter Maja och Johanna. Det är ju känt att Almqvist ofta nämner kända personer vid namn, som regel helt i förbigående när han vill relatera något om en bekantskap, en idé eller kontakt i annat avseende. Men det är ganska intressant att en helt okänd man, som inte spelar den minsta roll i framställningen, också har en motsvarighet i verkligheten både vad namn, yrke, bostadsort och familjeförhållande beträffar.

Det är framför allt i sin diktning från 1840-talet som Almqvist briljerar med sin lokal- och personkännedom. I romanen *Målaren* från år 1840 vimlar det av namn på öar och husägare och en kritiker i Aftonbladet påpekade att han visade "en minutiös lokalkännedom för topografiska detaljer som skulle hedra en lantmätare". I *Figaro* 1846 använder en kritiker ett sanno-



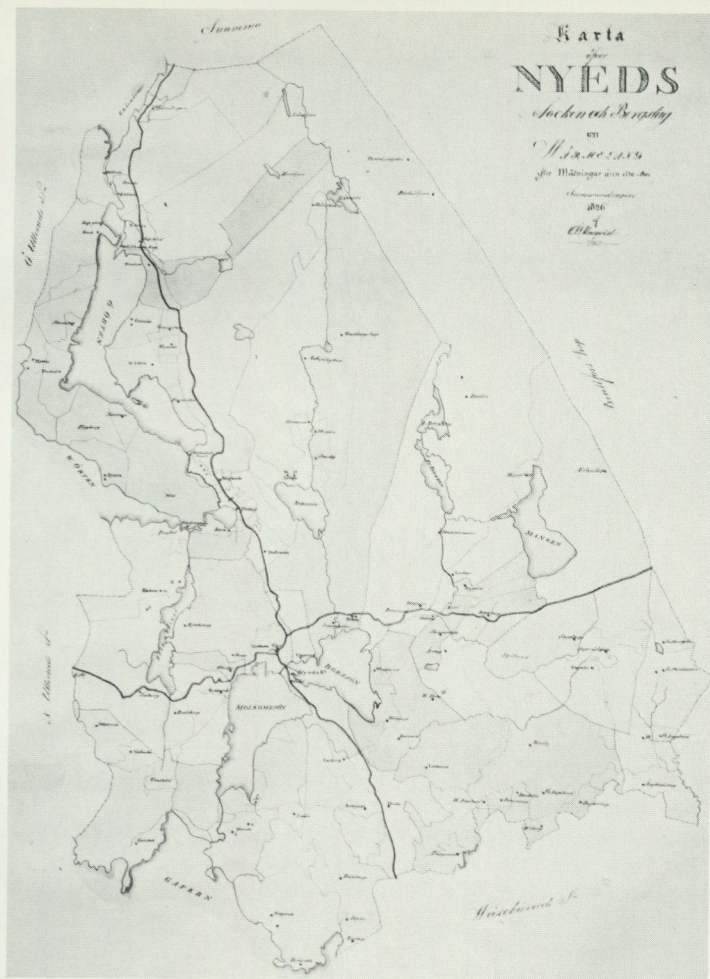
Almqvists hastiga kartskiss över Karlshamn visar stadens rutnät inträngd mellan höga kullar och havet. Ur Almqvist reseanteckningar i Uppsala universitetsbibliotek.

likt mycket nytt ord. Han talar om "daguerrotypisk sanning" ifråga om lokalkännedom i Smaragdbruden. (Citat efter Werin a.a. 323.)

Kartorna i reseanteckningarna är nedräfsade endast för Almqvists eget bruk, men i sin ungdom hade han haft en inkomst av att helt professionellt rita kartor. Under de två åren som bonde i Värmland var hans alltid ansträngda ekonomi mer än någonsin i behov av tillskott. För Värmlands Hushållningssällskap utarbetade och ritade han då kartor över Nyeds och Hammarö socknar. De är signerade C. J. L. Almqvist 1826 och säges vara sammandragna efter äldre mätningar. De jämna tuschstrecken, den vackra texten och den läckra akvarell-

tonen förräder att han var van att arbeta med tusch och akvarell. I övrigt finns inte en teckning kvar, men man vet att han övervägt att själv illustrera någon av sina böcker.

Det är på något vis betecknande att just kartor är det enda som är bevarat av hans hand, ty kartor ägde för honom en särskild fascination. I en liten uppsats med det graciösa namnet *Chartans Behag* skriver Almqvist: "Redan som barn var det ett av mina käraste nöjen att med en karta för ögonen drömma mig bort i alla de landskap, vilkas miniatyr låg framför mig; och som inbillningskraften åt mig gjorde befolkade, skogsbevuxna, genomflutna av svallande strömmar, täckta av ömsom dalar, ömsom



Karta öfver Nyeds socken och bergslag, utarbetad, ritad och akvarellerad av C. J. L. Almquist. Värmlands läns hushållnings-sällskap, Karlstad.

berg, omflutna av blånande hav." De främmande namnen hade en hemlig förmåga att ge hans fantasi vingar. Han berättar hur han för sin inre blick såg folk i besynnerliga dräkter, t.o.m. deras ansikten och uttryck kunde han föreställa sig.

Också denna förmåga att leva sig in i miljöer där han aldrig hade varit kom till uttryck i hans diktning. Med hjälp av kartor och reseskildringar upplevde han även som vuxen okända världar. I verkligheten kom han på sina europeiska resor aldrig längre söder ut än till Paris, men i sin diktning förlägger han stundom handlingen till

trakten kring Medelhavet. I romanen *Syster och bror* tilldrar sig slutet av berättelsen i Umbriens bergstrakter, och i *Signora Luna* utspelar sig handlingen i en italiensk hamnstad. Han beskriver luften, utsikten, folkets utseende och namn, han blandar in enstaka italienska ord och geografiska namn och suggererar läsaren att tro sig skåda Umbriens kullar eller promenera på redan i den vackra sjöstaden.

I versdramat *Ramido Marinesco* beskrivs utsikten från Mallorcas sydkust, där Donna Bianca spejar ut över havet. Hon upprepar namnen på öarna hon ser framför sig:

"Se åt havet ut, Anselmo, ser du öar: Formentera, Yviza och Conejera, Plañas, Cañas, Tagomagu, Espuntel, Espalmador."

Namnens väljud har trollbundit Almquist, han har givit dem en nästan magisk klang, som väl passar in i denna märkvärdiga och allt annat än sannolika berättelse. Men ändå har han strängt hållit sig till verklighetens geografiska namn. Med lätt förändrad stavning återfinner vi dem, Ibiza, Conejora och de andra öarna, på kartan intill Mallorca.

Resan blev en livsform för Almquist, han blev ett offer för dess fascination och förbannelse. Som ung och under den tid han var accepterad av samhället var resan en ständig källa till nöje och stimulans för honom; den gav honom nya synpunkter och nytt material till hans författarskap. Som landsflyktig i Amerika fortsatte han sitt

resande – han nådde Niagara i norr, Texas i söder. Var det nyfikenhet eller oro som drev honom? Det var ingen triumffärd som Fredrika Bremers Amerikaresa några år tidigare. Ensam, helt utan kontakter och under antaget namn reste han på billigaste vis. Breven till familjen talar om hemlöshet och främlingskap, men de visar honom fortfarande som en skarp iakttagare av städer, folkslag och människors sätt att vara. Efter att ha stannat några år i Philadelphia befann han sig åter på resa, nu mot Europa i förhoppning att nå Sverige. Till hemlandet fick han inte komma, sin familj återsåg han aldrig. Han dog i Bremen på ett fattigsjukhus – en resande utan hemvist, med skarp blick och med mycket litet bagage.

Prof. Gösta Berg har vänligen påpekat att Algot Werin använt C. J. L. Almqvists reseanteckningar.

Uppsatsen är en bearbetning av en artikel som ingick i Julstämming 1967.

Summary

Why Do You Travel? Carl Jonas Love Almquist as a Traveller

One of Sweden's great writers, Carl Jonas Love Almquist (1793–1866), was a dedicated traveller. Both in the romantic works of his younger years and in his realistic portrayals of the life of the common people dating from the late 1830s and 1840s, we clearly recognize how much his narratives are invigorated by experiences from his many travels. A detailed travel account is "That Will Pass", *Det går an* (1839), which also is a love-story and a beloved classic in Swedish literature.

The writer's alter ego, Richard Furumo on one occasion replies in detail to the question "Why Do you Travel?" (the essay is included in the *Törnrosen Book collection*). Travelling, he says, is not primarily a means of getting from one place to another. Travelling is an end in itself. The rule should be to travel alone, alive to all impressions, primarily to study human beings,

not the gentry, who are very much alike, but common people. It seems that Almquist very easily found contact and after a few minutes only he could make people tell him their whole life stories which he then wrote down and made use of in his narratives. At Uppsala University Library, a whole shelf of such travel notes is preserved. They include sketch-maps mainly of a number of towns which Almquist visited around 1840 (see illustration). These papers provide clear insight into his method of working and of gathering material.

Almquist also drew maps for Värmland Country Agricultural Society on the basis of measurements performed by land surveyors (see illustration). This occurred during a period of his youth when he as a farmer wished to share the hardships of the simple folk but was short of money. In a short essay entitled "The Pleasure of

Maps'', Almqvist recounts how in his phantasy he transformed map symbols into flowering valleys, wild mountains, and populous towns. He also depicted human beings and their expressions. The scene of several of his novels and plays is set in the Mediterranean countries, which he never visited.

To travel was a way of life for Almqvist. In 1851, he fled from Sweden to America, accused of forgery and an attempted murder by poisoning.

Guilty or not guilty – no one can say. Poor, alone, and under an assumed name, he made long journeys in America from Niagara in the north to Texas in the south. He sent home detailed accounts of them in letters to his family in Sweden. In his later years, he came back to Europe but was not able to return to Sweden. He died a destitute man in Bremen in 1866, a traveller without a home and with only a small luggage.

Resandets revolutioner

Göran Andolf

Den som idag vill färdas en längre sträcka har flera alternativ att välja mellan utom de mer extravaganta och sportbetonade som att fotvandra, cykla, rida eller segla. Han kan åka tåg, buss, bil eller flygplan och han kan förflytta sig vart som helst i Sverige (eller Europa) inom ett dygn och till priset av en veckoförtjänst. Oavsett hur han reser sitter han bekvämt, skyddad för väder och vind och slipper kroppslig ansträngning.

För hundrafemtio år sedan var allt detta annorlunda och villkoren hade då inte förändrats mycket på hundratals, eller rentav tusentals år. I romarriket reste man väl så snabbt, säkert och bekvämt som i det begynnande 1800-talets Sverige. Det fanns fyra sätt att färdas: att gå till fots, att resa till häst, efter häst eller under segel. Vilket man än valde var det långsamt, obekvämt och tröttnande, ibland också dyrt eller farligt. En normal veckoförtjänst förslog då som nu till en dagsresa, men på en dag kom man inte mycket längre än vad en ihärdig vandrare tillryggalade på samma tid. De flesta var också hänvisade till sina fötter för sitt resande.

Vandrarna var många. I en utsträckning som idag är svår att föreställa sig gick man miltals – fem-tio mil om dagen i dagar eller veckor i sträck – för att sälja varor, söka arbete, besöka släktingar eller av andra skäl. Exakta uppgifter om vandrarnas antal, deras färder och mål är dock svåra att få fram. Troligen underskattas därför ofta vandringsarnas omfattning och betydelse. Vandrarna var säkerligen den största gruppen av resenärer långt in på 1800-talet.

Vandraren kunde säkert gratis eller mot

en mindre ersättning få skjuts på en kärra eller ett lass som ändå skulle vägen fram. Han kunde då vila sig, men kom inte snabbare framåt. Om det var lägligt för honom kunde han säkert på liknande villkor få följa med en segelskuta, men också det gick långsamt. Någon organiserad passagerartrafik med segelfartyg av egentlig omfattning tycks inte ha funnits. En tidig föreläsare för ångbåtar framhåller: "Af 100 personer, som i viktiga eller oviktiga ärenden, färdas millan våra af vatten genomskurna Provinser, hafva hittills 99 låtit för en bagatell, framläpa sig af åkerbrukarens nödvändigaste hjälpare, Hästen ... Orsaken är naturlig: Den som företager en resa, vill någorlunda säkert kunna beräkna den tid, då han kan uppnå sin bestämmelse."

Den som inte ville använda sina egna ben kunde anlita andras om han hade råd med det. På 1700-talet och tidigare var det vanligast att man red; så färdades exempelvis Linné och hans sällskap, men i takt med att vägarna förbättrades och att vagnarna kunde göras bekvämare blev det vanligare att man reste med häst och kärra eller vagn.

Med skjuts

För resandet med häst fanns ett organiserat statligt system med rötter i medeltiden, skjutsväsendet. I princip var det avsett för statens behov och tjänstemän, men det fick också utnyttjas av andra.

Sedan gammalt var bönderna skyldiga att ställa hästar till resandes förfogande, till en början utan ersättning, senare mot visst vederlag, som dock knappast täckte kostnaderna. Under större delen av 1800-



Fritz von Dardel (1817–1901), akvarell, Skjutsbonden värmer sig framför spisen medan den resande skriver in sig i dagboken. Privat ägo. Foto i Nordiska museet.

talet gällde beträffande detta 1734 års gästgivarordning med tillägg av en "förklaring" från 1766. En skjutsstadga utfärdades 1878 och en ny sådan kom 1911. Skjuts- och gästgiverisystemet avskaffades 1933.

Enligt gästgivarordningen skulle gästgivarvärdar anläggas vid allmänna lands- och sjövägar med högst två mils avstånd. Hästar skulle i första hand tillhandahållas av gästgivaren, som i gengäld hade privilegium på brännvinsutskänkning. Behövdes fler hästar än han hade tillgängliga skulle "nästa grannar honom till hjälp komma". Om trafiken var särskilt intensiv kunde häradsrätten inrätta hållskjuts. Detta innebar att de mer avlägset boende bönderna ålades att turvis hålla en eller flera hästar vid gästgivarvärdens från en viss tid, vanligen sex på kvällen, till samma tid följande dag. Så snart häst och körsven "utgått" och fullgjort en skjuts fick de återvända hem.

Hållskjutsen skulle utgå i första hand, där- efter gästgivarens egna hästar. I tredje hand återstod reserven, de närmast boende och ej hållskjutsindelade bönderna och deras hästar. Om det ville sig riktigt illa kunde uppbådandet av reserven ta flera timmar.

Från 1766 ålades gästgivaren att föra en skjutsdagbok. I den fanns vidimerade uppgifter om skjutslegan per mil, avståndet till de närmaste gästgivarvärdarna och skjutslegan dit samt om antalet håll-, gästgivar- och reservhästar. I boken skulle varje resande anteckna titel, namn, resans utgångspunkt och mål samt antalet utnyttjade hästar. Fann han anledning till klagomål kunde han begära att få notera sådant, dagboken skulle varje månad tillställas länsmannen resp. magistraten och det ålåg dessa att anställa förhör med anledning av eventuella anmärkningar. Dagböckerna är



Ridande och körande ur förlagan till Suecia Antiquas Hedemorabild.

i stor utsträckning bevarade i landsarkiven och ger upplysningar om resandets omfattning och inriktning; de resandes klagomål och protokoll från förhör med anledning av dem belyser dess villkor.

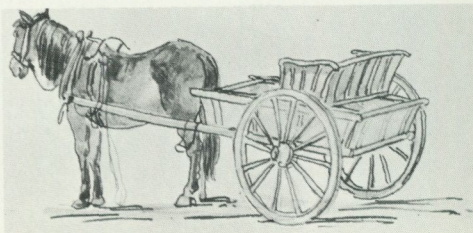
Klagomålen på väntan är legio. Väntetiden rör sig i regel om någon timme, men i enskilda fall betydligt mer. Ibland kan den väntandes tålmod förefalla väl kort; man kunde ha bråttom också förr i tiden och otåligheten kan tolkas så att väntan trots allt inte ansågs normal och acceptabel. Förklaringarna till dröjsmålen är varjehanda: försovning, att budningen kom sent, att hästarna var på bete. Det är inte ovanligt att skjutsen helt uteblir. Förklaringen är vanligen, eller sägs vara, någon form av missförstånd, den invecklade organisationen fungerade inte. Det kan också förekomma att gästgivaren eller skjutsbonden av olika anledningar nekade att skjutsa den resande. Ganska vanligt var att den skjutsskyldige helt enkelt struntade i att infinna sig.

Några exempel skall ges. Directeur L. Hoffmann klagade i dagboken för Nordre Intagans gästgivargård (Bohuslän) i juni 1852 över att han fått vänta två och en halv timme på skjuts. Den skjutsskyldige uppgav vid förhör att "Hästen gått ur Beteshagen, som vållat dröjsmålet". Han fälldes att böta 3 rdr 16 sk. Bco. Samma månad beklagade sig underlöjtnant von Hennigs över att den beställda skjutsen ej var framme vid Holmens gästgivargård (Bohuslän), vilket även inträffat tolv dagar tidigare.

Vid förhör framkom att skjutsen var beställd till kl. 7, men att det dröjde knappt en fjärdedels timme därefter innan den framkom. Den skjutsskyldige anförde att hans dräng "något försovit sig". Han dömdes att böta 3 rdr 16 sk. Bco. R. Stjernström klagade i juni 1867 över att han fått vänta i fem timmar vid Lillnor (Värmland). Enligt gästgivaren nekade den skjutsskyldige att skjutsa, varför hästar måst uppbådas från annat håll. Den senare förklarade att "dät är helt och hållet mistag att jag var bådad att skjutsa ... jag hadde samma dag utjort alla mina hästar så att jag kunde ej vara på tur att fara för dät var ingen uttryckningsdag så att skjusen kun så snar gå omkring så jag åter kunde vara på tur att skjutsa."

En annan skjutsskyldig vid samma gästgivargård förklarade beträffande ett annat dröjsmål i samma månad att "Herr Liback mögerligen fick vänta i två (2) timmar, men det kunde jag ej hjälpa för jag var ått Kyrkan och viste ej om att skjutsen var i gården ej heller var hitlemnad någon Skjutstafla (Klubba) så att jag hade släpt mina hästar en fjerndels (1/4) Mil från Hemmanet och sedan innan man kom öfver färgan ock fram till Lillnors Gästgifvaregård som är från Hemmanet tre Åttondelars mil så drögde det väl om för mig". Vid Kvistrums gästgivargård (Bohuslän) vägrade i juni 1855 en skjutsbonde att skjutsa en vagn som han ansåg för tung. Vid förhör några dagar senare förklarade han enligt protokollet att "då han nu blifvit öfvertygad om

Förspänd skjutskärra. Laverad teckning från 1837 av anonym konstnär. Foto i Nordiska museet.



oriktigheten af sitt förfarande, lofvade han att hädanefter akta sig för dylikt oskick". Han fälldes att böta 3 rdr 16 sk. Bco. Till slut skall en suck från gästgivaren i Kule-ryd (Blekinge) från juni 1823 anföras: "Om Jöns Petterson får fortfares och opåtalt skutsa då han will och Låta blif då han för got finner förswinner all ordening."

Under loppet av 1800-talet gjordes intensiva ansträngningar att ersätta böndernas skjutshållning med ett entreprenadsystem, varigenom en person åtog sig att hålla alla hästar mot kontant ersättning från de skjutskyldiga. Skjutslegan vid skjutsstationer med entreprenad sattes högre, men i gengäld slapp resenären all väntan. Bönderna befriades således från skjutsbördan. I många fall föredrog de emellertid att förlora ett par arbetsdagar i månaden mot en om och ringa ersättning framför att tvingas till en kontant utgift. Trots att staten och senare landstingen tillsköt entreprenadbidrag dröjde genomförandet. Vid 1800-talets mitt fanns entreprenad vid omkring en tredjedel av skjutsstationerna; vid dess slut vid omkring nio tiondelar.

Enligt en resehandbok från 1838 löpte den resenär som inte reste med egen vagn risk att "erbarmligt skakas". Vagnar och kärror var vanligen helt ofjädrade, möjligen kunde sätet vara försett med fjädrar av järn eller trä, men detta sägs förekomma "högst sällan". Av andra källor, bl.a. kontrakt för skjutsentreprenader, framgår att fjädrade vagnar blir vanligare mot 1800-talets slut. Att resandet med gästgivarskjuts hade sina risker framgår av en händelse vid Åsbro gästgivargård (Halland) i oktober 1910: Då hästen satte igång "fölla Hrr Södergren & Kindelius baklänges i marken och slog sig synnerligen illa. S:n fick ett svårare hål i bakhuvudet, K:s fick 3 tänder utslagna. Allt detta på grund af att den mjölkvagnslika kärrans sits ej var fastgjord utan endast löst ditsatt." Vid förhör hävdade skjutsentreprenören att det var en ren olyckshändelse och att åkdon med så anbragta säten överallt i orten användes.

Reshastigheten var bestämd av myndigheterna. Mellan 1809 och 1911 var den 1 1/2 timme på milen, dvs. ungefär 7 km/tim. Det tycks dock inte som om denna be-

Carl Christian Magnell (1832–1917), "En Svensk gästgifvarstuga på 1850-talet". Privat ägo. Foto i Nordiska museet.





Fritz von Dardel (1817–1901), akvarell 1838. En skjutsbonde blir utskälld (av hållkarlen?) och en annan kommer med sina hästar. Konstakademien. Foto i Nordiska museet.

stämmele togs alltför allvarligt. I resehandboken heter det att "på goda vägar med ej för tunga åkdon kan man med lätthet tillryggelägga en mil i timmen". De diligenser som under en relativt kort tid uppehöll reguljär trafik höll enligt tidtabellerna en genomsnittshastighet av 7,5 km/tim.

Priset för en skjutshäst, skjutslegan, fastställdes också av myndigheterna. Det var högre i städerna än på landet (av inalles 1 473 skjutsstationer fanns 1855 88 eller omkring 6 % i städerna), men eljest densamma i hela landet. När entreprenader började införas fastställdes en maximilega för dessa, och om något bud understeg denna, vilket långtifrån alltid hände, kunde legan alltså bli lägre, men maximilegan var densamma i hela landet till 1878. Därefter kunde den variera inom vida gränser.

Legan var 1734 8 öre per mil på landet och 16 öre i städerna samt ännu mer i och intill Stockholm och Göteborg. Den höjdes sedan undan för undan, 1819–1844 var den 16 sk. Bco på landet och 20 sk. i städerna och när den riksomfattande maximilegan försvann efter 1878 varierade den mellan 1:60 och 80 öre. (En riksdaler omfattade 48 skillingar; 1855 sattes 1 rdr Banco lika med 1:50 i den nya myntenheten, senare kallad krona.) Därefter blev skillnaderna större, från 4:50 till ingenting alls, det senare bl.a. i Smålandsstenar 1901–02: "Lär orsaken därtill, enligt Länsstyrelsen hava varit, att nykterhetsvänner i orten, för att förhindra den med skjutsstationer förenade ölutskänknigen, bekostade det ej så synnerligen stora antalet skjutsar". Genomsnittspriset i hela riket var 1875–1905 omkring 1:60. Långt in på 1800-talet var kostnaden

för en mils färd med skjuts följaktligen densamma som lönen för ett dagsverke. Mot seklets slut steg lönerna, men inte levnadskostnaderna.

Mellan 1819 och 1844 var kostnaden för att leja en häst mellan Stockholm och följande orter denna:

Resmål	antal (gamla) mil	antal skjuts- håll	Rdr Bco
Uppsala	7	4	2:44
Strängnäs	8 1/2	6	3:22
Arboga	16 1/4	10	6:33
Örebro	21	13	7:42
Göteborg	50	32	18:1
Kalmar	44	28	15:15
Malmö	62 1/8	41	21:41 1/2
Sundsvall	40 1/2	23	14:16 1/2
Luleå	99 1/2	66	34:18 1/2
Haparanda	114	75	39:7 1/2

Källa: Bohlin

En riksdaler Banco på 1830-talet kan sägas motsvara ungefär 35:- idag. Att översätta en gången tids penningvärden till dagens är emellertid alltid vanskligt och på sätt och vis principiellt omöjligt, det kommer an på vem som tjänade pengarna och vad han ville köpa för dem. Somliga tjänade proportionsvis mer än idag, andra avsevärt mindre, vissa varor var förhållandevis billiga, andra mycket dyra, åter andra fanns inte.

Till den nämnda kostnaden kom emellertid flera andra, kärr- eller vagnpengar för den som inte hade egen vagn, 1 resp. 2 sk. per mil, förebud för den som ville försäkra sig om att slippa väntetider, 3 sk. per skjutshåll, drickspengar till skjutsbonden och hållkarlen, några sk. per skjutshåll, samt grindslantar, grindarna var många.

Kost och logi under resan bör kanske också räknas som en reskostnad. Taxan vid gästgivargårdarna bestämdes av häradsrätten och fastställdes av länsstyrelsen. Följande priser från Granberga gästgivargård, nordväst om Uppsala från 1858 kan

anses typiska även om priserna varierade mellan olika regioner:

En måltid mat om tvenne rätter med bröd, varibland tvenne köträtter	67 öre
En måltid mat om tvenne rätter med bröd, varibland en köträtt	42 öre
En butelj Bäjerskt öl	37 öre
En kanna (2,6 l) gott hembryggt öl	26 öre
En dito svagdricka	12 öre
En tvåmanssäng med rum över en natt	67 öre
En enmanssäng med dito	37 öre
En kopp kaffe med grädde och skorpor	9 öre
Ett talgljus	12 öre
En brasa torr ved	6 öre
Stallrum för en häst över ett dygn	12 öre
Rum för ett fyrhjuligt åkdon över ett dygn	9 öre

Hö och halm såldes också, medan egendomligt nog brännvin inte nämns. Enligt resehandboken kunde detta, "landets fördärv", överallt påräknas. Priset för en sup, där denna inte ingick i måltiden, var 10–12 öre för destillerat och omkring 8 öre för kallrenat eller finkel. Priserna ökar efter 1800-talets mitt, och varierade som nämnts regionalt, men säkert också standarden. På några håll upptar taxorna vin, starkvin och även champagne, medan på andra knappt något fanns att få av reseberättelser att döma. För tjänstefolk och fångar erbjöds ibland billigare alternativ.

Att en häst utgått betyder i princip att en häst förflyttat sig mellan två skjutsstationer, undantagsvis kanske fler. Avståndet mellan skjutsstationerna skulle, som tidigare nämnts, enligt gästgivarordningen vara högst två mil. Beräkningar utifrån resehandböcker från mitten av 1800-talet visar att det i praktiken – åtminstone längs huvudvägarna – var omkring 16 km. Efter en häst fick enligt bestämmelserna endast en resande färdas, men efter två tre; en praxis som författningarna inte nämner är



Gustaf Brandelius (1833–1884), olja 1868. Skjutsombyte (i Dalarna). Foto i Nordiska museet.

att mot betalning av "gångpengar", kostnaden för en halv häst, en extra person kunde följa med.

Detta tyder på att antalet resande var större än antalet hästar. Å andra sidan är det vanligt att den resande antecknar sig för två eller fler hästar, kanske därför att han reser med vagn eller därför att resgodset fraktas på en separat kärra.

Det förefaller således inte alltför missvisande att anta att en utgången häst motsvarar ungefär femton personkilometer.

Några uppgifter om skjutstrafikens totala omfattning finns inte före 1855, då antalet utgånga hästar i hela landet var 1 371 000. För delar av landet finns uppgifter för tiden dessförinnan. I Sollentuna fögderi, omfattande gästgivargårdarna omedelbart norr om Stockholm, minskar trafiken under 1830-talet och än mer under 1840-talets första år, för att sedan stagnera. I Långhundra fögderi, i västra delen av

Stockholms län, minskar trafiken till hälften mellan 1830 och 1850. I Norra Roslags fögderi, omfattande ett tiotal gästgivargårdar i nordligaste delen av Stockholms län, ökar trafiken långsamt mellan 1840 och 1852 och därefter snabbare fram till 1856. I Kinda och Ydre fögderi, omfattande tio gårdar i södra Östergötland, är trafiken ungefär lika stor 1816 som 1857 med bottennoteringar 1826 och 1848. I Västra härad mellan Jönköping och Växjö fluktuerar antalet hästar mellan 1842 och 1858 med en kraftig ökning 1854–55. Överensstämmelsen mellan utvecklingen i dessa områden och den i hela riket är för tiden efter 1855 förbluffande stor, liksom f.ö. mellan de enskilda länen inbördes. Det torde därför kunna antas att trafiken 1855 var varken exceptionellt större eller mindre än under årtiondena närmast dessförinnan.

Efter 1855 sjunker antalet utgånga hästar snabbt i hela landet. För de närmast

följande åren saknas uppgifter för en del län, men under antagande att utvecklingen i dessa är densamma som i dem där uppgifter finns blir talen för hela riket:

1856	1857	1858	1859	1860
1 380 000	1 320 000	800 000	750 000	700 000

Senare sjunker antalet ytterligare med en bottennotering 1870 (363 000). Därefter följer en ganska betydlig uppgång med ett maximum 1874 (711 000), men antalet faller sedan återigen raskt till en ny bottennotering 1887 (177 000). Så följer en ökning, som till en början är snabb, men sedan planar ut. För femårsperioden 1906–10, det sista år då uppgifter finns, redovisas ett medeltal (403 000) som är högre än något år tidigare efter 1877.

Med de antaganden som tidigare gjorts skulle skjutsväsendet under 1800-talets första hälft ha svarat för drygt 20 milj. personkilometer. Från 1860 till 1900-talets början sjunker antalet från omkring 10 milj. till cirka 6 milj.

Redan kostnaden för gästgivarskjuts gör klart att dess användande måste ha varit förbehållet högre samhällsklasser och att det låg utom räckhåll för stora folkgrupper. En granskning av skjutsdagböckerna visar också att flertalet resande tillhör överklassen, de är ämbetsmän och officerare, emellanåt lägre tjänstemän eller köpmän, mer sällan hantverkare eller bönder och mycket sällan arbetskarlar, drängar eller soldater. Kvinnorna är också få.

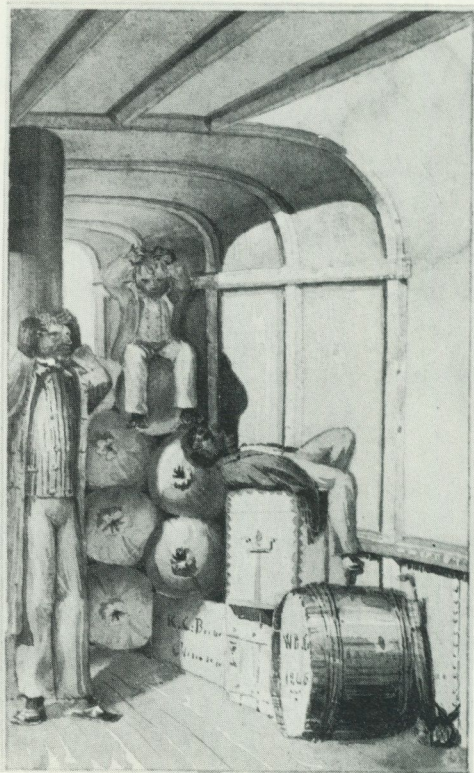
Resorna förefaller korta, i allmänhet reser man endast några få skjutshåll och sällan utanför länet.

I båda dessa avseenden skulle ångbåtarna öppna nya möjligheter.

Magnus Isæus (1841–1890), akvarell 1865. Fördäckspassagerare på resa Stockholm–Karlstad. Foto i Nordiska museet.

Med ångbåt

Efter inledande experiment med en roslagsskuta med ångmaskin och en tidig typ av propeller startade Samuel Owen den första reguljära ångfartygstrafiken i Sverige år 1818. De första åren trafikerades huvudsakligen Drottningholm med tillfälliga utflykter till marknader i Västerås och Uppsala och till invigningen av Södertälje kanal. År 1821 inledde den bekanta Yngwe Frey sin trafik på Arboga som skulle fortgå i trettio år. Samma år öppnades en linje på Norrköping; resan tog i båda fallen två dygn. Till Skåne och Finland gick också ångfartyg. Året därpå gick flera fartyg i trafik på Norrköping, priset var 5 rdr Bco för "egen säng" och hälften för däcksplats. Också till Karlskrona startades trafik; resan tog minst en vecka. En tid uppehölls även trafik på Uppsala till ett pris av 2 rdr,



August Uddenberg
(1848-okänt), pennteck-
ning 1864. Källarmästa-
re Norberg från Uppsala
med familj på ångbåten.
Foto i Nordiska museet.



vilket sänktes till 1:32 då resan till följd av sjunkande vattenstånd måste avbrytas vid Flottsund. Till Arboga var priserna samtidigt 3 rdr i aktersalongen och 2 rdr i försalongen.

År 1825 var ångbåtarna tämligen etablerade och en "Handbok för ångfartygens passagerare" utgavs. Enligt denna uppehölls trafiken på Mälaren av fem fartyg, alla hade restauration och tre av dem "natthärbärge". Priserna var följande:

	Sig- tuna	Upp- sala	Sträng- näs	Väster- ås	Arboga	Norr- köping
Salong	1:16	2	2	2:24	3	5
Däck	:32	1	:32	:40	1:8	2:24

Här finns alltså en indelning i två klasser, på kortare sträckor är salong dubbelt så dyr som däcksplats, på längre tre gånger dyrare.

I fortsättningen ökade ångfartygen och ångbåtslinjerna i antal för varje år. Enligt Kommerskollegiums statistik var antalet ångfartyg följande:

1836	1840	1845	1850	1855	1860
27	50	51	67	131	203

Statistiken är efter 1800-talets mitt föga tillförlitlig. Bl.a. varierar praxis beträffan-

de de minsta ångfartygen, ångsluparna, ibland är de med, ibland inte. Ett annat problem är att passagerarfartyg inte redovisas särskilt. De tidigaste ångfartygen användes nästan alla i persontrafik, men tog däckslast och åtog sig ibland bogseringar. Med tiden blir specialiseringen större och antalet rena lastfartyg ökar. Beräkningar av antalet passagerarfartyg i inrikes fart finns dock:

1850	1873	1893	1913	1933	1950
------	------	------	------	------	------

74	282	491	577	464	337
----	-----	-----	-----	-----	-----

Källa: Thorburn, tabell 32

Redan på 1820-talet gick ångbåtar utom på Mälaren också längs Östersjökusten söderut från Stockholm och på den dittills öppnade delen av Göta kanal. På 1830-talet tillkom ytterligare linjer, hela Göta kanal öppnades för trafik och ångfartyg började trafikera Norrlandsstäderna. Även Gotland fick ångfartygsförbindelse. Varaktig trafik längs västkusten dröjde till efter seklets mitt.

När ångfartygstrafiken var som mest betydande under 1800-talets andra hälft omfattade den Vänerens, Vätterns, Mälarens och Hjälmarens hamnar, sjöarna Siljan, Storsjön, Runn och Fryken, vidare Göta, Hjälmare, Kinda, Dalslands och Strömsholms kanaler samt Lule älv och Ångermanälven. Kusterna trafikerades givetvis också, liksom Gotland, Öland och

Stockholms och Göteborgs skärgårdar. På många håll gick ångslupar i trafik på kortare rutter, bl.a. i Stockholm.

Under mellankrigstiden inskränktes turerna i antal och en del linjer försvann. De stora nedläggningarna kom dock efter andra världskriget. Då försvann trafiken längs kusterna, medan bilfärjerutterna till Gotland och Öland (samt Åland, Finland och Danmark) blev fler. Av inrikeslinjerna återstod endast typisk turisttrafik som den på Göta, Kinda och Dalslands kanaler samt i Stockholms och Göteborgs skärgårdar, och trafiken var koncentrerad till sommaren.

Passagerarplatserna ombord på ångfartygen var indelade i olika klasser till olika pris. Principen var naturligtvis att den som ville resa bekvämare också skulle betala mer, men åtminstone i början förefaller skillnaden i komfort inte ha varit överväldigande och vad som salufördes var kanske i själva verket förmånen att få resa uteslutande tillsammans med sina likar. Vanligen var klasserna tre, ibland fyra, och undantagsvis ännu fler. På de äldsta båtarna var indelningen vanligen fördäck, akterdäck och salong. Fördäcket sträckte sig från fören till hjulhusen, på det placerades företrädesvis däckslasten. Akterdäcket var utrymmet akter om hjulhusen; det var kanske mer skyddat för väder och vind, i synnerhet som det ibland hade soltak, men i

gengäld bör här skorstensröken ha varit besvärande. Salongen låg under akterdäcket, men salongspassagerarna fick också vistas på däck. Ibland fanns förutom aktersalongen en mindre och billigare för-salong. I salongen serverades måltiderna och på natten sov passagerarna på sofforna där, i hängmattor eller i avbalkningar längs salongens sidor. Däckspassagerarna åt sin matsäck på däck och fick söka sig nattläger bäst de kunde. Från 1830-talet blev hytter för 2-3 passagerare vanligare och den normala klassindelningen var då hytt, salong och däck. Med tiden vågade man förse fartygen med flera däck och hytternas antal kunde ökas. Endast utrymmet längst förut reserverades för däckslast.

Vanligen kostade den dyraste klassen dubbelt så mycket som däcksplats och mellanklassen cirka femtio procent mer, men andra prisrelationer förekommer. Det förefaller som om prisskillnaden till en början är mindre för att sedan öka, samtidigt som fler klasser inrättas. Möjligen inträder en utjämning mot slutet av 1800-talet. Vid sekelskiftet blir prisskillnaden mellan klasserna återigen större, vilket beror på att priserna för däcksplats sjunker. Anledningen är troligen att ångbåtarna hade svårt att konkurrera med järnvägarnas större snabbhet; i högre klasser kunde de dock erbjuda större komfort.

Pris för ångbåtsresa från Stockholm

Resmål	1838		1855		1862	1875	1906	1910	1931
	Rdr	Bco	Kr	Rdr	Bco	Kr			
Kalmar	1 kl	20:-	30:-	11:-	16:50		15:-	14:-	30:-
	3 kl	8:-	12:-	3:36	5:63		5:-	4:-	10:-
Sundsvall	1 kl	13:-	19:50			20:-		12:-	22:-
	3 kl	5:16	8:-			7:-		4:-	10:-
Luleå	1 kl							20:-	52:-
	3 kl							10:-	20:-
Haparanda	1 kl	33:16	50:-		50:-			26:-	
	3 kl	15:-	22:50		20:-			14:-	

Källor: Bohlin, Vägvisare för Sverige 1862, tidtabeller i Kungliga bibliotekets småtrycksavdelning



Knut Ekwall (1843–1912), olja "Fördäck i storm". På hjulångare, möjl. s/s Sten Sture som trafikerade Stockholm–Malmö. Foto i Nordiska museet.

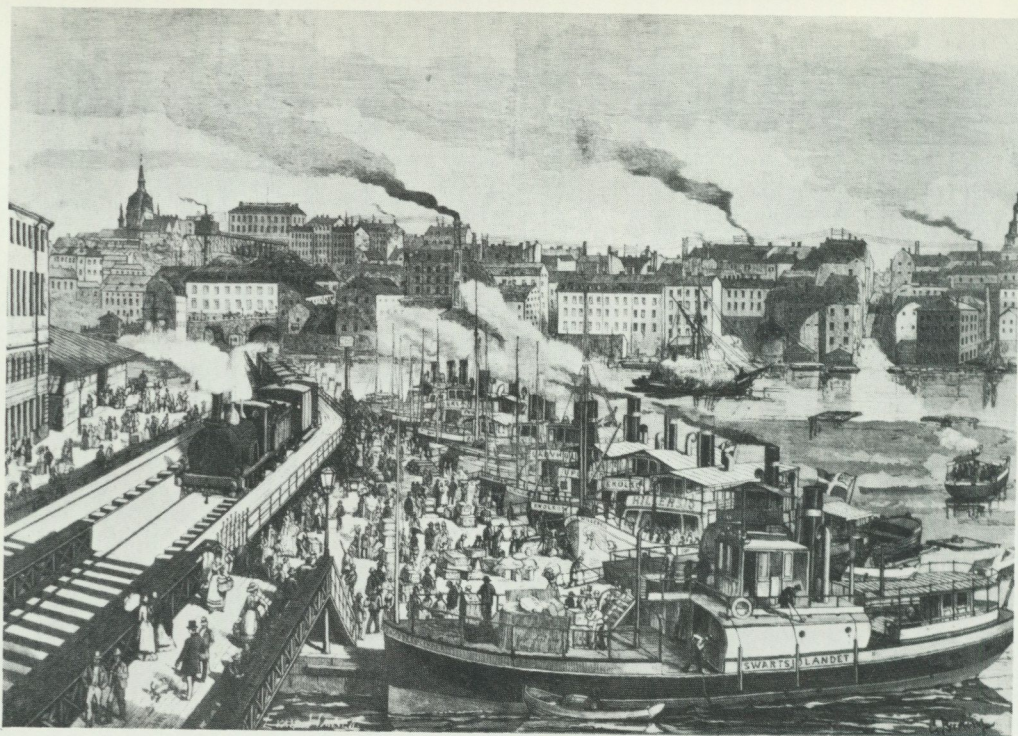
Om ovanstående priser från 1838 och priserna för Mälarhamnarna från 1825 jämförs med tidigare lämnade uppgifter på kostnaden för resa med skjuts mellan Stockholm och olika orter visar det sig att ångbåtsresa, även med hyttplats, nästan genomgående (undantag Stockholm–Kalmar 1838) ställer sig billigare. Hyttplats kan kosta ned till hälften och däcksplats mellan tredjedelen och sjättedelen.

Priserna sjunker sedan ganska kraftigt under 1800-talets andra hälft, till hälften eller mindre vid sekelskiftet. Från första världskriget och framåt stiger de återigen.

Ångbåtsresan, även med däcksplats, uppfattades säkert som bekvämare än resa med skjuts. Redan från början var den snabbare, hastigheten var visserligen föga

imponerande, men uppehållen var färre och kortare. Med tiden minskade restiderna. Till Kalmar och Sundsvall var de vid 1800-talets mitt över två dygn, vid sekelskiftet hälften och 1930 18 timmar, till Luleå tog det fyra dygn eller mer 1862 och föga mindre vid sekelskiftet, men två dygn 1930.

Denna väsentliga prissänkning bör ha inneburit att den som förut inte haft råd att resa med skjuts nu fick en möjlighet att färdas på annat sätt än genom att gå. För gemene man bör det ha inneburit en revolution, som inte blev mindre av att resan var både snabbare och bekvämare än med häst och vagn. Att resmöjligheterna också utnyttjades råder det knappast någon tvekan om, passagerarlistor tycks visserligen



Gustaf Broling (1831-okänt), träsnitt ca 1870. De många mälarbåtarna hade kajplats invid den nya sammanbindningsbanan. Foto i Nordiska museet.

inte finnas i behåll, men av reseskildringar från tiden framgår att däckspassagerarna tillhörde kategorier som tidigare knappast haft råd att resa på annat sätt än till fots.

Ångbåtstrafiken växte också snabbt i volym. Den har beräknats vara mer omfattande än skjutstrafiken redan 1850 och inom några årtionden var den tio gånger större:

Antal personkilometer utgjorda i inrikes sjöfart, milj.

1850	1873	1893	1913	1933	1950
28	136	202	165	183	150

Källa: Thorburn, tabell 39

Några viktiga inskränkningar som gällde för ångbåtstrafiken men inte för skjuts-

trafiken bör påpekas. Även om Sverige har många vattenleder och antalet fartyg ökade snabbt var den självfallet begränsad till orter som låg vid eller nära farbara vatten. Däremot var det oftast möjligt att ro ut till ångbåten och borda den även mellan bryggorna. Under vintern låg därtill trafiken nere, i synnerhet hjulångarna kunde inte forcera ens den tunnaste is, och seglationen varade vanligen endast maj–november.

Det är därför inte alldeles säkert att ångbåtstrafikens stora expansion medförde en motsvarande nedgång i landsvägstrafiken. Det påpekas visserligen i mitten av 1840-talet att hästantalet vid fyra gästgivargårdar mellan Södertälje och Norrköping kunde minskas till hälften mellan 1 april och 1 oktober, "emedan under nämnde tid de flesta resande färdas sjöledes" och att

skjutsen vid två gästgivargårdar mellan Mariefred och Eskilstuna "varit vida mindre under de tider Ångfartygsfärden kunnat begagnas", ibland knappt hälften, men det tilläggs att vid andra gästgivargårdar "alldeles motsatt förhållande sig företer". Det naturliga är väl också att trafiken till och från ångbåtshamnarna och kanske även inne i landet ökade.

Ångbåtstrafikens framväxt omkring 1800-talets mitt kan betecknas som resandets första revolution. Den andra stod järnvägarna för.

Med järnväg

Statens järnvägars första tåg rullade i slutet på 1856 sedan linjerna Göteborg-Jonsered och Malmö-Lund öppnats den 1 december. Därefter gick utbyggnaden snabbt. 1862 var hela sträckan Stockholm-Göteborg öppnad för trafik och då linjen från Malmö nått fram till Falköping 1864 fanns förbindelse också mellan Stockholm och Malmö. Efter tio år hade sammanlagt över 1 500 km järnväg byggts och nätet var utsträckt till bl.a. Hälsingborg, Ystad, Kristianstad, Växjö, Borås, Kristinehamn, Örebro, Arboga, Norrköping och Uppsala; järnväg fanns också mellan Gävle och Falun. Under 1870-talet – järnvägsbyggandets storhetstid – var ökningen än större, enbart under 1874 byggdes över 1 000 km järnväg. Praktiskt taget alla städer i Syd- och Mellansverige fick järnvägsförbindelser vid denna tid och 1880 omfattade järnvägsnätet nära 6 000 km. Nu kom turen till Norrland. Sundsvall och Östersund fick järnväg omkring 1880, Sollefteå något senare och flertalet övriga Norrlandsstäder på 1890-talet, Skellefteå och Piteå dock först efter 1910. Järnvägen längs västkusten färdigställdes också sent. Uddevalla, Halmstad och Varberg hade förbindelser med inlandet sedan tidigare, men linjen Göteborg-Malmö stod klar först 1896; Göteborg-Strömstad 1909. 1890 var banlängden 8 000 km, vid sekelskiftet drygt 11 000 och 1910 nära 14 000. Endast en betydande sträcka återstod att anlägga,

Inlandsbanan, och när denna invigts nådde det svenska järnvägsnätet sin största omfattning, 16 886 km (1938). Redan kort efter första världskriget lades järnvägar ner, men de stora nedläggningarna kom under 1950-talet (1 250 km) och 1960-talet (3 000 km).

Statens järnvägar hade från början en indelning i tre prisklasser med – i förhållande till ångbåtarna – relativt stor prisdifferens, skillnaderna förhöll sig som 1:2:3. Den var synnerligen konsekvent genomförd i de äldsta vagnarna.

Förstaklassvagnarna var gröna med guldrandning och förgylld märkning. De var indelade i tre kupéer med två soffor i varje och fyra sittplatser i varje soffa. Från varje kupé ledde en dörr ut till perrongen. Sofforna hade arm- och huvudstöd, de var försedda med fjäderresårer i rygg och säte och var stoppade med tagel och skogsull (en blandning av tagel och kokta granbarr) samt klädda med grön plysch. Väggar och tak täcktes av grå damast. För fönstren hängde rullgardiner av grönt siden; på gol-

Gamla stationshuset i Falköping. Foto i Järnvägsmuseum.





Nils Andersson (1817–1865), olja. "Landskap med järnvägståg, Saltskog, Östertälje". Privat ägo. Foto L.-B. Nilsson, Pressens Bild.

vet låg en brysselmatta och i taket fanns rovoljelampor, en i varje kupé.

Andraklassvagnarna var likaledes gröna med märkning i gul oljefärg. De var indelade i fyra kupéer med två soffor i varje och fem sittplatser i varje soffa. Sofforna var hårt stoppade med skogsull och tagel utan fjäderresårer samt klädda med "ett slags amerikanskt gummityg av grönaktig färg". Väggar och tak var målade i ljus ek. På golvet låg "en simpel hampmatta". För fönstren fanns rullgardiner av grönt ylletyg, och i taket rovoljelampor, anbragta i mellanväggen mellan kupéerna, så att varje lampa lyste för två kupéer.

Tredjeklassvagnarna var blå och märkta i gul oljefärg; varje vagn hade fyra kupéer men utan mellanväggar. Soffparet i mitten gick tvärs över hela vagnen, medan de övriga två hade en genomgång; det gick alltså inte att passera genom hela vagnen, men kupéerna hade förbindelse parvis. Sofforna

var av trä och liksom väggar och tak målade i ljus ek. Belysningen var en rovoljelampa mitt i vagnen.

Klosett infördes i en del vagnar 1872, "en nyhet som hälsades med stor tillfredsställelse".

I de äldsta vagnarna fanns ingen uppvärmning. Så småningom infördes sådan i förstaklassvagnarna, en plåt cylinder med varm sand sköts in under sofforna genom hål i vagnssidorna. Från 1871 började ånguppvärmning installeras i samtliga vagnar. Rovoljelamporna ersattes av gasbelysning från 1881 och av elektrisk belysning från 1920-talet.

Omkring 1880 tillkom vagnar av en ny typ, den s.k. Norrlandsmodellen. Den hade en långsgående korridor och plattform i var ända av vagnen. Den blev varmare genom att dörrarna i vagnssidorna försvann; dessutom kunde resenären passera genom tåget under gång (och njuta av utsikten från

plattformen, som en resehandbok påpekar). En annan viktig nyhet var de fyraxliga boggivagnarna från 1891. Dessa kunde göras längre och framföras fortare samt fick en betydligt jämnare gång.

När nattåg började insättas mellan Stockholm och Göteborg på 1870-talet anordnades liggplatser i första och andra klass genom att sätena kunde dras ut och föras samman. Sovvagnar med liggplatser infördes från 1886, men i tredje klass först från 1910. Den första restaurangvagnen rullade 1897; tidigare hade måltider intagits vid uppehåll på stationerna. Till en början hade tredjeklasspassagerare inte tillträde till restaurangvagnen, men så småningom tilläts "snyggt klädda resande" där "under så lång tid som erfordras för intagande av måltid". Vad som skulle förstås med "snyggt klädda" beredde dock konduktörerna bekymmer och de utsattes för obe-

hag "icke endast af sådana resande uti 3 klass, som de af en eller annan anledning måste neka tillträde, utan äfven af 1 och 2 klass passagerare, då de söka bereda plats i restaurationsvagnen för resande från 3 klassen". Från 1906 fick tredjeklasspassagerare allmänt tillträde, dock med företräde för första och andra klass.

Slutligen skall nämnas att stoppade soffor började uppträda i tredje klass från 1922.

Den effektiva tågastigheten var i järnvägarnas barndom föga mer än 30 km/tim; en resa Stockholm-Göteborg tog fjorton timmar och Stockholm-Malmö (över Falköping-Nässjö) nitton timmar. Sedan har hastigheten ökat, vid sekelskiftet var den omkring 50 km/tim och på 1930-talet omkring 70 km/tim. Elektrifieringen, som framför allt genomfördes på 1930-talet, minskade restiderna med en fjärdedel. An-

Oscar Stenvall (1856-1916), olja 1886. "Tredje klassens kupé". Foto i Nordiska museet.



läggandet av dubbelspår längs huvudlinjerna har också medgivit högre hastigheter. Efter andra världskriget har de höjts till 100 km/tim och mer, en resa Stockholm–Göteborg tar idag mindre än fyra timmar, vilket innebär en medelhastighet av mer än 115 km/tim. Dessa tal gäller emellertid för stambanorna, på bibanorna har hastigheten varit lägre och ökat mindre.

Också antalet förbindelser har ökat avsevärt, särskilt på stambanorna. När trafiken öppnades mellan Stockholm och Göteborg 1862 fanns en daglig förbindelse, idag finns tjugoen.

Biljettpriset vid Statens järnvägar var i början i de tre klasserna resp. 75, 50 och 25 öre per (gammal) mil, oberoende av färdsträckans längd. När snälltåg, med endast första och andra klass, insattes 1862 sattes priset där till resp. 80 och 60 öre per mil. Prishöjningarna under de följande åren kan sammanfattas i följande tabell:

Biljettpriset vid Statens järnvägar, öre per km

	Snälltåg			Blandade tåg		
	1 kl	2 kl	3 kl	1 kl	2 kl	3 kl
1862	7.49	5.61	–	7.02	4.68	2.34
1871	7.49	5.61	–	7.02	4.68	2.81
1876	8.42	6.08	–	7.02	5.15	3.27
1878	8.42	6.08	3.74	7.02	5.15	3.27
1881	8.5	6.0	4.0	7.0	5.25	3.5

Källa: Statens järnvägar 1856–1906, Stockholm 1906, IV s. 53.

En betydande förändring infördes 1906. En regressiv tariff infördes, priserna per km sjönk således med stigande färdsträcka. Samtidigt försvann den särskilda snälltågstariffen och ett fast snälltågstillägg om resp. 2:50, 1:50 och 1:- infördes. Den nya taxan innebar att det blev dyrare att åka snälltåg kortare sträckor (50 km och därunder), medan priset för längre resor (300 km och mer) sänktes ganska avsevärt, med hälften eller mer.

Tur- och returbiljetter hade införts tidi-



Sign. Stift, pennteckning 1876 i häftet Marionetter. De berömda kringelgummorna stod för mellanmålet. Foto i Järnvägsmuseum.

gare, till en början endast till storstäderna och gällande för en dag, men så småningom mellan allt fler stationer och för längre tid, från 1891 mellan alla. Priset var 1 1/2 gånger ordinarie pris för enkel resa med blandat tåg, men biljetten gällde så småningom för snälltåg både på fram- och återresa. Med införandet av den regressiva tariffen slopades tur- och returbiljetterna, längre resor var ju ändå billiga. Detta innebar att tur- och returesor blev dyrare på kortare sträckor, särskilt med snälltåg och i första klass. På längre sträckor (över 50 km) blev de inte oväsentligt billigare i andra och tredje klass, även med snälltåg.

Sedermera har taxorna höjts relativt ofta, men höjningarna har mestadels inneburit en anpassning till rådande kostnads-läge utan större principiella nyheter. Under första världskriget var höjningarna stora till följd av att kolpriset ökade, men efter kriget sänktes priserna igen. Tur- och returbiljetter återinfördes 1924 och 1933 sänktes biljettpriserna på kortare reseavstånd i betydande grad. Under andra världskriget var höjningarna återigen stora, bl.a. beroende på att en trafikskatt infördes. En nyhet av visst principiellt in-



Intill 90-talet gjorde tågen uppehåll för passagerarnas utspisning på strategiskt belägna orter. Järnvägsrestaurationen i Hallsberg 1863. Foto i Järnvägsmuseum.

tresse var att första klass slopades i Sverige liksom i flertalet europeiska länder 1956. Tidigare avgifter för andra och tredje klass gällde nu för första och andra, men senare på året höjdes taxorna med 10 %.

Redan tidigt tillämpade Statens järnvägar specialtaxor för olika grupper av resenärer, i synnerhet sådana som reser flera tillsammans, t.ex. militär trupp, skolklasser, deltagare i möten och kongresser. Speciella nedsättningar har även gällt för meniga och underbefäls resor till hemorten, för fångar, för pensionärer, för studerande, för familjer som reser tillsammans och för särskilda yrkesgrupper, t.ex. journalister. Med årskort, månadskort, partibiljett, se-

mesterbiljett och veckoslutsbiljett har man också kunnat resa billigare. Bestämmelserna har varit komplicerade och detaljerade. Vid sekelskiftet reste exempelvis konfirmerade dövstumma gratis i tredje klass om de var på väg till sin första nattvardsgång.

Ett åtminstone i vissa avseenden bättre mått på vad resenären betalade för sin resa än taxenivån ger järnvägarnas inkomst per personkilometer. Här inverkar olika förändringar i resebeteendet som påverkar priset, t.ex. att resenären utnyttjar rabatter, reser längre eller i en billigare klass. Inkomsten per personkilometer var 1862 3,1 öre och steg under 1870-talet till 4,2 öre

Biljettpriser från Stockholm med järnväg

		1870		1900		1910	1920	1930	1940	1950	1960	1978
		Snällt. Bl.tåg		Snällt. Bl.tåg								
Snälltågstillägg	1 kl					2:50	7:50	4:50	6:-	9:-	4:50	
	2 kl					1:50	3:75	2:25	3:-	4:50	3:-	
	3 kl					1:-	2:50	1:50	2:-	3:-	-	
Göteborg	1 kl	34:-	31:94	38:95		24:50	85:40	54:-	59:40	81:-	72:-	242:-
	2 kl	25:80	21:40	27:50	24:05	14:70	42:70	27:-	29:70	40:50	48:-	161:-
	3 kl		10:64	18:35	16:05	9:80	24:40	18:-	19:80	27:-		
Antal förbindelser	1			4	4	4	4	7	6	8	7	21
Kortaste restid, timmar	12			10 1/4	10 1/4	10 1/4	9	6	6	5	4 1/2	4
Malmö	1 kl	54:-	50:62	52:55		31:-	103:60	64:50	71:40	97:20	87:-	291:-
	2 kl	40:50	33:75	37:10	32:45	18:60	51:80	32:25	35:70	48:60	58:-	194:-
	3 kl		16:87	24:75	21:65	12:40	29:60	21:50	23:80	32:40		
Antal förbindelser	1			3	3	4	3	6	4	6	8	18
Kortaste restid, timmar	19			13 1/2	13 1/2	11 1/2	12	10	8	8	6 1/4	6
Kalmar	1 kl			47:-			85:20	55:80	54:90	74:70	70:50	255:-
	2 kl			31:15	27:85	12:90	50:20	24:10	31:05	42:30	47:-	170:-
	3 kl			22:40	20:25	8:60	28:20	22:70	20:70	28:20		
Antal förbindelser				2	2	2	6	8	4	6	8	5
Kortaste restid, timmar				15	15	12	11	9	8	8	6 1/2	5
Sundsvall	1 kl					29:50		63:-	68:70	75:60	66:-	227:-
	2 kl			27:25	23:60	17:70	50:40	31:20	27:25	37:80	44:-	151:-
	3 kl			18:20	15:75	11:80	28:80	21:-	18:50	25:20		
Antal förbindelser				2	2	3	2	4	4	5	6	7
Kortaste restid, timmar				15 1/2	15 1/2	14	13	7	9	6	6	5
Luleå	1 kl					50:50		95:25	103:05	142:20	118:50	390:-
	2 kl			44:15	31:50	30:30	80:50	48:-	52:20	71:10	79:-	260:-
	3 kl			29:45	27:-	20:20	46:-	32:-	34:80	47:40		
Antal förbindelser				1	1	1	1	2	2	4	2	5
Kortaste restid, timmar				42 1/2	42 1/2	31	30	24	21	17	17 3/4	15

Källa: Sveriges kommunikationer



Interiör av matsal på Blekinge kustbanor. Restaurangvagnen var i trafik 1906–22 och var den första "smalspåriga". Foto i Järnvägmuseum.

1877. Därefter är tendensen sjunkande till 1915, 2,7 öre. Snabbt stiger sedan talet till ett maximum 1921, 7,6 öre, för att så långsamt sjunka till 1940, 3,7 öre. Från 1947, 4,3 öre, har kurvan gått ganska brant uppåt, till 7,5 öre 1957, 10,0 öre 1965 och omkring 15 öre 1970. Talet för de enskilda järnvägarna ligger åtminstone under 1900-talet så gott som genomgående ett tiondels öre över Statens järnvägar, vilket torde kunna tolkas så att prisnivån var densamma men rabatterna färre.

Det är ganska anmärkningsvärt att talet under de första åttio åren av järnvägarnas verksamhet med smärre variationer är så gott som konstant. Resenärernas utgifter för att resa med järnväg har alltså under den tiden ej följt den allmänna prisnivån.

Järnvägarnas tillkomst innebar ingen prisrevolution i förhållande till ångbåtarna. Tågresor var dyrare än båtresor redan från början, och när biljettpriserna för ångbåtsresor sjönk blev skillnaden än större. Prisutvecklingen vid Statens järnvägar har nyss beskrivits; medelpriset för båtresor har beräknats till 41 öre per mil 1850, 28 öre 1873 och 23 öre 1893. Vad järnvägarna kunde erbjuda var större snabbhet, trafik året runt samt, viktigast, förbindelse mellan orter som inte låg vid vatten. Programmatiskt byggdes järnvägarna så att de inte skulle konkurrera med sjöfarten och än idag är kustbanorna få, strängt taget endast Göteborg–Laholm och Gävle–Härnösand.

Järnvägarna fungerade i början som ett

komplement till sjöfarten, även resor inne i landet blev nu billiga. Först senare gjorde sig tågens större snabbhet gällande, och ångbåtarna tvingades sänka sina priser för att så småningom ge upp i konkurrensen.

För persontransporterna till lands medförde järnvägarna däremot en avsevärd förbättring. Skjutslegan var 1858 mellan 80 öre och 1:20 per mil, således klart dyrare än första klass på järnväg och tre till fem gånger dyrare än tredje klass. Restiden minskades till en fjärdedel och senare ännu mindre och komforten kunde säkerligen betraktas som avsevärt högre.

För de sträckor där järnvägar först kom till stånd, Örebro-Nora, Göteborg-Alingsås, Malmö-Lund, rapporteras också att antalet utgångna skjutshästar sjönk dramatiskt, ända ned till en tjugondel. Å andra sidan bör transporterna från och till järnvägsstationerna ha ökat, men ofta färdades den resande här kanske med egna hästar. Som tidigare visats betydde järnvägarnas tillkomst och utbyggnad ingalunda att skjutsandet upphörde, ännu 1910 var det relativt omfattande.

Redan få år efter deras tillkomst svarade järnvägarna för lika stor trafikvolym som skjutsväsendet eller sjöfarten (1862 27 milj. personkilometer) och trafiken ökade sedan kraftigt; vid första världskriget hade den nästan hundrafaldigats (2 400 milj. pers. km). Under tjugotalet stagnerade den, men ökade sedan återigen kraftigt under andra världskriget för att nå ett maximum 1949 (6 700 milj. pers.km). Sedan dess har volymen minskat (1976: 5 600 milj. pers. km). Anledningen är givetvis motortrafikens expansion.

Med bil

De första bilarna kom till Sverige i slutet av 1800-talet, men det dröjde till efter första världskriget innan de blev mer allmänna. Vid andra världskrigets utbrott var Sverige på väg att bli ett bilsamhälle och man övervägde att införa högertrafik. Under kriget var bensinen ransonerad, bildeck rekvirerades av försvaret och många bilar ställdes undan och avregistrerades.

Det dröjde till efter kriget innan expansionen fortsatte; starkast var den på 1950-talet då antalet bilar femfaldigades. Personbilarna var 9 000 år 1919, 181 000 tjugio år senare och 2 881 000 1976. Det gick 60 invånare på varje bil 1930, 28 1950, 6,3 1960 och 2,9 1976. Bussarna var proportionsvis fler 1930, 3 000 mot 16 000 1973.

Att köpa bil var till en början långtifrån alla förunnat och åtminstone för landsbygdsbefolkningen innebar sannolikt bussarna en större revolution än bilarna. Landsvägsbussarna kunde priskonkurrera med järnvägarna, men ännu viktigare var deras flexibilitet. De kunde i långt högre grad än tågen erbjuda de linjesträckningar och tidtabeller som passade trafikanterna bäst, och trafiken kunde med kort varsel ökas eller läggas om. Redan på 1930-talet fanns ett tusental bussföretag och flera tusen busslinjer. Lika stor betydelse fick privatbilen först efter andra världskriget.

Priserna på bilar tycks ha följt den allmänna prisutvecklingen, svårare är att bedöma om deras kvalitet förändrats, trafikens krav på dem har ju också ökat. För femtio år sedan kostade en sexsitsig Rolls Royce New Phantom med 120 hkr 51 000:- och en Cadillac Special med 85 hkr 22 500:-, medan en fyrsitsig Ford med 20 hkr betingade 3 025:-. Priset på de omkring femtio märken som då fanns att få i Sverige låg eljest omkring 5-10 000:-. En bil med ett nyvärde på 4 500:- kalkylerades efter sex år ha ett skrotvärde av 400:-. För en personbil för fyra personer med ett inköpspris av 5 000:- och en livslängd av 10 000 mil angavs en milkostnad enligt följande kalkyl:

Avskrivning	0:50
Ränta 6 %	0:10
Försäkring och skatt	0:19
Reparationer	0:27
Ringkostnader	0:18
Smörjmedel	0:03
Drivmedel 0:27/lit.	0:40
Garage	0:08
Summa	1:75



Explosionsmotorns användning ledde till en renässans för vägtrafiken och vägar och broar måste förnyas för att svara mot de nya kraven. Den 200-åriga flottbron och den 1925 invigda betongbron över Dalälven vid Leksands-Noret. Foto Hans Per Persson, Djura, i Nordiska museet.

Det kan tilläggas att ett enkelrum på hotell vid denna tid kostade omkring 5:–, en middag med tre rätter omkring 3:– och lunch cirka 2:–. Garage kostade 2–3:– natten, kost och logi för chaufför 6–15:– per dygn.

Att köra bil (ensam) skulle enligt denna kalkyl vara ungefär dubbelt så dyrt som att åka tåg i första klass och fem gånger så dyrt som i tredje klass.

Därtill var tåget snabbare. Högsta tillåtna hastighet för personbilar var från 1906 25 km/tim och från 1916 30 km/tim, ”vilken hastighet må höjas till 40 kilometer, då föraren kan överskåda minst 250 meter av den närmaste vägsträckan ävensom erforderliga delar av de vägar, som ansluta sig till nämnda vägsträcka, samt annan trafikant än gående icke där skönjes”. I tätbebyggt samhälle var maxhastigheten 20, i

mörker 15 och i dimma 10 km/tim. 1923 höjdes fartgränserna till 45 km/tim på landsbygden och 35 i tätbebyggt samhälle; 1930 stadgades att den lokala polismyndigheten kunde höja sistnämnda gräns intill 45 km/tim, på landet skulle farten anpassas efter omständigheterna. En bilturist beräknades avverka ett par hundra kilometer om dagen.

Idag är skillnaderna mellan järnvägs- och bilresa mindre. Den milkostnad som får dras av i deklarationen motsvarar ungefär priset för en förstaklassbiljett och andraklassbiljetten är en tredjedel billigare. Tåget är antagligen fortfarande snabbare, åtminstone på de stora linjerna och på långa avstånd.

Privatbilens fördel är emellertid dess stora flexibilitet. Den tar den resande vart



Den första trafikbilen i Djura. Foto Hans Per Persson, Djura, i Nordiska museet.

han vill när han vill. Dess största nackdel är att investeringskostnaden är hög. Bilen kostar pengar vare sig man använder den eller inte.

Under de hundrafemtio år som här behandlats har resandet förändrats i grunden. Den första omvälvningen svarade ångbåtarna för, genom dem blev resandet snabbare och bekvämare och sjönk avsevärt i pris. För gemene man fanns nu ett alternativ till att gå till fots dit han ämnade sig. Järnvägarna stod för den andra revolutionen. Att resa med tåg var inte billigare än att åka båt, men genom järnvägarna fick också inlandet billiga kommunikationer och tågets hastighet var betydligt större än hästskjutsarnas och båtarnas. En tredje stor förändring kom med motorfordonen. De var knappast snabbare än tågen, men bussarna kunde erbjuda lägre priser

än järnvägarna och även en bilresa var billigare om man var flera i bilen. Viktigast var motorfordonens flexibilitet, busslinjerna kunde anpassas till de resandes behov och snabbt förändras, bilen tog sin ägare varthelst han önskade när som helst.

Utvecklingen har inneburit att resandet blivit avsevärt billigare, snabbare och bekvämare och det har ökat explosivt. Om man ser till färdsträckan reser en svensk idag, utlandsresor oräknade, mer än vad flera tusen gjorde i början av 1800-talet. Prisutvecklingen har medfört att förflyttning på annat sätt än till fots blivit möjlig för andra än en liten grupp. Om det också innebär att den del av befolkningen som reser har vuxit är dock osäkert. Bekvämt resande är tillgängligt för alla, klassindelningen på båtar och tåg har nästan försvunnit, men ändå har alla inte samma möjligheter. När båtlinjerna och järnvägarna

byggdes ut blev fördelningen geografiskt ojämn. Båtarna gick bara mellan orter vid vatten, tågen gynnade främst dem som bodde nära stationerna och rullade först i tätbebyggda områden och sist i Norrland. Detta var nästan oundvikligt. Bilismen har undanröjt dessa geografiska orättvisor, men istället skapat andra, som kanske är allvarligare. Den som disponerar en bil åtnjuter alla bilismens fördelar, medan den som inte gör det huvudsakligen drabbas av dess nackdelar. Och de är många. I förhållande till andra transportmedel kräver bilismen långt mer av resurser, ekonomiska och andra. I de största katastroferna i sjöfartens och järnvägarnas historia i Sverige, Per Brahes undergång och Getåolyckan, krävdes tillsammans färre människoliv än vad som idag offras på landsvägarna under en månad.

Det har blivit möjligt att mångfaldigt öka persontransporterna, men just genom att det blivit möjligt har det också blivit nödvändigt. Flyttningen har ökat, varigenom välnärar och familjer splittrats, vilket ökat kontaktbehovet, administrationen och förvaltningen har centraliserats, vilket ökat behovet av kontakter mellan centralort och region, näringslivet har omstrukturerats, varigenom kontakter med filialer eller andra företag blivit mer nödvändiga.

Om utvecklingen alltigenom och i alla sina faser varit en utveckling till det bättre är en svårbesvarad fråga.

Referenser

- Rosander, G., Herrarbete, Uppsala 1967.
- Broling, J.G., Bref om ångbåtar, Stockholm 1816.
- Kungliga kungörelser 12 dec. 1734, 11 dec. 1766.
- Svensk författningssamling 1878:18, 1911:63, 1933:117.
- Dagböcker och skjutsförhørsprotokoll från olika arkiv i landsarkiven: Inlands Torpe länsmansarkiv, vol. Gästgiverier och skjutsväsen 1810–1817, GLA; Grums härads länsmansarkiv vol. F II:2, GLA; Sunnervikens kronofogdearkiv vol. G XII:4, GLA; Blekinge landskansli vol. EVa:1, LLA; Varbergs norra länsmansarkiv vol. F III:1, LLA.
- Bidrag till Sveriges Officiella Statistik, H) Kungl. Maj:ts Befallningshafvandes femårsberättelser 1856–1910.
- Berg, G., Gästgivargårdar och skjutsväsen omkring 1850 i Atlas över Sverige, blad 137–38, Stockholm 1963.
- Bohlin, A., Handbok för Resande i Sverige, Uppsala 1838.
- Gästgivartaxa i Heby länsmansarkiv, vol. 35, ULA.
- Underdånigt betänkande och förslag angående skjutningsbesvärets ordnande, afgifvet den 31 augusti 1859 af den dertill i Näder förordnade komité, Stockholm 1859.
- Sammanställningar på grundval av skjutsdagböckerna i kronofogdearkiv i landsarkiven: Svartsjö krfa (Sollentuna) vol. 350, ULA; Stockholms läns västra krfa (Långhundra) vol. 324–27; ULA; Norra Roslags krfa vol. 342, ULA; Kinda och Ydre krfa vol. Eid:2, 107, VLA; Västra härads krfa vol. 30, VLA.
- Några anteckningar om ångbåtsfarten i Sverige före år 1840, Tidskrift i Sjöväsendet 1864.
- Gustavsson, G.A. – Hägg, E., Stockholms ångbåtsjöfart, Stockholm 1933.
- Handbok för Ångfartygens Passagerare, Stockholm 1825.
- Bidrag till Sveriges Officiella Statistik, E) Inrikes sjöfart 1828–57, Stockholm 1831–58.
- Commerce-Collegii underdåniga berättelser om Sveriges inrikes sjöfart 1858–1910, Stockholm 1859–1912.
- Thorburn, T., Sveriges inrikes sjöfart 1818–1949, Uddevalla 1958.
- Pris- och turlistor för ångbåtar i Kungliga Bibliotekets småtrycksavdelning.
- Vägvisaren för resande i Sverige, Stockholm 1862.
- Sveriges kommunikationer 1870–1978.
- Redogörelser för skjutsväsendet 1844 och 1845 i Södermanlands landskansli, vol. E VII:1a, ULA.
- Statens järnvägar 1856–1906, 1–4, Stockholm 1906.
- Statens järnvägar 1906–1931, 1–2, Stockholm 1931.
- Sveriges järnvägar hundra år, Stockholm 1956.
- Järnvägsstatistiken i Bidrag till Sveriges Officiella Statistik, Sveriges Officiella Statistik. Statistisk Årsbok.
- Godlund, S., Busstrafikens framväxt och funktion i de urbana influensfälten, Lund 1954.
- Svensk motortidning 1926–27.
- Bilekonomi 1930.
- Svensk författningssamling 1960:90 § 9, 1916:315 § 14 mom. 1, 1923:281 § 18 mom. 1, 1930:284 § 18 mom. 2.

Summary

The revolutions in travelling in Sweden from 1800 to the present day

Today there are many means of travelling. Most people choose boat, train, bus, car or aeroplane, all of them comfortable and either inexpensive or fast alternatives. In the beginning of the nineteenth century there were only four choices, all slow, uncomfortable and tiring, sometimes also costly or dangerous: to walk, to ride, to go by carriage, or to sail.

Most people walked. Information concerning such travellers in Sweden, their number and journeys, is scarce, however. Organized passenger transport under sail seems to have been unusual and so was riding after 1800. Those who could afford it preferred to travel by carriage. Horses were supplied by the rural population and were changed at posting-stations along the highways. (Stage-coaches hardly existed in Sweden before 1850 and never became very important). At each station a journal was kept in which each traveller had to put down his name, standing, point of departure and destination and the number of horses used; a large number of these journals has survived and in principle each journey can be traced. The official fare for 10 km and one horse was roughly equivalent to the pay for one day's labour.

Most of these travellers belonged to the upper classes and in general the journeys were short. The total number of horses used around 1850 corresponded to about twenty million kilometers travelled; sixty years later the figure had lowered to around six million.

Regular service by steamship in Sweden began around 1820 and expanded rapidly. The number of kilometers travelled has been estimated at 28 million around 1850 and at 200 million fifty years later. The cost of travelling by boat was invariably lower than that of travelling by carriage, for deck passengers as little as 15–30% of the cost for a comparable land journey and later even less. Steamship travelling was not only more comfortable but also faster. For ordinary people this must have meant a revolution; an alternati-

ve at a moderate price to travelling on foot had appeared.

The Swedish State Railways started traffic in 1856 and eight years later Stockholm, Gothenburg and Malmö were linked together by railways. About fifty years later all the main lines had been completed. The advent of the railways meant no revolution in prices, from the beginning railway journeys were more expensive than comparable boat journeys. What the railways did offer was greater speed and service all year round (and – most important – they were not restricted to the waterways). The cost of land transportation was lowered by as much as 75% and the travelling time was reduced. Already a few years after their introduction the transport volume of the railways was as great as that of the steamboats (28 million kilometers travelled in 1862) and later it grew enormously. A maximum was reached in 1949 (6 700 million kilometers).

Motor cars were scarce in Sweden before the first world war. After that their number grew, but the real expansion came in the 1950's. The number of inhabitants per car was sixty in 1930, twentyeight in 1950, six in 1960 and three in the 1970's. Fifty years ago travelling by motor car seems to have been several times as expensive as by train and the trains were much faster. The same differences exist today, although smaller. The greatest advantage of the private car is its versatility, it takes its user anywhere he wants at any time; its greatest disadvantage is its wastefulness – in energy, resources and human lives.

Personal transportation has become far less costly, much more comfortable and many times faster, and today one person travels as much as several thousand people did a century and a half ago. Extensive travelling is not only a possibility open to everyone but a necessity affecting many. Whether this development in all its aspects and facets has been one for the better is an open question.

Vintervägar

Bo G. Nilsson

Kyla och snö skapade vintertid särskilda förutsättningar för resor och transporter i Sverige i äldre tider.

I november började isen lägga på sjöar, mossar och andra vattendrag. Efter några veckor bar den människor, fordon och dragare. Fram mot april började isen luckras upp. Vintervägarna på is var i Norrland farbara ca 4–5 månader. Magalotti säger på tal om isvägarnas användning i Sverige på 1600-talet:

”Den tid, under vilken man i trygghet färdas i Sverige på isen, inträder icke förrän vid julen och räcker till omkring mars månads slut. I början är isen icke tjockare än en handsbredd, men den är ändå säker; i april, däremot, då den kan vara två alnar tjock, är den mycket bedräglig och börjar brista på sina ställen. I Danmark kan isen också vara ganska tjock men är alltid farlig. Därför kallar det svenska ordstävets isen i april för dansk is.”

Även Olaus Magnus kommenterar den förrådiska aprilisen.

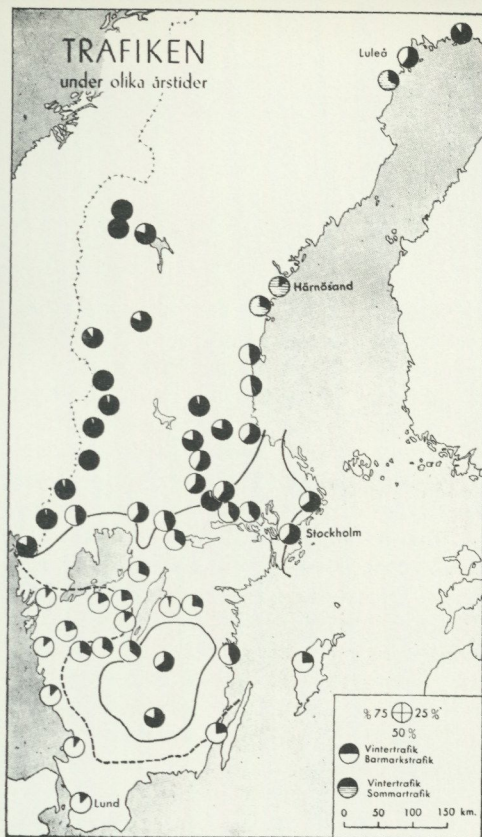
Sedan marken frusit var snön också ett bra underlag för släden. Särskilt eftervinterns fastare snötäcke och skare gav bra slädföre. Det medförde att man i Norrland reste särskilt mycket i släde under mars och april. Omvänt kunde för mycket snö bli ett hinder för vintertrafiken, vilket t.ex. Hülphers omtalar från Ångermanland.

De naturliga förutsättningarna för bra vintervägar varierade inom Sverige. På grundval av studier av lilla tullen i ett antal svenska städer år 1622 har Nils Friberg urskiljt två viktiga vintertrafikområden. Det är det *nordsvenska*, norr om en gräns från Väneren till Dalälvens mynning, och det *sydsvenska*, som i huvudsak utgjordes

av sydsvenska höglandet. Ett lokalt vintertrafikområde var kustdistriktet i Stockholms län. I södra och sydvästra Götaland dominerade sommartrafiken. Sydgränsen för det nordsvenska vintertrafikområdet sammanföll i stort sett med 4-månadersgränsen för snötäckets utbredning liksom med sydgränsen för det område där temperaturen underskrider 0° mer än 6 månader per år. Bakgrunden för det sydsvenska vintertrafikområdet var inre Smålands långvariga snöbeläggning (80–100 dagar) och relativt kallare vinterklimat. I de områden där sommartrafiken övervägde låg snötäcket färre än 60 dagar och färre frostdagar förekom. Liknande samband kunde konstateras mellan vintertrafiken och isbeläggningen på insjöarna.

Förutom de klimatiska var även topografiska faktorer verksamma. I områden med besvärlig, kuperad terräng och backiga sommarvägar valde man hellre att färdas om vintern. På slättbygder hade sommartrafiken bättre förutsättningar. Sommartrafiken stegrades också vid kuststäder, eftersom hamnarna bara kunde användas under sommarhalvåret. En viktig förutsättning för allmogens vinterfärder var att jordbruksarbetet på vintern inte tog deras tid i anspråk.

Vintervägarnas sträckning var helt annorlunda än sommarvägarnas. Vintervägarna gick över sjöar, vattensjuk terräng och dalsänkor, där sommarvägar var omöjliga. Vintervägarna har rakare och jämnare sträckning. Sommarvägarna måste följa höjdsträckningar och rullstensåsar och blev därför slingriga och backiga. I Norrland gick vintervägarna på älvarnas isar. Ofta var vägar över is huvudvägar vintertid, som



Karta över vintertrafikens relativa omfattning samt vinter- och sommartrafikområden i Sverige på 1600-talet. Ur Friberg, 1951.

t.ex. vägen på Vänerns is mellan Kållandsö och Värmlandsnäs, och isvägen över Bråviken mellan Krokek och Vikbolandet. Kiechel påpekade år 1586 att vintervägarna mest gick över tillfrusna sjöar. Vägen mellan Strängnäs och Stockholm utgjordes av 6,5 mil isväg och 0,5 mil över land.

Förutom att vintervägarne var rakare och jämnare var de också kortare. Den 26 mil långa kustlandsvägen i Norrbottens län blev på vintern 3 mil kortare. Vägen mellan Kleva och Skara i Västergötland blev på vintern 3 mil kortare. Vägen mellan Gökhem och Vånga i samma landskap blev 1/4 mil kortare osv.

Nackdelarna med isvägarne var att isens bärighet var osäker och att flödvatten lätt kom upp på isen, t.ex. i större vikar. När snön smälte kunde isarna också täckas med vatten. När Kiechel 1586 reste vintervägen över Bråvikens is gick vattnet ändå upp till knäna. Isvatten trängde in i släden.

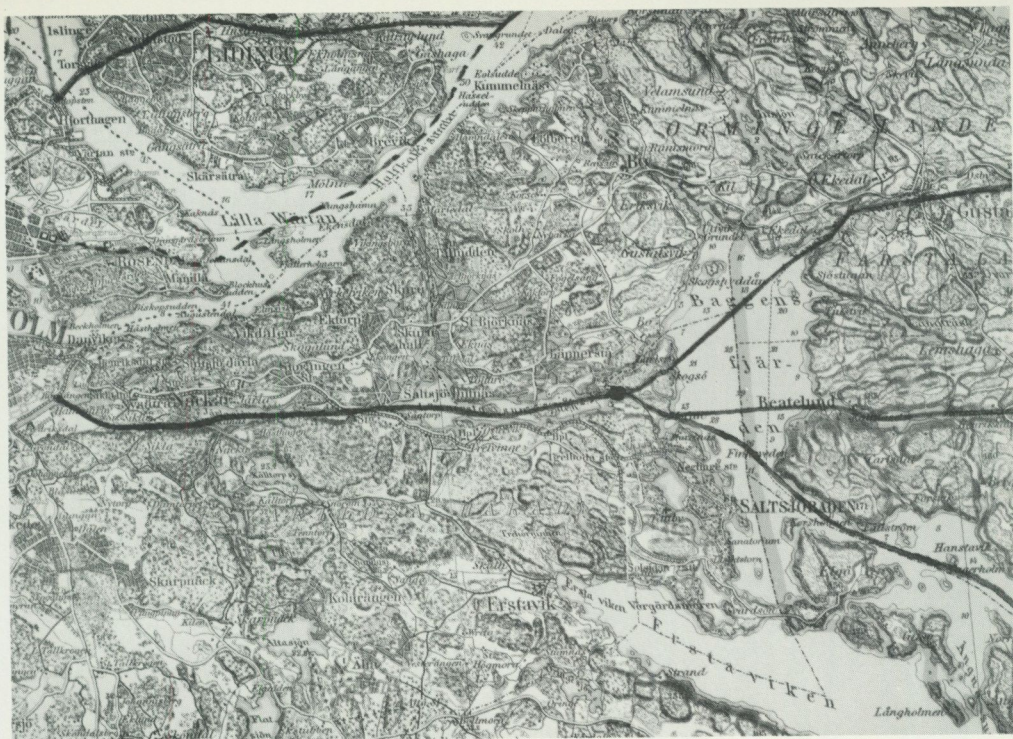
De särskilda vintervägarne har använts sedan urminnes tider, och in i vårt eget århundrade. Vintervägar omtalas i medeltida urkunder, t.ex. i Jämtland 1441. Först under 1800-talet förbättrades sommarvägarne så mycket att de även kunde användas på vintern. Landsvägarne gjordes rakare och mindre backiga under "kriget mot backarna". Snösamlade gärdesgårdar längs vägarne togs bort. Långt in i vår tid har dock särskilda vintervägar funnits kvar, inte minst för skogsbrukets behov. Vintervägarne betydelse för svensk kultur har kraftigt understrukits av Eli F. Heckscher: "Men å andra sidan ägde Sverige mer än de flesta europeiska länder av det slags vägar som naturen själv tillhandahåller, nämligen vintervägarne ... Deras betydelse för svensk materiell och även andlig kultur ända in på 1800-talets senare hälft kan knappast överskattas; dem förutan skulle Sveriges kultur ha haft ett annat utseende."

Handel och transporter längs vintervägar

Eftersom vintervägarne var jämnare och saknade backar orkade dragarna dra tyngre lass på dem än på sommarvägarne. Detta hade stor betydelse vid transport av t.ex. ved, timmer och järnmalm och av skrymmande lass av hö, lövkärvar och träkol. Olaus Magnus påpekade om svenska slädar att de var "... så starka, att de var för sig, dragna av en eller flera hästar, kunna forsla tyngre last än fem till sex hjuldon på en slät och banad väg".

Lätthet att transportera gjorde att de stora marknaderna gärna förlades till vinterhalvåret. Olaus Magnus säger om det:

"I ovanstående avbildning framställs det urgamla bruket med marknader på isen som under stark tillströmning av köpmän,



Vintervägar från Stockholm ut mot skärgården inritade på Generalstabens karta över Sverige, södra delen. Nordiska museet.

praktiseras i många landskap och orter, varvid man begagnar sig av jämna, öppna isfält. Den berömdaste av dessa marknadsplatser är den i ärkebiskopsstaden Uppsala, genom vilken flyter en betydlig å, som merendels i början av februari tillfryser så starkt, att dess is kan bära en ofantlig mängd av människor liksom av dragare och alla slags handelsvaror ... såsom värdefulla pälsvaror av olika djur, vidare silverkärl avsedda att gör tjänst vid måltider även som att tillfredsställa kvinnornas omätliga begär efter prydnadsföremål; yttermera spannmål, metaller, såsom järn och koppar, samt tyger och matvaror.”

Till den stora Distingsmarknaden vid Uppsala kom allmoge långt uppifrån Norrland. En annan stor marknad, Samtingen, hölls i slutet av februari i Strängnäs, där

flera vintervägar strälade samman. I mars hölls en stor marknad i Oviken i Jämtland och ytterligare en hölls i Enköping. Staden Vimmerby uppstod där vintervägar möttes. I Växjö hölls en stor marknad i februari, känd för sin skinnhandel.

Marknader förlades således till platser där vintervägar korsade varandra. Till de större städerna löpte också särskilda vintervägar över sjöar, myrar och sänkor. I Stockholm fanns under 1600-talet en särskild tull för att beskatta varor som fördes dit längs vinterlederna. År 1626 skedde ännu ca 70 % av varutillförseln till Stockholm på slädar på vintern. I början av 1700-talet hade det minskat till 50 %. På 1630-talet passerade varje dag på vintern 15–16 personer genom tullen till Stockholm. Antalet var dubbelt så stort som på



Marknad på isen. Ur Olaus Magnus.

sommaren. Varje person förde också med sig mer varor på grund av lättheten att transportera. På vintern dominerade långväga transporter. På sommaren var trafiken mer lokal (inom 3–4 mil från staden). Dessa förhållanden upphävdes först av de förbättrade landsvägarna och hjuldonen under 1700- och 1800-talen. Av den handel som alltid skedde på sommarhalvåret var kreaturshandeln, särskilt oxdrifterna, den viktigaste.

Även till andra städer gick viktiga delar av varutillförseln på vintervägar. Till Borås och Göteborg gick vinterleder från slättbygderna i norra Västergötland. Från slättbygden fördes stora mängder spannmål som byttes mot järn, spik, sill och kryddor.

En stor del av allmogens transporter för eget behov och forkörning för förtjänst skedde på vintern. Allmogen i norra Ångermanland hindrades av strida forsar, höga berg och backar att komma ut med sin överskottsproduktion förrän på vinterföret. I nordöstra Skåne gjorde bönderna under godsen på 1800-talet sina körslor på vintern. De hämtade ved och timmer och använde vägar över kärr och småsjöar. I Norrbottens inland använde nybyggarna ända in på 1900-talet renen som dragare när de på vintervägar förde hem hö och ved. Vintervägar användes av allmogen i Blekinge för tunga timmertransporter och foror ända fram till början av 1800-talet. Sedan användes alltmer de förbättrade som-

marlandsvägarna. Dalarnas allmoge drev handel med bl.a. liar och annat smide till Norge på vintervägar. I Västergötland var vintervägar viktiga för hemforsling av stråfoder och byggnadsmaterial på 1800-talet. Timmertransporter från hyggen till gården längs vinterleder har fortsatt ända in på 1960-talet.

En särskild roll spelade vintervägar för de många järnbruk, som växte upp i Sverige från 1600-talet och framåt. Kring bruken växte fram särskilda system av vintervägar för fororna. Dessa kan studeras på lantmäterikartor. Till Graninge bruk i Ångermanland, som startades på 1670-talet, ledde i början av 1800-talet fem vintervägar. Om Lessebo järnbruk i Småland sades år 1717 att det var "belägit uti en ganska stenig och om sommaren nästan inaccessible, samt avsides Ort". Vintervägar hade alltså en avgörande betydelse. Fransmannen De la Tocnaye besökte i slutet av 1700-talet Finspångs järnbruk i Östergötland och berättar därifrån:

"I Sverige är allt ordnat med tanke på vintern. Vintern är körsloernas tid, därför att man då tack vare slädföret kan taga sig fram genom skogarna samt över träskan och sjöarna. Under åren närmast före 1798 hade kylan varit mindre stark, varför man inte kunnat forsla fram träkol och malm i vanlig mängd. För att ge uttryck åt min tacksamhet mot friherre de Geer för visat tillmötesgående önskade jag honom is och snö från oktober ända till midsommar."

Transporterna till Storfors bruk i Värmland skedde över mossar och kärr på vintern. År 1817 förklarade brukspatronen Jacob Gustaf Geijer:

"Visserligen lär det aldrig falla någon förnuftig man in att forsla om sommaren, vad han bekvämt kan fortskaffa om vintern på släde med långt mindre antal dragare, tidsspillan, möda, besvär och kostnad, så mycket mera som man då tillika kan färdas långt kortare väg i skogsmarken."

Vintervägar spelade en avgörande roll för brukens transportbehov ända fram till att de avlöstes av järnvägarna.



*Fritz von Dardel (1817–1901) akvarell. Bönder på väg hem från markna-
den. Foto i Nordiska museet.*

Krigsföretag på vintern

Under medeltid och in på 1600-talet fördes en stor del av kriget i Norden på vintern med dess större framkomlighet. Slagen vid Älgårås 1205, Kungslena 1208, kung Håkons straffexpedition in i Värmland på 1220-talet, slaget vid Åsle 1389, Karl Knutssons fälttåg i Skåne 1452, slaget på Åsundens is 1520, striderna i Västsverige 1564 (då kanonerna gick genom isen) stod alla vintertid. Kungens trupper använde isvägar under Dackefejden 1542–43. Danskarna hade för vana att tränga in i Småland på det goda vinterföret där, då det var lätt att transportera kanoner och tross. Det berömda tåget över Bält tyder på vana att ta sig fram på vintervägar. Medeltida borgar är ofta placerade så att de spärrar vintervägar.

Kunskapen om vintervägarna var en viktig militär hemlighet, som noga undan-

hölls fienden. Kunskapen om dem traderades mellan generationerna. Enrisruskorna, som utmärkte den rätta vägen, flyttades under krigstid för att leda de fientliga trupperna vilse.

Om fördelen med den stränga vinter som rådde under Karl Knutssons vinterfälttåg till Skåne år 1452 säger Stora rimkrönikan:

”Det bästa före då ock var,
var han tillböjde, det allt bar,
både sjöar, älvar, mossar och kärr.
Gud vägade själver för honom där.”

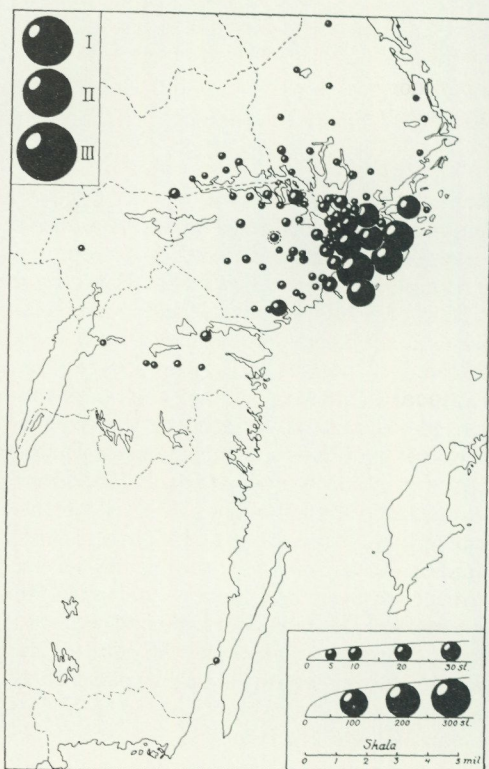
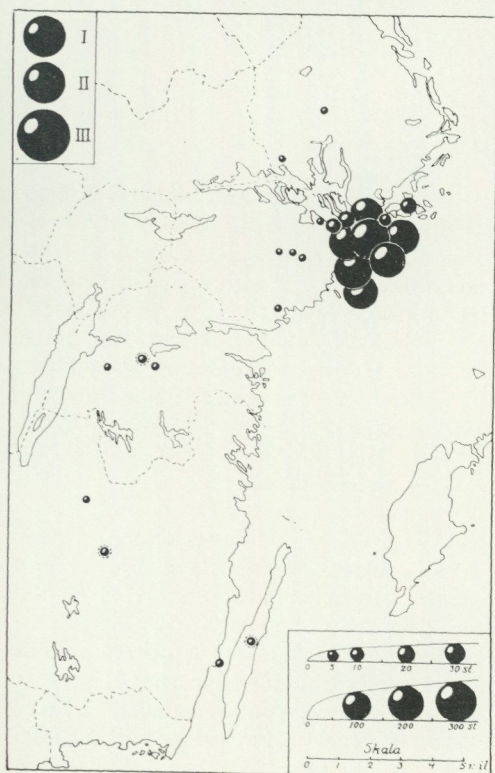
Slädfärder

De kalla, snörika vintrarna gjorde det lätt att resa i Sverige på vintern, vilket de utländska resenärerna uppskattade. De la Motraye säger i sin reseskildring från 1700-talets början:

”Släden hör enligt min uppfattning till Sveriges största behag, och det finnes icke i hela världen något angenämare eller snabbare åkdon och intet land, som ägnar sig bättre för detsamma än detta, då snön täcker de stora landsvägarna, bergen och klipporna och då sjöar och floder blivit lika fasta som jämna fält. Nätternas längd, som där tyckes skola utgöra ett hinder, är dock intet sådant, enär reflexen från snön, himlens klarhet och stjärnornas glans göra att man mycket väl se att färdas, och man sätter sig vanligen i slädar efter kvällsvar-den.”

Vinterns möjligheter utnyttjades också i hög grad för resor inom landet. För allmo-gen var ju vintern en tid då jordbruksar-be-tet låg nere. Då fanns tid att resa till städer eller att resa omkring i bygden till vänner och bekanta. Den relativa isoleringen i många bygder upphävdes på vintern. Överklassen reste också på vintern. Rader av belägg visar att biskoparna på medelti-den gjorde sina visitationsresor i Norrland på vintern. Många av de utländska resenä-rerna i Sverige, t.ex. Kiechel, reste på vin-tern. Kungarna utnyttjade vinterföret. Karl IXs resor i Sverige var ungefär jämnt

Kartor över varutrafiken till Stockholm på sommaren (vänstra kartan) och vintern år 1635. Prickarna visar varifrån trafiken kom och hur omfattande den var. Observera hur varutrafiken blommar upp under vintern från orterna runt Mälaren! Ur Friberg, 1938.





Hästombyte vid gästgivargård på vintern. Bilden från en skissbok, daterad 1699. Ur RIG, 1933.

fördelade mellan månaderna januari och augusti. Ännu på 1600-talet brukade Sveriges högst uppsatta tjänstemän förlägga sina tjänsteresor till vintern. Magalotti säger härom:

"Största delen av de fem högsta riksämbetsmännens arbete plägar förläggas till vintern. Var och en uppskjuter nämligen sina göromål till denna årstid, emedan det då är bekvämt att med slädar fara på de tillfrusna floderna och sjöarna. På så sätt kan man väsentligen förkorta den långa vägen."

Magalotti beskriver hur man kunde se rader av slädar på väg över sjöisarna. Ofta körde alla slädar i samma spår, som kördes upp och blev djupt. Den italienske rese-skildraren Acerbi skrev 1802 härom att slädspåren blev så djupa och fasta att bara slädar av samma dimension kunde ta sig fram. Den långväga gästen fick därför finna sig i att åka i böndernas slädar och stuva om packningen vid varje nytt skjutshåll. Oftast fanns bara ett slädspår, varför problem uppstod vid möten. Den ena släden måste vältas ur spåret.

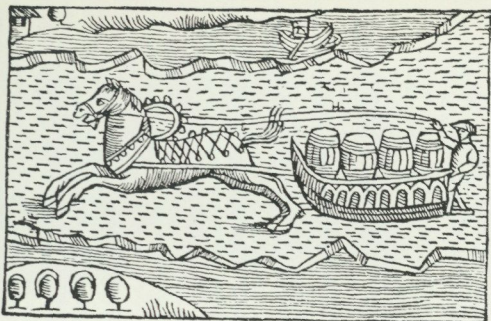
Olyckor och besvär

Det var inte riskfritt att resa med släde. Ofta hände det att både häst och släde körde rakt ned i en spricka i isen. Magalotti menar att sådana olyckor var ytterst vanliga på 1600-talet:

"Därjämte finns det en annan väsentlig fara; och det är, att isen brister och släden med den resande sjunker ned i djupet. Sådana händelser äro så vanliga, att de icke väcka någon förvåning eller förskräckelse, varför andra, som följa efter, icke iakttaga någon annan försiktighet än att de vika undan för vaken i isen och helt frimodigt fortsätta sin väg."

Ytterligare en fara var att resenären kunde somna in under resan och därvid löpa risk att förfrysas sig. Ogier ger en målande beskrivning hur han en natt i mars färdas över en "sviktande och buktande is" och hur han förskräckt hör från isen "ett dån som från stora kanoner".

Slädfärdernas risker upptog även Olaus Magnus funderingar. Sprickor i isen var särskilt farliga. Den resande fick lära sig att kryssa mellan de uppkomna råkningarna, så att han inte behövde överge den väg han



Slädfärd på isen mellan råkar. Ur Olaus Magnus.

slagit in på och förlora tid. När råkarna uppstår, vilket enligt Olaus Magnus mest sker nattetid, "förnimmes det på långt håll som ett hemskt åskslag eller en brakande jordbävning". I ett annat kapitel ger Olaus Magnus anvisningar på hur resenären skall klara sig och hästen om de kör ned sig i en råk:

"Skulle det inträffa, att hästen i djupa mörkret ej i tid varsebliver rännan, utan

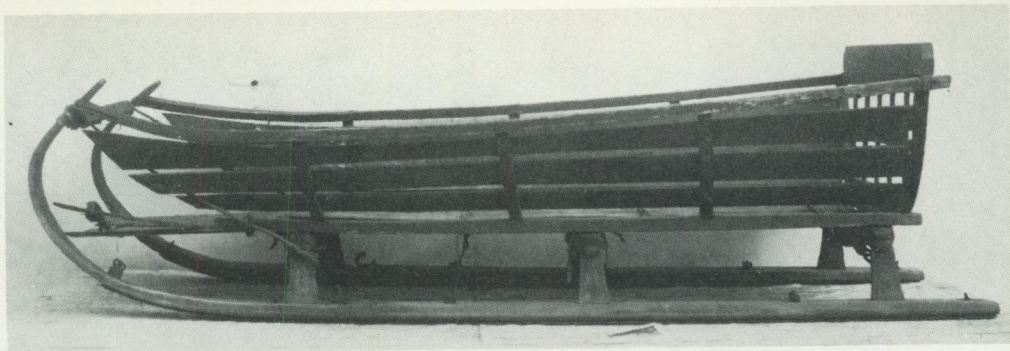
faller ned däri, drager den vane resanden raskt upp honom med tillhjälp av linor och smala störrar, som man städse plägar föra med sig. Skulle åter en människa, såsom ofta händer, falla i råken, bliver även denne snarligen uppdragen, för att sedan bevara sin räddare i tacksamt minne. Man låter ej skrämman sig därav, att kroppen i första ögonblicket isas i kläderna till följd av kölden. Genom ihärdigt springande eller annan rörelse kan man nämligen fort nog återställa kroppsvärmen."

Olaus Magnus beskriver ytterligare motigheter som kunde drabba slädresenärerna. Slädarna kunde fastna i snödrivorna och måste tillsammans med dragdjuren vridas loss. Snön kunde rasa ned från träden och bilda hinder. Träd kunde falla omkull över vägen och resenären måste ta sig fram med hjälp av yxa. Ogier beskriver svårigheter som orsakats av mycket vatten på isen.

Whitelocke hade på sin resa 1653 stora problem med sina medförda engelska hästar. De klarade inte av att gå på is. Många halkade och föll omkull trots att smeder och hovslagare arbetade hårt med skoning.

Släden har vält. Bilden från en skissbok, daterad 1699. Ur RIG, 1933.





Rissla. Från Torne lappmark, Finland. Förvärvat genom jägmästare Samzelius 1893. Nordiska museet.

Särskilda slädhästar användes i Sverige. De var dyra och svåra att anskaffa. År 1444 värderades en sådan häst till 20 mark. En lagman i Finland fick år 1506 använda ett helt år för att införskaffa en slädhäst.

Regelrätta trafikolyckor förekom också på vintern, vilket avspeglas i domböckerna. På vårtorget år 1660 dömde Svartlösa häradsrätt ett trafikmål mellan Jöns Bagge och Erik Klink. Jöns Bagges hustru hade kört omkull Klink på vägen och Klinks släde hade fördärvats och hästen skadats. Bagge försvarade sig med att hans stora hund hade skrämt hustruns häst och erbjöd sig att ersätta Klink för hans skador. Saken uppskjöts till förlikning.

Slädar

De viktigaste typerna av slädar under medeltiden var barkslädar och långslädar. Barkslädarna var snabbkörda fordon. Ett centrum för tillverkning av barkslädar fanns i Hedesunda i Gästrikland. Därifrån köptes slädar till de kungliga slotten. Den allra vanligaste släden var långsläden. Den förekommer mycket i slottsinventarierna på 1500-talet. I den låg resenären nedbäddad under fällar. Denna typ användes och beskrivs av många resenärer. I Norrland kallades den rissla eller långfärdsskrinda.

Ogier ger följande beskrivning:

"Den vanligaste formen är emellertid en likkista eller båt, och det var sådana slädar

bönderna tillhandahöll oss; somliga äro prydligare än andra, fyllda med dun, dynor och kuddar samt med björn- och vargskinn, stundom med hö, så att man bekvämt kan ligga och sova i dem; man känner nämligen inga stötar ty den djupa snön täcker alla stenar och klippblock. Bakpå slädarna stå gossar på själva medarna och hålla tömmarna ..." Kiechel säger från sin resa 1586: "För resten äro slädarne överdragne med tillbundna fällar, så att de ligga som barn i vagnan."

Risslan blev en allmogesläde. Inom överklassen användes täcksläde. Ogier ger denna beskrivning: "Överredet på de slädar som användas av de mera burgna stånden, i synnerhet av de adliga fruntimren, är övertäckt, liksom vid våra fyrhjuliga vagnar eller bärstolar, och på alla sidor skyddat för den råkalla luften." Jöran Wallin hade på sin resa år 1715 i Norrland med sig tre slädar. En av dessa var en kursläde (täcksläde) till hustrun. Att kurslädarna fortsatte att vara överklassens slädar framgår av sentida uppteckningar:

"Kurslädar äro de finaste av alla slädar som kommit till användning här. Bondbefolkningen var dock ej ägare av sådana utan det var de högre klasserna, som hade sådana vagnar till sitt förfogande såsom präster, skogsförvaltare, militärherrar, länsmän o.s.v. Dessa kurslädar utgjordes av en vanlig risselslädes underbyggnad, men bakre halvan var byggd till en kur.



Pehr Nordqvist (1771–1805), laverad tuschteckning. "Lycksam resa – hälsa till Wärmland". Foto i Nordiska museet.

Denna var i vanliga fall gjord av bräder med små fönster på sidorna. Inredningen i kuren bestod av buntade dynor och läderfotsackar. Därinne fanns plats för tvenne personer. Frampå var kuskbocken placerad och på denna fick körsvennen sitta. Denna var i motsats till kuren alldeles öppen och mottaglig för alla väder. Dessa herrar hade kurslädarna med sig och fraktades från en gästgivargård till nästa osv. Den resande behövde på detta sätt ej byta slädar men däremot fick körsvennen finna sig i att gå tillbaka." (Ängermanland)

De finare slädarna var således försedda med kuskbock. På risslan stod vanligtvis skjutskarlen bakpå på medarna.

Särskilda slädar var kisteslädar och köpmansslädar, som borgarna använde un-

der handelsfärder. Dessa slädar var försedda med låsbar låda för handelsvarorna. De var tyngre än andra slädar. Det hände att bönderna klagade över att skjutshästarna slet ont framför dem, särskilt som köpmännen ofta körde iväg skjutsbonden och lät sina drängar stå på medarna och driva på.

Ett flertal andra slädtyper har funnits, bl.a. isslädar, kappslädar och pulkor. De senare användes av samerna och av köpmän och resenärer i norra Norrland.

Underhåll av vintervägar

Röjning. Röjningen och underhållet av vintervägarna var ett omfattande arbete som sedan äldsta tider bars upp av allmogen i byalagen. Det innebar en hel del arbete att röja en vinterväg. Buskar och träd höggs

ned så att vägen fick en lagom bredd. Öppningar i gärdesgårdar gjordes, där vägen gick i inägor. Stenar plockades bort från vägen, så att inte dragarna skulle fastna. Hål i vägbanan fylldes med risvasar. Där vägen gick över mossig kärrmark trampade man i mossan så att vattnet trängde fram och frös till is. Över sankiga och sumpiga ställen, som inte ville frysa, gjordes kavelbroar: "Där lades i regel tre 'unnerliggare' i vägbanans riktning. På dem lades mindre stockar eller större, som var kluvna på tvären, stock invid stock. På dem och över de understa underliggarna lades en stock på var kant av kavlarna. De stockarna 'dömlades' fast vid underliggarna med grova pinnar (dömlingar). Detta gjorde, att inte

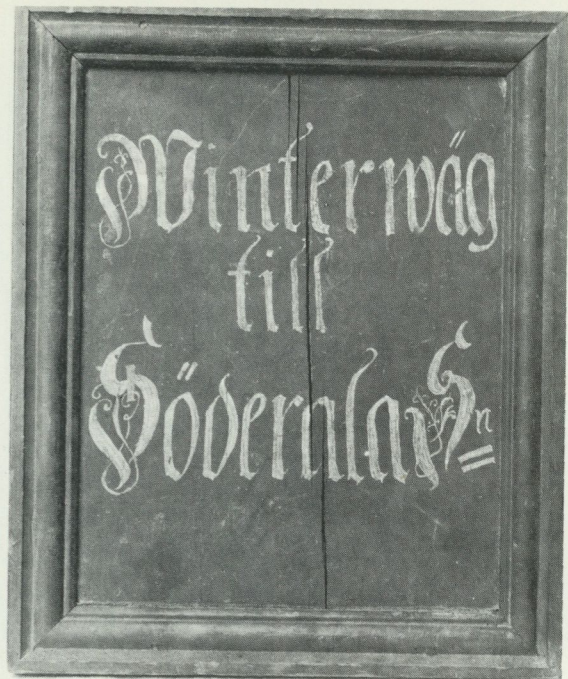
kavlarna kunde flytta sig eller gumpas (stiga på ända). I en del vatten, som hade svårt att frysa, trampades med granris, och där det var skärvigt, lade man på ris och snö."

Utstakning. Det första och viktigaste som måste göras med is- och vintervägar över öppna slätter var att staka ut dem. Olaus Magnus beskriver hur det gick till:

"Här må alltså meddelas, att såsom vägmärken användas enbuskar eller granar, vilka, sedan man borrarat hål i isen, placerats längs stråkvägen på en stadies avstånd från varandra och där fått frysa fast i upprätt ställning. Helst utses härtill ställen, där isen efter verkställd undersökning be-

"Köpmän från Luleå stad, åkande i pulckor med Rehnar, för att begagna marknaden i Luleå Lappmarknader". Omkring år 1800. Foto i Nordiska museet.





Väg(visar)tavla från Gäversta by i Segersta socken, Hälsingland. Förvärvad av Nordiska museet genom Tors Erik Eriksson 1905. Denna sida anvisar vintervägar över sjön Bergsviken österut mot Söderåsen, på baksidan står det "Denna väg löper till Skogs socken".

funnits fastare. Om dylika vägmärken ej vore tillfinnandes, skulle en lika förskräcklig livsfara möta de resande mellan rännorna i isen ... Genom de strängaste påbud är därför förbjudet att flytta eller borttaga sådana märken, utom under krigstider, då sådant sker för att ej vägleda spejare och förrädare." Ställen där isen spruckit i rårar och vakar utmärktes också med buskar och träd. Dessa utsattes av fiskarbefolkningen runt sjön, enligt Olaus Magnus. Den första statliga instruktionen om bl.a. utstakning av vintervägar kom först år 1687. Långt dessförinnan sköttes utstakningen enligt sedvanerätt. Den var folkligt organiserad.

Buréus omtalar i Sumlen "isstickor längs isväg" och J. Billberg 1695 att granar stod kvar längs isvägen.

Bönder åtalades och fälldes ofta för "bristande vägstickning" under 1500- och 1600-talen. Ofta hade de inte gjort det i tillräckligt god tid före jul. Julen var en viktig vändpunkt. Vinter- och isvägar togs då allmänt i bruk. På 1600-talet dömdes bö-

terna ofta för att de bara använt småbuskar och tallkvistar som inte syntes. 1740 sadlade de statliga myndigheterna om, och därefter blev det förbjudet att använda hela granträd vid utstakningen (Medelpad). Nu skulle just småbuskar användas.

I 1734 års gästgiveriförordning infördes bestämmelser om vinterväghållningen: "Allmän vinterväg över sjöar och mossar skall var by för sina ägor utstaka, där isen starkast och minsta fara är. Där stora sjöar är, göre det socknarna som däromkring ligga; ändra ock väg så ofta det tarvas, och märke de ställen ut, där stora rårar och vakar äro, och lede väg därförbi eller bygge bro över, vid 3 dal s:mts bot." Häradsfogden skulle övervaka. Den som fiskade med not utmärkte själv vaken.

Det var inte bara vägarna över sjöar och vattendrag som "buskades upp". Samma skedde med vintervägar över öppna fält, över åkrar och ängar. I skogen utmärktes vintervägens sträckning genom märken och "blekor" i träden.



Stråtjärä gästgivargård i Skogs socken, Hälsingland. Vid stora vägen till Norrland. Foto Tors Erik Eriksson, 1905 i Nordiska museet.

Från slutet av 1700-talet och framåt övertogs ansvaret för utstakningen på många ställen av snöplogfogdar, som ledde de nyinrättade ploglagen.

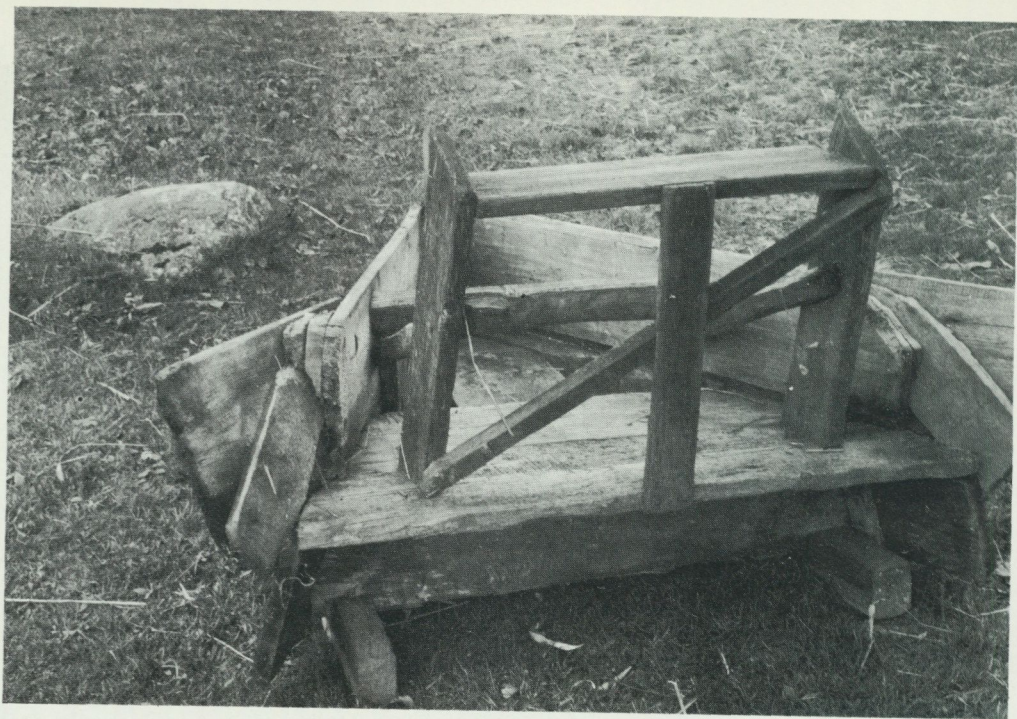
Isbroar. I de norrländska älvarna frös vattnet till is först invid stränderna, eftersom vattnet var lugnare där. Ur denna s.k. landkall högs eller sågades en isbro som lades över den öppna strömfåran och nådde isen på andra sidan. På så sätt kunde isvägen tas i bruk tidigare på hösten.

På våren smälte isen först invid sjöstränderna eller trycktes ned av smältvatten. Då användes landgångar av bräder. Denna metod var känd redan på medeltiden och omtalas av Olaus Magnus. Den levde kvar i Norrland långt fram i vår tid.

Skiftningar i isens bärighet gjorde det

nödvändigt att då och då ändra isvägarnas sträckning. Isen förstärktes ibland genom vattenspolning.

Uppkörning. Den äldsta metoden att göra i ordning en vinterväg efter snöfall var att köra upp den med häst och släde. I äldre källor talas bara om uppkörningar, inte om skottning eller plogning. Uppkörning kallades också "vägning". Vägning av vintervägar omtalas redan i den medeltida Hälsingelagen: "Så skola hälsingarna hålla väg genom snön och göra skjutsning. Vid Mårdbäck skola de möta med åtta hästar till skjuts, och med tio, om man skall göra väg." I 1600-talets domböcker finns många fall där bönder döms för bristfällig vägning. När t.ex. Daniel Hoffman 1677 reste genom Nora vägrade bönderna att väga åt honom.



Snöplog från Essunga sn i Västergötland. Foto i Nordiska museet.

Han drog saken inför domstol och sex byars bönder dömdes för "oväsende". Men många exempel ges också på att bönderna i en trakt kommit överens med länsman om hur vintervägarna skall skötas. De vägar som det kunde bli strid eller klagomål om var de allmänna vintervägarna. De lokala vägarna nämns sällan i domböckerna. Bönderna vägade de lokala vägarne till kyrkan, till grannbyarna osv. på eget initiativ.

Särskilt besvärlig var vinterväghållningen i Lappmarkerna. Jöran Wallin lejde under sin resa i Norrland 1715 en same, som åkte före med ren och ackja och vägade. Samerna gjorde vinterväg genom att driva en flock renar, där vägen skulle gå fram. Renarna trampade samman snötäcket så hårt att renen med ackja lätt kunde ta sig fram. "Där en renmagt" (skara av renar) "dragit fram, där har man en väg, lika god som den bästa landsväg", skrev

Petrus Laestadius.

I delar av Sverige fortsatte uppkörningen av vägarne med häst och släde långt in på 1800-talet. I Lappland var vägningen fortfarande omkring tiden för första världskriget vanlig och organiserad enligt en särskild turordning mellan gårdarna. Även andra metoder användes. Ännu på 1800-talet trampades vintervägar med trygor på en del ställen i Norrland. En renhjörd kunde få trampa upp vägen. Ofta bultades eller vältades vintervägen för att slädspåren skulle bli bättre.

Skottning och plogning. Fram till mitten av 1700-talet var skottning den enda metoden att röja undan snön från de allmänna landsvägarne. I 1734 års gästgivareförordning stadgades:

"Efter stort snöfall eller urväder åligger närmaste allmoge å landet och städernas

invånare att ofördröjligen skotta de allmänna landsvägar och gator; då så stora snödrivor finnas, att de resande ej kunna bekvämligen fortkomma ...”

I Västgötland skulle skottningen uttryckligen ske ”med samlad hand” (1750-talet). 1764 indelades allmogen i Flundre härad i samma landskap till snöskottning på de vägar de hade närmast till. Arbetet övervakades av en uppsyningsman i varje grannelag.

Vid samma tid hade snöplogar delvis börjat ersätta, delvis börjat komplettera skottningen. Snöplogar började användas i Jämtland redan på 1730-talet. I Västergötland förekom uttrycket ”den plogade vägbanans bredd” på 1750-talet. Kustlandsvägen i Norrbottens län plogades från 1750-talet. Hülphers uppger från sin resa i Medelpad 1771 att snöplogningen är ett nytt påfund. Från Ångermanland omtalar han snöplogning 1780. På 1770-talet börjar ploglag projekteras i Värmland. På Öland förekom snöplogning på 1770-talet och var då en nymodighet.

Snöplogningen slog igenom från mitten av 1700-talet på de större landsvägarna. Anledningen var att vägnätet började förbättras. Snöplogar kunde givetvis inte användas på de ojämna och steniga ridstigarna och slädvägarna genom skogen.

I dokument som rör vägunderhåll kan ses att vinter- och sommarvägar allt oftare sammanfaller omkring 1800. Det var ett framsteg för bönderna, som ofta besvärat sig över det dubbla vägunderhåll, som blev följd av separata vinter- och sommarvägar.

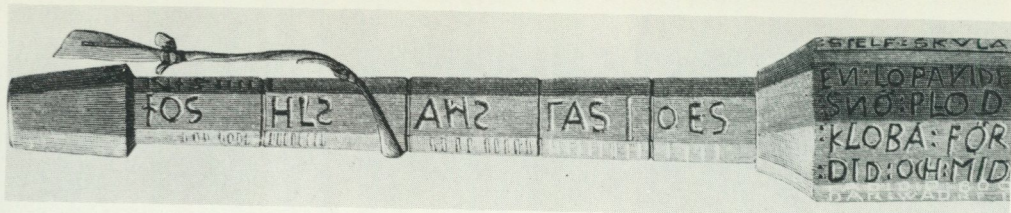
På grundval av experiment ute i landskapen kom år 1790 en ny förordning om vintervägunderhållet. Varje socken eller härad skulle bilda *ploglag* bland dem som bodde närmast den stora landsvägen. De som ingick i ploglaget fick ersättning av socknens eller häradets övriga invånare. Dessa blev befriade från arbetet. Plogarna gjorde detta möjligt, eftersom de krävde mindre arbetsinsats än skottningen.

Snöplogarna trängde inte ut skottningen helt. I Skåne fortsatte man att skotta snö

från vägarna under ytterligare ett sekel efter 1790 års förordning. Detta sammanhänge med att drivbildningen ofta blir svår i ett öppet slättlandskap. Drivbildningen försvårar arbetet med snöplogen och gör skottning nödvändig. Häftiga snöväder gjorde att allas arbetsinsats behövdes i Skåne. Om töväder ofta förekommer skapar det också svårigheter för snöplogen. Dessa faktorer har givetvis varit verk samma på hela södra Sveriges slättbygder och gjort att snöskottning varit vanligare

Snöskovel från Tidarsrums sn i Östergötland. Foto i Nordiska museet.





Snöplogklubba från Malung, Dalarna. Nordiska museet.

där än i norra delen av landet. Att snötäcket låg kortare tid i södra Sverige gjorde också övergång till snöplog mindre nödvändig

Snöplogningen ordnades genom snöplogningsreglementen. I reglementena förtecknades vilka vägar som skulle hållas fria från snö, vilka som skulle hålla plog, vilka som skulle skotta och vilka som bara erlärger avgift samt avgiftens storlek. Till ansvariga utsågs *snöfogdar*, som svarade inför länsman. Plog- och skottarlag i södra Sverige och ploglag i norr sammankallades med särskilda budkavlar. De hade olika namn: i Dalsland snökors, i Östergötland snökavel, i Norrland i allmänhet plogklubba. De förvarades av snöfogden. Han lät dem cirkulera i turordning och kallade så till snöröjning. På kavlarerna är ofta lagmedlemmarnas initialer. När de fullgjort sin skyldighet gjorde de ett streck invid sitt namn.

Snöplogningen skildrades på 1870-talet av du Chaillu:

"De stora snöplogarna, som man om sommaren ser ligga ute efter vägkanterna voro nu i rörelse på vägarna för att göra dem farbara; de drogos af fyra, fem eller sex hästar, som kördes af två eller tre karlar. Lagarne äro mycket stränga med afseende på landsvägarnas skötsel och efter ett yr-väder måste bönderna släppa till hästar samt uppröjja och jemna vägen på en viss sträcka. Snöplogen är en trekantig, af starka plankor förfärdigad inrättning och 2 1/2 till 3 meter bred samt omkring 4 1/2 meter lång ... Snöplogarna uppröjde vägarne öfverallt; längre söderut vore de förspända med tre hästar, men häruppe hade antalet

ökats till sex, och tre eller fyra karlar skötte hvarje plog ... Längre norrut hade plogarna lemnats i ro bredvid vägen för att först efter en eller annan dag, då snön genom sin egen tyngd packat sig tillsammans, åter komma i verksamhet."

Snöplogens bredd svarade mot den plogade vägbansans bredd. De första snöplogarna var ganska små. Hülphers uppger på 1770-talet att de var drygt 1 meter breda. I Norrbottens kustland var plogarna samtidsigt upp till 2 1/2 meter breda. I början av 1800-talet var de ca 2 1/2 meter i Värmland och 3 1/2–4 meter i Norrbotten och Gästrikland. I mitten av 1800-talet var plogarna i allmänhet omkring 3 1/2 till 4 meter breda.

Efter mitten av 1800-talet förbättrades landsvägarna ytterligare. De rätades och breddades. Byvägar drogs in i vägunderhållet och en ny väglag kom 1891. Dessa förändringar medförde nya ploglagsindelningar och bredare plogar. Ersättningen till ploglaget utgick från vägstyrelser och vägkassor.

Från slutet av 1920- och under 1930-talet började plogning med motorfordon tränga igenom. Snöskärmar ställdes upp och vägarna sandades. Plogningen övertogs ofta av entreprenörer.

Källor och litteratur

Otryckta

Stockholm. Nordiska museet. Etnologiska undersökningen. EU 3307.

Tryckta

Acerbi, J., Travels through Sweden, Finland, and Lapland, to the North Cape, in the years 1798 and 1799. Vol. 1. London 1802.

- Berg, G., Kyrkåka och kappsläde. (Svenska kulturbilder, 1.) Stockholm 1929.
- , Släde. (Kulturhistoriskt lexikon för nordisk medeltid, 16.) Malmö 1971.
- , Transportdon till lands. (Nordisk kultur, 16) Stockholm 1933.
- Boëthius, G., Dalarnas samfärdsmedel från äldsta tider till våra dagar. (Dalarnas hembygdsförbunds tidskrift, 2 (1922), s. 100–128.)
- Danielsson, C., Om vägar och gästgivargårdar i Medelpad. (Medelpad, 2 (1942), s. 121–141.)
- Du Chaillu, P. B., Midnattssolens land. II. Örebro 1883.
- Ek, G. Fr., Vad utländska resenärer tyckte om våra vägar och samfärdsmedel för 250, 150 och 100 år sedan. (Svenska vägföreningens tidskrift, 1929, s. 261–267.)
- Elgqvist, E., Forna tiders vintervägar och stadsnamnet Växjö. (Hyltén-Cavalliusföreningen för hembygdsforskning och hembygdsvård. Årsbok, 1934, s. 23–66.)
- Enghoff, K., De allmänna vägarna i Malmöhus län. Historisk översikt över vägväsendets utveckling från äldsta tider intill 1937 på Länsvägsnämndens föranstaltande utarbetad. Lund 1938.
- Ernvik, A., Att resa i Värmland. Del 1. Vägarna under 1000 år. Stockholm 1974.
- Friberg, N., Om förbindelselederna mellan Gästrikland och Dalarna i äldre tider. (Ymer, 56 (1936), s. 134–175.)
- , Stockholms utfartsväg mot kontinenten. En genetisk studie. (Ymer, 1938, s. 181–217.)
- , Vägarna i Västernorrlands län. I–II. Stockholm och Härnösand 1951.
- , Vägen till Stockholm under 300 år. (Svenska Dagbladets söndagsbilaga 10/1 1937.)
- Heckscher, E. F., Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa. I:2. Stockholm 1936.
- Hildebrand, H., Sveriges medeltid. Kulturhistorisk skildring. I. Stockholm 1879.
- Hofrén, M., Vägar och broar i Kalmar län. Carl Rappe och 1700-talets vägväsen i Östsmåland och på Öland. (Kalmar läns fornminnesförenings meddelanden, 38 (1950), s. 5–78.)
- Hollman, E., Hur man färdades i Flundre härad (Göta-älv-dalen) i forna tider. 2. Skjutsning. (Svenska vägföreningens tidskrift, 1934, s. 600–608.)
- Hoppe, G., Vägarna inom Norrbottens län. Studier över den trafikgeografiska utvecklingen från 1500-talet till våra dagar. Uppsala 1945.
- Hülphers, A. A., Samlingar til en Beskrifning öfwer Norrland. Första saml. om Medelpad. Westerås 1771. Fjerde saml. om Ångermanland. Westerås 1780.
- Johnsson, P., Vintervägar i nordöstra Skåne. Huru dessa lades och brukades. (Svenska vägföreningens tidskrift, 1934, s. 596–600.)
- , Väglagning och vägsyn i den gamla goda tiden. (Svenska vägföreningens tidskrift, 1933, s. 505–509.)
- Kiechel, S., En resa genom Sverige år 1586. (Föreningen Heimdals Folkskrifter, 44.) Stockholm 1897.
- Mannerfelt, M., Västgötavägar. 1–3. Uppsala 1938–1945.
- Modin, E., Hugga igen ån. (Ångermanland, 4 (1947), s. 86–88.)
- Motraye, A. de la, Seigneur A. de la Motrayes resor 1711–1725. Urval och övers. av Hugo Hultenberg. Stockholm 1918.
- Murelius, G., Hur Särna och Idre fick landsvägar. (Svenska vägföreningens tidskrift, 1931, s. 599–608.)
- Nordberg, E., Per Högrström och borgarskjutsen. (Från bygd och vildmark, 31 (1944), s. 120–147.)
- Ogier, Ch., Från Sveriges storhetstid. Franske legationssekreteraren Charles Ogiers dagbok under ambassaden i Sverige 1634–1635. Från latinet med inledning och noter utg. av Sigurd Hallberg. Stockholm 1914.
- Olaus Magnus historia om de nordiska folken. I svensk övers. utg. genom Michaelisgillet. 1–4. Stockholm 1909–1925. 5. Kommentarer utarbetad av John Granlund. Stockholm 1951.
- Schnell, I., En furste far genom sitt rike. (Sörmlandsbygden, 10 (1941), s. 65–76.)
- Schück, A. (med biträde av Måns Mannerfelt), Sveriges vägar och sjöleder under forntid och medeltid. (Nordisk kultur, 16.) Stockholm 1933.
- Siöstedt, C., Granrisabygd. Gammalsvenska strövtåg. Alingsås 1977.
- Uhnoo, A., Vägväsendets utveckling i Jämtlands län intill år 1940. (Jämtens, 35 (1941), s. 137–169.)
- Veirulf, O., Kallbergsvägen. En gammal färdled i Lima socken. (Dalarnas hembygdsbok. 1941, s. 105–142.)
- Viksten, C., Kommunikationsledarna i Norrland, (Från stad och bygd i Medelpad, 2 (1946), s. 115–157.)

Summary

Winter roads

Sweden's cold and snowy winters have provided especially good conditions for travel and transport as compared with countries further south. Within Sweden the highlands of Småland and Norrland afforded the best geographical conditions.

Winter roads ran across lakes, valley floors, and marshy terrains, where summer roads were impassable. Winter roads were straighter, smoother and shorter. Owing to the easier transport in winter many fairs were held during the winter season. Similarly, in the Middle Ages and in modern times wars were largely waged in winter.

The good conditions for sleigh travel in Sweden have been praised by many foreign travellers, despite the fact that sleigh journeys could be risky: many drowning-accidents and even road accidents occurred. In more modern times, an

open sladge was the means of transport generally used in winter, but the better situated would prefer the close sleigh in bad weather.

As to the upkeep of the winter roads, a distinction was made between clearance, demarcation, running in, and snow ploughing. When a road was cleared of obstacles, it had to be demarcated with juniper shrubs and spruces. In older times, the winter road was made suitable for traffic by a process known as "running in" (i.e. the drive was run in with horse and sleigh) and cleared of excess snow. After the mid-18th century, snow ploughs became increasingly used. Snow-ploughing was handled by ploughing squads, and regulated by snow-ploughing ordinances. The ploughing squad leaders would summon those responsible for the upkeep of roads with the aid of snow-plough clubs (snow crosses, snow staves).

Ur skjutsväsendets historia

Jan Garnert

Den här artikeln har två syften. Den ska dels i korthet beskriva utvecklingen av skjutsväsendet, alltifrån de äldsta stadgandena på 1200-talet fram till 1800-talet, då skjutsväsendet alltmer förlorar sin betydelse. Dels ska artikeln i ett längre avsnitt återge böndernas syn på skjutsväsendet under slutet av 1600- och början av 1700-talet.

I

Behovet att resa, att färdas över längre avstånd, är lika gammalt som människan själv. Men regler för resandet dyker upp långt senare. För Sveriges del känner man till sådana regler alltsedan 1200-talet.

1200-talet var ett sekel då adelns ekonomiska och politiska inflytande blev starkare. Dess gårdar blev fler och stormännen flyttade mellan de olika gårdarna. I samma takt som adelns kontakter mellan olika bygder ökade blev gästningen alltmer betungande för allmogen. Vid den här tiden organiserades statsapparaten och kyrkan. Riks- och prästmöten började hållas. Även det ökade antalet resor i landet.

Alsnö stadga

Den konflikt som uppkom på grund av den ökade gästningen utmålades för första gången i Alsnö stadga från 1280:

Här har varit i vårt rike en osed länge, att alla de män, som i riket fara, de må vara aldrig så rika, så vilja de likväl gästa fattige mäns hus och all sin kost hafva utan penningar och nöta det upp på en liten stund, som den fattige hafver länge arbetat för.

Det är våldgästningen och inte skjutsningen som citatet ovan handlar om. I Alsnö stadga fastslogs att ingen skulle vara tvingad att ge en resande något. Men för att de resande skulle ha möjlighet att efterleva detta krävdes att de någonstans skulle kunna få mat och husrum. Därför skulle *rättare* utses i varje by med uppgift att hänvisa till gårdar som hade möjlighet att härberga de resande.

Man kan lägga märke till att udden i det ovan citerade stycket delvis riktas mot rika män. Men i slutet av stadgan gavs dessa också förmåner som innebar att bl.a. riddares och biskopars gårdar undantogs från gästning.

I Alsnö stadga åläggs bönderna också en skjutsplikt, men uteslutande för konungen och hans sändebud. Det var rättarens uppgift att se till att den skjutsplikten fördelades rättvist bland bönderna. Den som hade behov av hästbyten vid privatresor fick själv försöka komma överens med bönderna. Det ledde till att särskilt stormän försökte förespegla bönderna att de var konungens utskickade och därför hade rätt till fri skjuts. Dessa missförhållanden fick ingen lösning förrän på 1600-talet.

Under de närmast efter Alsnö stadga följande 150 åren utkom flera stadgor om gästningen. Mest utvecklade är stadgandena i Kristoffers landslag från 1442. Där bestämdes att *taverner*, dvs. gästgiverier, skulle finnas längs de allmänna vägarna på ett avstånd av 2,5 mil från varandra. Där detta ej var möjligt att genomföra skulle rättare finnas som förr. Om gästgivaren inte hade möjlighet att ta emot alla resande fick dessa bege sig till närmaste by för att



Denna bild ur Olaus Magnus "Historia om de nordiska folken" illustrerar kapitlet om gästfriheten i Norden. Bilden visar det kanske allra vanligaste färdssättet – fotvandran.

där genom rättarens förmedling bli inkvarterade hos någon bonde.

Kristoffers landslag kom att stanna på papperet under lång tid framåt och man kan därför räkna med att allmogen fortfarande var tämligen rättslös mot våldgästande adelsmän och deras följn. 1541 skrev till exempel Gustav Vasa att bland andra

Bönder och menige almoge ... vthaff hwar man (snarest sagdt) medh swår och vskiäligh gestning daghligen förtyngadhe bliffua, så att meste parten aff them, för sådana gestning skuld, i stoor armodh och förderff kompne äre, och än daghligen ytermere förödde och förderfuadde bliffua.

Erik XIVs taverner

Vid mitten av 1500-talet hade resandebehovet ökat betydligt. Till en del berodde det på att statsapparaten utvecklats kraftigt under Gustav Vasas tid. Då grundlades en administrativ apparat, förvaltningen organiserades och centraliserades. Regimens strävan att sammanhålla riket krävde täta kontakter mellan huvudstaden och de olika landsdelarna. Man kan också anta att privata resor ökade. Det gäller både handelsresor och adelsmäns resor mellan sina olika gårdar. Men för den typen av resor gällde ända fram till Erik XIVs tid att den resan-

de fick komma överens med bönderna om han ville bli skjutsad.

Erik XIV försökte 1561 genomföra två reformer. Den ena av dem innebar att allmogens skyldighet att gratis ge konungens utsända skjuts skulle ersättas av en ny skatt, *tavernepenningar*. De skattemedel som kom in skulle de som reste i kronans tjänst använda till betalning för gästning och skjuts.

Den andra reformen var ett försök att genomföra den gamla bestämmelsen i landslagen om gästgiverier längs de allmänna landsvägarna. Förutom att gästgiverierna skulle ge kost och logi bestämdes nu även att de skulle fungera som skjutsstationer. Tack vare införandet av tavernepenningar skulle nu alla resande betala för sig och därmed fanns en ekonomisk grund för att driva ett gästgiveri. För alla som reste privat måste reformen ha varit välkommen – nu hade de för första gången rätt att hyra hästar, om än bara för resor mellan gästgiverierna.

Erik XIVs reformer hann knappt börja införas innan de avskaffades i samband med Eriks avsättning 1568. Allt återgick till de förhållanden som rätt tidigare.

Fram till 1600-talet utfärdades en mängd förordningar som hade till syfte att reglera skjutsningen. Inte minst av Johan III, som ironiskt nog var den som kullkastat Erik XIVs reformer. Ingen av förordningarna skapade dock ordning och bönderna hade all anledning att klaga över det godtycke de kunde utsättas för.

Bondenöd i stormaktstid

I början av 1600-talet ökade vägtrafiken när adeln och konungen strävade efter att Sverige skulle bli en stormakt. Böndernas plikt att vidarebefordra dem som reste i konungens ärenden blev allt tyngre att bära. Under Gustav II Adolfs tid utökades böndernas skjutsplikt samtidigt som den preciserades.

Som en följd av allmogens ökade skjutsbörda kan man se den *Förordning Om Skiutzningar samt Tawernär och Gäst-*

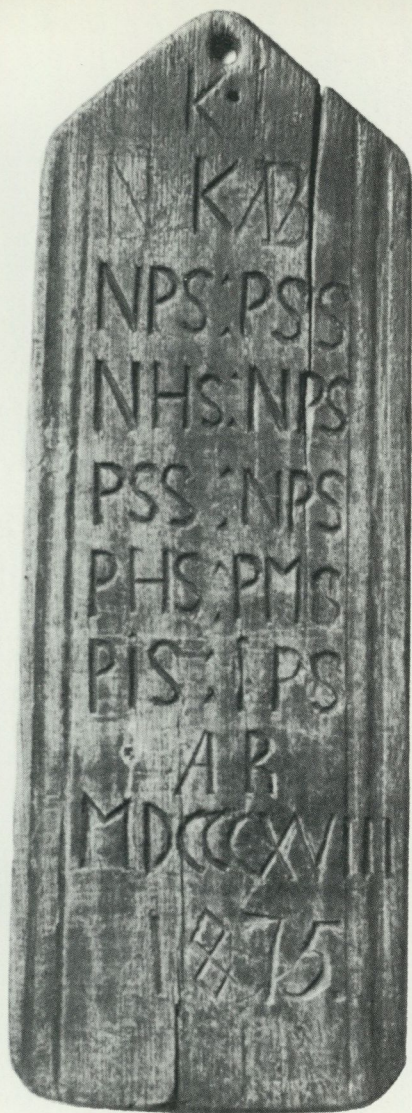


Den holländske målaren Govert Camphuysen (1598–1672) var på 1650-talet verksam i Sverige. Kanske har han hämtat inspirationen till den här kroginteriören från något besök på en svensk gästgivargård. Malmö museum.

gifware åå Landet som utfärdades 1633 och berörde transporter och skjutsningar för konungen och kronan, dvs. vad som kallas *kronoskjuts*. Det hade visat sig att de bönder som bodde i närheten av de stora landsvägarna blev mycket mer utsatta för skjutsningar än andra bönder. För att i någon mån utjämna den orättvisan stadgades därför 1633 att de bönder som bodde mer avlägset från de stora landsvägarna skulle vara förpliktade att, i tur och ordning, ha *hållhästar* hos länsmännen, som skulle bo invid landsvägarna. Systemet innebar att en bonde höll en häst tillgänglig för eventuella resande under en viss tid, kanske ett dygn, varefter han avlöstes av nästa bonde med hållhäst osv.

Förordningen 1633 reglerade endast kronoskjutsen. För personer "som uthi the-res enskylte Ärender reese" skulle i stället gästgiverier anläggas, något som dock verkar ha skett i liten grad.

Frågan om skjuts åt dem som reste i "enskylte Ärender" kommer under den här perioden helt i skuggan av de problem som sammanhängde med kronoskjutsarna. Allmogens plikt att utan ersättning ge skjuts åt en mängd civila och militära tjänstemän, *friskjuts*, blev särskilt betungande på grund av de krig som Sverige var inblandat i nere i Europa. Det betydde många transporter genom landet, vilket drog folk från jordbruket. Samtidigt hölls under de 18 år Sverige deltog i 30-åriga



Skjutsbricka av bok, 36 cm hög och daterad till 1818 efter det äldsta årtalet på brickans baksida. Skjutsbrickan användes av byarna Knäred, Dyreborg och Björkered i Knäreds socken i Halland och skulle finnas hos den som hade skjutsturen. Den skänktes 1885 till Nordiska museet av Knäreds byalag och ingår nu i museets rätt stora samling av liknande skjutsbrickor, skjutsklubbor osv.

kriget, 1630–1648, 15 utskrivningar. På 1620-talet hade också en rad nya skatter införts. Slutligen karakteriseras den tidigare hälften av 1600-talet av att adelns jordinnehav ökade kraftigt. Det fick stor betydelse för skjutsväsendet eftersom de under adeln lydande gårdarna var helt eller delvis befriade från att skjutsa. Fram till 1649 var bönderna under adelns säterier liksom de av säteriägarens hemman som låg inom säteriets rå och rör samt adelns hemman inom den s.k. frihetsmilen kring sätesgården och dess rå och rör befriade från att skjutsa. Adelns förvärv av skatte- och kronohemman ledde i allt fler socknar till att de återstående skatte- och kronobönderna tillsammans med de skjutspiktiga frälsebönderna inte kunde klara hela skjutningen. Vid stora och starkt trafikerade vägar, som i Södertörn, kunde bristen på skjutsbönder vara påfallande. Följden blev att det till riksdagen inkom besvär från allmogen med begäran att kronan inte skulle få bortsälja hemman, eftersom den del av allmogen som det då ålåg att skjutsa blev så ringa.

Den skjutspikt som kronan avstod, hade adelsmannen rätt att utnyttja. Vid adelns förvärv av jord överlät kronan, gratis eller mot betalning, skatten från de självägande böndernas jord åt adeln. De bönder som sålunda slapp den allmänna skjutspikten fick i stället skjutsa åt adelsmannen. I siffror ökade adelns jordinnehav från 20 % av den odlade arealen vid 1500-talets mitt till drygt 60 % 1655.

Om adelns jordägande och privilegier ökat ännu mer hade troligen grunden för hela skjutsväsendet ryckts undan. Skjutsväsendet vilade på den fria bondeklassen, på att ett tillräckligt antal bönder inte lydde under adeln. Man kan jämföra situationen i Sverige med den i Danmark, där bondeklassens ställning var mycket ofriare än i Sverige. Där fanns inte något skjutsväsen, utan ett särskilt skrä, *Vognmaendene*, som ansvarade för person- och godstrafiken mellan olika städer.

Det ökande antalet friskjutsar i kombination med den ovan antydda utvecklingen

HÄR ÄR SKIUTSEN.

Skjutstavla från Vitsands socken i Fryksdals härad i Värmland. Tavlan är av fur, 22,5 cm hög, 3 cm tjock och skodd med järn på sidorna. Den är urholkad och på baksidan försedd med en skjutlucka. Facket innanför detta var avsett till förvar av skjutsstadgan. Den äldsta årsangivelsen på skjutstavlan är 1792. Nordiska museet.



ledde till att riksdagen 1642 grundligt diskuterade skjutsfrågan, och främst då friskjutsen. Allmogen var mycket angelägen om en lindring av skjutsbördan, menade kanslern Axel Oxenstierna. Enligt honom var det helt nödvändigt att allmogens problem löstes. Annars skulle samhällsstabiliteten allvarligt rubbas. Åren kring 1642 återkommer Axel Oxenstierna ständigt till faran för "upplopp av bönderna", om inte böndernas ställning förbättrades och olika missbruk stoppades.

Vid riksdagen 1642 förelades bondeståndet ett förslag som innebar att friskjutsen skulle avlösas av en skatt, *skjutsfärdspenningar*, som årligen skulle utgå. Skjutsningen skulle i första hand klaras av gästgivare, varför det fordrades att gästgiverier fanns anlagda längs de allmänna landsvägarna på ett avstånd av 2 mil från varandra. Förslaget är som synes mycket likt Erik XIVs reform från 1561.

Bondeståndet var inte enigt i sitt omdöme om förslaget. Somliga landskap biföll det medan andra befarade att friskjutsen skulle fortsätta att utkrävas av självsvåldiga resenärer. Misstänksamhet fanns på många håll även mot införandet av en ny skatt, dvs. skjutsfärdspenningarna. Till slut biföll dock riksdagen förslaget, som skulle träda i kraft så snart gästgiverier i tillräckligt antal anlagts. Som ett av skälen

till 1642 års beslut i skjutsfrågan angavs "Egenvilligt och olagligt resande och försör" utan gengäld under föregivande av Kungl. Maj:ts och rikets tjänst.

Nu hade allmogen, om än bara på papperet, blivit kvitt ett av sina värsta plågoris, friskjutsen. I och med 1642 års beslut kunde slutet på en epok av rättslöshet för bönderna skönjas. En ganska omfattande rätt till friskjuts fanns dock faktiskt kvar ända till 1689. Fram till dess hade bl.a. militären, då den tågade regementsvis, rätt till friskjuts, främst för transport av materiel.

Bondereform i stormaktstid

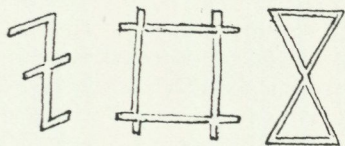
1649 utfärdades den viktiga *Krogare- och Gästgifware Ordningh*. Stadgandena i förordningen var i enlighet med besluten vid 1642 års riksdag. Man får därför tänka sig att det 1649 hade anlagts gästgiverier i tillräckligt antal längs vägarna. Det är möjligt att fredsslutet 1648, efter 30-åriga kriget, påskyndade förordningens tillkomst men den kan också ses i ett annat sammanhang. 1649 år gästgivarförordning tillkommer nämligen under den tid av allmogeopposition som kulminerade vid 1650 års riksdag. Allmogens krav gällde främst en reduktion, dvs. att adelns hastigt ökande jordinnehav skulle minskas. Därmed skulle antalet skjutspliktiga bönder kraftigt ha

ökats. Sambandet mellan bondeståndets alltmer betryckta läge och tillkomsten av den nya gästgivarförordningen just 1649 är inte ordentligt undersökt. Man kan därför bara konstatera att skjutsfrågan får sin lösning först när bönderna med kraft opponerar sig mot sin förtryckta ställning, och att adelns befrielse från att skjutsa efter 1649 endast omfattade själva sätesgården och dess hemman inom rå och rör. Adelns bönder inom frihetsmilén blev jämnställda med adelns övriga bönder och skulle skjutsa hälften emot vad skatte- och kronobönder gjorde.

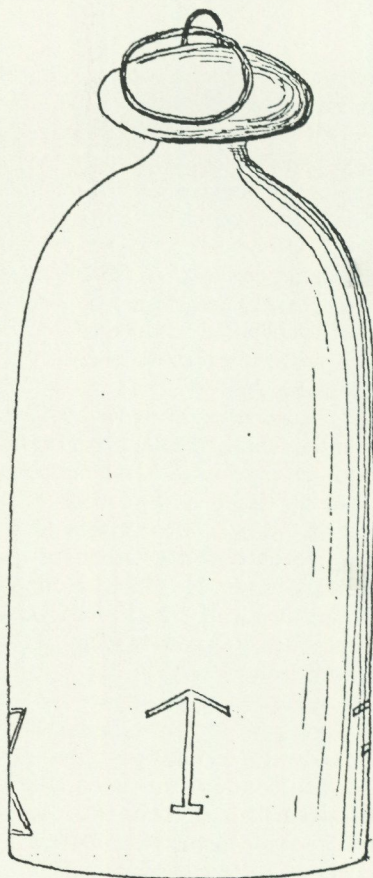
Vid gästgivargården

1649 års förordning är värd uppmärksamhet eftersom den till sina huvuddrag gällde ända in på 1800-talet. Gästgivarens främsta uppgift skulle vara att sörja för att de resande fick mat och husrum. Därtill skulle han ha ett antal hästar, "på Twärwägarne åth minste Åtta", säger stadgan, men antalet verkar ha kunnat växla avsevärt. Ofta var flera gårdar i en by ansvariga för gästgiveriet. En skylt markerade i vilken gård gästgiveriet var beläget. I tur och ordning flyttades så gästgivarskylten mellan de aktuella gårdarna för att den resande inte

Teckning i Nordiska museet av skjutsklubba från Tofta socken, Gotland, tillverkad ca 1905 efter mönster av äldre skjutsklubba. De fyra gårdarna som ansvarade för skjutsen vid Krokstade skjutsstation, där det inte fanns något gästgiveri, ligger inom 5-10 minuters gångväg från varandra och det medförde inte någon större tidsförlust för den resande att söka sig fram till den gård som för tillfället var skjutsskyldig. Den som hade "sjusskläbbu" skulle köra eller stå till reds, högst en vecka i taget efter vilken tid klubban gick vidare. För det mesta brukade skjutsen från Klinte socken söder om Tofta skjutsa ända fram till Visby. Krokstade skjutsstation brukade endast behöva rycka in då vägarna var urusla. Privat ägo.



Krokstade Smågårdar Bjers
(brunns holk) (timglas)



Kroks
(ankare)



Utanför en halländsk gästgivargård 1863. Ett myller av folk, hästar, vagnar och svin. Akvarell av Fritz von Dardel (1817–1901). Nordiska museet.

skulle behöva tveka om vart han skulle vända sig för att få husrum eller byteshästar.

Om gästgivaren inte förmådde förse alla resande med hästar och husrum var det de närmast intill boendes skyldighet att bistå honom och de fick lika mycket betalt som gästgivaren. Några gårdar var särskilt uttagna för detta och utgjorde *reservskjutsen*. Det systemet fungerade väl om antalet resenärer var litet. Upptäcktes det vid en gästgivargård att en extra skjutshäst behövdes utgick ett bud som sökte upp den som stod i tur att lämna skjutshäst.

De i *skjutslaget* indelade bönderna hade ofta en *skjutsklubba* eller *skjutskavel* som sändes dygn för dygn mellan skjutslagets gårdar. Budet från gästgivaren sökte upp innehavaren av skjutsklubban och denne fick genast se till att skicka en skjutshäst till gästgivargården. Den tid det tog kunde växla. Var skjutshästen framme vid gården kunde den genast tas till gästgivargården,

men om den till exempel betade på en mer avlägsen äng kunde den resande få vänta ett bra tag på att få fortsätta sin resa. Låg därtill gården som skulle lämna skjutshäst avlägset från gästgivargården kunde väntetiden blir särskilt lång. I dikten *Fantasi på en gästgivaregård* ger Wilhelm von Braun en 1800-talsresenärs syn på den väntetiden:

”Tre fjerdedels mil till reserven!” – så sade
Osalige hållkarln, när *stilla* han sprang;
Och träskor på köpet den sköldpaddan hade,
Och såsom en klappjakt längs vägen det klang.
O ve! ett förkroppsligadt ”lente festina”,
Han kommer först åter med nästa års snö.
Dessinnan af väntan jag visst skall förtvina;
O, det är dock hårdt uti Småland att dö.

Ett ökat antal resenärer ledde till att man på en del orter, mest i Mellansverige, började pröva ett system som bättre skulle passa den tätare resandeströmmen. Syste-

met kallades *hållskjuts* och innebar att de omkring gästgivargården boende bönderna, i ett från ort till ort varierande antal och i tur och ordning ett dygn i taget, skulle infinna sig vid gästgivargården med häst och där invänta eventuella resande. Vid t.ex. Tibro gästgivargård i Västergötland var på 1790-talet inte mindre än 59 hemman ansvariga för att det varje dag skulle finnas 2, senare 4 hästar framme vid gästgivargården. I 10 veckor (söndagarna var vilodag och undantagna från schemat) gick turen från gård till gård, varefter man började om från början i en ny 10-veckorsperiod.

Att behöva lämna skjutshäst var tionde vecka var kanske inte så betungande, men det är inte säkert att skjutsorganisationen vid Tibro var representativ för andra gästgivargårdars hållskjuts. Vid Halls gästgivargård i Roslagen skulle år 1715 bönder från 4-5 gårdar infinna sig med 5 hästar var fjärde vecka för att utgöra hållskjuts. Vid landsvägen mellan Södertälje och Norrköping klagade bönderna i Hölebo härad 1719 över att de var tvungna att skjutsa vart elfte dygn.

Allt detta gällde vid normala förhållanden (möjligen med undantag för förhållandena i Hölebo härad under kriget 1719). Vid behov kunde sedan skjutsorganisationen förstärkas. Så kunde vara fallet vid militära genommarscher eller tillfälligt under en marknad.

Vid de gästgivargårdar där hållskjuts införts togs hållhästarna först i anspråk, därefter gästgivarens hästar och sist reservhästarna.

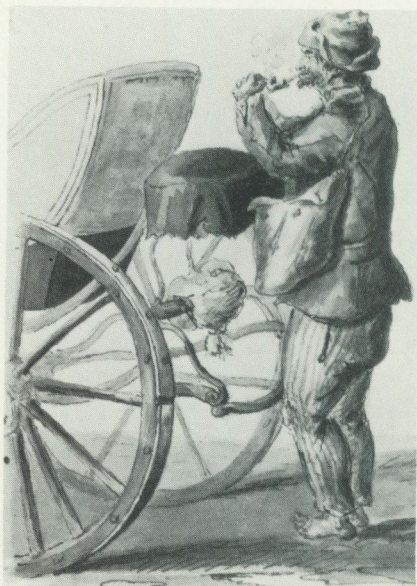
Den viktiga förordningen 1649 betydde helt säkert mycket för att gästgiveri- och skjutsväsendet under 1600-talets senare hälft byggdes ut och förbättrades. Böndernas situation var nu inte längre så oviss och även de resande bör ha haft anledning att vara tacksamma över de nya förhållandena. En som verkligen uttryckte sitt gillande var den florentinske diplomaten Lorenzo Magalotti som 1674 reste i Sverige. Han skriver:

Till at göra vistelsen på landet behaglig bidrager i synnerhet, enligt min tro, lättheten att göra resor från ett ställe till ett annat. Jag har icke i något avseende kunnat märka större omtanke än i fråga om att göra det bekvämt att resa så väl för de förnäma och för landets egna barn som för tillfälliga resande. Man har alltid lätt att få åkdon och väl inrättade nattläger. Det är regel, att åkdon tillhandahålles av bönder, som ha till åliggande att underhålla skjutsen, och för varje häst betalas sex franska sous för en mil, så stor som sex av våra miglier. Om det icke finnes några hästar vid skjutsstationen, så anskaffas sådana af bönderna i grannskapet, hvarvid alltid en bestämd ordning noga iakttages. På dessa stationer kan man även få natthärbärge och rätt goda sängar. ... Sättet att färdas är bekvämt. Man far på åkdon af flätade vidjur med fyra hjul och med två hästar spända i bredd vid fyra skaklar av trä.

Resenärer med skjuts

Det kan här vara på sin plats att något komma in på vilka det var som färdades längs vägarna och använde sig av skjutsvä-

"Forsviks moar d. 7 Aug 1827. Skjutsbonden Sven Jonsson från Hult". Utsnitt ur akvarell i skissbok av A. U. Schützercrantz (1802-1854). Nationalmuseum.





Biurmans Vägvisare innehåller en karta som visar var den resande kunde finna gästgiverier längs vägarna. Den här återgivna detaljen av kartan ur Vägvisarens tredje upplaga från 1768 visar hur utvecklat gästgiveriväsendet blivit ett drygt århundrade efter tillkomsten av förordningarna angående gästgiverier vid 1600-talets mitt. Nordiska museet.

På s. 100–101 ett uppslag ur Mehede gästgiveridagbok för april 1839 (Örbyhus härad i Uppland). De båda högra kolumnerna upptas av slutet på ett långt klagomål över för lång väntan på skjutshäst vid Yfre gästgivarvärd. Den resande, skeppsklararen Carl Ahman på väg från Stockholm till Gävle, hade hindrats från att göra anteckningarna i Yfres dagbok av gästgivaren där. Landsarkivet, Uppsala.

Dat.

Resandes Karakter och Namn.

Hvarifrån.

Hvarthän.

Häls.
håstar.

Gästg.
håstar.

Reserv.
håstar.

8

Glandt: M. Sandell

Gefle

Stockh.

2

M. Bouweritz

Gefle

Uppsala

1

Majors Larsson

Gefle

Stockh.

1

Eric. V. Bärge

Stockh.

Uppsala

1

Schjörankar & Nylén

Uppsala

Uppsala

1

Kaptenhandl. Ulander

Uppsala

Uppsala

1

10

Sten. Thelberg

Gefle

Uppsala

2

E. Forsberg

Gefle

Stockh.

1

Lieutenant Lefman

Stockh.

Gefle

1

11

grev Wiger & Söderberg

Uppsala

Gefle

2

12

Park. Adj. Ekman

Gefle

Uppsala

1

13

Carl Ekman

Gefle

Stockh.

2

Coop. Skypers & Douhan

Gefle

Uppsala

1

grev Wiger & Söderberg

Gefle

Uppsala

1

Kontor Lokrantz

Uppsala

Uppsala

1

Handl. C. Holmberg

Gefle

Stockh.

1

P. Böcker

Gefle

Uppsala

2

14

Kontor Lokrantz

Uppsala

Uppsala

1

* hvilket jag ansåg mig börde göra, huf jag
 däruti af gästgifwarem på ett högst oför-
 skämdt och ovetligt sätt förhindrad, under
 talat som t. d. : „huru törs kunn skrivas
 i Dagboken utan min tillåtelse; — hvad
 är Huru för en karl som på det viset börjar
 kränga, — det angår Huru intet, &c. &c.
 Då jag under hela tiden icke genom ett enda
 ovänligt ord gifvit anledning till ett dylikt
 bemötande, tillåter jag mig så mycket mera
 att yttra önsket, att det Löf-fallet må
 blifva undersökt och gästgifwarem förmås
 till ett mera anständigt upförande.

Flera bönder, som vid tillfället voro
 närvarande, skola kunna bevitna de här
 af mig uppgifna omständigheter; och
 jag som främmande icke känner dem,
 måste väl trötigen gästgifwarem oför-
 uppgifva deras namn. Carl Skman,
 Dopst. Helsingör

Hand. —

sendet. Tyvärr är frågan svår att detaljerat besvara eftersom det först från slutet av 1700-talet finns källmaterial som ger en klar bild av resandeströmmen. För äldre tid är möjligheterna att beskriva väglivet inte lika stora.

I de äldsta källorna, som Alsnö stadga, nämns som sagt särskilt rika män, och de har troligen varit flitiga utnyttjare av böndernas hästar. När t.ex. den engelske ambassadören Whitelocke 1653 reste genom Uppland hade han problem att finna stallrum åt sina från England medförda hästar vid den herrgård där han övernattade. Han menade orsaken vara att den svenska adeln i så hög grad utnyttjade böndernas skjutsar att den inte behövde några extra utrymmen för hästar vid sina herrgårdar.

Förutom att adeln lät sig skjutas av bönderna användes allmogens hästar också av adelns förvaltare och andra tjänare på väg mellan godsens som låg spridda över hela landet.

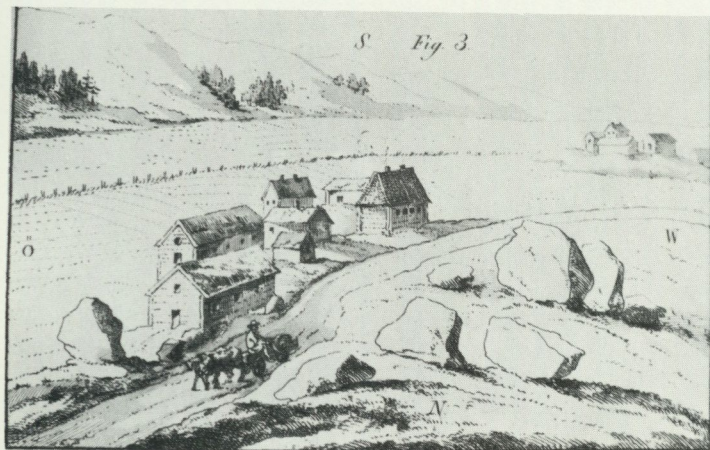
I allmogens besvär till riksdagarna 1665–1720 utpekades endast adeln och militären som grupper vilka utnyttjade skjutsväsendet. Perioden är dock inte så representativ eftersom 1600-talet var så starkt adelsdominerat och dessutom fullt av krig. I allmogens besvär nämns särskilt ofta skjutsningar åt militären, dvs. en form av kronoskjuts, som faller utanför det egentli-

ga skjutsväsendet. För allmogen betydde kronoskjuts åt militären ofta tunga transporter av materiel, lång skjutsväg och ett hårt slitande för hästarna. Dessutom inträffade kronoskjutsarna oregelbundet.

En annan grupp som använde skjutsväsendet var civila ämbetsmän. De och officerare var de främsta utnyttjarna av skjutsväsendet vid Tibro gästgivargård under slutet av 1600-talet.

Under 1700- och 1800-talen ökade antalet resande. En uppfattning om vilka som reste ger de dagböcker som infördes 1762 och som skulle finnas vid varje gästgivargård. Dagböckerna skulle vara uppställda efter ett särskilt formulär där uppgifter om den resandes namn och titel, resväg och antalet utgångna skjutshästar m.m. antecknades. I en särskild kolumn kunde den resande skriva ner eventuella klagomål över skjutsen. Varje månad skulle gästgiveridagböckerna granskas av myndigheterna och eventuella missförhållanden som påtalats av resenärer undersöktes. Tack vare förordningen om dagböckernas införande från 1762 finns det idag en möjlighet att i detalj kunna följa resandeströmmen.

I dikten *Hållkarlen* av Wilhelm von Braun anar man det jäkt som inför en marknad kunde råda vid gästgivargården. Von Braun nämner också vilka som kommer resande till marknaden.



*Fellingsbros gästgivar-
gård. Ur Pehr Tham till
Dagnäs, "Anteckningar
under och i anledning af
en resa ifrån Westergöth-
land til Stockholm, gjord
åren 1796 och 1797",
Stockholm 1797. Foto i
Nordiska museet.*



Lavering av Fritz von Dardel (1817-1901). En flicka får springa bredvid skjutshästen under det den resande, till synes mycket behagligt, sträcker ut sig i kärran. I bakgrunden skymtar några barn som skyndar för att öppna grinden när ekipaget ska passera. Foto i Nordiska museet.

...

"Hållkarl!" – de skrika derute med makt –
 "Hållkarln, den lathund, hvar finns han?
 Ack, hvilken lymmel, som ej står på vakt!
 Får han blott spöstraff, så minns han."

...

Hejsan, jag kommer! – Förskräckliga syn!
 Åter en vagn – och – en annan! –
 Så många hästar finns icke i byn,
 Nej, jag blir galen i pannan!

Jesus, han hjelpe mig! kommer ej der
 Tjogtals av komedianter?
 Båtsmän på köpet! – Nu skockar sig här
 Pack från sjuhundrade kanter.

Wernamo-marknad i morgon skall stå,
 Vägarne äro så sura,
 Bönder och oxar och skojare gå
 Dit, för att luras och lura.

Sockermamseller, så lätta på trå'n,
 Garfware, Stockholmska judar,
 Alla här samlas, som bäckar i ån,
 Ropa på mig, att jag budar.

...

Resenärer till fots

Alla hade inte rätt att anlita skjutsväsen-
 det. En första inskränkning låg i att det
 inte fick användas för varutransporter, fo-
 ror. Undantagna från regeln var "Fogel-
 lass ifrån Norrlanden eller Ostror och



En gästgivargård i Småland. Akvarell av Fritz von Dardel 1844. Medan resenärerna lagt sig till ro för natten sitter gästgivaren och hans hustru och går igenom dagboken medan skjutsbonden värmer sig vid elden. Foto i Nordiska museet.

Hummer", som det heter i en förordning 1762. Orsaken var, enligt Gösta Berg (1963), dessa varors ömtålighet.

I 1766 års förordning anmodas gesäller och lärodrängar att inte använda sig av skjutsväsendet. Förordningen innehåller också en uppräknig av grupper som direkt förbjuds att anlita skjuts från gästgivargårdarna, bl.a. tattare, tråddragare, häktmakare, "Nål- och Hår- samt andre Månglare eller Månglerskor", kringstrykande utlänningar och tiggare.

Till detta kommer alla de som inte hade råd att anlita skjuts. Om man t.ex. tänker sig att en dräng på 1600-talet skulle få ut hela sin årslön i kontanter och använda den till att låta sig skjutas av bönder skulle han endast komma ungefär 60 mil.

1700-talets nya reformer

1649 hade bestämts att böndernas skjutsplikt bestod i att vid budning sända iväg hästar till gästgivargården, alltså en reservskjuts. I 1734 års gästgivarförordning uttrycktes böndernas skjutsplikt så här:

Behöfva de Resande flere Hästar, än Gästgifvaren kan åstadkomma och hålla bör, då skola nästa Grannar honom til hjälp komma; är det större farvåg, än at skjutsen således underhållas kan, då lägges af Häreads-Rätten hållskjuts dertill af de närmast belägne Hemman, efter som det nödigt och skäligt pröfvas.

Gästgivarförordningen 1734 anger inte *ett* rättesnöre för skjutsens organisation, utan ett par alternativa lösningar. Frågan om hur skjutsningen lokalt bäst ska lösas

hänskjuts till häradet. Därigenom fick bönderna själva en möjlighet att på ett avgörande sätt påverka den lokala skjutsorganisationen. Den viktiga gästgivarförordningen 1734 tar hänsyn till hur varierad skjutsorganisation man på olika orter måste ha rätt att tillämpa, allt efter trafikintensitet, befolkningstäthet, vägnätets utformning och med hänsyn till i vilken mån gästgivaren kunde klara en del av skjutsen. Det hade varit oklokt att försöka ha en och samma skjutsorganisation i t.ex. Mälardalens norra del med sin intensiva trafik som i dalasocknarna norr om Siljan.

I vissa trakter hade som visats hållskjuts redan införts 1734, i andra trakter blev hållskjuts aldrig någonsin aktuellt. Det troliga är att systemet med hållskjuts varit begränsat till de mest trafikerade vägarna. Bönderna såg med oblidla ögon om hållskjuts inrättades utan egentligt behov därav. När 1734 års gästgivarförordning hunnit tillämpas några decennier klagade allmogen t.ex. vid 1765–1766 års riksdag över hur den på senare tid blivit ålagd att ha hållskjuts på platser där skjutsen tidigare klarats med gästgivar- och reservskjuts. Klagomålen ledde till utfärdandet av den intressanta *Kongl. Maj:ts Förklaring angående Gästgifware skjuts* ... av den 11 december 1766, där det sägs att:

Som nu i synnerhet klagas deröfwer, at hållskjuts äfwen wid de gästgifwaregårdar, der den tilförene aldrig warit, mindre behöfts, desse senare åren blifwit inrättad ... skal all hållskjuts, som de senare åren på mindre farwägar är inrättad, uphöra ...

I Förklaringen 1766 hänvisades till 1734 års gästgivarförordning men man gick även mer detaljerat in på hur man på varje ort borde förfara för att nå fram till den lokalt bästa lösningen av skjutsfrågan:

Utredas skal, huru stort antal hästar wid hwarje gästgifwaregård til de resandes fortskaffande oundgängeligen tarfwas, och dernäst huru många hästar Gästgifwaren ... til skjutsning bör och kan hålla ...

Efter denna utredning skulle häradsrätten ta ställning till om gästgivaren möjligen ensam skulle kunna klara av all skjuts. I annat fall fick häradsrätten undersöka i vilken utsträckning gårdar i närheten av gästgivargården kunde utses att utgöra reservskjuts.

Men var vägen så stor att

flere hästar fordras, än både Gästgifwaren och Reserven äga hafwa och hålla, lägge Rätten då dertill hållskjuts för det som brister, och reglere alt på stället ...

Bönderna befrias från skjutsplikten

1762 hade bönderna givits möjlighet att om de så önskade låta gästgivaren åtaga sig all skjutsning, "såsom sådant på en del orter redan skall wara skedt".

Den lösningen av skjutsfrågan förutsatte helt säkert att de skjutsskyldiga hemmanen stödde gästgivaren med bidrag så att han ekonomiskt kunde klara att ständigt hålla skjutshästar i beredskap. Vidare krävdes nog också att resandeströmmen var någorlunda omfattande och jämn. I annat fall saknades underlag för ett sådant gästgiveri- och skjutshall.

Det i förordningen 1762 antydda sättet att lösa skjutsfrågan anknyter till det nya och efterhand under 1800-talet successivt införda *entreprenadsystemet*. Frågan om entreprenadskjuts diskuterades vid riksdagen första gången 1809–1810. Då gavs möjlighet för en entreprenör att ensam åtaga sig all håll- och reservskjuts. Som bidrag skulle entreprenören få en viss avgift av de hemman som tidigare utfört håll- och reservskjutsen vid den aktuella gästgivargården.

Efter denna första förordning utvecklades systemet med entreprenadskjuts alltmer. Olika alternativa detaljlösningar prövades i landet och efterhand fick entreprenadsystemet en mer finslipad utformning.

1877 avgav en kommitté en omfattande utredning och ett betänkande som resulterade i 1878 års stadga angående skjutsväsendet. Förordningen inleds med orden "All skjuts för resandes befordran bör, så vidt

ske kan, på entreprenad upplåtas ...", men 1878 var entreprenadssystemet redan ett vanligt sätt att lösa skjutsfrågan.

En av de för bondeståndet viktigaste nyheterna 1878 var att skjutsningsbesväret skildes från jordbruket. Bidraget till entreprenören skulle tas av alla skatteskyldiga genom skatten på fast egendom och på inkomst av kapital eller arbete.

Entreprenören behövde inte vara samma person som gästgivaren, som skulle ge kost och logi. Men entreprenörens skjutsstation skulle åtminstone kunna erbjuda gäst- och stallrum för de resande. Entreprenören skulle hålla ett visst antal hästar per dygn för de resande och det betonas att efterfrågan skulle vara avgörande för antalet. Om vissa tider av året var hårdare belastade än andra kunde entreprenören åläggas att hålla fler hästar just då.

När en entreprenör skulle tillsättas hölls en auktion vid vilken vanligen kronofogden var auktionsförrättare. Han förklarade vid utropet att den som åtog sig att vara entreprenör hade rätt att som ersättning uppbära den fastställda skjutslegan. Om flera personer då lämnade anbud fick de skilja sig åt genom underbud. Om ingen ville ge ett lägre anbud antogs den som troligen bäst skulle kunna klara skjutsen.

Om å andra sidan inga anbud lämnades på de ovan angivna villkoren skulle ett nytt utrop göras, men med bättre villkor för entreprenören; förutom skjutslegan kunde han få ett bidrag till sin skjutsverksamhet.

Skulle slutligen ingen entreprenör på några villkor anmäla sig fick skjutslaget klara skjutsningen även i fortsättningen.

I 1878 års förordnings hela 60 paragrafer fanns nu samlat de föregående decenniernas erfarenheter, men frågan är om inte det nya entreprenadssystemet delvis redan var överspelat av den tekniska utvecklingen. 1878 var Sverige ett helt annat land än i början av 1800-talet. Inte minst då det gäller kommunikationerna. Ångbåtsfartyg och järnvägar övertog efterhand en del av resandeströmmen. Antalet skjutshästar som utgick vid 1800-talets mitt var ändå betydande (se fig). Järnvägarna klarade väl framför allt en del längre resor, medan kortare resor alltså skedde med skjuts. Anläggandet av järnvägslinjer medförde faktiskt också att en del nya skjutsstationer fick inrättas – vid järnvägsstationerna.

Tillbakagången för skjutsväsendet gick långsamt, vilket gjorde att det fortfarande 1911 var aktuellt att utfärda den skjutsstadga som skulle bli den sista, upphävd ett par decennier senare, 1933.

Ur 1859 års betänkande och förslag om skjutsningsbesvärets ordnande.

Ett närmare studium av tabellens siffror berättar mycket om skjutsväsendet vid 1800-talets mitt.

Flest gästgivargårdar fanns i Värmland, följt av Älvsborgs och Kalmar län. Det genomsnittliga avståndet mellan gästgivargårdarna var 1,5 mil. Antalet utgångna hästar var 1855 högst i Östergötlands län, närmast följt av de två länen med flest gästgivargårdar: Värmlands och Älvsborgs län.

Antalet gästgivargårdar med entreprenad utgjorde redan 1855 nästan 40 % av de totalt 1.473 gästgivargårdarna, men från dessa gästgivargårdar utgick drygt 733.000 hästar, nästan 100.000 fler än antalet hästar som utgick från gästgivargårdar utan entreprenad. I vissa trakter, som t.ex. på landsbygden i Smålands inland, ansåg man sig tydligen inte ha så mycket att vinna på entreprenadssystemet. I Jönköpings län var det alls inte infört. I Kronobergs län fanns bara 1 gästgivargård med entreprenad mot 67 utan.

1855 hade järnvägarna ännu inte fått någon betydelse för skjutsväsendet, men snart nog drog järnvägen till sig en del av resandeströmmen. Ett exempel: 1856 öppnades järnvägstrafiken Malmö–Lund. Samma år utgick 2.954 skjutshästar från Malmö till Lund, två år senare endast 910.

Sammandrag af Uppgifter rörande förhållandet med Skjutningsbesväret under år 1855.

Vagrängd i medeltal Gästgif- verier. Mtl.	Antal Gästgifverier										Antal utgångne Håstar																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
	i städerna					å landet					Tillsammans			vid Gästgifverier i städerna						vid Gästgifverier å landet			Tillsammans.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
	utan entreprenad.		Summa.		med entreprenad.	utan entreprenad.		Summa.		med entreprenad.	utan entreprenad.		Summa.		med entreprenad.	utan entreprenad.		Summa.		med entreprenad.	utan entreprenad.		Summa.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.		med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.		med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.		med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.		med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.	utan entreprenad.	med entreprenad.

Skjutsväsendet – ur böndernas synvinkel

Eftersom det var böndernas arbete som bar upp kommunikationsväsendet kan det vara intressant att ta del av deras åsikter om skjutsväsendet. När det gäller äldre tid finns en möjlighet att göra detta om man går till de besvärsskrivelser som bönderna lät sammanställa, vanligen häradsvis, och sedan sände med sina representanter till riksdagen. Besvärens syfte var att påtala missförhållanden och den som i dem försöker finna skjutsväsendets eventuellt positiva innebörd för bönderna hittar inte mycket. Möjligen kan man genom att se vad bönderna inte klagade över dra slutsatser om vad de inte var missnöjda med.

Jag har gått igenom allmogens i Svealand besvär för åren 1665–1720. De ger en ganska levande bild av *allmogens syn på skjutsväsendet*. Resultaten av den studien redovisas i min uppsats *Allmogen och skjutsväsendet*. En studie av allmogens i Svealand riksdagsbesvär åren 1665–1720 (stencil. Institutet för folklivsforskning, 1977). Där återges besvären utförligare än i nedanstående exempelsamling. Totalt finns från den undersökta perioden 92 besvär som tar upp skjutsning. En del av dem är fåordiga, andra detaljerade med bilagor osv. Många av besvären är från 1680 och 1719, då krig just avslutats eller pågick. Böndernas syn på skjutsningar av olika slag har därför säkert färgats av krigsförhållandena. Besvären som är otryckta förvaras i Riksarkivet.

Skjutsfärdernas längd

Det i förordningarna stadgade avståndet mellan skjutsombyten var två mil. När detta inte följdes fick bönderna en onödigt tung skjutsbörda.

Bönderna i Fellingsbro i Närke fick skjutsa från gästgivargården i Fellingsbro förbi Arboga och sedan vidare, antingen till Kungsör eller Östuna, en sträcka på över

två mil. De föreslog därför att en ny gästgivargård skulle anläggas på vägen mellan dessa orter.

En annan orsak till att bönderna fick skjutsa för långt var de tydligen inte alldeles ovanliga fall då resande helt enkelt tvangs skjutsaren att köra vidare. Det hade hänt i Ulleråker och Hagunda härader i Uppland när de resande tyckt att deras väntan på skjutshästar blivit alltför lång. När de sedan väl påbörjat färden ansåg de sig tydligen mycket försinkade, eftersom de "ingen ordning achta huru långt de kiöra eller rijde", skriver bönderna i ett besvär 1680.

I Dalarna hade allmogen i Vika, Torsång och Svärdsjö socknar orsakats bekymmer av att skjutsombyte saknades i Falun 1680. Där skulle, liksom i andra större städer, särskilda skjutsborgare finnas, men förordningen hade inte efterföljts. Resultatet blev att de skjutsbönder som egenligen bara skulle skjutsa in till Falun tvangs fortsätta ut ur staden med de resande.

I Hölebo härad i Sörmland fick allmogen under krigsåren i slutet av 1670-talet skjutsa för långt. De hade tvingats skjutsa från sitt eget härad upp genom Öknebo härad och Södertälje och sedan in i Svartlösa härad. Detta hade "ingen annan orsak än at Crono fougden boor långt whr wäghen, och Länsman j Tällie, och giömer sigh af wägen, när slijch händellse tijmat är" skriver bönderna 1682. Bönderna kunde anklaga länsman och kronofogde eftersom dessa var ålagda att bo invid vägarna,

Häradsvis fördelning av allmogens enskilda besvärsskrivelser till riksdagen angående skjutsväsendet under perioden 1665–1720. Endast få besvär kommer från ett och samma härad. I större delen av Dalarna och i norra Värmland klagade allmogen aldrig över skjutsväsendet. (För kommentar till kartan, se min uppsats "Allmogen och skjutsväsendet"). Kartan ritad av Brita von Knorring, Nordiska museet.



Nyaste sort af blåa sedlar.

"När pengarna togo slut, betalte vi vår skjuts med kappkragen".

Fritz von Dardel 1837. Foto i Nordiska museet.

bland annat för att ha uppsikt över skjuts-väsendet.

Även 1719 klagade allmogen i Hölebo härad över resande som tvång skjutsbonden att köra längre än vad som ålåg honom. Vid den tiden hade så få bönder skyldighet att skjutsa från skjutsombytet vid Åby, att de var tvungna att skjutsa vart elfte dygn. Egentligen skulle de endast skjutsa mellan Åby och Pilkrog, vid Ytterjärna, men "oftast tages samma hästar der förbij till Södre Tellie, ja ock ibland till Fittia". Att det verkligen kunde gå till så här framgår av sekreteraren Jacob Bircherods anteckningar från resan upp till Stockholm med en dansk beskickning 1720. Från Södermanland skriver han:

Fra Bonde-huuset Stava

Fredagen den 29/18 Martij ... Vj logerer i afften i een Kroe kaldet Stava, 8. miile fra staedet, hvor vj sov i nat, her er mangel paa aldtting, uden paa got öll; thi hidintil har vi hafft deres svage dricke, som er capable til at giøre dem svage, som ere bedre vant. Herfra til Stockholm er 5 miil; men de vanskeligste af dend til dato har vj dog med prygel og penge, onde og goede Ord, kundet forcere bønderne til at kiøre, men her er hverken heste eller bønder, Russerne har drevet dem alle bort, saa de som vj har betient os af til dette staed, de i afften ere indeluckte i stalden, og bønderne mod deres Villie maae kiøre videre i morgen.

Bircherod utnyttjade uppenbarligen alla till buds stående medel för att kunna fortsätta sin resa.

Skjutsens betalning

Den betalning skjutsbonden hade rätt till var stadgad i bland annat 1664 års gästgivarförordning. Enligt denna skulle skjutsaren betalas med 6 öre silvermynt, 15 öre kopparmynt, per mil. Det beloppet gällde för en häst, som kunde vara antingen sadlad eller osadlad och förspänd framför en kärra eller släde. För två hästar skulle skjutslegan fördubblas.

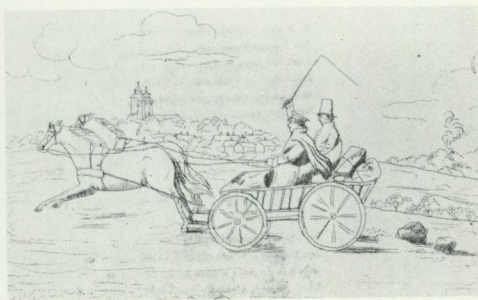
Utifrån allmogens besvär verkar det som om bönderna vanligen inte ansåg att skjutslegan var för låg under den undersökta perioden. Endast fyra gånger klagade de över detta. Däremot finns det flera besvär med klagomål över helt utebliven betalning.

I tre till sitt innehåll identiska besvär klagade bönderna i Trögd, Håbo och Bro härader strax öster om Enköping 1719 över att bristen på skiljemynt var på stor att detta blivit en orsak till att allmogen gick miste om betalning för skjutsen. De resande brukade ha mynt av så hög valör att bönderna blev tvungna att ge dem växel

*Hopp i galopp, nu till Lund skall jag fara,
Bonde, ej mucka! nu blir det galant*

...

*Hopp i galopp, tag hit piskan, din satan!
Drickspengar får du när vi kommer fram ...
Ur texten till illustrationen Herr Pehrsson
reser till Akademien, ur "En Students Miss-
öden". Teckningar av C. G. V. Carleman
(1821–1911), text av A. J. Afzelius, Lund
1845. Foto i Nordiska museet.*



tillbaka. När de inte kunde göra det behöll den resande sina pengar och skjutsbonden blev utan. Särskilt ofta försökte militärer betala med mynt som allmogen inte kunde växla.

Enligt gästgivarförordningen skulle skjutslegan erläggas *innan* skjutsfärden började. Om så inte skedde skulle det betraktas som rån. Uppenbarligen hade bönderna inte lyckats hävda sin rätt gentemot en del resande.

I två besvär klagade bönder över att de resande sökte tilltvinga sig fri skjuts. I Närkehundra härad skrev bönderna 1680 att de ofta blev lurade på betalningen genom att de resande lyckades förespegla dem att de hade rätt till fri skjuts. Det gick så till att "altijdh påstå the säga sigh hafa länsshöfdingsens breeff fast the aldrigh finge breeff". Även i Värmland hade allmogen problem med de resande. Här var det officerare som enligt ett besvär från 1719 försökte utverka fria skjutsar. Detta menade bönderna var något som skedde "utan att man är nogsamst försäkrad om Höga öfwerhetens bifall der till".

En fråga som inställer sig är i vilken mån skjutsningen var lönsam för bönderna. I många arbeten framförs raka motsatsen. Arvid Ernvik (1974) skriver t.ex. att "skjutslegan motsvarade ... inte på långt när bondens förlorade arbetstid ... inte heller förlusten av att inte få nyttja hästen i arbetet på jorden." Samma sak konstaterar 1878 års utredning om skjutsväsendet som rent ut säger att skjutslegan aldrig skulle kunna tillåtas vara så hög att den motsvarade värdet av bondens förlorade arbetstid och den tid han fick avvara en häst. Om skjutslegan höjts så att den givit bonden en rimlig ersättning – då skulle resandet blivit orimligt dyrt.

Utifrån detta kunde man antaga att bönderna skulle ha stor anledning att klaga över skjutslegan, men i allmogens besvär återfinns sådana klagomål nästan aldrig. Kan orsaken ha varit att den kontanta inkomsten av skjutsningen var välkommen och dessutom kunde förtjänas utan att bondens gård behövde avvara någon egentlig

arbetskraft, om nämligen barn skickades med skjutshästarna? (Se s. 118 ff.)

Tunga lass och svåra körslor

I gästgivarförordningarna angavs hur mycket bagage de som reste med skjutsväsendet fick föra med sig. Enligt 1664 års gästgivarförordning kunde en skjutsbonde åläggas att transportera ett skeppund, 170 kg, för en resandes räkning om man färdades i vagn, kärra eller släde. I en och samma vagn, kärra eller släde fick efter en häst åka två personer. Efter två hästar tre personer. Båda dessa siffror inkluderade kusen. Om resenären så önskade ägde han rätt att själv rida, men fick då endast ha en "wätsäck", kappsäck, som bagage. I en särskild paragraf påpekades förbudet att lasta för tungt eller att hyra för få hästar.

Under hela perioden 1665–1720 klagade bönderna bara sex gånger över att resenärer bröt mot stadgandena ovan. I några av dessa besvär utpekar allmogen särskilt militären som de, vilka bröt mot förordningarna. Under perioden ägde som sagt många krig rum och militären dominerar därför i besvären över alla civila resenärer.

I Ulleråker och Hagunda klagade bönderna 1680 över att det förekom att både två och tre resande satte sig på en släde och sedan for iväg. I Håbo, Bro och Trögds härader klagade allmogen 1719 i tre separata besvär över militärens ovilja att följa skjutsförordningarna. Även andra resenärer, men i synnerhet just militären, brukade besvära "bondens häst med mycket större lass och swårare fohror, än som förordningen af åhr 1664 innehåller, och när allmogen nekar willia föra sådane swåra kiörsslor, så blifwa dhe öfwerfalne med hugg och slag".

I Näs härad i Värmland hade militären, och i synnerhet värvarna, varit särskilt besvärliga. I ett besvär från 1680 berättas att "Bonden med sitt folk intet är säker uthan måste uthstå hugg slag der iänte och bortmista sina saker". Allmogen styrker sin anklagelse med en bilaga till besväret. I denna berättar de vad som hände den 15

september 1680 då 22 värvade soldater reste genom häradet. Soldaterna hade kommit med friskjuts från Grums härad och skulle ha skjutsombyte i By socken i Näs härad. Under uppehållet där hade de stulit. Dessutom hade de kommit till en gård, där de härjat så att "Manfolcket i gården måste springa åth skigen /!/, och Quijnfolcken som hemma woro, blefw huggne och slagne". Besvärstexten skulle nästan kunna vara en exemplifiering av Gustav II Adolfs konstaterande 1615 att "allmogen ... är med gästning och skjutsfärder betungad, ejnjutande hus- eller hemfrid ... och bliva ändock där ovan uppå med hugg och slag som oftast överfallna ..." (cit. efter Elowsson, 1975).

Även om allmogen sällan tog upp kontroverser med de resande i riksdagsbesvären, har sådana troligen förekommit oftare än vad besvären avslöjar. K. E. Langseth som undersökt Hölebo härads domböcker, har hittat flera exempel på hur resande behandlat skjutsbönder och gästgivare illa vid Pilkrogs gästgivargård. I ett fall slog en resande skjutsbonden med en piska och en värja, eftersom han var missnöjd med den skjutshäst bonden tillhandahöll. Vid ett annat tillfälle stack en adlig resenär som inte ville betala för skjutsen ned skjutsbonden med sin värja. 1698 blev skjutsbonden slagen då han sökte förmå en resenär att färdas i en vagn istället för att rida. Krögaren vid Pilkrogs gästgivargård sökte avstyra bråket men blev då själv överfallen och så illa skadad att han senare avled.

Skjuts under gudstjänsten

Enligt 1734 års gästgivarförordning var det olagligt att, utom i högsta nödfall, ta skjuts under gudstjänsttid. Straffet för brott där emot var böter. Även den som hyrde ut sin häst kunde drabbas av bötesstraff och det var orsaken till ett besvär från Hölebo härad i Sörmland 1714. Allmogen skriver att de som bor vid de stora landsvägarna

måste förnimma dhet een dhel obetänkte Meniskor som på Reesor stadde äro, sällan gudz



Fritz von Dardel (1817–1901) fick inte något gott intryck av Skånes vägar. Åtminstone inte att döma av denna litografi med texten: Hur långt har vi fram? – ”3 fjäringaväjlia dant som ditta, å en hal mil litta värre.” Foto i Nordiska museet.

huus på stora Sön- och helgedagar besöka, utan understundom wijd giästgifware gårdar twinga giästgifware och allmogen, som j beredskap hållhästar hafwa skola, under Gudstiänsten medh sine Reesor fortfara, hwar igenom dhen stooraguden blir förtörnadt, och wij nu dagl. måste Rööna gudz sträänga wrede och Landzplågor ... sampt ... komma på Ansenlige Böther.

Klagomål från de stora landsvägarna

Det råder inget tvivel om att skjutsplikten särskilt hårt måste ha drabbat de bönder som bodde vid de större landsvägarna. En stor del av alla besvär kommer just från härader med särskilt stark trafik. Bönderna på dessa orter var medvetna om att de ålagts en extraordinär börda.

I tjuogoett besvär angav allmogen att stora sträckvägar gick genom deras härad,

eller att häradet på andra sätt var utsatt för många resande. I många av dessa besvär pekade bönderna på häradets betryckta läge i stort. Skjutsfrågan fick då utgöra en viktig punkt i uppräknningen av alla tyngande pålagor. I nästan samtliga besvär nöjde sig allmogen med att nämna hur många större vägar som hade sin sträckning genom häradet eller också framhölls att sträckvägar möttes i häradet.

I Visnums härad skrev allmogen 1680 att den bodde ”uthj en stoor och mächta besuärligh Korswägh”. I Bro härad klagade allmogen 1668 över att ”herigenom löper een stor sträckewägh”.

I Sotholms härad fick bönderna 1680 ta emot krigsfolk som kom både landsvägen och sjövägen.

I Varnums socken i Ölme härad i Värmland skrev allmogen 1680 att fyra stråk-

vägar stötte samman i deras härad, samt att det dessutom hände att bönderna ibland fick ge skjuts åt resande som i kronans ärenden kom sjövägen.

Fellingsbro och Sköllersta härader i Örebro län verkar ha varit särdeles betungade. I Fellingsbro klagade allmogen 1668 över att orten genom sitt läge mottog skjuts från elva socknar österifrån, och från väster resande från hela östra Närke. Orten var utsatt, skriver bönderna 1680, därför att alla resande "måste dher på, antingen det bähr uth ell:r up föhre". Genom Sköllersta härad löpte "twå stora sträckvägar". Bönderna i Sköllersta skriver 1680 att häradet var hela fem mil långt och bara en halv mil brett, och längs vägen från Örebro mot Östergötland fanns tre krogar, vilket sammantaget medförde att bönderna "omöjneligen kunna Uthstå den tidlige skiutz och Giestningh, som här aff dhe 2ne sträckvägar förorsakas".

Förutom att vissa härader blev hårt belastade av skjutsningar på grund av sitt

geografiska läge, kunde ett ojämlikt förhållande även råda inom ett härad. Så skriver allmogen i Litslena socken i Trögds härad 1719 att de som bor vid "stora sträckvägen ifrån och till Stockholm" har mycket mer besvär av skjutsning än de andra socknarna i häradet. Liknande förhållanden rådde i Yttertjurbo härad 1680. Allmogen där klagade över att de skjutsbönder som inte bodde framme vid landsvägen "icke ... i rätten tidjh komma till skiutzningzplatzen". Orättvisan ville bönderna förekomma genom att genomföra en jämkning av hållskjuttsskyldigheten mellan socknarna. De närmast landsvägen boende skulle därvid ges rätt att vägra skjutsa. Ett alternativ vore att gästgivaren själv svarade för all skjutsning.

Även skjutsbönder som bodde mer avlägset klagade över skjutsväsendet. Dessa bönder fick för att komma fram till skjuthållet resa en jämförelsevis lång väg, och i sju besvär framfördes klagomål över detta. Två av besvären i denna fråga är från

Utdrag ur bilaga 7 i Betänkande och förslag angående skjutsnings-besvärets ordnande, Stockholm 1859. Tabellen visar antalet utgångna hästar 1855 vid gästgivargårdarna på vägen mellan Stockholm och Arboga. För landsbygden är vinterhalvåret den trafikintensivaste perioden, men för städerna är skillnaden mellan vinter/vår respektive sommar/höst obetydlig.

Föreslagne Postvaglinier.	Gästgivaregård.	Utgångne hästar år 1855.	I medeltal utgångne hästar hvarje dag.					Antal i skjutsning deltagande hemman.	Gästgif- veri-hem- mans förmåner.
			Den månad höstna anta- let utgått.	Under Ja- nuari—Maj och December.	Under Juni i November.	Hela året om.			
Stockholm—Arboga	Barkarby	2,956	15	15	4	9	87 ³¹ ₄₀	180	
	Tibble	2,597	15	12	5	8	77 ⁵ ₈	—	
	Bålsta	2,592	15	12	4	8	101 ⁷ ₁₆	—	
	Litslena	3,211	18	12	6	9	303 ⁰ ₁₆	402,29	
	Euköping	3,118	16	12	6	9	179 ⁷ ₂₄	—	
	Bjuggsta	2,550	12	10	4	7	270 ³ ₈	—	
	Westerås	4,678	18	12	15	15	245	—	
	Kolbäck	3,696	15	12	9	11	283 ¹ ₁₂	80,15	
	Köping	3,867	18	11	11	11	138	—	
	Arboga	3,188	21	15	15	15	174	—	



Vinterlandskap av Pehr Hilleström (1732–1816) med timmer- och kolkörare som i natten möter en kupésläde med två män på lakejbrädan, hållande bloss. Böndernas forkörningar föll utanför skjutsväsendet, men möjligen dras kupésläden på bilden av skjutshästar. Foto i Nordiska museet.

Västmanland, de övriga fem från Uppland. I några fall preciserades avståndet till skjutshället. En och en halv mil ansågs för långt. Så avlägset från skjutshället bodde bönder i Torstuna och Sjuhundra härader samt i Tierps socken i Örbyhus härad (Besvär från 1680, 1719 resp. 1697). Det största uppgivna avståndet utgjorde sex-sju mil och gällde skjutsbönderna i Norberg och Skinnskatteberg 1680. (Deras besvärstext är något oklar. Kanske menade bönderna att sex-sju mil var hela den sträcka de fick färdas under ett skjutspass.)

Tre av de uppländska besvären som berör böndernas långa väg till skjutsningsplat-

sen är från Örbyhus härad. Där klagade bönderna i Vendels socken 1697 över tvånget att hålla med skjutshästar vid Läby gästgivargård i grannhäradet Norunda. Bönderna var "mäst besvärade" av att

reesa dijt en långan vägh medh våre hästar och folk, och stå der dygnet uth ... Efter som ganska sällan händer, någon Reesande då ankommer, så att gästgifwaren medh näst kring liggiande byar, bådhe kunna stå skiutzen förr, som och hafwa der af någon förtienst, föruthan vårt alldeles onödiga beswärande, som tillförend skedt är; derföre Eders Kongl: Maj:ttz Allernädigste befrijelse herföre i diupaste underdånigheet sökiandes.



Vid skjutsstationen. Oljemålning av Gustaf Troili (1815–1875). Stillheten kontrasterar skarpt mot det fläng som präglar de flesta av Fritz von Dardels bilder från gästgivargårdar. Barnen är så pass små, att man kan fråga sig om det är de som skall skjutsa. Foto i Nordiska museet.

Bönderna sökte sålunda slippa hållskjutsen, men fortsätter besväret med

det fallet, Någon Högh Persson wore, å den wägen att reesa, eller ett stort föllje, som dock sälla skeer, ... willjom oss då giästgifaren till hielp, Owägerligen inställa, allenast wij kunde för dhen fåfänge Upwachtningen, som oss skadar, och ingen till nytto åhr, Nådigast befrijas.

Märkligt nog hävdar bönderna som synes att resande sällan färdades längs stora landsvägen norrut från Uppsala.

I Sjuhundra härad var bönder ålagda att hålla vid Kundby gästgivargård i grannsocknen Rimbo. Detta var en "stor olägenhet" för många, eftersom "större dehlen hafwa öfwer 2. mihl til giästgifware-gården, och ändå sällan få förtiena sig något". Alltså åter klagan över onödig skjutsningsberedskap.

I Västlands socken i Örbyhus härad var bönderna 1714 sedan en tid tillbaka ålagda

att ha hållhästar vid gästgivargården i Älvkarleby. Detta hade de inte ansett sig kunna klara av "för aflägenhetens skull ... utan vår största möda". I stället för att infinna sig hade de sett sig tvungna att med "Elfkarleby sochns män accordera om Een wiss afgifft åhrl:n nembl 144 D:r Km:t" för att själva slippa skjutsa. Att även gästgivaren kunde betalas för att överta böndernas skjutsningsplikt framgår av ett besvär från Vendels socken 1697.

För de bönder som fick skjutsa mycket låg det nära till hands att jämföra sin situation med andra bönders. I de jämförelser av det slaget som finns i besvären tryckte bönderna på hur fattiga de själva var – inte absolut, men i jämförelse med andra bönder som borde kunna skjutsa mer.

I Västlands socken i Örbyhus härad klagade allmogen 1714 över att den utförde mer skjutsning än Lövsta och Hållnäs socknar, som var större, och begärde att dessa socknar skulle hjälpa allmogen i

Västland med skjutsningen. I Älvkarleby socken, i samma härad, klagade bönderna 1665. De skrev att "wij ähre een Ringa hoop". För att ge en föreställning om sin situation jämförde de den med grannsocknarnas och skrev att "dher stiutzninz huarfuet huar siette eller Ottondhe gångh kommer på en bonde ... för dess myckenhet af mantal, måste wij huar gång, medh alla våra Creatur och folck göra skiutzfärder". Dessutom menade bönderna i Älvkarleby att deras åkrar var ovanligt sandiga, vilket gjorde deras situation i jämförelse med grannarnas än mer betungande. Även 1682 klagade bönderna i Älvkarleby socken över att de hade det svårare än "dhe näst omliggande, i bättre villkorll belägna sochnar".

I Fellingsbro härad önskade allmogen 1719 att "hemmanen i By" skulle skjutsas mer, eftersom de var större "effter öre och örtug". Slutligen finns ett besvär som bönderna i Vika och Torsångs socknar i sydöstra Dalarna skrev 1680. I detta klagar allmogen över att behöva ha samma skjutsningsskyldigheter som Svärdsjö och Skedevi socknar, trots att dessa var rikare. I Skedevi fanns nämligen fyra gånger så många hästar och allmoge som i Vika och Torsång. Allmogen menade att orättvisan var så stor att "när dher bonden siutzar en gång om året måste wij fattige folck siutza wahr öfwer tiugo gånger". Dessutom fanns det många "särdeles wthi svärdsjö /som/

hafwa bättre fåbodar än wij fattige ägha hemman att boo uppå, och en bonde hafwa mehr dher skog och äng än en hel by her i sochnen".

Ett annat slags jämförelser görs i besvären med grannbönders gårdars fördelaktiga läge bortom sträckvägarna. I fem besvär påpekats att de bönder som inte bodde vid stora sträckvägar, hade det mycket bättre genom att inte behöva skjutsas så ofta.

I Tierps socken i Örbyhus härad klagade bönderna 1697 över att grannsocknarna inte alls skjutsade, och begärde därför att dessa skulle komma Tierp till hjälp så att skjutsbördan därigenom blev rättvist fördelad. Tydligt ledde detta besvär ingen vart, eftersom bönderna 1714 åter begärde samma sak.

I Våla och Överturbo härad i Västmanland begärde allmogen 1682 att de socknar som låg vid sträckvägen skulle få hjälp av de andra socknarna om något "durchtåg" (militär genommarsch) skulle inträffa. Som föredöme vad gäller väl organiserad grannhjälp nämnde de allmogen i "Sahlberg", som "hwar andra effter order med skiutzfärder lijsa och behielpa."

Besvären ovan innehåller olika förslag på lokala förbättringar av skjutsväsendet. Men de saknar krav på att bönderna helt skulle slippa skjutsplikten. Från Närke finns visserligen ett par besvär med sådana krav, men de är då ställda med moti-

Sanda gästgivargård i Österhaninge på Södertörn 1825. Lavering av A. C. Wetterling (1796–1858). Foto i Nordiska museet.



veringen att bergsbruket riskerade att försummas om bergslagsbönderna tvangs skjutsa. För övrigt kvarstår faktum att bönderna i gemen främst verkar ha varit intresserade av ett väl fungerande skjutsväsen. All deras erfarenhet bör också ha sagt dem att det var bättre att ha en ordning att hålla sig till än att riskera att bli utsatt för de resandes nycker och godtycke. I några besvär tar bönderna också förordningarna till utgångspunkt när de för fram och argumenterar för sina krav.

Skjutsväsendet och adelsprivilegierna

Alla besvär, där bönderna tar upp adelns privilegier och ökade dominans på landsbygden, är från 1682 eller tidigare, dvs. tiden före eller kring den vid riksdagarna 1680 och 1682 beslutade reduktionen, då adelns jordinnehav till stor del åter blev krono- eller skatte. Betydligt fler bönder bör därigenom ha blivit skjutspliktiga.

I Bro härad i Uppland skrev allmogen 1668 ett besvär med anledning av "dhen stoora Mödho och beswähr" allmogen var tvungen att utstå genom att "drygare än halfwa häradet, /är/ dhels lagde till säterijen, ladugårdar, och under Råå och Röör, dhels älliast Donerade, och än dageligen afkorttas: så att dhen Ringa Allmogen som då öfwerblifwer, och wnder Tungan ligger, måste alla sträckningar ... mottaga". I ett liknande besvär från 1680 skrev bönderna att häradet endast består av "fyra små Sochner", där en mängd säterihemman och andra från skatt befriade hemman finns, vilket medför att "wij offrige som den allmänne tungan underkastade ähro och draga måste, ähre fast fåå".

I grannhäradet Sollentuna klagade allmogen 1668 över att skjutsningen blivit allt svårare att utföra, eftersom "Adelen frijkallar all sijna Bönder, som liggia under Råå och Röör, samt alla dhe gårdar, som the åth sina betiendte förlåndt haf:r". Därav "blifwa aldtso minste delen qwar, som skiutsning fodras aff".

Även i Norunda och Närkehundra härader längre norrut i Uppland, såg bön-

derna den myckna skjutsningens orsak i att så många hemman lades under säterier.

Förutom adelns bönder kunde även andra slippa den allmänna skjutsplikten. Detta gällde olika grupper, som mot att de åt kronan utförde någon prestation fick vissa skattelindringar, t.ex. skjutsningsfrihet. Rusthållare var en sådan grupp som delvis var befriad från att skjutsa. Militiebostäl- len befriades 1684 från allt skjutsningsbesvär.

Skjutsningen ett barnarbete

Om man sammanställer de uppgifter i allmogens besvär som handlar om de negativa följderna av allt skjutsande får man en uppfattning om hur betungande skjutsväsendet egentligen var.

I 13 besvär klagade allmogen över att deras dragare skadats av skjutsning. Knappt hälften av besvären gällde militära kronoskjutsar, flera med förödande effekt för många bönder. De civila resenärer som bönderna klagade över hade skadat/fördärvat böndernas hästar genom att rida dem för långt, lasta för tungt eller piska dem.

I sex besvär hävdade bönderna att skjutsningarna bidrog till att de blev fattiga. Men det var skjutsningarna samman- tagna med andra pålagor som så negativt påverkade allmogens ställning.

L. Lorichs (1932) hävdar att påbuden om håll- och reservskjuts var de "som mest plågade och tryckte jordbruket". Liknande åsikter om skjutsväsendet har framförts av många andra. Om man ser till de besvär som bönderna skrev åren 1665–1720 så tar de sju gånger upp att allmogens arbete försumrats på grund av skjutsning. I Bro härad tvangs bönderna på grund av alla skjutsningar att "hemma våra egne sysslor tillbaka sätta", och i Örbyhus ansåg bönderna att skjutsningen ledde till deras "nödtorftige Arbetes neder läggiande, och skadelige försummande". I besvär från Lekebergs bergslag och Nora härad i Örebro län klagade allmogen över att skjutsningarna lett till att böndernas bergsbruk tagit "stoort skada".

För att i någon mån minska de avbrott

Skjuts. Illustration ur "Teckningar ur Hvardagslivet" av C. A. Dahlström (1806–1869). Med text av Norna Gäst. Foto i Nordiska museet.

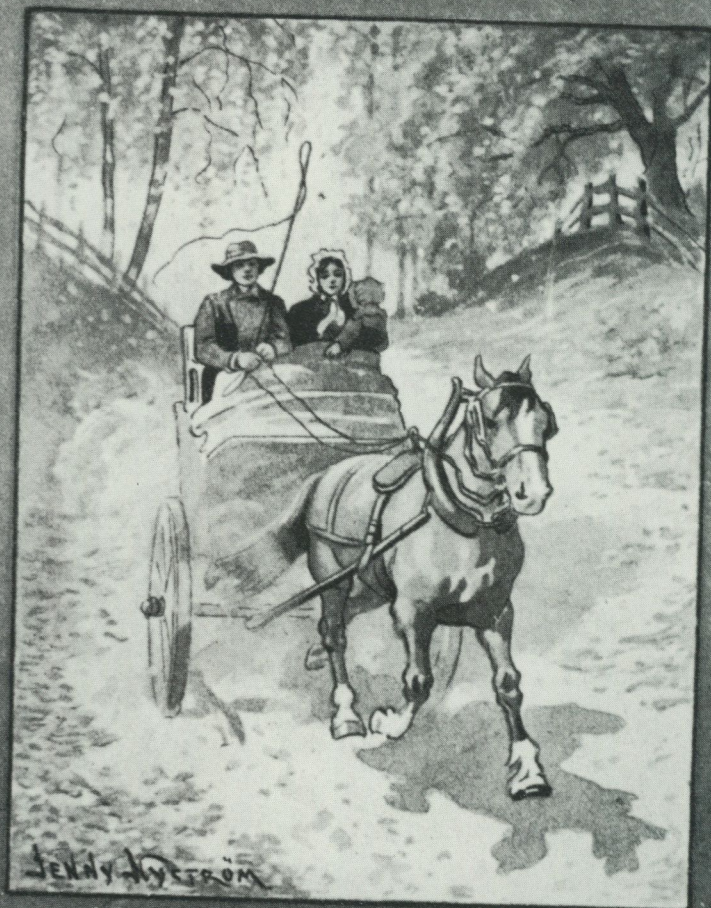


i arbetet som skjutsningarna orsakade, verkar det som om bönderna om möjligt sände iväg barn med skjutshästarna. Barnen kunde ju ändå inte användas för tyngre sysslor i lantbruket. Visserligen blev bonden i alla fall av med en häst, vilket kan ha varit nog så svårt i hästfattiga trakter, men det kan ha uppvägs av den förtjänst som barnet i bästa fall kom hem med från gästgivargården.

När till exempel 1600-talets utländska resenärer i Sverige i sina reseberättelser

nämner vem som skjutsade dem, var det mycket ofta barn eller ungdomar. Fransmannen Ogier talar 1634 omväxlande om "bonddrängar och bondflickor" eller om "gossar och flickor". När A. de la Motraye reste i Värmland i början av 1700-talet blev han skjutsad av bland andra "en liten omkring tolvårig flicka, som jag hade till vägvisare och kusk, ty det finns här knappast andra än kvinnliga sådana". Vid ett annat tillfälle talar han om "min skjutskarl, eller rättare sagt min skjutskvinna, ty det var en

VOL. I



SKUTSGÖSEN

ROMANTISERAD BERÄTTELSE AV
EMILIE FLYGARE-CARLÉN

25
öre

45/9

ÅHLÉN & ÅKERLUND, FÖR
FÖRLAGARE



I albumet "Reseminnen från Norrland" av Fritz von Dardel (1817–1901) i Nationalmuseum, finns den här sepialaveringen som visar en herr Monroi nonchalant plockande en höna för att ha något att pyssla med under färdan. Skjutspojken verkar inte ha något problem med sysselsättningen. Lägg också märke till skjutspojken bakpå vagnen till vänster i bilden. Foto i Nordiska museet.

När Emilie Flygare-Carléns roman "Skjutsghossen" utkom i billighetsupplaga 1913 var omslaget illustrerat av Jenny Nyström (1854–1946). Redan inledningskapitlet kontrasterar skarpt mot omslagets idyll. En stormnatt 1814 bultar det på dörren till en torpstuga i Bohuslän. Det är hållkarlen som kommer med bud från gästgivargården. "–Skjuts på ögonblicket! Om en halv timme kommer en herre, som reser kurir till Norge, och är inte hästen då framme, så Gud nåde både er och oss! Därför sno er, fader Kristofer. Skjutsen står på er... här är kaveln."

Den 15-årige Ivar ger sig iväg med sin älskade häst och snart åker han iväg i kärran med officern vid sin sida. Officern tycker det går för sakta och blir missnöjd med hästen: "Hit med tömmarna din byting, så skall du få se en annan dans!"

Och Ivar, ur stånd att försvara sina rättigheter, måste med svidande hjärta och högt lågande kinder finna sig uti att åse, huru officeren med piskan i oavbruten rörelse jagade grälle framåt med en fart, varunder det utmagrade djuret flåsade och flämtade och gång på gång fåfängt försökte att stanna."

Slutligen stupar hästen, kuriren lyckas stoppa en tom forvagn och som avskedsord ropar han till Ivar att denne ska "tacka gud och min mildhet, om jag ej anmält dig i dagboken!"

flicka". I Whitelockes reseberättelse från 1653, omtalas att skjutsen vanligen utförs av kvinnor.

Justus van Effen skriver från sin resa i Sverige 1719 att "ofta funno vi vid ankoms-ten till en gästgivargård varken folk eller hästar, men fram måste vi. Vi måste tvinga de stackars flickorna att skjutsa än ett håll med samma hästar, vilka stundom voro alldeles uttröttade. De stackars barnen gräto erbarmligt, kastade sig för våra knän och försökte röra oss med de mest bevekande ord." Han skriver också att han fick "ofta till skjutsare pojkar på 11 och 12 år. Ja, mer än 20 håll skjutsades vi av flickor."

En svensk-tysk parlör från 1703 vittnar också otvivelaktigt om att det var mycket vanligt att skjutsaren snarare var ett barn, en dräng eller piga än en bonde. I parlören finns nämligen följande tillämpliga fraser:

Dräng gör Wangen (Slädan) färdig
Pojke, stielp migh intet omkull!
Hwem skall kiöra migh? Den pijgan
som där står?

I 1734 års gästgivarförordnings 22 paragraf står det:

Til at köra, måge icke små Gässar utskickas, emedan derigenom olycka tima kan.

Förordningens förbud mot barn som skjutsare gör att man kan förmoda att detta barnarbete var vida spritt. Barn som skjutsare togs också upp i en förordning 1762, men då formulerades det aktuella stycket annorlunda:

Som wid en del Gästgifwaregårdar den osed skall befinnas, at en liten Gosse, som är både ung och wanmächtig, i händelse något oförmodeligt på vägen träffa skulle, anförtros at köra, så bör Allmogen, istället för sådane små Gossar, åtminstone til skjutsen sända halfwuxne Drängar ...

Formuleringen är som synes oprecis jämfört med motsvarande stadga från 1734. Här är det inte fråga om förbud mot små barn som skjutsare utan i stället att allmogen bör skicka halvvuxna drängar eller

äldre. Helt säkert hade det här barnarbetet fortsatt även efter 1734 års gästgivarförordnings förbud däremot. 1762 års förordning blir ett godkännande av allmogens vana att sända barn med skjutshästarna.

Traditionsuppteckningar om 1800-talet bekräftar att barn ofta skjutsade. Jfr också illustrationerna till denna artikel.

Barn som kuskar är också känt från bergshantering. Bertil Boëthius skriver om 1600-talets gruvdrift vid Stora Kopparberget och Salberget att minderåriga inte fick användas i det egentliga gruvarbetet, men de förekom vid olika slags arbeten ovan jord, bland annat som körpojkar.

Källor och litteratur

I min uppsats *Allmogen och skjutsväsendet. En studie av allmogens i Svealand riksdagsbesvär åren 1665–1720*, (Institutet för folklivsforskning, 1977. Stencil), finns utförliga litteraturhänvisningar och noggranna källhänvisningar till allmogens besvär. Nedanstående förteckning över källor och litteratur upptar här använda samt dessutom några i uppsatsen använda viktigare arbeten.

Otryckta källor

Palme, L. & Pettersson, K., 1975. Dagböckerna vid Mehede gästgiveri år 1840. (Institutet för folklivsforskning. Manuskript.)
Stockholm. Riksarkivet Allmogens enskilda besvär. Svealand. 1665–1720.

Tryckta källor

Bircherod, J., 1924. Jacob Bircherods Rejse til Stockholm 1720. København.
Biurman, G., 1768. Vägvisare til och ifrån alla städer och namnkunniga orter uti Svea- och Göta-Riken samt Stor-Förstendömet Finland. Stockholm.
Betänkande och förslag angående skjutsväsendets ordnande ... 1859.
Betänkande och förslag angående skjutsväsendets ordnande ... 1877.
von Braun, W., 1867. Samlade arbeten. 1. Stockholm.
Förordningar.
Förordning Om Skiutzningar, samt Tawernar och Gästgifware åa Landet. 18 Dec. 1633.
Kongl. M:z Krogare- och Gästgifware Ordningh. 1 Oct. 1649.
Kongl. May:z Krogare eller Gästgifwareordning. 11 Aug. 1651.

- K. Maj:tz Krögare- eller Gästgifwareordning. 29 Aug. 1664.
 Giästgifware-Ordning. 12 Dec. 1734.
 Kongl. Maj:ts nådige Förordning angående det som hädanefter bör iakttagas wid Gästgifware-Gårdarne ... 11 Dec. 1766.
 Kongl. Maj:ts Förklaring angående Gästgifwareskjuts ... 11 Dec. 1766.
 Kongl. Maj:ts nådiga stadga angående skjuts-väsendet. 31 Maj 1878.
- Konung Gustaf den förstes registratur.* 1891. Del XIII. 1540–1541. /Handlingar rörande Sveriges historia utg. av Kungl. Riksarkivet. Första serien./Stockholm.
- Magalotti, L.*, 1912. Sverige under år 1674. Stockholm.
- /Motraye, A. de la/*, 1918. Seigneur A. de la Motrayes resor 1711–1725. Stockholm.
- /Ogier, C./*, 1914. Från Sveriges storhetstid. Franska legationssekreteraren Charles Ogiers dagbok under ambassaden i Sverige 1634–1635. Stockholm.
- Whitelocke, B.*, 1777. Bulstr. Whitelockes dagbok Öfver Dess Ambassade til Sverige, åren 1653 och 1654. Uppsala.
- Wickenberg, G.*, 1794. Beskriftningar med Situations och Planteckningar öfver Gästgifwaregårdarne ... uti Blekingen ... år 1793. Karlskrona.
- Litteratur
- Berg, G.*, 1963. Gästgivargårdar och skjutsväsen omkring 1850. (Atlas över Sverige) Stockholm.
- , 1971. Resor och samfärd i forna dagars Värmland. (Värmland förr och nu.)
- Boethius, B.*, 1951. Gruvornas, hyttornas och hamrarnas folk. Bergshanteringens arbetare från medeltiden till gustavianska tiden. (Den svenska arbetarklassens historia. /9/) Stockholm.
- Boethius, J. E.*, 1818. Academisk afhandling om gästgiveri- och skjuts-inrättningen i Sverige. I–II. Uppsala.
- Branting, J. G.*, 1827–1831. Handbok till svenska författningar. I–III. Örebro.
- Bring, S. E.*, 1954. Itineraria Svecana. Bibliografisk förteckning över resor i Sverige fram till 1950. (Svenska bibliotekariesamfundets skriftserie. III.) Stockholm.
- Bäckström, U.*, 1974. Tibro by och gästgivargård. (Tibrobygden. Årg. 18.)
- Castegren, E.*, 1923. Fittja gästgivaregård. (Vår bygd. /Södermanland/.)
- Elowsson, N.*, 1975. Vildgästning och gästgiverier. (Göinge hembygdsförenings årsbok. Årg. 54.)
- Ernvik, A.*, 1974. Att resa i Värmland. II. Gästgiveri och skjutshåll under 500 år. Stockholm.
- Friberg, N.*, 1975. Om Dalarnas kommunikationer och handelsförbindelser i äldre tid. (Från kulturdagarna i Bonäs bygdegård den 24–26 juni 1974. Hembygdsdiskussioner utgivna av Kungl. Gustav Adolfs Akademien.) Uppsala.
- , 1970. Skjutsväsen. (Kulturhistoriskt lexikon för nordisk medeltid. Del XV.) Malmö.
- , 1951. Vägarna i Västernorrlands län. Typiska drag i deras naturgeografiska struktur och äldre utveckling jämte utblickar över det svenska vägväsendet i övrigt, speciellt Norrland. I–II. (Meddelanden från Geografiska Institutet vid Stockholms högskola, nr 80A–B) Stockholm.
- Grauers, S.*, 1932. Den svenska riksdagen under den karolinska tiden. (Sveriges riksdag. 1:4) Stockholm.
- Hansson, H.*, 1972. Armfältets tåget. (Folket i Bild/Kulturfrent. Årg. 1:13.)
- Heckscher, E. F.*, 1936. Sveriges ekonomiska historia. 1:2. Stockholm.
- Ingers, E.*, 1943. Bonden i svensk historia. I. Stockholm.
- Jacobsson, P.*, 1919. Gästgiveri- och skjutsbärens uppkomst och äldsta utveckling. (Ekonomisk tidskrift.)
- Jonasson, G.*, 1967. Missväxt och pest. (Den svenska historien. 5.) Stockholm.
- Karl XI:s uppmarschplaner för de ständiga trupperbanden i det egentliga Sverige.* 1926. (Meddelanden från Kungl. Krigsarkivet.)
- Kinberg, A. V.*, 1911. Kronoskjuts. (Nordisk Familjebok. Del 15.) Stockholm.
- , 1917. Skjutsfärdspenningar. (Nordisk Familjebok. Del 25.) Stockholm.
- Langseth, K. E.*, 1937. Det hände vid Pilkrogs gästgivargård på 1600-talet. (Vår bygd. /Södermanland/.)
- , 1939. Det hände vid Pilkrogs gästgivargård på 1600-talet. (Vår bygd. /Södermanland/.)
- Larsson i By, C.*, 1939. En dalasockens historia. II. Stockholm.
- Lijnsing, P. M.*, 1940. Vägar, krogar, gästgivargårdar och posthemman i Roslagen. (Hundare och skeppslag. II.)
- Lorichs, L. L.*, 1932. Vägar och gästgivaregårdar i Västmanlands län. Västerås.
- Lövgren, B.*, 1915. Ståndsstridens uppkomst. Uppsala.
- Mannerfelt, M.*, 1934. Bidrag till kännedom om våra vägars historia. 8. (Svenska vägföreningens tidskrift.)
- , 1938–1945. Västgötavägar. 1–3. Uppsala, Lund och Stockholm.

- Mårtensson, L., Sakregister till Allmogens besvär till år 1720 U.o.o.å. (Stencil.)
- Roberts, M., 1969. Sverige och Europa. Studier i svensk historia. Stockholm.
- Samuelsson, E., 1953. Stockholms åkare genom tiderna. Stockholm.
- Sjöberg, S. 1959. Gästgiveri och skjutshåll. (Uppland. Årsbok för medlemmarna i Upplands fornminnesförening.)
- , 1975. Kommunikationer. (Tierp – en sockenbeskrivning. Glimtar ur Tierps sockens historia.) Tierp.
- Strindberg, Axel, 1937. Bondenöd och stormaktsdröm. Studier över skedet 1630–1718. Stockholm.
- Sundqvist, A., 1969. Skjuts och skjutsa. (Nysvenska studier. Årg. 49.)
- Swenne, H., 1933. Svenska adelns ekonomiska privilegier 1612–1651. Göteborg.
- Söderpalm, K., 1967. Skånskt gästgiveri- och skjutsväsen. (Skånes hembygdsförbunds årsbok.)
- Tegnér, E., 1890. Tvenne italienska resande i Sverige på Karl den elftes tid. (Ymer.)
- Wittendorf, A., 1973. Alvej og Kongevej. Studier i samefaerdselforhold og vejens topografi i det 16. og 17. århundrede. (Skrifter udgivet af det Historiske Institut ved Københavns universitet. Bind IV.) København.
- Wittrock, G., 1948. Regering och allmoge under Kristinas förmyndare. Studier rörande allmogens besvär. (Skrifter utgivna av Kungl. humanistiska vetenskapssamfundet i Uppsala. 38.) Uppsala.

Summary

The History of Coaching

The oldest statutes regulating road life date back to the 13th century and primarily concern prohibition of the practice of compulsorily taking in guests, which was then on the increase. At that time, the peasants were also bound to provide the king and his emissaries with free coaching.

A major attempt to protect the peasants against encroachments in connection with their duty to provide coaching came with Erik XIV's two reforms in 1561. Through the introduction of a new tax, those entitled to free coaching were now granted means of payment, so that the coaching-liable peasant should not be the sufferer. A system of inns should be organized along public roads and were also to serve as posting-stations.

When Erik was disposed in 1568, his reforms were repealed, and the peasantry's situation thereafter increasingly deteriorated as highway traffic progressively expanded. The position of the peasantry further worsened when, in the 17th century, Sweden became a Great Power and waged war on the European continent, with the consequence that the need of conveyance increased in Sweden.

Owing to the expansion of the nobility's land at this time, many peasants became subject to the nobility's estates and were thereby partially or totally exempted from their general coaching liability. This undermined the basis of a serviceable coaching system and caused the remaining peasants to oppose the nobility's growing dominance. This opposition is likely to have spurred

the advent of the important Inn Ordinance in 1649. Subject to this statute, inns were to be established along the public highways at a distance of 20 km from each other, and, where possible, the peasants' coaching liability was to be shouldered by the innkeepers, whose duty it was to keep a small number of horses to meet the needs of travellers. The peasants living around the inns were required to help the innkeeper where necessary, in return for payment. The peasants were divided into coaching squads which distributed the coaching burden among individual squad members. For peasantry and travellers alike, the new ordinances must have been a great improvement as compared with the previous conditions.

The biggest imposition for the peasants was still perhaps that they were all the time required to supply horses and manpower to fulfil their coaching duties. To reduce to some extent this inconvenience the peasants would if possible send along children with the coaching horses.

In 1878, the peasants were released from their duty to provide coaching services, which was taken over by contractors. There still continued, however, to be places where the peasants were called upon to take on coaching service if there was no one to undertake the contract.

The coaching system existed to some extent well into the 20th century, but by 1933, when the last coaching statute was repealed, other communications had long since gained supremacy.

I lappmudd och tulubb

Något om resdräkten i gamla dagar

Gunnel Hazelius-Berg

Hur var människor klädda förr i världen, när de var stadda på resa? På vad sätt skilde sig deras dräkt då från den som de använde i dagligt bruk?

Det fanns tillfällen, då det så att säga hörde till att man var klädd på visst sätt. För de medeltida pilgrimerna ingick det ofta i själva botgöringen att inte vara iförda mer än det allra nödvändigaste. Härom finns många vittnesbörd, som inte bara gäller de långväga pilgrimsfärderna, t.ex. då den hemvändande kunde smycka sin huvudbonad med den berömda musslan, pilgrimstecknet från Santiago de Compostela, utan även de som avsåg inhemska vallfartsorter. I de medeltida helgonlegenderna relateras omsorgsfullt både om prästen herr Mikael i Kärna och om kvinnor och män av folket att de vallfärdade barfota och klädda i yllekädr till den helige Nikolaus grav i Linköping. Också den heliga Birgitta uppmanar i sina Uppenbarelser de botgörande att "avstå från linnekläder, såväl om natten som om dagen". Ett sådant krav bör emellertid främst ha avsett herremännen, bland de bredare folklagen var på många håll linneunderkläder ännu på 1800-talet inte i allmänt bruk.

Att man gick barfota vid längre vandringar var även det vanligt långt fram i tiden. Dels ville man spara de dyrbara läderskorna dels mätte fötterna bättre av det. Vid kyrkogång satte man på sig skorna först när man kom fram till kyrkan. Det fanns t.o.m. de som inte hade några läderskor alls. Om en prästson på Österlen i Skåne berättas 1646 att han måste låna skor, när han skulle till marknaden, eftersom han endast hade träskor.

Det fanns mycket annat vandrande folk som likt medeltidens pilgrimer företog långa resor till fots. Hit hörde de arbetsökande gesällerna som enligt gammal tradition fullkomnade sin utbildning genom årslånga färder till de europeiska huvudstäderna. Vad de kunde föra med sig var helt naturligt ganska litet och måste rymmas i den ränsel som var den vandrande gesällens kännetecken. Den kallades vanligen för "falejs", ibland "fracks" och bars över höger axel eller, som på bilden s. 126, på ryggen mellan höfterna. När befolkningen i övrigt nyttjade rensel bars den vanligen med axelremmar. De vandrande gårdfarihandlarna hade mestadels sina varor i en påse på vänstra axeln. I detta sammanhang finns ingen anledning att gå in på handelsflottans besättningar som ofta var på vandring till och från kuststädernas hamnar eller på soldaterna i armén, som för övrigt först på 1600-talets slut försågs med enhetliga och ändamålsenliga uniformer. Både då och senare var de emellertid ofta klädda i sina vardagliga dräkter med deras bygdemässiga och ståndsmässiga variationer.

De vandrande gesällerna hade sina mot-svarigheter bland många av de studerande vid universiteten och de ungdomar bland adeln som aspirerade på att bli ämbetsmän. Under icke sällan långvariga "bildningsresor" sökte sig dessa i förvånansvärt stor omfattning till utländska lärosäten, en tradition som levde kvar långt in på 1800-talet. Deras resor skedde emellertid endast undantagsvis till fots och därigenom kunde en rikare utstyrelse medföras. I några fall har förteckningar över vad som medfördes blivit bevarade och ger värdefulla upplys-



Vandrande gesäll med ränsel, falejs, på ryggen. Teckning av J. Ph. Lembke. 1600-talets slut. Nationalmuseum.

ningar om dräktskicket under skilda tids-epoker.

Den i alla praktiska ting noggranne Västerås-biskopen Johannes Rudbeckius har vid ett par tillfällen specificerat vad han förde med sig vid Stockholmsresorna för riksdagssejourerna. 1637 förtecknar han sålunda hattar, 2 mössor, nattmössor och foder till dessa, huvudband, kragar, ärmkläde, skjortor, 2 par linstrumpor, badstugokläder, 2 tröjor, 2 par brackor (byxor), 2 kasjackor, kappor, 2 kjortlar (långa prästrockar), filt-kappor, 2 eller 3 par strumpor, skor, tofflor och 2 par stövlar.

En svensk student Jakob Henrik Forbus som 1657 rustade sig för en flerårig utländsk resa medförde bl.a. utom ett par lakan, 8 skjortor, 6 par strumpor och dessutom 2 par "granna strumpor" samt 6 stora kragar av vilka 3 med knytning, dvs. spetskragar. Här nämns inte de dräkter han kan ha haft med sig. Men när han avled 1664, just hemkommen, är garderoben mycket rikhaltig med inte mindre än 11 klädningar och dessutom en "nattklädnings" (nattrock) av rött identygt fodrad med grön taft. Bland plaggen märks gråa och svarta sidendräkter, en sammetsströja med sobelskinn, en jägarklädnings, fodrad med mårds-kinn etc.

När den karolinska officeren Jan Stålhammar 1700 lämnade sin gård Salshult i Småland för att resa till krigsskådeplatsen medförde han enligt makans anteckningar, utom filt, lakan, örngottssvar, bordduk och servetter, 10 skjortor, 2 halsdukar, en nattetdukshalsduk, 2 ärmkläden, 2 huvor till nattmössor och 3 par linne-strumpor.

Fullkomligt överväldigande är den utrustning som bestods studenten Eric Gustaf Ingman-Gyllen-heim, när han 1791 som 18-åring avreste till Lund. I denna ingick t.ex. en svart dräkt med kappor och skärp, en sjögrön frack, en blå melerad jacka, en ljusblå syrtut, en svart manchesterklänning, en brun nankinsdräkt, en röd scharlakansväst, en vit bomullsväst, en grå rid-dräkt, en Vingåkersrock (användes vanligen som nattrock) och en vitgrå kapprock. Här-till 7 par skor, bland vilka ett par gamla pampuscher och ett par "caloscher". Strumpor och underkläder var i proportion här-till, bl.a. 15 nattskjortor, 4 par fina överskjortor och 9 omgångar nattkappor och muddar,

Tvätten var ofta ett stort problem för resenärerna och smutskläderna skickades många gånger långa vägar hem för att bli tvättade. Så sent som 1854 utrustades en Lundastudent av denna anledning med 24 stycken skjortor jämte andra linneplagg.

De egentliga reskläderna avsåg i regel i första hand att tillgodose kraven på slitstyrka och förmåga att skydda mot köld och



*Överdirektören för lant-
mäteriet Carl Gripen-
hielm. Detalj av Mälar-
kartan 1689. Kungl.
Biblioteket.*



"Skogsvandring till Porjus". Okänd tecknare 1861. Foto i Nordiska museet.

väta. Det talades på 1600-talet ofta om att man reste i gråa kläder, vare sig dessa var tillverkade av den ofärgade vadmalen eller av likafärgat kläde. Gustav II Adolf for på friarfärd i Tyskland 1620 i "een slätt grå reseklädningh", medan Karl XI på sina berömda jaktfärder inom riket var klädd i grå dräkt av fint kläde. Också hovmannen Johan Ekeblad talar i breven hem till Stola om sin grå klänning och de gamla grå byxorna som han jämte sängkläder och annat vill ha upp till Stockholm. När den 16-årige Per Brahe 1618 drog ut på studieresa i Tyskland hade han med sig endast två klädningar, nämligen en reseklänning och en något mera ståndsmässig. Den förra var vad man kallade "ifärdskläder" eller "ifarekläder", en term som på 1600-talet och senare betecknade gångkläderna, den dagligen brukade dräkten.

De som måste färdas utan vidlyftigare bagage fick själfvallet nöja sig med en enklare utrustning. Carl von Linné lämnar en målande beskrivning av den dräkt i vilken han 1732 företog sin berömda strapatsrika lapska resa: "Klädren voro alltså en liten råck af västgötatyg, utan fällor, med uppslag och krage af sjag. Byxor helt nätte af skinn, piskperuque, Carpus af bastgrönt, stöflekängor på fötterna. En liten väska af läder 1/2 aln lång, något kortare i bredden af mentat läder, med ygglor på ena sidan att linda henne fast och hänga henne på sig, uti denna lades en skjorta, 2 par half-

armar, 2 nattkappor – florslufva att fria sig för mygg – . Härsvängaren satt vid sidan och en liten handbössa emellan låret och sadeln."

Nästan hundra år senare besökte den finske studenten C. A. Gottlund under långa vandringar i de mellansvenska finnskogarna sina landsmän i avsikt att studera deras kulturella standard. Även han ger 1821 en skildring av sin utstyrsel, mera ståndsmässig än Linnés: "Jag bör kanske något närmare beskrifva min costume. Den torde kanske framdeles mer än en gång komma i fråga. 1:o ett par vida kosak böxor af sommartyg, sådane Mammelukker äro här ovane. 2:o en grön Jagtrock, liknar en kort sortut och kolt ty skörtena äro baktill ihop sömmade. Den är av grönt Vadmal. 3:o hänger i dess knapphål i en silfverkedja a) krutmåttet, b) hjerppipan, c) lärkipan (allt af silfver) hvilka jag fått låna i Upsala. 4:o Skjutväskan af Skälskin, hvars rem går öfver högra axeln. 5:o hagelpungarnes portfeulj, hvars rem går öfver vänstra axeln. 6:o Jagt hornet som i ett grönt yllsnöre hänger äfvenledes öfver högra axeln. 6:o dubbel-pistolen i ena bröstfickan, och 7:o flöjten i den andra. 8:o sabeln som är gjordad om

Carl von Linné i lapsk dräkt med skinnvantar hängande i bältet och lapprumma i handen. Målning av Martin Hoffman, 1737.



midjan. 9:o sjelfva bössan öfver vänstra skulran. Läger man härtill ett par långa svarta moustacher, så kan man småningom göra sig en föreställning, om huru jag ser ut. Så tågar jag fram med 2:e stora svarta jagthundar i fjäten och Saukko (vägvisaren) framföre."

Ungefär samtidigt rekommenderar bergsvetenskapsmannen C. M. Robsahm en likartad utrustning för en lång vandring: en bonjour av kläde, väst med ståndkrage, skinnskodda pantalonger, en kaskett av skinn och en av kläde, 2 st. flor, långbyxor av kittaj eller sommartyg, tröjor av lärft, skinn och flanell, parkumskalsonger och skinntröja, lång, snäv och klädd med fris.

Den vandrande resenären var helt hänvisad till sin medburna packning men när det gällde att vara klädd efter sitt stånd krävdes mer omfattande bagage. Då måste man många gånger invänta sin packning. Så klagar Johan Ekeblad 1654, "att jag här i Stockholm nu redan sex dagar varit här och icke kommit en gång ur kammaren, ty jag har lämnat min tjänare med mina kläder i Upsala, att han skulle komma till sjös och är ännu inte kommen." Här väntar han på sina egna kläder som användbara. Kom man däremot fram utan att ha lämpliga kläder måste dessa först anskaffas. Kung Stanislaus av Polen stannade 1711 ute vid Liljeholmen tills en ny karolinsk dräkt hunnit bli färdigsydd åt honom, innan han kunde resa in i Stockholm. Han ville inte uppträda i den pråliga polska dräkten och med hängande mustascher!

Svenska resenärer som kom ut till Paris och London fick ofta avstå från att deltaga i sällskapslivet för att de inte var rätt klädda. Då fick skraddarna beställningar, eller man fick låna eller hyra kläder för att kunna representera. Modet hann ej fram till vårt land så snabbt som i våra dagar. När det gällde officiella uppdrag utgick ofta extra anslag för att sätta ämbetsmännen i stånd att uppträda på ett värdigt sätt, men eftersom dessa medel skulle räcka både till en resvagn, ny sadel, nya livréer till kusk och betjänt samt till galadräkter förslog inte 1000 plåtar långt (Menander 1776). I

London fick en annan svensk 1808 rådet att ej visa sig "under bar himmel" förrän han fått sina nya kläder.

Att vara rätt klädd var viktigt i alla livets skiften. Det fick t.ex. kuriren med en despatch till Gustaf III i Finland erfara, då han ej kunde överlämna denna i sina reskläder. Det delikata problemet löstes den gången genom att han fick låna en lämplig dräkt ur konungens egen garderob.

I reseutrustningen var ytterplaggen outhärligast och de som blev föremål för den största uppfinningsrikiheten. Under lång tid åtnöt den s.k. lappmudden, dvs. samernas renpäl, stor popularitet. När den uppträder på Linnés välkända porträtt i resdräkt skulle man kunna tro att det vore ett personligt val, karakteristiskt för hans etnologiska intresse, men det är en bra illustration till ett gängse bruk. Lappdräkten var i själva verket tidigt känd, använd och uppskattad som resplagg. År 1593 köpte kung Sigismund till Stockholm 2 eller 3 ludna lappdräkter och under 1600-talet omnämns lappmudden som en uppskattad gåva och som en handelsvara. Den finaste lappmudden är den broderade med tenntrådsbroderier på krage och ärmlinning. Den skulle därtill gärna ha bräm av svarta eller bruna getskinn, fårskinn eller hundskinn. Renkalvens skinn och benlingsskinnen är de vackraste och dyraste, medan de ordinära renskinnspälsarna är både starkare och kanske varmare (enligt Magnus Orrelius 1797). Magnus Stenbock ber 1701 sin hustru att skicka ut en broderad lappmudd till sig i Polen. Carl Tersmeden köper 1700 på Skeppsbron i Stockholm en lappmudd för 27 plåtar och lappstövlar för 25 daler. Den tyske naturforskaren Johann Beckmann klagar 1765 över att herrarna i Stockholm gick i lappmuddar och stora muffar men utan huvudbonader.

Till en full utrustning hörde bältet kring pälsen och lappstövlskaft, stövlar eller lappskor, fotplaggen av renskinn. Lappskorna användes av både herrar och damer och prisades högt för att de var så varma att inte ens 4 å 5 par strumpor kunde tävla med dem i vinterkölden. Om lappskon blev

"Skrivbestyr på gästgivargården". Brukspatron Daniel Wilhelm Eurenus, Gunnevad, Västergötland (död 1848) tecknad av adoptivsonen Gustaf Daniel Eurenus. Privat ägo. Foto i Nordiska museet.



våt skulle man vända den ut och in, då den snabbt torkade och kunde vändas tillbaka igen. Lappskon blev en yttersko när den användes av damerna.

Renhuden har i hög grad förmågan att slå ifrån sig väta och därför hade lappmudden alltid pälssidan utåt liksom de stora slädpälsarna av björnskin och vargskinn. Nedbäddad i släden i en sådan respäls var man väl förvarad i den strängaste kyla. Enklare än dessa var svartpälsten av svarta färskin. Också den var lång och stor och bars utanpå annat överplagg.

Utländska resenärer som kom till Sverige och Finland förvånade sig över lappmudden och andra stora respälsar med hårsidan utåt. Sådana såg man nästan endast här uppe i Norden. De pälsverk som kom till användning i andra delar av Europa, bäver, gråverk, mård, räv etc., brukades som foder och kom endast till synes i brämen. Särskilt under 1500- och 1600-talen var sådana klädesplagg inte ovanliga bland de förmögna även hos oss, men främst då

som inneplagg med överklädsel av siden och fina ylletyger. De skinn som brukades för detta ändamål betingade mycket höga priser och var viktiga handelsvaror. Ännu under 1700-talet kunde en skriftställare rissa användningen av sådana klädesplagg inomhus såsom ohälsosamma och osunda: "Den kallare tiden och i synnerhet vintren fördärfwa vi oss med päls- eller skinfodrade lifkläder, då vi sitta därmed i starkt eldade rum: vi borde ofelbart hafwa kläder af vanlig wighet och måttlig tjocklek inom hus, och en god öfwerräck, somejhindrar kroppsrörelsen, på gata och gård, men en warm kappa at swepa om oss på resor" (C. R. Berch 1773).

De hos oss vanliga stora och tunga respälsarna var ofta tillverkade av björnskin eller vargskinn. Också pälsar av sjubbskin, dvs. skinn av den amerikanska tvättbjörnen, var under 1700-talet tämligen ofta sedda bland stadsbefolkningen. Vargskinnen kunde f.ö. liksom rävsinnen även användas som foder med hårsidan in-

åt. Med det var särskilt de yviga pälsarna som ansågs vara ändamålsenliga i hårt väder. När Lars von Engeström vintern 1783 reser genom Danmark antecknar han t.ex. att man var utsatt för "ett temligen elakt väder, emot hvilket vi likväl voro skyddade af våra vargskinnspelsar, som ådragit oss allas uppmärksamhet på gatorna i Köpenhamn".

Under enklare förhållanden kom nästan endast fårskinn i fråga. Pälsar av sådana med hårsidan utåt eller inåt, de så kallade barskinnspälsarna, var allmänt brukade bland bondebefolkningen men i vardagslag även t.ex. av prästerna. För soldaterna var de ett allmänt livplagg.

Till respälsen hörde i regel ett ofta flera meter långt pälsskärp som virades många varv kring livet. Det var vanligen vävt eller stickat i starka färger och bidrog ytterligare till den groteska uppenbarelsen. Vidare bar man gärna fotplagg av motsvarande slag: ludna stövlar, björnskinnsstövlar eller lappskor av renskinn. Man kunde också ha vantar av "vargpotar", dvs. varg-tassar, men inte sällan nyttjades också

muffar sydda av björnskin. Sådana omtalas både under 1600- och 1700-talen och användes både av kvinnor och män.

Huvudbonaderna vintertid var i de flesta fall tillverkade av skinn, varvid mårdskinnsmössor var särskilt eftertraktade. Ett ändamålsenligt resplagg var karpusen, en mössa med nedfällbara slag som kunde knytas under hakan. Den kunde vara gjord av tyg med kraftig fodring eller av skinn, ofta hundskinn. Under 1700-talet då man bland ståndspersoner brukade peruk, våldade denna under resor ofta besvär. Man hade därför särskilda reseperuker, mer oömma än den fina pudrade peruk man annars använde. Piskperukens svarta sidenklädda piska med rosett utbyttes mot en läderstångperuk och pungperuken fick en tåligare läderpung i stället för sidenet. Resperuken kunde vara tillverkad av ull. I Danmark ansåg man f.ö. i slutet av 1700-talet att ullgarnsperuken var en svensk uppfinning. Även får- eller lammskinnsperuker har förekommit. Ännu hållbarare var givetvis en mindre, ljusfärgad och slät peruk av mässingstråd.



Vargskinnspälsen var det normala resplagget vintertid. Gäddede (Frostviken) gästgivargård. Foto L. M. Löfström, 1905, i Nordiska museet.

*Körsven utanför
krog i barskinnspäls
med ett smalt res-
skärp runt halsen
och midjan, hop-
snott mitt fram,
mässa med öron-
lappar och stora res-
stövlar. Oljemål-
ning av Fr. Wohl-
fart. Nordiska
museet.*



Också de mera normala huvudbonaderna kunde vålla problem under resor. Det gällde inte minst de höga styva hattarna som under 1800-talet var outhärliga vid ett värdigt uppträdande i sällskapslivet. De var helt naturligt svåra att transportera, när de inte satt på huvudet. Man hade konstruerat särskilda koffertar, med en upphöjning i locket för detta ändamål. Carl Tersmeden köpte en sälskinnsklädd sådan i Storkyrkobrinken i Stockholm redan 1740. Han ansåg att det var en ny typ, men i själva verket var den i bruk hos oss redan på 1600-talet.

Det var inte så vanligt att kvinnorna klädde sig i de stora pälsarna under vinterresorna, även om pälsfodrade plagg under namn av "salopper", "pelisser" och "kapotter" var mycket brukliga under 1800-talet. Särskilda reskappor eller slädkappor fanns det också fodrade med gråverk, lammskinn etc. De kunde vara bebrämade med något dyrbarare skinn, t.ex. hermelin. Karpusen motsvarades hos kvinnorna av en "väderhuva" som i olika material begagnades både vintertid och sommartid. En prästfru i Västergötland hade 1748 "en svart resehuva av bast".

Från en herrgårdsmiljö i Östergötland under 1800-talets andra hälft beskrives hur hos kvinnorna "en mångfald av plagg ersatte pälsen. Hemstickade hjärtvärmare, däröver en långschal, lagd och lindad i kryss, så en tjock vadderad kofta, därovanpå en tjock ullschal och ibland ännu ett svep om höfter och ben och allra sist en rundskuren kappa. Plagg efter plagg ökar ut figuren i det oändliga. – På huvudet knytas och fästas schalet och duk, bahytt eller baschlik – på detta underlag viras, så att det sluter tätt kring pannan och en del av ansiktet, en lång brokig s.k. "ami". I stället för denna insvepning á la turban föredrager mången en tjock ullschal, som hänger över huvud och axlar, knytes på ryggen och sålunda tjänstgör som en slags sufflett." På samma sätt tecknar Elof Stoltz en minnesbild från detta sekels början från Ravlunda prästgård i Skåne: I tamburen kunde man avläsa närvaron av gäster och främlingar. "Särskilt minns jag tant Clara Schartaus maggördel av svart satin fodrad med röd flanell. Den smög sig tätt kring midjan och knäpptes i ena sidan med en lång rad häkter och mårnor. Redan detta tog sin tid. Så följde kjolupphissningen. Från ett smalt



"På sjöresa". Elegant herre i dubbelknäppt långrock med cylinderhatt på huvudet. Officer i bakgrunden insvept i slängkappa. Akvarell av Uno Angerstein (1803–1874). Kulturen, Lund.

bälte kring livet hängde ner ett antal spän-
nen i resårband, och med hjälp av denna
anordning hissades kjolens flossabands-
prydda kant upp från golvet så pass mycket
att de långskaftade knäppkängorna kom
till synes, men för allt i världen inte strum-
porna. Sen blev det västens tur, också den
av svart satin, men fodrad med gult sämsk-
skinn försett med talrika små hål för att det
inte skulle bli transpirationsobehag. Den
knäpptes framtill med en massa små knap-
par. Till sist sveptes en stickad svart ylle-
schal kring rygg och bröst. Den fästes med
säkerhetsnålar som med ett litet skratt

blev kallade fästmän. Ovanpå allt detta
kom så den vida svarta kappan med snör-
makerier på. Under bestyret med alla dessa
plagg var samtalet livligt."

Medan männen under den varma årsti-
den gärna använde den mycket populära
slängkappan var tulubben och kapprocken
de vanligaste resplaggen. Även tulubben, i
regel av kläde, var vanligen pälsfodrad.
Den hade stor krage och fasta ärmuddar
och användes ofta med skärp. En herre be-
skrivs i Stockholm promenerande med en-
dast högra ärmen påträdd och rocken
hängande löst över vänster sida. Tulubben
var särskilt i bruk under 1800-talets förra
hälft. Kapprocken hade en eller flera fasta
kragar som föll ned över axlarna mot arm-
bågen. Kapprocken var länge kuskarnas
särskilda uniform och var praktisk som
skyddande mot både köld och väta. Den
kunde rent av bli för varm. I början av juni
1788 berättar J. H. Kellgren att han funnit
sin kapprock för varm, beställt en ny av
kamlott, men råkat ut för en köldknäpp och
förkylt sig.

Man kunde också ta i bruk plagg som
särskilt skyddade mot nederbörd. Redan på
1500-talet omtalas ridkappor av läder – de
kunde också var tillverkade av vadmal. Det
skinn som användes i senare tid var ofta
renskinn eller bockskinn insmört med fett
så att det inte blev uttorkat. Skinnen kunde
ha sin naturliga färg eller vara svartat.
Bellman beskriver från en krog i Gamla
stan "ett par ostronhandlare i svarta läder-
kapprockar med själskinnskarpuser" och
Elias Sehlstedt säger från en av sina
sjöresor "– det regnar ändock/Min bock-
skinnsrock jag måste ur kappsäcken
packa". Belysande är i detta sammanhang
Pehr Kalms uppgift om vad han medförde
för kläder på sin berömda amerikanska
resa 1747: "En hvit surtout af fint kläde, en
blå regarns väst och byxor af svart schagg,
svarta skinnbyxor, någre skiortor, någre
nattkappor och någre par halfärmar mäst
helt nya, 2 par stöflor, en kappräck, en hvit
nattmyssa, en Jämtlands råck af svart
skinn, att förvara sig mot ragn, skor,
skospånnen, och åtskilligt annat smätt."

En lustfärd till Rosersberg sommaren 1826 slutade med ett trasigt vagnshjul och att de fyra ungherrarna själva fick bära sin packning utför Kungsbacken. Foto i Nordiska museet.



Jämtlandsrocken kan ha varit gjord av renskinn.

Vid resor till sjöss har man så långt tillbaka i tiden som vi har kunskap härom gärna använt överdragsdräkter av segelduk, indränkt med olja eller tjära, för att göra dem vattentäta. Ett speciellt sjömansplagg var sydvästen av samma material med krage på ryggsidan som skydd mot vattnet. Man drar sig också till minnes Elias Sehlstedts råd 1852: "Kom ihåg en resa på fjorton dagar till Norrland är ingen småsak. Du har väl med dig dina vattentäta stövlar för att begagna vid laxfisket, dina bolstervarsbyxor, i fall du tar notis om tjärbränningen, en större nattmössa, som du kan dra över ögonen för midnattssolen."

När Charles Macintosh 1823 fick patent i England på tyg behandlat med kautschuk kom så småningom en helt annan typ av resplagg i allmänna användning. Till en början ansågs de dock lukta så illa, att de ansågs hälsofarliga, och blev därför inte så vanliga. Men 1853 skriver den unge tjäns-

temannen Magnus Hollertz från den resa han företog tillsammans med sin generaldirektör, att man satt i den tyska diligensen "klädda i lätta kautschuksrockar och mössor". Som Gunnar Olof Hyllén-Cavallius berättar i sina ungdomsminnen lät han och hans kamrat 1835 göra sig vaxdukskappor i Örebro.

Fram emot 1800-talets slut förändrades själva villkoren för resandet som vi vet radikalt. Detta blev, om man så vill, demokratiserat och allmer växande skaror fick ekonomiska möjligheter att åtminstone en eller annan gång i livet företa också en längre resa. Inom landet blev persontrafiken med järnvägarnas och ångbåtarnas tillkomst allt livligare. Samtidigt blev alla resor bekvämare: man kunde i stor utsträckning färdas i slutna kupéer och hytter och hade inte längre samma behov av plagg till skydd mot köld och nederbörd. Kraven att föra med sig särskilda plagg för representation minskade och det blev möjligt att uppträda även till måltiderna i en-



Nils von Dardels teckning av Charles Emil Piper och Albert Ehrenström iförda pälsar med övertåg och bräm, 1860. Foto i Nordiska museet.

kel resdräkt. Sannolikt bidrog, överhuvud när det gällde en förenkling av resvanorna, i hög grad den internationella turismen med engelsmännen i spetsen, till denna utveckling.

Också sporten utövad av både män och kvinnor kom att verka frigörande på modet och därmed även på resdräkten. När kvin-

nor red ut på jakt på 1700-talet kunde de göra detta i full mansdräkt, men vad som ansågs passande var att det skedde i damsadel och ridsjöl. Det var först på 1840-talet som Amalia Bloomer från Ohio i USA lancerade den s.k. Bloomerkostymen med ytterbyxor också för kvinnor. Den upptogs sedan i den europeiska reformdräktsrö-

relsen, till en början för användning i gymnastik och på resor. Sedermera blev införandet av cykelåkningen och skidåkningens ökade popularitet av banbrytande betydelse för sportklädernas utveckling. Tidens tongivande modeateljéer t.ex. Augusta Lundin, förordade redan på 1890-talet kjolar som inte släpade i marken som ändamålsenlig turistdräkt. Utrustningen vid dessa färder särskilt i fjällen fick en rik utveckling och medgav åtskilligt raffinemang, inte minst av huvudbonader och andra accessoarer. På 1880-talet började den gamla vandringsstaven bli populär även bland damerna och toppluvorna blev liksom så småningom de stickade tröjorna, turisternas speciella kännetecken.

Det utländska inflytandet tog sig mera

konkreta uttryck i alla nya material som utexperimenterades inte minst i samband med de båda världskrigen. Nylonens användning till underplagg, lätta att tvätta och torka och föga utrymmeskrävande, onödiggjorde medförandet av mera än ett minimum sådana. Galon och andra liknande produkter ersatte det tunga och osmidiga lädret för överplagg. I många andra sammanhang kom de syntetiska materialen att ersätta äldre tiders textila och animala material. Klädesplaggen fick mången gång en ny utformning. Liksom tidigare i dräktskickets historia fick de ofta behålla sina utländska namn: trenchcoat (som först kom till användning i första världskrigets skyttegravar), keps, jeans, shorts och många andra.

Summary

Some notice on travelling dress in older times

For medieval pilgrims, the simple travelling dress was already part of penance itself. When the Holy Bridget urges them to dispense with their linen both by day and by night, her exhortation echoes the customs of the peasantry in many parts of the Sweden as since practised far into modern time. Footwear was only donned when drawing near to church and city.

Neither could travellers take much in the way of clothing when journeying on foot. This was also true of the journeyman, pedlar, etc. It was the hard-wearing everyday costume, generally fashioned in rough homespun grey, which became the usual travelling attire.

Many travellers have described their simple outfit – among them Carl von Linné on his Lapland journey. On this occasion, he used a small leather bag to carry along a shirt and a few semi-sleeves and nightgowns. It was mainly underwear which were difficult to replace and have washed during a journey. This is noticeable even when a larger wardrobe could accompany the traveller. The Bishop of Västerås bound for the Swedish Parliament in Stockholm or the officer taking the field about 1700 took ampler supplies of personal belongings with them. Johannes Rudbeckius even saw fit to carry a variety of bathroom garments on his travels.

Aside from travelling attire, there was frequently a need to carry one or more sets of representative clothing. On foreign journeys, this could pose a variety of problems. The garments could in fact prove totally unusable in Paris and London. The traveller was then compelled to borrow, hire, or re-outfit his person to be able to attend more formal gatherings at all.

In winter, fur was indispensable when travelling. The hair side was generally turned outwards, a style not encountered elsewhere in Europe and therefore one which roused attention among travelling foreigners. Extensively used was the reindeer pelt, the Lapp frock, much in use during the 16th and 17th centuries. Most expensive was the kind which had tin-thread embroidery on the collar and wristbands. Lapp shoes and Lapp boots also became much used also in southern Sweden. Reindeer skin was considered to be especially efficient in repelling wet and snow.

Bear and wolf skin coats were also widely used, whereas the peasantry, in particular, donned black sheepskin coats. Another form of dress were fur coats with the fur side turned inwards. The finer furs – beaver, squirrel, marten, and fox – were generally used to line and trim the more elegant articles of clothing.

Caps and hats, with brims or flaps that could be turned down, were made of fur or leather, they could also be padded.

Women journeyed in fur-lined topcoats and wore large weather-proof hoods. A large number of different garments were often worn one over the other, such as shawls, leather vests, padded jackets, etc.

During the early 19th century, the greatcoat, an often fur-lined topcoat, and the frock-coat with one or more shoulder collars came into use as the most common forms of outdoor clothing. The leather riding coat, greased and often dyed black, belongs to an earlier age. At sea, there

were long used sailcloth overalls impregnated with oil or tar together with headgear, a sou'-wester, made of the same material. These were gradually replaced by rubber-treated garments made to the 1823 patent of the Scotchman Charles MacIntosh.

Since the late 19th century, travelling clothes have undergone a radical change not least as a result of the growing popularity of various sports among both sexes. But the new conveyances – train, motorcar, etc. – have also contributed to a simplification of travel wear. The introduction of new materials in the manufacture of clothing has favoured a simplification of packaging.

Vägvisare och reskartor

Bo G. Nilsson

"... en god Vägvisare och tydelige Väg-Chartor äro omistelige".
Jacob Faggot i "Approbation" till
Georg Biurmans "Wägvijsare ..." 1743

Resehandböcker, eller vägvisare, som innehöll uppgifter om avstånden mellan olika orter, vägarnas kvalitet, terrängens beskaffenhet m.m. fanns redan under den romerska kejsartiden. De kallades *itineraria adnotata*, "kommenterade vägbeskrivningar, till skillnad mot *itineraria picta*, "vägbeskrivningar i bild", dvs. kartor. Här nedan skall behandlas den äldre typ av vägvisare och reskartor, som fanns i Sverige fram till järnvägarnas och Turistföreningens genombrott i slutet på 1800-talet.

Vägvisarna

De äldsta nordiska vägvisarna stammar från medeltiden och beskrev huvudsakligen pilgrimsvägar. Vägens längd och övernattningsmöjligheter i kloster och på andra ställen angavs. Den isländske abboten Nikolás Bergsson skrev på 1150-talet "*Leiðarvísir*", som detaljerat beskriver resan från Island via Norge och Danmark till Jerusalem. Flera sådana pilgrimsvägvisare är kända från Norge och Danmark och en från Sverige.

En delvis annan karaktär hade "*Itinerarium de Brugis*", som utgavs på 1400-talet och förtecknade resvägar från Brügge till alla viktigare europeiska och levantiska orter. Flera resvägar berörde de nordiska länderna. Denna vägvisare gav det största utrymmet åt handelsvägarna även om vissa pilgrimsvägar tillfogades.

I Tyskland publicerades under 1500-talet

och början av 1600-talet en hel rad vägvisare, "*Reysebüchlein*"; den betydelsefullaste var Gerhard Mercators "*Allgemeine oder General-Reyssbuch vnd Wegweiser*", som utkom i ett flertal upplagor efter 1597. Det dröjde dock till 1600-talets senare del innan den fick några svenska efterföljare. Orsaken till det var att Sverige först fr.o.m. 1649 fick någon motsvarighet till kontinentens postdiligenser, nämligen ett ordnat gästgivar- och skjutsväsende. I Sverige befordrades posten med ryttare, varför resandet inte kunde organiseras med postbefordringen som grundval. I stället krävdes en särskild organisation och den fick sitt genombrott efter 1649. De svenska resehandböcker och vägvisare, som producerades fram till järnvägarnas genombrott i slutet på 1800-talet, var intimt sammanknippade med och utformades med tanke på den särskilda reseorganisation som gästgivar- och skjutsväsendet utgjorde.

I samband med att skjutstaxorna reglerades i mitten på 1600-talet påbörjades en allmän uppmätning av de svenska vägarna. Milstolpar sattes upp längs vägarna med exakta avståndsuppgifter. På grundval av dessa uppgifter kunde statstjänstemännens reseräkningar kontrolleras. Bönder och gästgivare visste hur stor skjutsavgift de kunde fordra. De privata resenärerna kunde i förväg beräkna hur mycket deras resor skulle kosta.

Avståndsuppgifterna mellan gästgivar-

ITINERARIUM, eller Wägeböck. Öfwer alle de största och Förmämsta Landswägar i Riket. Anno 1688 den 25 Maj.

Titelbladet till Gripenhielms "Itinerarium eller Wägeböck...", 1688. Uppsala universitetsbibliotek.

gårdarna och städerna längs rikets huvudvägar blev därför stommen i alla vägvisare och resehandböcker under 200-årsperioden 1650–1850.

De första av de sammanställningar av avståndsuppgifter som nu började göras kom att förbli otryckta. Det gäller såväl den tidiga "Uplandz Wäge Book" 1652 som landshövding Johan Hoghusens "Wägwijsare" för svenska armén 1697. Det gäller även "Itinerarium eller Wägeböck Öfwer alle de största och Förmämsta landswägar uti Sweiges Rijke Anno 1688 den 25 Maj" som överdirektören för lantmäteriet Carl Gripenhielm tillägnade Karl XI. I denna lilla och pryddligt inbundna volym förtecknades avstånden längs 20 av Sveriges huvudvägar. Avstånden mättes i hela mil, 1/4 mil, 1/8 mil och alnar.* Innehållet utgör en måttstock på hur långt lantmäteriets väg-

mätningar avancerat. Gripenhielm ber i förordet om ursäkt för vägbokens "korthet och ofullkomlighet, emedan man intet ännu över alla vägar uti riket en så noga uppsats, som sig bör, haver inbekomma kunnat". Så snart uppgifterna blir klara utlovar Gripenhielm en ny vägvisare åt kungen. Gripenhielm avled dock redan år 1694.

Redan 15 år tidigare hade emellertid den första tryckta vägvisaren sett dagens ljus i Sverige. Det var gymnasieboktryckaren Boëtio Hagens "Uthförliger Wägh-Wijsare På alle förnehmste Städer genom hela Tyskland, Franckrijk, Swerige och Danmarck" (Västerås 1679). Nio sidor i volymen upptar avståndsuppgifter utefter svenska huvudvägar. Hagen hade emellertid inte kunnat utnyttja lantmätarnas pågående mätningar utan han hade måst ta avstånden efter Piscators "Land-tafla". Han beklagar sig i förordet också över att han rest så litet i Sverige.

Vida bättre än Hagens var D. J. Vatkys

* För uppgifter om hur lång milen har varit vid skilda tider och i olika bygder, se Jansson, S. O., Måttordbok, Stockholm 1950.

svenska och tyska vägvisare. Vatky var postkommissarie i Stralsund, inom det dåtida svenska riket. Han var mycket väl förtrogen med Sverige och svenska reseförhållanden. Till sina vägbeskrivningar fogade han uträkningar för skjutskostnaden mellan olika orter. Han gav konkreta uppgifter om vägarnas skiftande kvalitet, liksom om hästar och gästgivargårdar i olika landskap. Han angav ibland alternativa resvägar och han upplyste om sevärdheter längs vägarna. Roande är den tysk-svenska reseparlör som ingår i boken. De utländska resenärerna fick här lära sig att konversera med svenska skjutsbönder och gästgivare: "Dräng gör Wangen (Slädan) ferdig" – "Ja, det skall skie"; "Huru långt hafwer man till

nästa giästgifwaregård?" – "Twå Mijl"; "Ähre hästarne goda?" – "Ja, dhe äre wähl små, men dee ähro stadiga"; "Ähr det gått effter Hästar?" – "Ja, när han spenderar en Pipa Toback, så får han snart Hästar"; "Hwad betyda thee Påhlar, som stå i Wägen?" – "De betyda fierndeuhl-, half- och heela Mijhler".

Kungliga bibliotekets exemplar av Vatkys vägvisare är tryckt 1703. Emellertid utkom redan 1696 en första upplaga av samma verk. Uppgifterna i denna upplaga utnyttjades av P. A. Lehmann i hans europeiska vägvisare "Die Vornehmst. Europaeischen Reisen" (1703). Lehmann kopierade Vatkys vägbeskrivningar och uträkningar av skjutskostnader. Även en del

Then Swänske
ULYSSES
Eller
En nyttig
Reise = Book:
Innehållandes
Christeliga och Andäktiga
Böner för the Wäg- och Sjö-faran-
de / med Doct. Avenarij Morgens
och Aften- Signelser; Som ock
några gubeliga Psal-
mer: Joh. L. Sunstgen
Tillijfta med en 1724
Wäg = Biskare
Öfwer Sverige och the under lig-
giande Provincier,
I Wällmening
Til thetas Refas så begynnande i fort-
främjande / som ock ändande inrättade
af
Gudz Ords aldrearingste Arbetare för Gen-
nes May:ts Ritz Endre • Drottningens Lif-
Regemente til Häft /
Peter Ol. Barnmarck.
Cum Gratia & Privilegio S. R. M.
J G D T H E B O R G
Tryckt hos Zacharias Hagemann Åhr 1709.

Ur "Then Swänske Ulysses", 1709. Titelblad och sida med avståndsuppgifter mellan gästgivargårdarna. Kungl. Biblioteket.

Wägwijsare. 41

Från Lund och Cimbrischambn.

	Wäg.	M.	Qlmar
Til Dalby	1		
Til Siöbo	1	1	
Til Trånäs	1	3	
Til Cimbrischambn	2	2	
Summa 6 2			

Wägen från Cimbrischambn/ til CarlsCrona.

Til Nidrum	1		
Til Maglehem	1	3	
Til Åhus	2		
Til Siadderj	2		
Til Nori	1	1	
Til Åsarum	1	2	
Til Hobn	2	1	
Til Listerby	2	1	
Til CarlsCrona	2		
Summa 16			

Wägen från CarlsCrona/ til Christianstad.

Til Listerby	2	1	
Til Hørbj	2	2	
Til Hørbj	2	1	
Til Carlschambn	2		

Til

av sevärdheterna medtog han, men reseparlören lämnade han åt sidan. Lehmanns arbete utkom i ständigt nya upplagor under 1700-talet och medfördes säkert av många utländska resenärer i Sverige.

Redan 1709 utgav P. O. Warnmarck i Göteborg nästa svenska vägvisare; "Then Swänske Ulysses ...". Det var den första tryckta vägvisare som systematiskt utnyttjade lantmätarnas vägmätningar. Allt tyder på att Warnmarck haft Gripenhielms otryckta vägvisare från 1688 till hands vid arbetet. Vägbeskrivningarna kommer i samma ordning och med samma uppgifter som hos Gripenhielm. Liksom Gripenhielm anger han vägvästandens i hela, 1/4-dels och 1/8-dels mil samt alnar. Till Gripenhielms 20 vägbeskrivningar har Warnmarck emellertid fogat ytterligare ca 130 stycken, vilket belyser vägmätningarnas framsteg under tiden 1688–1709. Möjligen har Warnmarck även kunnat utnyttja den ovan nämnda Johan Hoghusens vägvisare för svenska armén, som utarbetades på grundval av ett mycket stort antal vägmätningar på 1680- och 1690-talen. Warnmarck publicerade också gästgiveriförordningen av år 1664 som bilaga. Större delen av vägvisaren upptogs dock av böner och psalmer för resande. Bönerna speglade resandets svårigheter vid denna tid: man hoppas slippa stenig eller slipprig väg; man ber försynen bevara en från djup sömn så att man inte faller av hästen eller vagnen och bryter nacken av sig. Här följer en karakteristisk passage:

"Nu O Jesu; iag körer uppå; wälsigna min resa, at mitt restyg icke går sönder, och hästarna uptröttna under vägen. O Jesu; iag körer uppå; låt mig få komma wäl fram til bys, och få fågna mig utaf wettigt och tjänstacktigt folck. Låt mig icke fara på den vägen ther iag på falla eller iag mig på stenar stöta må: utan led mig på then rätta stigen, för mina fienders skull."

I noter till vägbeskrivningarna angav Warnmarck sevärdheter, historiska fakta m.m. Att denna vägvisare verkligen använts kan man se av KBs exemplar av boken, där rättelser och marginalanteck-

ningar införts så sent som på 1780-talet. Dock blev den aldrig riktigt känd i bredare kretsar.

Det ökade behovet av vägvisare och resehandböcker under 1700-talet kom i stället att fyllas av Georg Biurmans "Vägvisare til och ifrån alla städer och namnkunniga orter uti Svea- och Göta-Riken samt Stor-Förstendömet Finland" 1743. Biurmans vägvisare var ingalunda "det första, som i dymål här i landet utkommit", som Jacob Faggot påstod i företalet. Förutom ovan nämnda arbeten hade matematikprofessorerna i Lund Daniel Menlös bit för bit publicerat en vägvisare med avståndstabeller i almanackan från Stockholms horisont 1736–1745. De tidigare arbetena hade emellertid inte varit tillräcklig spridda (ett par var ju tryckta utanför det egentliga Sverige), vilket Georg Biurman själv erfarit under sina resor i Sverige. Han säger i inledningen:

"Anledning at tänka på detta Arbete, har varit den olägenhet och kostnad, jag under åtskilliga mina resor hafver måst förfara, af okunnighet om belägenheten och rättaste vägen til och ifrån de Orter jag velat besöka; och tvärt om den förmon och besparing man verkligen kunnat hafva igenom de Landskaper, hvaröfver Rese-Beskrifningar och någorlunda tilförlätelige Vägvisare funnits."

Biurmans arbete fick särskilt kungligt privilegium och förord av den då nybildade Vetenskapsakademien. För de framträngande empiriska vetenskaperna var resor inom landet för att samla data en huvudpunkt. Akademiens sekreterare Jacob Faggot skrev därför i företalet:

"Kongl. Svenska Vetenskaps Akademien har, med särdeles nöje och välbehag, emottalit det vackre arbete, som Herr Ingeriuren Biurman, ej mindre til Akademiens än det Allmännas gagn, sammanfattat öfver Landsvägarna i vårt kära Fädernesland; Ty vårt hemwists känning, dess natural Historia, dess förmoner, skick och belägenhet, äro de ämnen, som Kongl. Vetenskaps Akademien, bland annat satt sig före at uppodla; Men sådant låter bäst göra sig, genom

26 ()		Mått.	
Bors	2 -	(k) Vid Kiöping	
Preslegården	2 -	äro Jämsbruten: Säl-	
Carlstad	1 1/2	sta i Bro Sechin, De	
§ 5. Vägen genom Kiöping		hansjöf, Skärmanbo,	
til Bergslagen.		Nyhammar, Berents-	
fr. Stockholm - til		hammar, Väst, Jön-	
Kiöping §. 1. (k) -	7 -	sarbo, Wälbrida och	
Gälby	- 1/2	Norrhammar, i Hed	
Gläslarbo (l) -	1 1/2	Sechin.	
Tommesbo	- 1/2	(l) Gläslarbo i Mel-	
Skinkatteberg (m) 1/2		na Sechin. Der ifrå	
Wik	2 -	har man til Samu-	
Och så vidare i den-		elbrust 2 mil, och uti	
na Bergslagen.		famna Sechin äro	
§ 6. Vägen genom Wester-		Druten: Döckhamar,	
til Bergslagen.		Järna, Glana, Prest-	
fr. Stockholm - til		hammar, Sällinge och	
Westerås §. 1. (n) -	10 1/2	Kiebo.	
Hallstad	- 1/2	(m) Uti Skinkatte-	
Hemmingsbo	- 1/2	bergs Sechin äro	
Ösby	- 1 -	Jämsbruten: Litter-	
Hälfbeck	- 1/2	berg, Prestegårdar,	
Norberg (o) -	1 1/2	Wälbrida, Svaga-	
Och sedan vidare til		hammar, Ischmans-	
Bruken och Gruf-		hammar, Skärnest,	
worne i denna		Hed och Hest.	
Bergslagen.		(n) Man har djelt	
til Norberg och den öfrige Bergslagen		en annan vägen genom	
deres äro Jämsbruten, uti Jär-		Estuna, i Harest	
na Sechin: Hälsef, Hest, Järna. I Wälbrida Sechin Engelsberg,		och Jämsbo, näm-	
Örsted och Sammelbo. I Sammel Sechin: Berensbo, Döck-		län, ifrån västra till ös-	
hammar, Jernmans- eller Engelsberg och Jämsbo.		burga 1 mil. Berensbo	
(o) I denna Sechin är den belägena Norbergs Jämsbruten, samt		eller Wälbrida 1 och til	
Druten: Berensbo, Gläslar, Wälbransjö, Jagerstad, Simbo och Sune-		Sechin 2 mil, och sedan	
freds Bergslagen.			

Ett uppslag ur Biurmans
vägvisare 1743. Kungl.
Biblioteket.

väl anstälta resor, i Fädernes orten: hvar-
vid en god Vägvisare och tydelige Väg-
Chartor äro omistelige."

Själva vägvisaren bestod av två delar,
den första upptog vägarna med utgångs-
punkt från Stockholm och den andra vä-
garna med utgångspunkt från de städer,
"där landshöfdingarna hafva sina säten".
Hela Sverige och Finland täcktes för första
gången. Avstånden angavs mellan gästgi-
vargårdar och mellan städer. Det minsta
avstånd som utsattes var 1/8 mil. Därtill
kom en mängd uppgifter om färjor, skjuts-
taxor och sevärdigheter (kungsgårdar,
bruk, hälsobrunnar, gods). Biurmans väg-
visare blev mycket spridd. Första upplagan
trycktes på nytt 1757. En andra förbättrad
upplaga utkom 1768 (nytryck 1776). Vi kan
räkna med att de stora svenska resenärer-
na omkring mitten och andra hälften av
1700-talet reste med Biurmans vägvisare i
fickan. Det bör vara den som Hülphers syf-
tar på när han i sin resebeskrivning över
Dalarna säger: "Under resan berättades
åtskilligt af den nu medföljande wäg-wisa-
ren."

27 ()		Mått.	
4. CAPITLET,			
Bägarna ifrån Stockholm, til Städerne och			
Druten uti Salbergs, Alvestad och Koppars-			
Bergslagerne.			
§ 1. Genom Sala och Hedmo-			
ra til Falun.			
fr. Stockholm - til		(a) På andra sidan	
Barkarby	1 1/2	entfyrto går wägen	
Tibble	1 1/2	öfver. Dredningsbo	
Granskrog	2 -	är Salens Gläslar-	
Furby (a)	1 1/2	stadsen til 1/2 m.	
Wälbrida	1 1/2	(b) När man reiser	
Carlbjell, Wad (b) 1 1/2		til Stockholm är det	
Terna	1 1/2	famna Sala; men	
Kilblad	1 -	andra Gläslarstads-	
Sala (c)	1 1/2	gårder till, emellan,	
Brodbo	1 1/2	när ifrån Sechin til	
Brunbäck (d)	2 1/2	Gläslar 1 1/2 m. Läng-	
Grädd	2 1/2	den 1 mil, och sedan	
Hedmora (e) -	1 1/2	til Furby 1 mil.	
Upbo (f)	1 1/2	(c) Ifrån Sala til	
Strand	1 1/2	Sala eller Sala	
Falun	1 1/2	Hälsöbrun är 1/2 mil.	
		Uti Bro Sechin äro	
		Jämsbruten: Hest-	
		dal och Hestbo.	
		(d) Den som rest	
		denna vägen reiser	
		til Alstad har från	
		Hestbo 1 mil.	
		(e) Hestbo äro ifrån Jämsbruten: Upbo, Wälbrida och Hest.	
		(f) En Väg ifrån Hedmora är Salbergs och Kopparsberg och Hest.	
		Det samt uti Hedmora Sechin är Litterberg, Dredningsbo och Hestbo.	
		Jämsbo Jämsbruten: Wälbrida, Furby, Sechin och Längst.	
		(g) Här i Skärnest Sechin är Kopparsbruten tillfall, och uti	
		Anden Sechin Druten: Eternst, Längst, Hestbo, Hestbo	
		och Hest.	

Biurmans vägvisare dominerade således
fram till början av 1800-talet. Ännu 1810
rekommenderades den i en utländsk rese-
handbok som den bästa vägvisaren över
Sverige. Den kunde dock med fördel kom-
pletteras med Bengt Holméns år 1765 ut-
givna vägvisare över Sverige och Finland.
Där fanns skjutsavgifterna uträknade i ett
par stora tabeller, en för kopparmynt och
en för silvermynt. Avgifterna uträknades
för sträcker upp till tio mil och för en till 12
hästar. Men främst kompletterades Biur-
man av de regionala vägvisare som nu bör-
jade komma. År 1763 publicerades en
"Wäg-Wisare genom Södermanlands Höf-
dingedöme" (nytryck 1768; ny upplaga
1788); år 1772 kom en vägvisare genom
Stockholms län. En vägvisare som utarbe-
tades år 1765 över Västernorrlands län för-
blev uttryckt. För Skåne publicerade J. L.
Gillberg en vägvisare som bihang till sin
beskrivning över Malmöhus län (1765).
Slutligen gjorde Olof Insulander en vägvi-
sare genom Gävleborgs län som trycktes
1795. Av dessa är Insulanders den mest
innehållsrika med mycket utförliga an-

märkningar om vägnas kvalitet: ridvägar, vagnsvägar och vintervägar. Gästgärdar, broar och sevärdheter behandlades också. Vägvisaren genom Stockholms län 1772 är förutom vägvisare en veritabel statskalender med förteckningar över statliga, militära och kyrkliga tjänstemän i länet. Dessutom uppräknas alla herrgårdar och boställen med adresser.

En tidig specialvägvisare publicerades år 1796 av bergsrådet Gustaf Engström. Den inriktade sig på utländska resenärer som ville resa omkring och bese gruvor och bruk i Sverige. Vägvisaren avfattades på fran-

ska och innehöll förslag till ett antal "res-router". En annan vägvisare som särskilt riktade sig till utländska resenärer var Madame de Genlis "Handbok för resande" (1807). Den innehöll bl.a. en drygt 200-sidig fransk-svensk-engelsk-tysk reseparlör.

I början av 1800-talet var så tiden mogen för en ny stor vägvisare genom hela Sverige och Finland. Den författades av krigsrådet Carl P. Hagström (1807). Denna vägvisare måste ha varit ett mycket gott stöd för 1800-talets resenärer före järnvägnas tillkomst. Den är mycket utförlig och rik på informationer. Första avdelningen innehåll-

Ett uppslag ur Hagströms vägvisare, 1807. Observera de noggranna uppgifterna om kostnader för att utnyttja färjöverfarterna! Nordiska museet.

198 3 AFD. 17 CAP. 134. §.			
H.	G.	R.	
			Strengnäs (k)
			Staden beförjer skjutten.
			<i>Anmärkn.</i> En väg går öfver ett sund vid <i>Strengnäs</i> till <i>Tosterön</i> och <i>Aspön</i> , till
—	2	17	Husby (l) (1) -
			Öfver Agnesund till
			Hjulsta (2) - -
			Enköping -
			Mil. 1 ³ / ₂
			Utf. 8 ³ / ₈
			§. 135.

(k) Inemot *Strengnäs* ligga: *Ulfsåll* och *Larstunda* Säterier, samt $\frac{1}{2}$ mil norr om *Strengnäs* på en färskilt Ö, *Tynnelsö* Herrefåte.

(l) På *Aspön* ligga *Såby* och *Lagnö* Herregårdar.

(1) Öfver *Strengnäs* Sundet betalas följ. Färjepennningar:

	Banco	
	fl.	rt
För en Häft	1	6
2 Dito	2	3
En Chås eller Kårra	1	6
Dito med 1 Häft	4	11
En Jutvagn eller Phaeton	3	
Dito med 2 Häfter	5	4
En Person		6
Flere Personer, lvardera		3

(2) För öfverfarten af *Agnesund*, betalas följande Färjepennningar:

	Banco	
	fl.	rt
För en Person på Ekstäck	2	
En Häft	8	
2 Dito	10	
3 Dito	16	
Flere Dito	20	

En

3 AFD. 17 CAP. 135. §.				199
Hall-hästar.	Gäff. egne häll.	Relerv-hästar.		
			§. 135.	
			2:o En annan väg emellan	
			Nyköping och Streng-	
			näs gen. Malmköping.	
			Från Nyköping till	
			Råby (m) - -	1 ³ / ₄
			Dymmelsta (n) -	1 ³ / ₄
			Berga (o) - -	1 ³ / ₄
			Malmköping (p)	1 ¹ / ₂
			Vasbro - -	5 ³ / ₈
			Byringe (q) -	1 ⁷ / ₈
			N 4	Streng-

	Banco	
	fl.	rt
En Chås eller Kårra utan Häft	8	
Dito med Häft	12	
En Jutvagn, Phaeton eller halftäck Vagn	12	
1 par Hästar	16	
En heltäck Vagn	16	
Dylik Vagn med Hästar, och för flere Vagnar	24	

§. 135.

(m) Emellan *Nyköping* och *Råby* ligga till venster om landsvägen: *Christineholm*, *Täckthammar*, *Tista* och *Näs* Säterier.

(n) Emellan *Råby* och *Dymmelsta* äro: *Tärna*, *Husby* och *Torp* belägna.

(o) Emellan *Dymmelsta* och *Berga* är *Årdala* Kyrka.

(p) Emellan *Berga* och *Malmköping* ligga: *Helgesta* och *Hyltinge Kyrkor*, *Sparreholm*, *Långdunker*, *Ramsberg*, *Pålökna*, *Enboga* och *Johannisåds*.

(q) Emellan *Vasbro* och *Byringe* äro: *Mora*, *Björndams Masugn* och *Länna Bruk*.

*Titelbladet till
"Wäg-wisare ge-
nom Stockholms
Höfdingedöme",
1772. Nordiska
museet.*



ler utdrag ur gällande författningar om skjuts- och gästgiveriväsendet från 1734 och framåt. Därpå följer i fyra avdelningar vägbeskrivningar genom hela Sverige och Finland. Vid varje gästgivargård anges hur många hästar av olika kategorier (håll-, gästgivar- och reservhästar) som finns samt om gästgiverierna har övernattningssmöjligheter och matservering. Avstånden uppges från håll till håll och mellan städerna. Där broar och färjor finns uppges taxan för överföring av olika slags fordon, resenärer och bagage. Till den 498 sidor tjocka vägvisaren är fogat ett utförligt ortsregister om 55 sidor.

Under 1800-talet följde så en hel rad större och mindre vägvisare. Det skulle

föra för långt att referera alla; somliga täckte hela landet, andra var inriktade på någon viss landsdel. Särskilt förtjänar "Handbok för resande" (utgiven från Georg Löwegrens boktryckeri i Göteborg år 1815; andra upplagan 1820–1822) och Abr. Bohlins "Handbok för resande i Sverige" (1838) att nämnas. Förutom de gängse vägbeskrivningarna innehöll den första upplagan av Löwegrens Handbok en mängd förnumstiga råd och regler för resande, varav många knappast förtjänar att tas på allvar. Dessutom innehöll den som bilaga förslag till visor att sjungas under färden. De flesta var dryckesvisor. Till andra upplagan arbetades största delen av detta material bort. Kvar blev dock en användbar vägvisare.

Abr. Bohlin inledde sitt arbete med en skarp kritik av tidigare vägvisare:

"I andra länder utkomma årligen, och på åtskilliga språk, beskrifningar öfver hvad der finnes märkvärdigt för en resande att se och känna. Sverige har hittills saknat ända till [nu] ett försök till en dylik Handbok för resande. Bland alla hittills utkomne vägvisare finnes neml. ingen, som mer än i förbigående, och knappast ens detta, omfattar annat än sjelfva vägrutorna, eller är annat än hufvudsakligen ett torrt register öfver desse; d.v. säga endast inneh. hvad Utg. skulle vilja anse för det *minst väsendtliga* i en dylik handbok, der vägrutorna svårigen kunna meddelas så fullständigt, och aldrig så åtskilligt, som på en god vägkarta. – Hitkommande utlänningar hafva ofta anmärkt detta såsom en besynnerlighet, och klagat att ingen mera omfattande rese-handbok finnes för ett land, hvilket i flere afseenden icke är vanlottadt på sådant, som kan locka en resandes uppmärksamhet." Utgivaren hade till slut måst ta på sig uppgiften att "fylla den angifna luckan i vår litteratur".

Kritiken är visserligen något överdriven, men träffar ändå något väsentligt hos den äldre vägvisar-litteraturen. Dess stomme hade ända sedan 1600-talet varit förteckningar över avstånden mellan gästgivargårdarna och orterna. Endast ytterst knapphändigt hade sevärdheter längs vägarna, landskapens natur och historia beskrivits. Kanske hade det heller inte varit möjligt på grund av att de geografiska, naturhistoriska och kulturhistoriska vetenskaperna var otillräckligt utvecklade. I alla händelser förebådar Abr. Bohlin med sin "Handbok för resande i Sverige" 1838 den nya typ av resehandböcker, som slog igenom med järnvägarna och Turistföreningen, där vid sidan av vägbeskrivningar och uppgifter om matställen m.m. den natur- och kulturhistoriska informationen ges stort utrymme.

Fram till ca 1860 fortsatte man att publicera vägvisare av den gamla typen. Redan 1825 kom dock den första resehandboken för ångbåtsresenärer på Mälaren. I "Vägv-

sare för resande i Sverige" från början av 1860-talet läser man så om järnvägsledernas snabba utbyggnad, om postdiligenser och ångbåtar och om verkliga tidtabeller. Ett nytt sätt att resa växte fram, baserat på järnvägar och ångbåtar i stället för på skjutsväsendet. Därmed hade de gamla vägvisarna med dess noggranna uppgifter om vägvstånd, gästgivargårdar och skjutstator spelat ut sin roll.

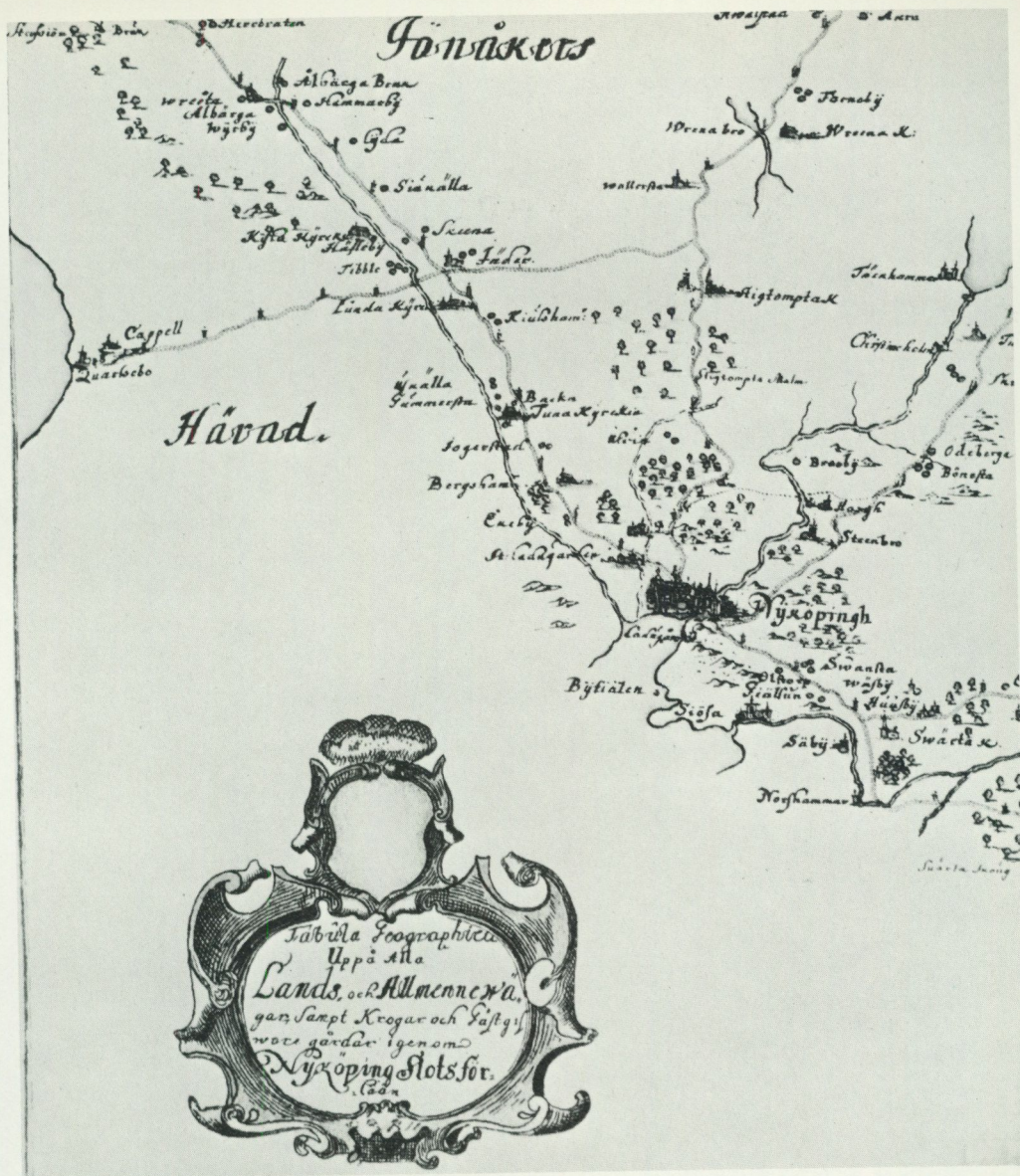
Reskartor

Vägvisarna kompletterades ofta av väg- och reskartor. Liksom vägvisarna började kartorna utarbetas i Sverige först under 1600-talet i samband med lantmäteriet och reselivets fastare organisation. Några svaga ansatser hade visserligen gjorts på 1500-talet, t.ex. Rasmus Ludvigssons karta över Edsvägen för Gustaf Vasa och en spionkarta som upprättades för att visa hertig Johan (sedermera Johan III) vägen från fängelset i Gripsholm till utlandet. Dessa var dock undantag som bekräftade regeln.

I början av 1600-talet började astronomiska instrument införas i Sverige. År 1628 skapades Lantmäterikontoret. I 1643 års lantmäteriinstruktion gavs noggranna bestämmelser om uppmätningen av vägar. Där sades, att "landsvägarna böra prickas i sitt rätta lopp, eftersom de kröka antingen för berg, moras, åkrar eller ångar eller, av vad orsak vägen så krokigt löper, genom vilken by och på vad sida om byn, som ock noteras, varest vintervägarna löpa av sommarvägen". Alla vägar skulle anges med svart färg för att skilja dem från härads- och sockengränser, som utprickades med rött. Ytterligare bestämmelser om vägmätningar utfärdades i samband med gästgivarförordningen 1649.

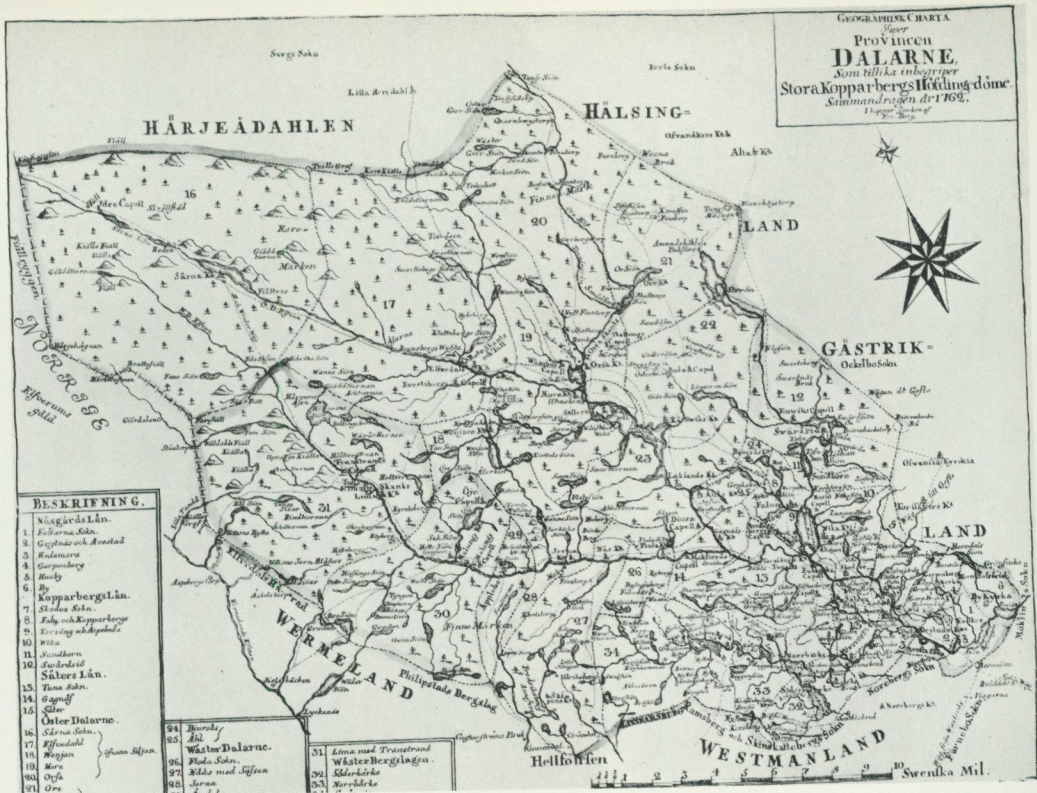
Snart började lantmätarna att producera särskilda vägkartor. Ett exempel på dessa är Erik Agners karta över landsvägarna i Nyköpings län, upprättad 1683–1688. Under 1670- och 1680-talen producerades yt-





Lantmätare Erik Agners karta över landsvägarna i Nyköpings län, upprättad 1683–1688. Ur "Svenska lantmäteriet". Nordiska museet.

Vägmärke över Sverige, 1727, Efter A. de la Motraye. Nordiska museet.



Karta över Dalarna 1762, publicerad i Hülphers reseberättelser från Dalar-na 1763. Nordiska museet.

terligare ett tiotal vägkartor över land-skap, län och härader i södra Sverige.

Fram emot slutet av 1600-talet utfärda-des nya instruktioner för lantmätarna, som bl.a. innebar att även mindre vägar och stigar skulle tas med på kartorna. År 1688 utgav lantmäterikontoret en första Gene-ralkarta över Sverige med åtskilliga pro-vinskartor. Dessa låg till grund för den samling av 32 reskartor, som Erik Dahl-berg år 1698 tillägnade Karl XII. I företalet säger Dahlberg, att eftersom kungen är "ehsom oftast förorsakat att göra åtskilli-ga Reesor hijt och djit igenom Rijket, Så hafwer Jagh ihopasamblat Charter af 32 Eders Kongl. Majjtz Swänska Provincier, dee Sammanbracht uthi ett lijka format som förmodeligen lära kunna tiäna Eders

Kongl. Majjtz på sina Reesor här uti Sweri-ge till een och annan godh efterrättelse". Att kartorna inte var ett självständigt ar-bete visas av att flera provinser saknas (t.ex. Blekinge, Västerbotten och Norrbot-ten). På somliga kartor anges förlagan. Kartorna är vackert färglagda och gästgi-vargårdarna tydligt utprickade. Däremot saknas ofta avståndsuppgifter och vägarna finns inte med på alla kartor.

På 1706 års General-karta var vägar-na bättre utprickade än tidigare och efter det stora nordiska krigets slut följde en ny serie vägkartor över olika landsdelar. Mycket li-tet av detta kom emellertid reselivet till godo på grund av den stränga sekretessen kring kartorna. År 1688 utgick till lands-hövdingarna en befallning att ta i beslag

Detalj ur vägkarta över Stockholms län. Ur "Wäg-wisare genom Stockholms Höfdingedöme", 1772. Nordiska museet.



vanligare och breddades till borgerliga kretsar är det klart att behovet av tryckta reskartor blev allt mer trängande. Tjänstemännen på lantmäterikontoret gick i spetsen för att fylla behoven. Lantmäterikontoret sökte och fick år 1735 tillstånd att gravera och utge kartor. Ett mindre anslag gjorde det möjligt att anskaffa en koppartryckpress. Goda astronomiska instrument fick kontoret genom sin internationellt berömde instrumentmakare Daniel Ekström. Anslagen till kontoret var emellertid för små för att täcka kostnaderna och överhettens intresse för saken var ljumt. Lantmäterikontorets kartor blev därför aldrig spridda i utlandet, trots att intresserade distributörer hade hört av sig.

År 1742–1745 publicerade kontoret trots allt kartor över Uppland, Västmanland, Södermanland och Närke. Tre av kartorna var graverade av Georg Biurman. Vägarna var utprickade på kartorna. Ett ganska litet antal av dessa kartor blev dock sålda och arbetet gav ingen ekonomisk vinst. Lantmäterikontorets kartutgivning stoppades så genom att inga nya anslag beviljades.

Flera tjänstemän på kontoret, som skaffat sig vana och skicklighet i arbetet, fortsatte dock att ge ut kartor på egen risk. Georg Biurman var eldsjäl i arbetet. Biurman avled år 1755. Innan dess hade han dock hunnit med att publicera en viktig vägkarta över Sverige och Finland i sin vägvisare, samt ett par Stockholmskartor och en Skånekartor.

De kartor som utarbetades under denna period bildar epok i den svenska kartans historia. Förarbetena till de tryckta kartorna samlades år 1742 i den s.k. Vägkarteboken, som finns att se på Krigsarkivet. Den innehåller 17 handritade kartblad över flertalet svenska landskap och län. Finland och Pommern saknas dock. På varje karta är vägar, gästgivargårdar och krogar angivna. I särskilda tabeller uppförs avstånden mellan gästgivargårdarna. På Södermanlandskartan finns dessutom uppgifter om vissa vintervägar och om taxor för överföring av fordon vid färjeställena. På Västerbottenskartan har sommar- och vintervägen ritats var för sig.

Genom Biurmans och de andras arbete var nu isen bruten. Andra krafter kunde ta



Detalj ur S. G. Hermelins "Karta öfver Jönköpings Kronobergs och Blekinges Höfdingedöme" författad av C. P. Hällström och C. G. Forsell, 1809. Kungl. Biblioteket.



Carl XIII:s bro över Dalälven vid Älvkarleby 1825. Lavering av A. C. Wetterling (1796–1858). Foto i Nordiska museet.

vid, dock hela tiden på grundval av lantmätarnas arbete.

Flera av de stora *resenärerna* tryckte i samband med sina resebeskrivningar kartor över de landskap de genomrest. Redan 1727 publicerade A. de la Motraye en karta över de vägar han använt under sin resa i Sverige. I M. Outhiers berättelse om sin resa i norra Sverige och Finland (tryckt 1744) finns en karta över en del av Norrstigen i nuvarande Norrbotten. Linné publicerade efter sin resa på Öland och Gotland år 1741 vägmärken över dessa landskap. Efter sin skånska resa tryckte Linné en karta där vägar och gästgivargårdar noggrannt återgavs. Hülphers publicerade kartor över vägar och gästgivargårdar i flera av sina resebeskrivningar, bl.a. i dem över Dalarna (1763), Medelpad (1771), Jämtland (1775), Ångermanland (1780), Västerbotten (1789) och Gästrikland (1793).

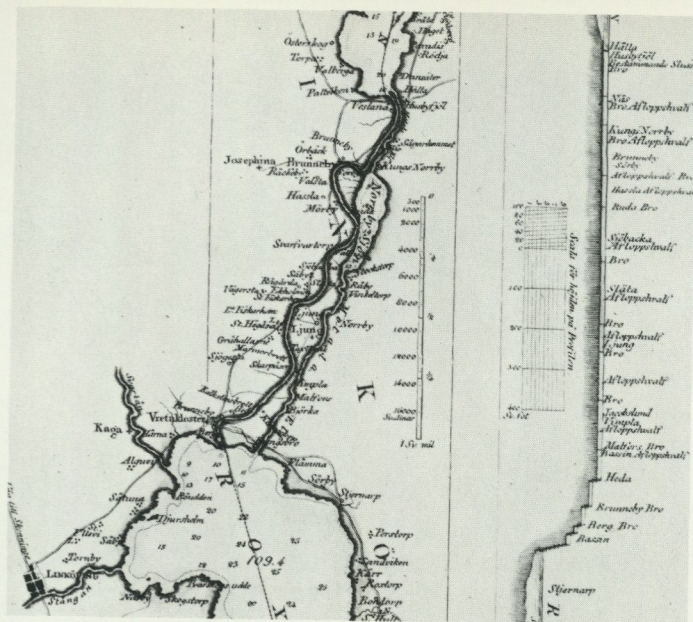
Även i *topografiska* och liknande skildringar medtogs ibland kartor över vägarna i landskapet. Peringskölds karta över Uppland år 1710 har redan nämnts. Ytterligare exempel är Oedmans beskrivning över Bohuslän (1746), Rickardssons över Halland (1752) och Bergmans över Vadsbo härad i Västergötland (1759). De bästa kartorna har troligen Gillberg i sina beskrivningar över Malmöhus och Kristianstads län i Skåne (1765 resp. 1767). De är fint färglagda och anger noggrannt både landsvägar

och mindre byvägar, liksom gästgivargårdarna. I beskrivningen över Kristianstads län anges dessutom avstånden mellan gästgivargårdarna i fjärdedels mil. Även Bagges "Beskrifning om upstaden Örebro" 1785 innehöll en vägmärke.

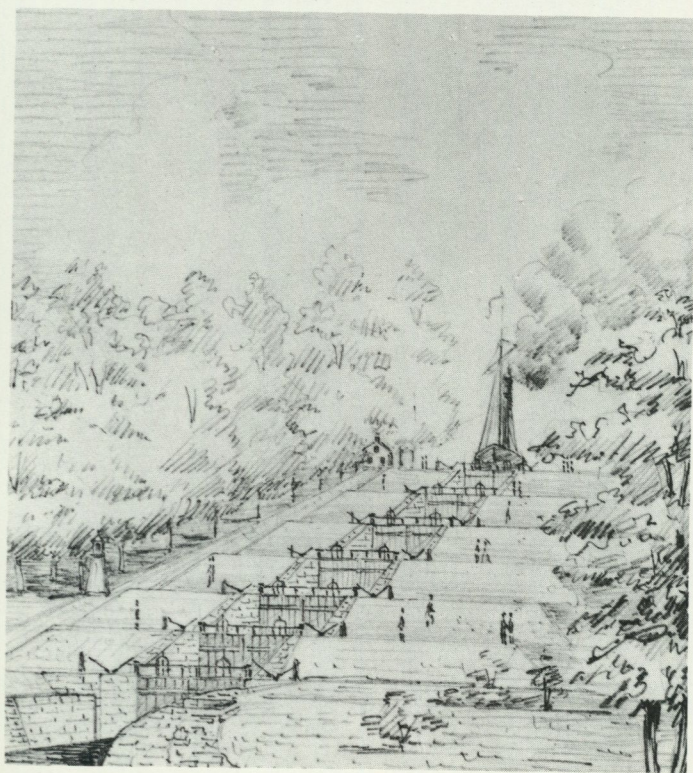
Vägmärken trycktes också genom *landshövdingarnas* försorg. Landshövdingen i Södermanland lät 1765 gravera en karta över detta landskap. Samma sak gjorde landshövdingen i Stockholms län 1772. Dessa båda kartor medföljde de ovan omtalade vägmärkena från respektive landskap. Landshövdingen i Västernorrlands län lät framställa en karta över Medelpad 1769 och en över Ångermanland, Medelpad och Jämtland 1771. Över Jämtland hade bergmästaren Axel Fredrik Cronstedt utgivit en karta 1763, även publicerad i Vetenskapsakademiens Handlingar. Det var denna karta som Hülphers kopierade för sin Jämtlandsbeskrivning år 1775.

När strömmen av resenärer ökade blev det åter möjligt för tjänstemännen på *lantmäterikontoret* att under en period trycka vägmärken. Åren 1779–1783 utgavs en svit på fyra kartor över landskap i södra och mellersta Sverige, senare under 1780-talet ytterligare några. I Olof Insulanders vägmärke över Gävleborgs län 1795 fanns en utmärkt vägmärke.

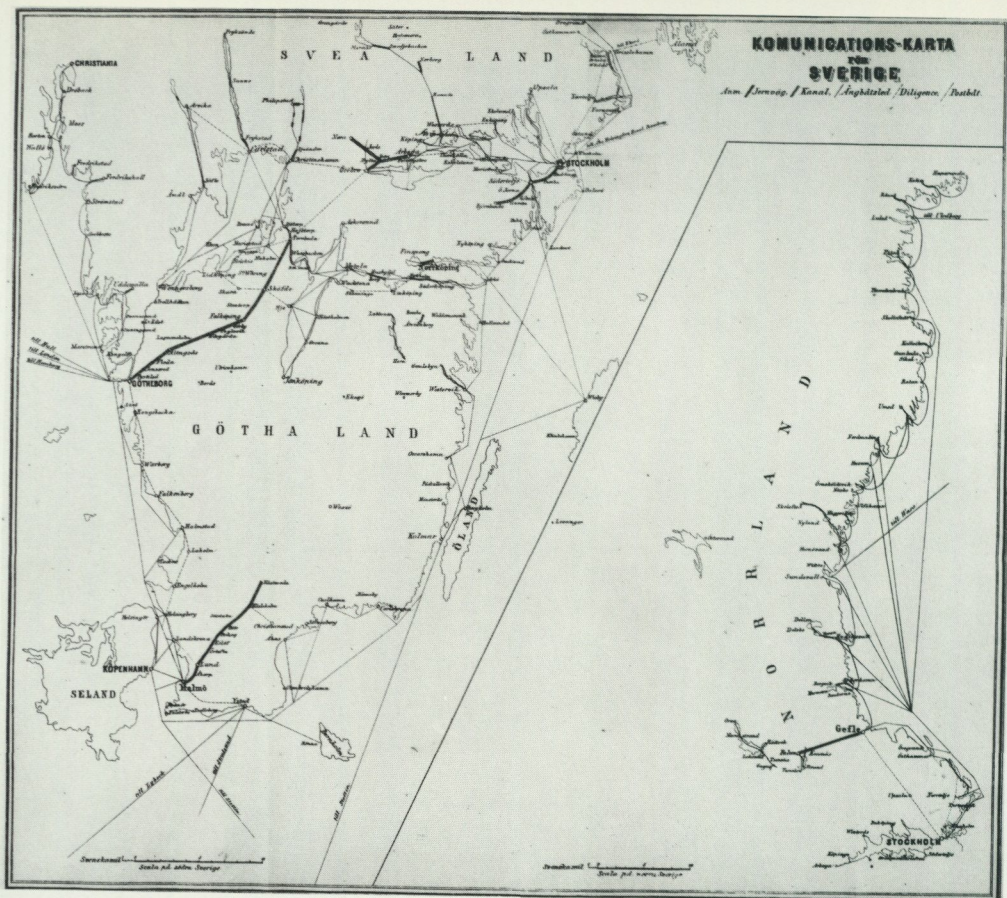
Antalet publicerade vägmärken ökade således under 50-årsperioden 1740–1790 ex-



Utsnitt av "Karta öfver segelleden från Stockholm genom Götha kanal till Götheborg", av F. Schultz 1837. Nordiska museet.



"Nedre delen af Bergs slussar". Teckning av Magnus Isæus 1865. Nordiska museet.



Kommunikationskarta ur "Vägvisaren för resande i Sverige", 1861, med dåtida järnvägslinjer och ångbåtssturer. Kungl. Biblioteket.

plosionsartat. Ändå är det tveksamt om de i längden motsvarade behovet. Nästan utan undantag behandlade de bara ett enda landskap. Ofta publicerades de i böcker som ju förr eller senare blev svåråtkomliga för resenärerna. Dessutom var det ju opraktiskt att behöva släpa med sig en hel trave böcker och kartor för en längre resa.

Ett mycket viktigt framsteg skedde därför när G. T. Linnerhielm år 1792 publicerade sin reskarta över södra Sverige. Vägarna är här ritade i sin verkliga sträckning och avstånden anges i fjärdedels mil. Länen är färglagda i olika nyanser. Bevarade exemplar av kartan i Kungliga Biblio-

tekets kartsamling visar att man ofta klippte sönder kartan i ett antal fyrkanter som klistrades på linneväv. Den kunde då vikas, stoppas i ett fodral och medföras på resan. Det var en metod som ofta kom till användning. Kartor som behandlats på detta sätt finns i KBs och Krigsarkivets samlingar från 1750-talet och framåt. Andra trycktes direkt på siden i samma syfte. Den kände resenären E. M. Arndt, som reste i Sverige i början av 1800-talet, använde sig av Linnerhielms karta. I KBs samlingar finns ett exemplar av samma karta som använts av en borgare i Vänersborg 1807. År 1807 publicerade Laurie and Whittle i

England en "New Travelling Map of Sweden Proper, Gothland etc". Kartan visar sig vid en närmare granskning vara kopierad i detalj efter Linnerhielms karta.

För sin svenska resa införskaffade Arndt ytterligare ett viktigt kartverk, nämligen S. A. Hermelins. Mellan 1735 och 1796 hade Lantmäterikontoret haft uteslutande privilegium på att utge kartor. År 1796 fick Hermelin tillstånd att använda Lantmäterikontorets hittills som hemliga behandlade kartor samt privilegium att under femton års tid utge kartor över rikets landskap. År 1818 var samtliga landskap klara. Hermelins banbrytande kartor var inte speciellt avsedda att vara vägkartor, de var geografiska kartor, men de var mycket användbara även som res- och vägkartor. Förutom vägar utprickades även gästgivargårdarna noggrannt. I KBs samling är Hermelins kartor sönderklippta, uppklistrade på väv och nedstoppade i fodral för att användas som reskartor. Arndt säger också uttryckligen att han använde Hermelins kartor som reskartor:

"Als Wegweiser nahm ich die seit mehreren Jahren von dem Bergrath Baron Hermelin, herausgegebenen Karten über die einzelnen Provinzen mit" --- "bis jetzt sind seine Karten die besten die man von Schweden hat". (Del I, s. 110-111).

Från ungefär 1830 ökade antalet utgivna reskartor märkbart. Detta år utkom C. Akrell med en "Reskarta öfver Sverige". På denna och följande kartor lades större vikt vid avståndsuppgifterna än vid vägarnas verkliga sträckning i landskapen, särskilt när det gäller de mindre vägarna. Avståndet mellan gästgivargårdarna angavs i fjärdedels mil för att motsvara milstolparnas uppgifter. Akrells karta hade parallelltext på franska. Den trycktes även på linnebatist. Akrells karta trycktes under perioden 1830-1860 ett otal gånger, ofta år efter år. L. W. Brandenburs "Karta öfver landsvägarne i Sverige och Norrige" och E. Åkerlands "Res-Karta öfver Svea och Götha Riken" var andra kartor som upplevde många utgåvor under denna reskartans blomstringstid. Ofta var de sönder-

klippta och uppförda på väv för att lättare kunna vikas som reskartor. År 1837 publicerade F. Schultz en lång och mycket vackert karta över segelleden från Stockholm till Göteborg genom Göta kanal.

Från 1860-talet inprickades allt oftare ångbåtslinjer och järnvägar på kartorna. Järnvägarna markerades med kraftiga färglagda linjer, som fängde ögats uppmärksamhet. Vägarna trängdes i bakgrunden. På kartan till Vägvisaren för Sverige 1862 är inga vägar medtagna.

Genomgången av äldre vägvisare och vägkartor har visat att de började utarbetas under 1600-talet i samband med den fastare organisation av reselivet som genomfördes efter 1649. De grundades i stor utsträckning på lantmätarnas arbete. För kartorna gäller dock att de inte fick publiceras förrän på 1730-talet. Den information som vägvisarna och kartorna förmedlade var avståndsuppgifter för vägar, vägarnas verkliga sträckning och skjutstaxor mellan gästgivargårdarna. De var således till sin form skapade av skjuts- och gästgivarväsendet och måste förändras när detta undanträngdes av de moderna kommunikationerna.

Källor

Otryckta

Krigsarkivet. Stockholm. Wägwijsare Johan Hoghusen Marche Router för Svenska armén. Handritade kartverk. Vol. 1. Erik Dahlberg. Landskaps- och länskartor.

Topografiska kartor. Sverige. II. Kommunikationskartor: "Vägarboken" 1742.

Kungliga Biblioteket. Stockholm. Kart- och planschavdelningen. Sverige. Kommunikationskartor. Vägarna. Allm. Före 1900.

Uppsala universitetsbibliotek. Uppsala. Handskriftsavdelningen. Westin 1016: Griepenhelm, C., Itinerarium eller Wägeböck Öfver alle de största och Förmästa landzwägar uti Swerges Rijke Anno 1688 den 25 Maji.

- Tryckta
- Arndt, E. M., Reise durch Schweden im Jahr 1804. Erster Theil. Berlin 1806.
- Bagge, J. F., Beskrifning om upstaden Örebro. Stockholm 1785.
- Bergman, C. F., Oecomomisk beskrifning öfver Wadsbo Härad uti Westergöthland och Skaraborgs Höfdingadöme. Upsala 1759.
- Bjurman, G., Vägvisare till och ifrån alla städer och namnkunnige orter uti Svea- och Göta-Riken samt Stor-Förstendömet Finland. Stockholm 1743, Nytr. 1757. 2 uppl. 1768, nytr. 1776. Facs. utg. Stockholm 1973 med förord av Uno Lindgren.
- Bohlin, A., Handbok för resande i Sverige, innehållande skildringar af de särskilta provincerna och deras egenheter i geografiskt och ekonomiskt afseende ... Uppsala 1838.
- Engström, G., Guide du voyageurs aux carrières et mines de Suède, à l'usage des étrangers curieux, des mineurs et mineralogues. Stockholm 1796.
- Genlis, S. de, Handbok för resande eller Manuel de Voyageur, contenant les expressions les plus usitées en voyage, et dans les différentes circonstances de la vie. Norrköping et Leipsic 1807.
- Gillberg, J. L., Historisk, oekonomisk och geographisk beskrifning öfver Christianstads län uti Hertigdömet Skåne, Lund 1767.
- , Historisk, oekonomisk och geographisk beskrifning öfver Malmö hus lähn uti Hertigdömet Skåne. Lund 1765.
- Hagen, B., Uthförliger wägh-wijsare på alle förnehmste städer genom hela Tyskland, Franckrijk, Swerge och Danmerck. Wästeråhs 1679.
- Hagström, C. P., Vägvisare genom Svea och Göta riken samt Storfurstendömet Finland. Örebro 1807.
- Handbok för passagerare under resor med ångfartygen på Mälaren. Tillägnad Brukspatron och Riddaren Samuel Owen. Stockholm 1825.
- Handbok för resande i Sverige och Norrige. Med bihang, innehållande vägarne från svenska gränsen till St. Petersburg. Göteborg 1815. 2 uppl. 1820-1822.
- Hjelpreda för resande, innehållande uträkning å skjutspenningar, marsch-router, jemte tvänne bihang. Carlskrona 1829.
- Holmén, B., Geographisk tabell och wägwisare öfver Swea och Götha rike samt Stor-Furstendömet Finland. Stockholm 1765.
- Hülphers, A. A., Dagbok öfver en resa igenom de, under Stora Kopparbergs Höfdingadöme lydande lähn och Dalarne år 1757. Wästerås 1763.
- , Samlingar til en beskrifning öfver Norrland. Första samlingen om Medelpad. Wästerås 1771. Andra samlingen om Jämtland. Wästerås 1775. Fierde samlingen om Ångermanland. Wästerås 1780. Femte samlingen om Westerbotten, Wästerås 1789.
- , Samlingar til en beskrifning öfver Norrland och Gefleborgs län. Första avdelningen om Gestrikland. Wästerås 1793.
- Insulander, O., Wägvisare eller beskrifning på alle uti Gefleborgs län varande landsvägar och gästgifvaregårdar ... Gefle 1795.
- Itinéraire de Bruges (XVe siècle). i: Recueil de voyages et de documents, pour servir à l'histoire de la géographie depuis le XIIIe jusqu'à la fin du XVIe siècle. Vol 22. Appendice IV.
- Kongl. Vetenskapsacademiens Handlingar. Vol. 24. 1763.
- Kort wägvisare, innehållande marsch-rutor till de förnämste städer i Swerige, 2 uppl. Stockholm 1829.
- Lehmann, P. A., Die vornehmst. europaeischen Reisen, wie solche durch Teuschland, Frankreich, Italien, Dännemarck und Schweden ... und was auf solche curieuses zu bemercken. Hamburg 1703. 6 uppl. 1724. 8 uppl. 1736. 11 uppl. 1755.
- Linné, C. von, Carl Linnaei skånska resa, på höga öfverhetens befallning förrättad år 1749. Stockholm 1751.
- Motraye, A. de la, Voyages du S^r A. de la Motraye en Europe, Asie & Afrique ... sur l'Italie, la Grèce, la Turquie, la Tartarie Crimée, & Nogaye, la Circassie, la Suède, la Laponie, &c. La Haye 1727.
- Ny och fullständig vägvisare genom Sveriges alla provinser, jemte underrättelser om orternas förnämsta märkvärdigheter, samt de betydeligaste vägarne i Norrige och Finland. Stockholm 1830.
- Oedman, J., Chorographia Bahusiensis, thet är Bahu-läns beskrifning. Stockholm 1746.
- Outhier, M., Journal d'un voyage au Nord, en 1736 & 1737. Paris 1744.
- Peringsköld, J., Monumentorum Sveo-Gothicorum liber primus. Stockholm 1710.
- Reichard, Mr., Guide de voyageurs dans le Nord comprenant le Danemarck, la Suède, la Russie. Weimar 1810.
- Richardsson, J., Hallandia antiqua & hodierna, thet är Hallands, et af Götha Rikets landskaper, historiska beskrifning ... Stockholm 1752.
- Schultz, F. Karta öfver segelleden från Stock-

- holm genom Götha kanal till Göteborg. U.o. 1837.
- Warnmarck, P. O., Then swänske Ulysses eller en nyttig rese-book ... tillika med en wäg-wijsare öfwer Swerge och ther under liggande provin-cier. Göteborg 1709.
- Vatky, D. J., Schwedischer und Teutsche We-ge-Weiser. Stralsund 1703.
- Vägvisaren för resande i Sverige. Innehållande fullständiga uppgifter rörande ångfartygs-jernvägs & diligenskommunikationerna jemte andra för resan nödiga och nyttiga upplys-ningar illustrerad med karta öfver kommuni-kations lederna, Stockholm. Årg. 1-4. 1862-1865.
- Wägwisare genom Stockholms Höfdingedöme. Stockholm 1772.
- Wäg-wisare genom Södermanlands Höfdingedö-me. Nykiöping 1763. 2 uppl. 1768. 3 uppl. 1788.
- Wägwisare ifrån Stockholm till Norrige, med ut-satt mital och skjuts efter twänne hästar. Fredrikshall 1814.
- Wägwisare inom Swerige; innehållande uppgif-ter på de gästgifwaregårdar, som skola passe-ras, för att komma till de fleste städer i riket, samt afståndet dem emellan. Westerwik 1840.
- Vägvisare inom Södermanlands län, med åtskil-lige för länets innevånare och resande bifogade nödiga underrättelser; författad år 1816 af Lands-Contoret i Nyköping. Nyköping 1816.
- Wägwisare mellan Happaranda och Stockholm samt Öfwer-Torneå. Upptagande i korthet stä-dernas, gäst-gifware-gårdarnes och närbelä-gne ställens namn och märkvärdigheter; re-sande till synnerlig lättnad. Skellefteå 1850.
- Wägwisare uti Swerige och Finland med uträk-ning öfwer skjutspenningarne å 8 skillingar specie milen för hwar häst ... Stockholm 1804.
- län. Historisk översikt över vägväsendets ut-veckling från äldsta tider intill år 1937 på Länsvägsnämndens föranstaltande utarbetad. Lund 1938.
- Hedar, S., Lantmäteristyrelsens arkiv. i: Sven-ska lantmäteriet 1628-1928. Bd 2. Stockholm 1928.
- Karl XI's uppmarschplaner för de ständiga trupp-förbanden i det egentliga Sverige. i: Medde-landen från Kungliga Krigsarkivet, 4 (1926).
- Kulturhistoriskt lexikon för nordisk medeltid. Bd 7. Art. "Itinerarier". Malmö 1962.
- Linné, C. von, Linnés Dalaresa Iter Dalekarlium jämte utlandsresan Iter ad exteras och Berg-slagsresan Iter ad fodinas. Med utförlig kom-mentar. Utg. av Svenska Linné-Sällskapet och Nordiska museet. Stockholm 1953.
- Lönborg, S., Sveriges karta. Tiden till omkring 1850. Uppsala 1903.
- Mannerfelt, M., Bidrag till kännedomen om våra vägars historia. Del 2, 3, 7 och 8. i: Svenska vägföreningens tidskrift, 1930, 1931 och 1934.
- , Den svenske Ulysses. Om svenskar och ut-länningars reseliv i vårt land under gångna århundraden. i: Svenska kulturbilder, N. F. 4:7-8. Stockholm 1937.
- , Svenska vägar och stigar. Stockholm 1936.
- , Svenska vägvisare. En snabbinventering med anledning av 200-årsminnet av vår första tryckta vägvisare. i: KAK:s årsbok, 1943.
- , Vägkarteboken från 1742 - ett förstlingsverk av värde. Utblick över ett tvåhundraårsminne. i: Vägen, 7 (1942).
- , Väggors och korsvägar. Från "blekade" trän och andra primitiva ledsagare till vår tids vid-lyftiga vägmöblering. i: KAK:s årsbok, 1944.
- , Vägårdar och andra ledsagare. i: Bygd och natur, 3 (1941).
- , Västgötavägar. Bd II. Från mitten av 1600-ta-let till järnvägarnas första tid. Lund 1942.
- Svensk uppslagsbok. Bd 14. Art. "Itinerarium". Stockholm 1950.
- Svårdson, J., Lantmäteriteknik. i: Svenska lantmäteriet 1628-1928. Bd 1. Stockholm 1928.
- Söderberg, T., Underrättelser (bl.a. om Itinera-rium de Brugis). i: Historisk Tidskrift, 1930.
- Thorselius, T., Lantmäteriets arbete rörande vä-gar och vatten. i: Svenska lantmäteriet 1628-1928. Bd 2. Stockholm 1928.
- Willers, U., Ernst Moritz Arndt och hans svenska förbindelser. Studier i svensk-pommersk hi-storiografi och svensk opinionsbildning. Upp-sala 1945.

Litteratur

- Allhems bildböcker (1951-1961) och landskaps-böcker (1962-). Malmö. Värmland, 1956. Östergötland, 1958. Närke, 1960. Jämtland, 1961. Uppland, 1964. Södermanland, 1965. Härjedalen, 1968. Västerbotten, 1969.
- Bratt, E., En krönika om kartor över Sverige. Stockholm 1958.
- Der grosse Brockhaus. Bd 9. Art. "Reiseführer". 16 uppl. Wiesbaden 1956.
- Danielsson, C., Om vägar och gästgivargårdar i Medelpad. i: Medelpad, 2 (1942).
- Enghoff, K., De allmänna vägarna i Malmöhus

Summary

Road Signs and Maps

The essay deals with Swedish guide books and travel maps from the 17th century until the breakthrough of modern communications in the mid-19th century.

During the 17th century, the Land Survey Office and a comprehensive scheme to map the Swedish road network were launched. The business of travelling was also more rigidly organised through the Inn Ordinance of 1649. Coaching tariffs were regulated, and mileposts indicating distances were set up along the roads. Coaching-liaise peasants, innkeepers, and travellers alike were now able to pre-calculate travelling costs. To help them on their way, travellers were also gradually provided with an increasing number of guide books. They mainly consisted of lists of roads and distances between inns and coaching

stops. Only to some lesser extent they gave information on places of interest and so forth along the road. Guide books with more ample information on the local history and natural history were scarce in Sweden before the breakthrough of modern communications and until the Swedish Tourist Association was founded (middle and second half of the 19th century).

Until the 1730's the issue of maps was impeded on secrecy grounds. During the second half of the 18th century and the 19th century, a relatively large number of travel maps were, however, issued. They provided information on distances between inns, the direction of roads, and indicated the location of inns. As in the case of the guide books this type of maps changed after the mid-19th century.

Förfädernas färdeminnen

Olga Strosova

Bruket att hemföra olika föremål som reseminnen är nog lika gammalt som resandet självt. Vare sig människorna reste för att fullfölja ett uppdrag eller bara för att lära känna en främmande miljö, brukade de köpa eller plocka med sig föremål som sedan därhemma skulle påminna dem om deras upplevelser under resan eller tjäna som övertygande illustrationer till deras skildringar.

Fram till 1800-talet var resandet förbundet med stora strapatser på grund av dåliga vägar och primitiva transportmedel. Men utvecklingen av ångbåts- och järnvägstrafiken under 1800-talet gav stora befolkningsgrupper möjlighet att snabbt och relativt billigt förflytta sig långa sträckor. Allt fler resenärer gav sig av endast för att se sig omkring. De började kallas turister. Ett servicenät växte fram. Reseminnen började produceras i stora serier. I slutet av 1800-talet började man använda det franska ordet souvenir, som egentligen betydde "minnesgåva" även som beteckning på reseminnen. I Sverige skilde man ibland på dessa två betydelser genom att kalla minnessaker från resor för turistsouvenirer. Men varken ordet souvenir eller turist-souvenir rotade sig ordentligt i det svenska språket. Efter sista kriget översvämmades marknaden av fabriksproducerade och importerade minnessaker vilka ofta helt saknade samband med den plats de skulle minna om. Ordet "turistsouvenir", och i viss mån även "souvenir", har fått en nedsättande klang och uppfattas t.o.m. ofta synonymt med "skräp".

Vilka reseminnen medförde våra förfäder från sina resor? Och började man verkligen "nöjesresa" först på 1800-talet, eller fanns

det turister och turistsouvenirer tidigare, fast man inte kallade dem så? Låt oss gå tillbaka i tiden och för enkelhetens skull genomgående använda det gamla fina ordet "minne" i stället för dess utländska motsvarighet.

De första turisterna

Redan antikens människor turistade för att titta på sevärdheter. Grekerna hade sina jättelika tempelanläggningar och kurorter, uppbyggda kring mineralkällor. Populära som turistmål var också natursköna platser och berömda slagfält. Romarna å sin sida "uppfann" semestern och sommarvillan och de som hade råd tillbringade sin fritid omväxlande i bergen och på luxuösa kurorter vid havet. I Bajae, den populäraste av kurorterna i Neapelbukten, kunde man t.ex. köpa små glasflaskor, dekorerade med avbildningar av områdets främsta sevärdheter.

Medeltidens kristna pilgrimsfärder var på sätt och vis också turistresor, även om deras syfte först och främst var botgöring. De flitigast besökta pilgrimsmålen var Palestina (det Heliga landet), Rom och Santiago de Compostela. Också pilgrimsorterna hade sina minnessaker – det gällde att återvända med ett bevis på att man nått målet. En relik var det dyrbaraste man kunde förvärva, och det var i regel bara kungar och deras gelikar som kunde göra det. Men trots detta började det snart bli ont om äkta relikier och man ökade deras antal genom att dela dem i mindre bitar. Naturligtvis förekom också förfalskningar; det var i regel svårt att kontrollera äktheten. De som försåg pilgrimerna med relikier såg till att det inte uppstod luckor i

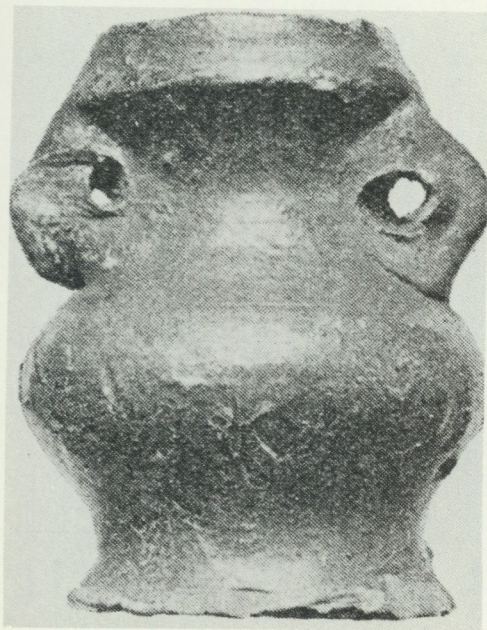
sortimentet. Sålunda fanns det flisor av "Kunskapens träd" liksom tårar som Jesus grät vid Lazarus grav, en av ärkeängeln Mikael's vingpennor, ja, t.o.m. strålar av Betlehemsstjärnan. Den förnämsta relikén var dock en flisa av det Heliga korsets sanna trä. Man kunde också köpa masstillverkade minnessaker som vaxljus, radband, kors, ringar eller pilgrimsmärken (små reliefbilder av tenn, bly eller brons som vanligen föreställde ortens helgon eller dess attribut). Dessa föremål invigdes under en särskild ritual och ansågs sedan besitta en helig kraft som skyddade och botade.

När alla vägar i Norden ledde till Nidaros

Även i Norden uppstod så småningom en rad vallfartsorter. Den mest populära var S:t Olofs grav och helgedom i Nidaros (nuvarande Trondheim) i Norge. Pilgrimsfärderna till S:t Olofs grav började redan i mitten av 1000-talet. Han blev Nordens folkkäraste helgon. Den viktigaste pil-



T.v. Så ser de lerukor ut som man förmodar fylldes med det undergörande vattnet från Olofsbrunnen för att medföras av pilgrimer som minnen från Nidaros. De är 6–10 cm höga, glaserade och har – förseglade – kunnat bäras i ett band runt halsen. Den här avbildade kukan är från Brunkeberg i Telemark, men en likadan har påträffats i själva Olofsbrunnen. Efter Seierstad, 1930.



Ett annat minne från Nidaros – pilgrimsmärke med S:t Olofs bild (ovan). Märket har påträffats 1942 i Sänga kyrka i Ångermanland när man restaurerade ett sengotiskt helgonskåp. Det är 5,4 cm högt och härstammar från 1200-talets mitt. Foto ATA.



Brunnsparken och brunnspaviljongen i Ramlösa, tecknad 1816 av W. M. Carpelan (1787–1830) och graverad 1823 av C. F. Akrell (1779–1868). Foto i Nordiska museet.

grimsvägen till Nidaros gick via Oslo upp genom Gudbrandsdalen, över Dovre fjäll och genom Gauldalen. I Sverige gick pilgrimsvägarna genom Värmland, Dalarna, Hälsingland, Härjedalen, Medelpad och Jämtland. Under ett halvt årtusende (ända till 1544, då Gustav Vasa förbjöd pilgrimsfärderna) välldes pilgrimsströmmen sommar efter sommar på dessa vägar upp mot Nidaros. Pilgrimerna försökte nå sitt mål den 29 juli, S:t Olofs dödsdag. Då förrättades den stora Olofsmässan, och Olofskrinet fördes i procession genom staden.

I Olofsbrunnen i Nidaros domkyrka har man funnit en liten lerkruka med två öron. Liknande krukor har påträffats på flera ställen i landet. En hypotes är att dessa krukor under medeltiden fylldes med det undergörande vattnet från brunnen och medfördes av pilgrimerna som minnen från Nidaros. Andra minnessaker därifrån var pilgrismärken med S:t Olofs bild.

Med bildning som mål

Under 1500-, 1600- och 1700-talen gav sig Europas unga ädlingar (även svenska) ut på sitt livs *Grand Tour*, en bildnings- men även nöjesresa. De var turister, trots att de ännu inte kallades så.

Det intresse för det egna landet som sven-skarna på allvar började hysa under stormaktstiden blev än starkare under det upplysta 1700-talet. Svenska aristokrater jämte en och annan våghals från kontinenten gav sig av på *le tour du Nord*, vars ändhållplats vanligen var Dalarna. Men några vågade sig långt mot norr, t.ex. Carl von Linné, som 1732 företog en forskningsresa till Lappland och där bl.a. förvärvade ett exotiskt minne i form av en lapsk trolltrumpa. (Se s. 129).

Att dricka brunn och bada salta bad

På 1600- och 1700-talen kom mineralkällorna åter i ropet. De fick då tillbaka den

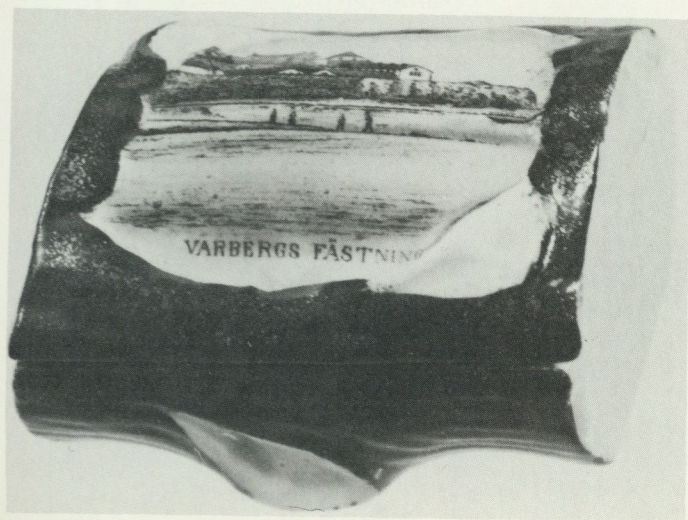
medicinska status som de haft under antiken. Under medeltiden användes varma källor i Europa främst som "hälsobad" men betraktades av kyrkan som syndens nästen. Småningom spred sig dock bruket att även dricka deras vatten, och brunnsresor blev allt vanligare. På 1600-talet började man leta efter mineralkällor även i Sverige. Som den första upptäcktes (1678) *Medevi*, en "surbrunn" med järnhaltigt, radioaktivt vatten. De andra större svenska brunnarna öppnades sedan i rask takt: *Sätra* 1701, *Ronneby* 1705, *Ramlösa* 1707, *Wärby* 1708, *Porla* 1724 och *Loka* 1725. I första hand försökte man locka kungligheter till brunnarna. I deras släptåg kom sedan den svenska adeln och – under 1800-talet – borgerskapet. Även breda folkskikt hade möjlighet att en tid vistas vid brunnen (om än under mycket enkla förhållanden). Källvattnet dracks ur speciella glas, som ofta var vackert dekorerade och hade brunnens namn ingraverat. Brunnsgästerna brukade ta sitt glas med sig hem som minne.

Brunnsorterna överskuggades så småningom av badorter vid havet. Föregångslandet blev Storbritannien, där fashionabla havsbadorter växte upp redan under slutet av 1700-talet. Havsbadandet spred sig

snabbt till kontinentens kuststräckor och blev under 1800-talets första decennier allt vanligare. I Sverige tycks det ha börjat 1774 vid brunnsorten Baggetofta utanför Uddevalla. (Under den första tiden hällde man helt sonika havsvatten i badkar och värmdde upp det, men småningom började man bada direkt i havet.) Baggetofta utvecklades till landets och norra Europas första havsbadort, *Gustafsberg*. Viktiga badorter på västkusten blev *Marstrand* (1822), *Varberg* (1823) och *Lysekil* (1847), på Östersjösidan *Norrhälje* (1844), *Visby* (1856) och *Borgholm* (1865). Ofta fanns det brunn och bad inom samma anläggning. Så hade t.ex. Varberg på 1850-talet både brunn och varm- och kallbad. Societeten badade i badhusen, där man fick erlægga avgift, medan vanligt folk badade utan avgift "under bar himmel". Även på havsbadorterna fanns minnen att köpa. Ett typiskt sådant är ett smyckeskrin av porslin från 1890-talet, inhandlat i Varberg.

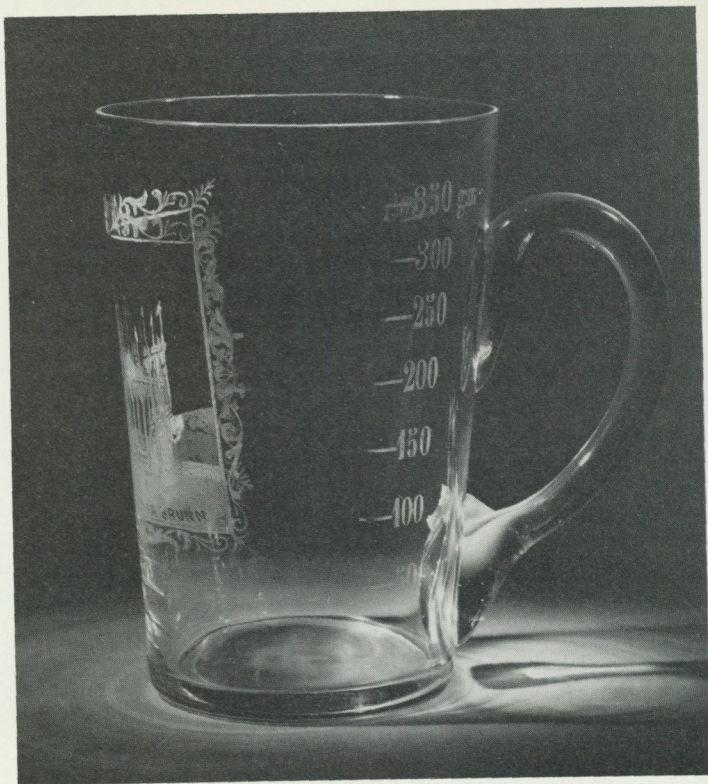
Sverige blir turistland

Järnvägen innebar en revolution inom trafikväsendet. Omkring 1850 byggdes järnvägar i hela Europa, även i Sverige, där man dock redan tagit ångkraften i sin



Detta smyckeskrin av porslin, i form av en avsågad ekstock, köptes någon gång på 1890-talet som minne från Varberg. Skrinet är 8 cm långt och har en färgbild av Varbergs fästning infälld i locket. Ett likadant skrin finns i Nordiska museets samlingar, dock med Skansenmotiv. Foto Varbergs museum.

Glas för brunnsskickning från Ramlösa Hålsobrunn, troligen från slutet av 1800-talet. Glasets är 12 cm högt och bär en etsad bild av Ramlösa brunnspaviljong med inskriptionen "Minne från Ramlösa brunn". Kulturen, Lund. Foto Lennart Hansson.



tjänst i form av ångfartyg. År 1810 började man bygga Göta kanal. Dess Västgötadel invigdes 1822 och Östgötadeln 1832. När sedan järnvägen sträckte ut sina första tentakler, kunde man kombinera en ångbåtsfärd med tågresor och hästskjuts. Tack vare de väl utvecklade kommunikationerna var turistandet i Sverige livligt redan innan svenskt turismväsen tog en medveten, organiserad form genom att Svenska turistföreningen bildades 1885.

Det mest omtyckta resmålet – för såväl inhemska som utländska turister – var Göta kanal med Trollhättefallen. Populära var också Visby, Dalslands kanal, Kinnekulle, Husaby och Skara. Även Stockholm var en självskriven turistattraktion med Gustav II Adolfs och Karl XII:s relikier i Livrustkammaren. Norr om Stockholm hägrade Uppsala, Linnés Hammarby och hela Dalarna med sina Vasaminnen, socken-

klädd allmog och kyrkbåtar. Men det var inte bara naturen, de historiska minnesmärkena och det pittoreska folklivet som lockade. Man besökte också kopparbruket i Avesta, gruvorna i Falun och Sala, Motala verkstad, ja, själva Götakanalbygget var en turistattraktion så länge det pågick.

Bokhandlaren sålde minnen och gav råd på köpet

På 1800-talet talade och skrev man i Sverige allt oftare om "turister". Om turisterna på den tiden ville köpa reseminnen, gick de vanligtvis till bokhandeln. Där kunde de både handla och få värdefulla upplysningar och råd om allt som hade med resor att göra. Bokhandlarna sålde högklassiga, än i dag oöverträffade kartor över Göta kanal, resehandböcker och eleganta album som innehöll vackra bilder och texter skrivna av kända författare. Det var meningen att

turisterna skulle ta med sig dessa tryckalster som minnen från resan och även ge bort dem som presenter. De vackra bilderna, åtföljda av fängslande texter kunde nämligen med fördel "begagnas äfven af hvar och en som icke reser". Ett sådant allsidigt verk var t.ex. "Trollhätta-album" från 1846 med texter av Orvar Odd. År 1866 utkom den första svenska resehandboken av klass – Gustaf Thomées "Sverige. Illustrerad handbok för resande och derjemte ett minne för dem som besökt landet". Denna rikt illustrerade handbok är ett minne i sig, men på sidan 43 får resande även tips om vilka minnen de kan medföra från Stockholm.

"Expositionernas" guldålder

Redan under andra hälften av 1700-talet hölls industriutställningar på olika ställen i Europa. Efter industrialismens genombrott under förra delen av 1800-talet växte intresset för utställningar alltmer, och en rad nationella sådana anordnades för att demonstrera respektive länders utveckling. Under senare delen av 1800-talet utbröt en världsomfattande utställningsfeber. England var först att anordna en internationell världsutställning – i London 1851.

Sverige var representerat vid de flesta utställningar utomlands, men 1866 (samma år som Thomées handbok för resande kom) skrev landet ett eget blad i utställningshistorien: i Stockholm hölls då den första skandinaviska utställningen, kallad *Allmänna industri- och konstutställningen*. Industridelen exponerades i en industrihall, som för detta ändamål uppförts på Karl XIII:s torg (nuvarande Kungsträdgården), konstdelen var inhyst i det nyinvidga Nationalmuseum. Det långsträckta Industripalatset med sin åttkantiga, glasbetäckta kupol erbjöd, enligt en samtida skribent, "en både stolt och vacker anblick", där det låg inbäddat "ibland de lumiga trädgrupperna invid den forssande Norrström". Turister och resande som besökte utställningen kunde där inhandla ett litet fint utställningsminne, en bild vävd i siden och föreställande just en del av det ståtliga Industripalatset. Palatset är i dag ett minne blott, men kvar finns utställningens ögonsten, Molins fontän, som ursprungligen skapades i gips och prydde interiören, men som senare på allmän begäran göts i brons och uppställdes i det fria i Kungsträdgården.

Resande, som endast kunna tillbringa få dagar i Stockholm, böra företrädesvis besöka:

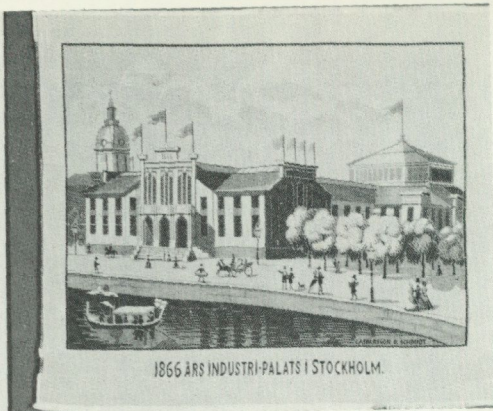
Naturskönheter. Utsigterna från de högt belägne punkterna * Mosebacke, Kastellholmen, Observatorium, Djurgården (vackra utsigter från Byströms villa och Djurgårds Tivoli), samt från Jakobs kyrktorn, Rosendal, Marieberg (vackra utsigter öfver Mälarfjärden och staden), Haga Slott, orangeri och park, Drottningholm, Ulriksdal.

Samlingar. National-Museum, Riddarholmen, Catharina och Storkyrkan, Kungl. Slottet, Zoologiska Riksmuseet (94 Drottninggatan), Kungl. Biblioteket (Slottet), Svenska Industri-Magasinet (28 Regeringsgatan), Hammers Museum (i Byströms Villa).

Promenader. Norrbo, Strömparterren, Carl XIII:s Torg, Berzelii Park, Skeppsholmen, Humlegården, Trädgårdsföreningens lokal (Drottninggatan 71).

Minnen att medföra från Stockholm. Utom Fotografi- och Stereoskop-utsigter finnas flera vackra litografiska utsigter och plancher (Album de Stockholm, Stockholms Omgifningar). Verk öfver Svenska Folkdräkter, af Wallander och Forsell (Bonnier, Bazaren). Dessutom äro att rekommendera fina stålarbeten, saxar, knifvar, nyckelhållare, förfärdigade i Eskilstuna (det svenska Birmingham), arbeten i svensk porfyr, samt i Parian-Porslin från Gustafsbergs och Rörstrands fabriker, båda nära Stockholm. Lager häraf hos Warodell vid Riddarhustorget samt i Svenska Industrimagasinet (28 Regeringsgatan).

Gustaf Thomées förtäffliga resehandbok "Sverige. Illustrerad handbok för resande och derjemte ett minne för dem som besökt landet" var tänkt som ett reseminne. I avsnittet om Stockholm presenterades dessutom en lista över minnessaker.



1866 års "Industripalats" sett från Stockholms ström. Bilden är vävd i siden och tillhandahölls i ett dekorativt papperskuvert. Den var avsedd att ramas in och hängas på väggen. Nordiska museet.

Då man drack Kullans choklad och åkte elevator

1866 års utställning var av blygsam omfattning jämfört med nästa Stockholmsutställning, *Allmänna konst- och industriutställningen 1897* (även kallad jubileumsutställning på grund av Oscar II:s 25-åriga jubileum som regent). Till utställningsområde valde man Lejonslätten på Djurgården, där ett myller av originella utställningspaviljonger av trä och gips uppfördes runt en magnifik industrihall, som blev utställningens huvudbyggnad och ögonmärke. Det halvfärdiga Nordiska museet hade försetts med en tillbyggnad av trä, som rymde utställningar över bl.a. sjukvård och hemslöjd. Tillbyggnadens södra sida hyste en ölservering ägd av Göteborgsbryggeriet J. A. Pripp & Son. En särskild attraktion var det på Framnäs udde uppbyggda "Gamla Stockholm", en stadsbild av 1500-talets Stockholm med slottet "Tre kronor" och en del andra byggnader, vars bottenvåningar befolkades av hantverkare och soldater i tidstroga dräkter, sysselsatta med hantverk och försäljning respektive uppvisningar i fäktning. Utställningen utvecklades till en jättelik folkfest som man länge mindes; 20 "folktåg" till utställningen organiserades för mindre bemedlade från hela Sverige och från Kristiania.

Massor av utställningsminnen framställdes: "utställningsskedar", broderade näsdukar, minnestallrikar, litograferade vyer sammanfogade i konstfullt utformade häften, panoramabilder, "brefkort med vyer" (bland dem ett med vy över Pripsska terrassen), bilder vävda i siden, brevknivar med glödritningar osv. Bland minnestillverkarna märktes Liljeholmens stearinfabrik, som präglade en medalj i stearin, de båda rivaliserande porslinsfabrikerna Gustavsberg och Rörstrand samt Den Kongelige Porcelainesfabrik. Man kunde köpa ett "Originelt Utställningsminne" som gav "svalka, nytta och nöje". Det var en solfjäder med kartor över Stockholm och utställningen. Ena sidan var "försedd med svenska folklifsbilder", varför solfjädern även kunde användas som "väggprydnad i hemmet". I "Gamla Stockholm" försålades bl.a. brev som befäste innehavarens "burskap som borgare" i nämnda "stad". Ett ytterst originellt utställningsminne kunde man skaffa sig för 15 kr (mycket pengar på den tiden) genom att låta modellera sin egen bild av skulptören Alessandro Moretti från Florens. Enligt en reklamskylt utförde han denna konstnärliga prestation på endast några minuter... I Skandinaviska Kaffeförädlings Aktiebolagets "Mohriska Kaffehus" serverades det förädlade kaffet av



Konkurrerande porslinsmuggar för chokladförtäring på 1897 års utställning, Hultmans tillverkad av Rörstrand och Mazettis av Gustavsberg. Nordiska museet.

flickor i orientalisk dräkt. Koppen och fatet fick kunderna medtaga som minne. Över 250 000 koppar lär ha medtagits. Alla som köpte bolagets utställningskaffe fick dessutom gratis ett porträtt av Oscar II, "tryckt i 12 färger". Mazetti's Chokolad Paviljong serverade Kullans choklad i muggar från Gustavsberg. Muggen fick de drickande behålla som minne. Även Hultmans fabriker bjöd sina chokladtörstiga besökare på serveringskärlen, små söta porslinsbägare, tillverkade av Rörstrand. Bröderna Cloetta serverade sin choklad i små aluminiumbägare, som kunderna fick behålla som minne och använda "både till att dricka ur och såsom äggkopp". Industrihallens minaretliknande torn inneslöt "elevatorer" i vilka den som vågade kunde åka upp till en plattform med utsikt över utställningsområdet och

övriga Stockholm. Här fanns också ett kafé och här kunde man förvärva en av utställningens specialstämplar som sattes på "brefkort".

Vidgade vyer

Den särskilda stämpel som besökarna av Industrihallens torn kunde förvärva var i och för sig inget nytt påhitt. Första gången man kunde bevisa ett tornbesök på detta sätt var på Parisutställningen 1889, där man postade sitt vykort uppe i det berömda Eiffeltornet. Denna idé gav sedan inte bara upphov till en internationell torn- och bergbestigningsmani, utan grundade det turistiska vykortets stora popularitet i breda folklager. Även i Sverige blev vykortet, som man i början kallade för "brefkort med

vyer" omåttligt populära. Till detta bidrog i särskilt hög grad förläggaren Axel Henrik Eliasson, som 1890 grundade ett konstförlag i Stockholm och framställde stora mängder av denna vara. En drivande kraft för landets vykortsproducenter och vykortsförsäljare blev också den hembygdsromantik som på 1870-talet väcktes av Skansens grundare Artur Hazelius. Vykort, framför allt de nationalromantiska och topografiska, har haft en enorm betydelse som reseminne, kunskapskälla och turistpropaganda. De topografiska vykorterna håller förresten än i dag runtom i världen sina ställningar som de behändigaste, billigaste och mest köpta reseminnena över huvud taget.

Källor och litteratur

Otryckta

Bark, Bo, Konst- och industriutställningar i Stockholm. U.å. (Stencil.)

Kulturen, Lund. Brev till förf. av 76-01-28, 78-01-24 och 78-01-30.

Nordiska museet, Sthlm. Bildarkivet.

Riksantikvarieämbetet och Statens historiska museer. Brev till förf. av 78-01-24.

Varbergs museum. Brev till förf. av 78-01-17 och 78-02-07.

Tryckta

Allmänna konst- och industriutställningen i Stockholm 1897. Revy i bild och ord. Sthlm 1897.

Bergmark, M., Bad och bot. Om vattnet som läkemedel och njutningsmedel. 2., väsentligt utökade upplagan. Sthlm 1964.

Billow, A., Notiser från turistväsendets barn. (Svenska turistföreningens årsskrift. 1945.)

Blanche, T., Officiell vägvisare öfver Allmänna konst- och industriutställningen i Stockholm 1897. Sthlm 1897.

Casson, L., Travel in the ancient world. London 1974.

Dahlöf, Kristina, Badtraditioner i Varberg. (Varbergs Museums årsbok 1974.)

Ehrensverd, Ulla, Gamla vykort. En bok för samlare. Sthlm 1972.

Ernvik, A., Pilgrimsleden Karlstad-Klarälvsdalen - Röros - Trondheim. /Turistfolder./ Karlstad 1974.

Gullander, B., Linné i Lappland. Utdrag ur Carl Linnaeus' dagbok från resan till Lappland 1732, ur hans lapska flora och reseberättelsen till Vetenskaps-Societeten i Uppsala, ur anteckningar och brev m.m. Sthlm 1969.

Hasselgren, A., Utställningen i Stockholm 1897. Beskrifning i ord och bild öfver Allmänna Konst- & Industriutställningen. Sthlm 1897.

Hedberg, K., Utställningsrevy. (Ny Illustrerad Tidning. 33(1897): 31.)

Henderson, I. T., Pictorial souvenirs of Britain. London 1974.

Holmberger, G., F - t., E., Utställning. (Nordisk familjebok. Ny, rev. och rikt ill. uppl. 31. Sthlm 1921.)

Illustrerad handbok under Allmänna konst- och industriutställningen i Stockholm 1897. Sthlm 1897.

Lambert, L., Turismen - vår tids kolonialism. /Rec. av/ Louis Turner & John Ash: The golden hordes, international tourism and the pleasure periphery. (Svenska Dagbladet 75-10-04.)

Lundin, C., Kyrkohistoria för hemmet. 1. Gamla tidens och medeltidens historia. Sthlm 1898.

Medevi Brunn. /Turistbroschyr./ /Motala./ U.å.

Molin, J. P., Av *Eichhorn, C.*, *Gavelin, A.* (Nordisk familjebok. Ny, rev. och rikt ill. uppl. 18. Sthlm 1913.)

Odenius, O., Pilegrim. (Kulturhistoriskt lexikon för nordisk medeltid. 13. Malmö 1968.)

Rydbeck, Monica, Pilgrimsmärken. (Kulturhistoriskt lexikon för nordisk medeltid. 13. Malmö 1968.)

Seierstad, A., Olavsdyrking i Nidaros og Nord-Europa. (Norsk Folkelesnad. 3.) Nidaros 1930.

Stackell, L., Västkusten förr. Badortsmiljöns liv och bebyggelse under 1800-talet. Sthlm 1975.

Sturzen-Becker, O. P., Trollhätta - album. Samling af de vackraste och märkvärdigaste utsigter vid och omkring Trollhättan. /Av/ Orvar Odd. Göteborg 1846.

Thomé, G., Sverige. Illustrerad handbok för resande och derjemte ett minne för dem som besökt landet. Sthlm 1866.

Trotzig, K., Pilgrimsvägarna till Sankt Olofs helgedom i Nidaros. (Dalarnas hembygdsförbunds tidskrift 1925.)

Uggla, C. R. af, Kultbild och pilgrimsmärke. (Fornvännen 39(1944): 1.)

Willers, U., Turistisk förhistoria och framtid. Rön och reflexioner. (STF-Svenska turistföreningens tidning 28(1960): 1.)

Vägvisare vid Allmänna Industri- och Konstutställningen i Stockholm 1866. Sthlm 1866.

Summary

The Travel Souvenirs of Our Ancestors

The custom of bringing home various objects as souvenirs is as old as travelling itself. Whether people went out on a mission or merely to get to know a foreign country, they used to buy and bring with them objects that might later on remind them of their experience.

As early as in classical times, people travelled to visit their temples and health resorts. In the Middle Ages, Christian pilgrimages were in a way tourist trips. At the pilgrim resorts souvenirs were sold, for instance wax candles, rosaries, crosses, rings, and pilgrim badges. In Scandinavia, too, there arose pilgrim resorts. The most popular of them was St. Olof's tomb and shrine at Nidaros, the Trondheim of our days, in Norway. There a small vessel with two ears has been found. These vessels were probably filled with miraculous and healing water and were brought home by the pilgrims as keepsakes.

In the 17th and 18th centuries, mineral springs became popular in Europe. At Swedish spas, the spring-water was drunk out of beautifully de-

corated glasses. The spa visitors used to take their glasses with them as souvenirs.

As early as the 19th century, tourists travelled through Sweden in large numbers. If, at that time, the tourist wished to buy souvenirs, he usually went to the bookshops where he could obtain maps of high quality, tourist guides, and handsome albums with beautiful pictures and texts written by well-known authors.

The breakthrough of industrialism brought with it a new tourist attraction – the great international exhibitions. In 1866, the first Scandinavian exhibition was opened in Stockholm. It was outdone, by far, by the Stockholm exhibition in 1897. For this exhibition an abundance of souvenirs was made: jubilee spoons, commemoration plates, embroidered handkerchiefs, etc. Firms serving coffee and chocolate allowed their customers to keep cups and mugs as souvenirs. "Cards with views" also became very popular – predecessors of the modern postcard.

Upptäck Sverige **BERÄTTA MED VYKORT!**



Vykortssverige börjar i Smygehuk!



RESA I SVERIGE

En serie klassiska reseskildringar och topografica i nyutgivning av Nordiska museet och LiberFörlag.

I redaktionen: Mats Rehnberg, Göran Rosander, Skans Torsten Nilsson, Trygve Carlsson.

Totalt kommer serien att omfatta cirka 20 volymer klassisk litteratur om olika delar av vårt land.

Två titlar har redan kommit ut:

Nils Gabriel Djurklou

Ur Nerikes folkspråk och folklif

Anteckningar utgifne till fornvänners ledning.

Den klassiska skildringen av liv, seder och bruk i Nerike. Boken utkom senast på 1860-talet.

Charles Ogier

Från Sveriges storhetstid

Dagbok under ett besök i Sverige vintern och våren 1634–1635

Den franske diplomaten Ogier ingick i en beskickning som kom till Sverige för att medla mellan Polen, Sverige och Danmark. Under färden från Kristianopol via Stockholm till Dalarna förde han anteckningar på latin som 1914 gavs ut på svenska.



Böckerna finns på Nordiska museet och hos de flesta bokhandlare.



LiberFörlag

KÄNN DITT LAND



Kom med i STF, Svenska turistföreningen. Som medlem får du rika möjligheter att lära känna Sverige. Bl a genom de många förmåner och rabatter STF erbjuder sina medlemmar. 230.000 är med i STF.

Årsskriften är en av Sveriges mest spridda och lästa böcker. 1978 handlar den om Göteborg, 1979 om Södermanland.

Egna anläggningar, 11 fjäll- och turiststationer, ett 80-tal fjällstugor och -kåtor, gästhamnar utmed våra kuster och 190 vandrarhem, Sveriges största och billigaste logi.

Medlemstidningen Turist med artiklar om kultur och natur, resor, råd och tips. 6 nr/år. STF ger också ut en mängd reseböcker, kartor och publikationer.

Lokala kretsföreningar samlar medlemmarna till vandringar, studiebesök m m för att lära känna sin hembygd.

Reseservice genom STF:s egna resebyråer. Alla slags biljetter och resor, STF-resor, bilresetjänst, stugsemester, rådgivning vid fjällfärder m m.

Medlemsavgiften är 55 kr 1978. 60 kr 1979, inkl årsskrift och tidning. Familje- och juniormedlem 15 kr. Gå till bokhandeln eller ring STF, medlemsavdelningen, tel 08-22 72 00.



Svenska turistföreningen, Box 7615, 103 94 Stockholm.

Nordiska museet under år 1977

Planerings- och utvecklingsarbete

Programarbetet för en inre upprustning och ombyggnad av museet ägnades mycken tid under våren. Då enighet emellertid inte kunde nås om hur mycket av museets verksamhet som skulle få rymmas inom byggnaden måste programarbetet skjutas på framtiden.

Julita centralmagasin togs i bruk under året och överflyttningen av föremål från magasin i Stockholmsområdet pågick hela året. Under våren förelåg reviderade bygghandlingar till den andra etappen av magasinsanläggningen. Någon byggstart skedde dock inte under 1977, då de statliga investeringsmedlen dirigerades till andra byggprojekt i andra delar av landet.

Livrustkammaren började sin utflyttning ur museet till nya lokaler i slottet. Därmed avslutades livrustkammarens 70-åriga tillvaro i Nordiska museets byggnad. Under hösten tog museet i bruk södra hallen för utställningsändamål och dessutom livrustkammarens kanslilokaler.

Översyn av organisationen

Den departementala kommittén för översyn av vissa museers organisation (ORM) framlade sitt förslag rörande Nordiska museet i oktober 1977.

Det var 1972 som Nordiska museet i skriftelse till regeringen begärde särskilda medel för att se över organisationen. Det skedde mot bakgrund av att Julitaverksamheten skulle börja byggas ut och inför det faktum att departementet satt som villkor att detta inte fick medföra någon personalökning. Departementet gav ORM-kommittén uppdraget 1976 och statskontoret företog en kartläggning av problemen.

ORM-kommitténs förslag innebar tillskapandet av en gemensam teknisk avdelning och en förstärkning av personaladministrativa delen av museets arbete. Därutöver föreslogs tillkomsten av ett styresmannens sekretariat för att avlasta styresmannen delar av den alltför stora arbetsbördan.

Tyvärr behandlade inte utredningen det behov av personal och ekonomiska resurser som skulle krävas för att fylla de nya och gamla arbetsuppgifterna.

Förstatligandefrågan

Under 1977 tog statens förhandlingsnämnd itu med sitt uppdrag från regeringen att förhandla med Nordiska museets nämnd om ett överförande av museet till statligt huvudmannaskap. Överläggningarna påbörjades under juni månad och före årsskiftet framlade förhandlingsnämnden ett förslag till överlåtelseavtal. Det hade karaktären av ett villkorslöst överlåtande på staten av museets samlingar, fastigheter och fonder. Museets nämnd tillkallade särskild juridisk expertis för att ingående studera konsekvenserna av förslaget.

SAMDOK

Den 24–25 oktober 1977 ordnade Nordiska museet en konferens om samordning av nutidsdokumentation vid kulturhistoriska museer. Vid konferensen drog man upp riktlinjer för verksamheten. En styrgrupp, SAMDOK-rådet, tillsattes. I detta ingår representanter för Nordiska museet, övriga central- och specialmuseer, läns- och kommunala museer och Svenska museiföreningens museisektion. Vidare bildades en hempool bestående av fyra museer som

tillsammans åtagit sig att svara för dokumentation av nutida hemmiljö. Två arbetsgrupper tillsattes för att fortsätta utvecklingsarbetet kring dokumentation av nutida offentlig och kommersiell miljö samt arbetsmiljö. Dessa arbetsgrupper skall leda fram till att pooler bildas även för dessa miljöer.

Från den 1 september 1977 har fil. kand. Kerstin Berg varit anställd som samdoksekreterare på halvtid. För projektet SAMDOK utgår särskilt statligt anslag.

Som ett led i SAMDOK-projektet utges en bulletin, SAMDOK, som redigeras av sekreteraren. Det första numret kom ut i slutet av november och tre nummer har förberetts för 1978. Bulletinen innehåller rapporter från pågående samtidsdokumentation vid museerna och redogörelser för SAMDOK-rådets och poolernas arbete. Den sänds till landets museer och till ett antal kulturpolitiker och tjänstemän i kommuner och statsförvaltning samt till större museer i övriga nordiska länder.

SAMDOK-sekretariatet har genom enkäter och studium av årsberättelser samlat information om museernas samtidsdokumenterande verksamhet och har börjat upprätta register över dessa. Under 1978 kommer man att arbeta vidare med detta registreringsarbete.

Undersökningsverksamhet

Den under fjolåret inledda undersökningen av *Norrsundets industrisamhälle* i Hamrånge sn, Gästrikland, avslutades i maj och juni. Tonvikten låg på intervjuer med barn och ungdom.

För projektet *Anläggarna* som påbörjades under fjolåret har fil. kand. Barbro Bursell arbetat som köksbiträde i Autajaure inom Ritsemanlägget i Lappland. Under några dagar i juni studerades skogsbilvägar i Ovensiljan. Ett stort antal berättelser och foton har influit till tävlingen om Anläggarminnen.

Med kort varsel fick museet undersöka *Kramfors Sulfittfabrik* under tre veckor i mars då fabriken skulle nedläggas. Ekonomiskt stöd lämnades av SCA.

I projektet *Arbetsliv på kontor* har en serie intervjuer genomförts med olika kategorier av anställda på trävarufirman Fredriksson & Co i Stockholm, och med ett antal slumpvis utvalda pensionerade, kvinnliga kontorister. Projektet kommer att fortsätta under 1978 med studium av ett eller två företag och en serie med fria intervjuer. Undersökningen koncentreras främst på kontoristernas arbetsvillkor under perioden 1920–1960 och syftar till att ge en uppfattning om arbetsförhållanden som t.ex. arbetsmiljö, arbetsrutiner, organisation och sociala relationer samt arbetslivet i relation till privatlivet. Projektet utgör samtidigt underlag för en planerad föremålsinsamling.

Museet har i samarbete med Stockholms stadsmuseum gjort en undersökning av barninstitutioner, barnuppfostran och barns uppväxtvillkor i Stockholm under 1930-talet. Undersökningen omfattar arkivstudier och intervjuer med personer som var aktiva inom barnavården, som förde fram nya idéer inom barnuppfostran och som vuxit upp på 1930-talet.

Eva-Lis Bjurman har fortsatt undersökningen av barns fritidsvanor och uppväxtvillkor i några Stockholmsförorter. Ytterligare två kommuner har undersökts, en norr om staden och en söder om staden.

Som första undersökningsobjekt i dokumenteringen av produktionen av monteringsfärdiga trähus utvaldes ett av de större företagen, Myresjö AB i Småland, som besöktes. Ett tjugotal personer i företaget intervjuades, fabriksanläggningar, kontor och produktionsstationerna fotograferades och man samlade in fotografier, äldre kataloger och reklamtryck. Byggnadsdelar såsom paneler, dörrar och fönster samt modeller har utlovats av företaget.

Genom anslag från Humanistiskt-samhällsvetenskapliga forskningsrådet har inventeringen av brudkronor i svenska kyrkor kunnat återupptagas.

Under hösten har föremål och arkivmaterial från Skara, Göteborgs och Växjö stift bearbetats.

Undersökningar av stalotomter norr om

Maurajaure i Arjeplogs socken har utförts under året. Vid intensivinventeringar i gränstrakterna Sarek-Padjelanta i Jokkmokks socken har över 600 fynd registrerats. Inventering och undersökningar har också skett i Tärnabyområdet med bl.a. fynd av nya stalotomter.

Frågelistverksamhet

Under året fortsatte museet att i hemmen besöka museets många och trogna meddelare. 46 personer besöktes för intervjuer och fotodokumentation.

En frågelista om *privatbilismen*, Vi och våra bilar, sändes ut i oktober och gav under året 82 svar. Listan om *barnuppfostran* har under året besvarats av 148 personer. Även svar på tidigare listor har kommit in. Dessutom gjordes ett tidningsupprop om barnseden att *springa påskgummor*. En samling frågor om *jeans* har vidare utarbetats och tillställts 29 utvalda skolor i hela landet.

Filmning

Under 1976 och 1977 har museet planerat och förberett inrättandet av en filmverkstad vid museet. För detta ändamål erhöll museet i december 215 000 kronor ur Knut och Alice Wallenbergs stiftelse för inköp av utrustning. Byggnadsstyrelsen har samtidigt lagt ut projekteringsuppdrag på museets arkitektkonsult. Filmverkstadens uppgift blir i första hand att ge möjlighet att redigera om museets äldre filmer efter moderna visningskrav och få igång en filmproduktion vid museet.

Det under 1976 påbörjade räddningsarbetet med museets rörliga filmer på nitratbas har fortsatt enligt planerna. Arbetet innefattar i första omgången dels tvättning och renovering av filmerna på Hollywoods filmlaboratorium, dels framtagning av masters eller duplikatnegativ. Under året behandlades 22 filmer, dels på filmlaboratoriet, dels – för kopiering – på firma Film Teknik.

Förvärv av föremål, böcker och arkivalier

De under året registrerade föremålen upptar nr 299 155–301 999 i huvudliggaren. Dessutom har en fortsatt registrering av lantbruksmuseet påbörjats. (Skolmuseet: ca 300 inv. nr; lantbruksmuseet ca 1 500 inv. nr).

En stor samling flottningsredskap har skänkts till Nordiska museet av Dalälvarnas flottledsförvaltning. Denna samling kommer att utgöra stommen till det flottningmuseum som är under iordningställande i Gysinge vid Dalälven.

Under året förvärvades *Bror Stardhs snickarverkstad* på ca 600 föremål. Stardh arbetade huvudsakligen med reparations- och ombyggnadsarbeten i Sollentuna och i verkstaden ingår även måleri- och murarutrustning. Från *Sundbybergs gjuteri* förvärvades ett 60-tal föremål i samband med dokumentation av tillverkning. Gjuteriet arbetade huvudsakligen med legoarbeten i gjutjärn i korta serier och materialet kompletterar därför äldre material i samlingarna med bl.a. gelbgjuteri, tenngjuteri och konstgjuteri. En hel *köksinredning från 1890* har skänkts av HSB. Inredningen består av golv med sockel, fönster och två dörrar med karmar och foder, bänkskåp med diskbänk, kallvattenledning och avlopp, vägghylla, skafferi och vedlår samt en järnspis av Skoglund & Olssons tillverkning "No 6 pat" med spiskåpa. Köket kommer från gårdshuset Fleminggatan 85 i Stockholm, byggt 1890 och rivet 1974.

Till museets jubileumsutställning 1973 inlånades från fru Elly Lassing, Stockholm, en samling föremål som ingick i rekonstruktionen av en bosättningsaffär från ca 1910. Dessa har nu förvärvats, dels genom inköp, dels i form av gåva. En del av dem har utgjort skyltmaterial i hennes affär Solidar på Norrlandsgatan, men huvudparten är exempel på sådana varor som vid denna tid fanns till försäljning i butiken t.ex. servis- och prydnadsgods, köksredskap av trä och metall samt diverse städredskap. Som kringdokumentation föreligger fotografier samt intervjuer om affärsverksamheten.

Av fil. lic. Bengt Rapp har museet mottagit en betydande del av de kläder som han och hans syster använde under uppväxtåren – dvs. 1910-talet – företrädesvis vardagskläder och underkläder. Kontinuiteten i klädustrustningen hos dessa barn och de detaljerade minnesbilder som givaren kunnat lämna utgör en stark motivering för mottagandet.

Fru Ulla Breitholtz har lämnat en gåva omfattande 34 sidenschaletter av vilka flera försedda med stämpel och dessutom tygprover bl.a. i damast från Almgrens sidenväveri i Stockholm. Gåvan som kompletteras av fotografier och arkivalier av skiftande slag såsom prislister, kontraböcker, diplom etc. utgör ett mycket värdefullt tillskott till det material som redan finns i museet från denna firma.

Genom generöst bistånd av Nordiska museets Vänner har museet kunnat förvärva den s.k. Sture-ringen, en trolovningsring av guld daterad till 1500-talets senare hälft.

Trots den besvärliga lokalfrågan har museet tagit emot Nordiska Kompaniets arkiv som erbjöds i gåva redan under år 1976. Gåvan överlämnades formellt till museet i samband med Nordiska Kompaniets 75-årsjubileum. Den är ett av de större förvärven under senare år och omfattar inbundna och kronologiskt ordnade fotografier och annonser som visar den kontinuerliga verksamhetsutvecklingen på varuhusets olika avdelningar i Stockholm och vid dotterföretagen i landet. I gåvan ingår också en betydande samling ritningar till möbler och hela inredningar för bl.a. kontor, restauranger och fartyg. Enligt planerna kommer gåvan att följas upp med intervjuer för att man skall få en helhetsbild av företaget och en inblick i vilka drivkrafter och idéer som under många decennier gjorde Nordiska Kompaniet till Nordens ledande varuhus.

Av fotograf H. Henried har museet köpt en värdefull samling fotografier med negativ. Fotona har han tagit under en 35-årsperiod t.o.m. 1976. De 1000 bilderna har ett ämnesinnehåll och i förekommande fall den

reportagekaraktär att de på ett idealiskt sätt kompletterar bildarkivets samlingar.

Bibliotekets katalogiserade samling ökade under året med cirka 37 hyllmeter, varav cirka 72 % utgjordes av gåvor och bytespublikationer från enskilda personer samt andra institutioner och sammanslutningar i in- och utlandet.

Förvaring, vård och konservering

Vid sidan av de dagliga rutinerna, som bl.a. omfattar hantering och magasinsregistrering av ca 5 000 nyförvärv samt in- och utplockning av ca 1 000 rekvirerade föremål, har resterande delar av lantbruks-samlingarna på Fisksjöäng transporterats till centralmagasinet i Julita och rengjorts, uppordnats och förtecknats samt delvis ID-fotograferats.

Under första halvåret har kontinuerlig vård av stoppade möbler i Skansenberget skett varje onsdag.

De utländska samlingarna i Garnisonen som under senare år på grund av olyckliga omständigheter har måst flyttas mellan olika magasin uppordnas fortlöpande för att få karaktären av ett studiemagasin. Arbetet är tidsödande då vissa delar av samlingarna inte kunnat kollas sedan de flyttades från den första museibyggnaden på Drottninggatan på 1890-talet.

Bearbetning och forskning

Arbetet med Berchska samlingens textilprover har fortskridit. Dessinatör Ulla Cyrus-Zetterström har utfört bindingsanalyser, vilka senare granskats av Natalie Rothstein, ass. keeper vid Textilavdelningen på Victoria & Albert museum i London.

Arbetet vid museets AMS-arbetscentraler i Jämtland har fortsatt under året. På centralen på Frösön, Östersund, upprättas register över innehållet i Hushållningssällskapshandlingar från 1800-talet med början i Jämtlands län. I Strömsund renskrives uppteckningar rörande boskapsskötsel.

Avskrivningsarbetet med frågelistmaterial och uppteckningar har fortsatt. I Kiruna har arbetet gällt uppteckningar om husbygge och dessutom har visst samiskt ma-

terial avskrivits. I Malmberget har avskrivningen huvudsakligen gällt hantverksuppteckningar.

Kersti Holmquist har tillsammans med f. förste intendenten Erik Andrén bedrivit arkivstudier och bearbetat insamlat material för en publikation om svenska guldsmeder under 1800-talets senare del.

Museets gårdar

Julita gård

Ombyggnad av restaurangköket vid Julita vårdshus som påbörjades i september 1976 slutfördes i april månad. Arbetet utfördes i egen regi och drog en kostnad av 1 533 000 kronor.

Under maj månad har en omfattande yttre reparation av torpet Stjärnlund gjorts. Byggnaden har försetts med ny taktäckning och huset har rödfärgats.

Vid Risinge har den gamla tvättstugan restaurerats.

Torpet Johannesberg har fått ett uthus som flyttats från vårdshuset. En källarbod har fått nytt tak.

Timmerstugan vid L:a Daviken har fått taket omlagt, stengrunden reparerad och skorstenen ommurad.

Torpen Dalbo, Dabergsstugan, Dalhem samt L:a Ritorp har under hösten fått skorstenarna putsade och nya hänggrännor av trä uppsatta. Dessutom har rötskadad panel och läkt bytts ut på L:a Ritorp.

På Tockenön har ett tak reparerats.

På Skansenområdet invid museet har samtliga tak setts över avseende tegeltäckningen.

En inventering av samtliga byggnader på Julita har under året utförts beträffande reparationsbehov.

Under november och december har västhuset försetts med en oljeeldningsanläggning som värdefullt komplement till den gamla vedpannan.

Tyrö slott

Efter företagen brandsyn har brandförebbyggande åtgärder vidtagits i slottet och

flyglarna. Branddörrar har monterats och eldsläckningsmaterial anskaffats. Ny oljeeldningsanläggning har installerats i trädgårdsarrendatorns bostad.

I slottet har målningsrestaurering fortsatt i matsalen och i telefonrummet.

I östra flygeln har två rum målats om och tapetserats.

Svindervik

Skötsel av park och trädgård har fortsatt i egen regi. Nacka kommun har bekostat en upprustning av promenadvägen utmed vattnet och samtidigt satt ut vilsoffor utmed gångstråket. För att stävja cykel- och mopedtrafik har en "fälla" satts upp i ena änden av promenadvägen.

På smedjan och trädgårdsmästarbostaden har taktegeltäckningen setts över och skadat tegel kompletterats.

Nya hänggrännor har monterats på smedjan och på uthuslängan.

Härkeberga kaplansgård

Vassrörstäckning har under året fortsatt på ett uthus. Nocktäckning med halm har utförts på tre byggnader. Hjälstastugan har behandlats mot skadeinsekter av Anticimex.

Undervisning

Den akademiska undervisningen i folklivsforskning sker genom överenskommelse mellan museet och Stockholms universitet vid Institutet för folklivsforskning. Under läsåret har sammanlagt 875 personer varit registrerade för studier vid institutet.

Under året har 1 129 grupper om 18 252 personer erhållit undervisning i museet. Dessa fördelar sig på 737 grupper om 10 491 elever vid Stockholms skolor, 267 grupper om 5 540 personer, dels elever från skolor utanför Stockholms kommun, dels barn från daghem och fritidshem såväl i som utanför Stockholm, slutligen 125 vuxengrupper om 2 221 personer.

Förutom ovannämnda grupper har museet besökts av 1 388 grupper om 16 391 per-

soner, som under ledning av egna lärare eller guider bedrivit undervisning i museet. Dessa fördelar sig på 767 grupper, 7 905 elever från Stockholms skolor, 534 grupper om 7 151 elever från skolor utanför Stockholm samt 87 vuxengrupper om 1 335 personer.

Dessutom tillkommer 256 visningar av olika utställningar för allmänheten med sammanlagt 2 698 deltagare. Av dessa var 40 visningar på engelska med 381 deltagare.

Den s.k. ordinarie undervisningsverksamheten för Stockholms kommunala skolor fortsatte under året enligt de principer som tidigare rätt. Programmen är planerade för mellanstadiet (åk 5) samt för högstadiet (åk 7-9) och tar två lektionstimmar i anspråk. I besöket ingår visning, grupparbete samt för mellanstadiet även redovisning.

Avdelningen har liksom tidigare år även handhaft undervisningen på Skansen för fjärde och sjätte årskurserna från Stockholms skolor. 161 klasser ur åk 6 samt 136 klasser ur åk 4 har erhållit undervisning.

Utöver denna schemalagda undervisning på Skansen har 308 klasser eller grupper erhållit undervisning ofta av mer kvalificerad art. Denna undervisning har handhåfts av museets tjänstemän såväl som av museilärarna.

69 grupper från storstockholmsområdet erhöll visningar av Julbord på Skansen under december.

Under december anordnades i samarbete med Skansens kulturhistoriska avdelning och Stockholms skoldirektion ett besök i Väla skola under temat julpyssel. 28 klasser ur åk 3 deltog. Verksamheten leddes av museets museilärare.

I samarbete med Kursverksamheten arrangerades såväl under hösten som under våren föredragsserie om sex torsdagskvällar under temat seder och traditioner i olika samhällsklasser under äldre tid.

Enstaka lärargrupper från rektorsområdet både i Stockholm och närliggande kommuner har under året besökt museet och Skansen för att orientera sig om dess möj-

ligheter och därvid handledts av undervisningsavdelningens personal.

Museets utställningar har i stor utsträckning utnyttjats av olika bildningsorganisationer i anslutning till undervisningen i "Svenska för invandrare". Dessa visningar har utförts såväl av museets personal som av bildningsförbundens egna ledare.

Inom museet bedrivs verksamhet för synskadade bl.a. genom speciellt anpassade visningar av permanenta och tillfälliga utställningar. En inventering har gjorts av de problem som olika handikappsgrupper kan tänkas möta inom ett museums skiftande lokaler.

Nyckelviksskolan, Malmstens verkstads-skola, Konstfackskolan, Anders Beckmans reklamskola, Grundskolan för konstnärlig utbildning, seminarierna för huslig utbildning i Stockholm och Uppsala, Sveriges Radios personalutbildning, Lärarhögskolorna i Stockholm, Uppsala och Linköping, Statens scenskola i Stockholm m.fl. samt ett stort antal skolor för textil utbildning liksom omskolningskurser i arbetsmarknadsstyrelsens regi är exempel på studiegrupper som kontinuerligt använt museets samlingar i undervisningssyfte. Även de olika folkbildningsorganisationerna liksom föreningar och organisationer av olika slag har på samma sätt brukat museets samlingar.

Verksamheten i barnavdelningen är som föregående år inriktad på att på ett för barn speciellt anpassat sätt försöka ge en inblick i museets olika ämnesområden. Detta gör avdelningen genom att kombinera visningar i valda delar av museets samlingar med aktivt arbete i barnverkstaden. Under våren fortsatte arbetet på temat Barn kring en gruva. Några små ändringar gjordes i utställningen, bl.a. togs den uppbyggda "gruvan" bort, då den bedömdes medföra en del olycksrisker. Den 10 september öppnades i barnverkstaden utställningen Torparbarn. I samband med denna får barnen pröva på olika vardagssysslor som var vanliga för barn i de skildrade miljöerna.

Barnavdelningen har hållits öppen för

allmänheten lördagar och söndagar kl. 12.15–15.45. Tisdag t.o.m. fredag för barngrupper från daghem, deltidsförskolor och fritidshem.

Sune Zachrisson

Nordiska museets nämnd

Nämnden har under året haft följande ledamöter: riksdagsledamot stadskassör Rune Carlstein, ordf.; riksarkivarie Åke Kromnow, vice ordf.; professor Erik Anners; styresmannen Sune Zachrisson; överintendent Åke Meyerson; författaren Birger Norman och rektor Åke Leander. Intendent Ingrid Bergman (SACO) och kansliskrivare Kerstin Kunelius-Hestrell (STAM) har varit personalföreträdare i nämnden. Suppleanter för dem har varit intendent Birgitta Conradson (SACO) och förste byråsekreterare Gunvor Wreiman (STAM).

Samfundet Nordiska museets Vänner

Vänföreningens styrelse har under året utgjorts av H.K.H. Prins Bertil, ordf.; fil. dr Jan Wallander, v. ordf.; direktör Rolf Arfwedson, skattmäst.; friherrinnan Susan af Ugglas f. Lewenhaupt; direktör Erik Elinder; direktör Gillis Tempelman och byggnadsingenjör Lennart Hegert, de båda sistnämnda som suppleanter. Såsom sekreterare har museets styresman fungerat.

Inköpsnämnden har bestått av H.K.H. Prins Bertil, direktör Rolf Arfwedson och styresmannen.

Samfundets medlemsantal utgjorde den 31 dec. 816 personer.

Besöksstatistik

Nordiska museet har under året haft 156 950 besökare, varav 34 643 i grupper (2 517 st). Motsvarande siffror 1976 var 152 340, därav 36 468 i 2 163 grupper.

Svindervik hade under året 1 750 besökare, Tyresö slott 5 022, Julita: Stora huset 15 995, museet 25 865, Härkeberga 3 650, Matsgården 680.

Utställningar

Basutställning

Faktarummet i Svensk bostad I. 23 okt.

Tillfälliga utställningar

Kvar från föregående år

Hand och tanke. –28 aug.

Hem och hantverk. –hela året.

Sticka mönster. –hela året.

Svenskt krukmakeri. –hela året.

Vem målade bonaderna? –hela året.

Barn kring en gruva. –30 maj.

Broderade bonader. –13 mars.

Nya utställningar

Skinnkläder. 25 febr. –. Folkdräktssalen. Producent: Ingrid Bergman.

Sjömalmssupptagning under 1800-talet. 12 juli–15 sept. Bokcaféet. Producent: Ralf Wågman, Teckningslärarainstitutet.

Çilgetus. 16 sept.–13 nov. Absiden i Stora hallen. Vandringsutställning producerad av Finlands museiförbund.

Levande mönster. 30 sept.–. Textilhallen. Producent: Berit Eldvik.

Från nationaldräkt till byggedräkt. 11 nov.–. Folkdräktssalen. Producent: Ingrid Bergman.

Österbottniska bilder. 20 nov.–. Absiden i Stora hallen. Vandringsutställning i samarbete med Föreningen Svenska Österbottningar i Stockholm och Finlandssvenskarnas Riksförbund i Sverige.

Målade bonader. 26 nov.–. Stora hallens södra hälft. Producenter Maj Nodermann och Teje Colling.

Utställningar utanför museet

Målade bonader. 8–30 jan. Konstakademien. Producenter: Maj Nodermann och Teje Colling.

Barn i Stan. 15 april –. Stockholms Stadsmuseum. Samproduktion mellan Stockholms Stadsmuseum och Nordiska museet. Producent från Nordiska museet: Eva Lis Bjurman.

Fångvårdens historia. 25 april. Permanent utställning i Kriminalstyrelsens kursgård i Norrköping. Producenter: Berit Rönnstedt och Margareta Sigurdson.

Glimtar från Norrsundet. 6–15 juni. Norrsundets bibliotek. Producent: Eva Fägerborg. Utställningen stod sedan under sommaren uppställd i Nordiska museet, Stora hallen.

Nejonögonfiske. 1 juli–. Älvkarleby. Producent: Heidi Henriksson.

Vandringsutställningar

Forts. fr. föreg. år

Handarbetets vänner 100 år: Göteborg, Luleå, Skellefteå, Umeå, Borås, Ystad, Västerås.

Karameller, kola och choklad. Distr. av Riksutställningar. 15 orter.

Storstrejken 1909. Distr. av Riksutställningar. 6 orter.

Hembiträdet: Sundsvall, Härnösand, Södertälje, Linköping, Uppsala, Västerås, Jönköping, Landskrona.

Çilgetus. Falköping, Göteborg, Jokkmokk, Borås, Lund samt Nordiska museet i Stockholm.

Nya vandringsutställningar

Statare. Producerad i samarbete med Riksutställningar som också distribuerar den. 8 orter, däribland Julita.

Sticka mönster. Producent Inga Wintzell: Göteborg, Julita, Forsbacka, Luleå, Sigtuna.

Publicering

Från Nordiska museet har utgivits:

Fataburen 1977. Nordiska museets och Skansens årsbok. 235 s.

Sillburkar och tvålkartonger, av Birgitta Conradson. 90 s.

Datering av knuttimrade hus i Sverige, av Karl-Olov Arnstberg. 314 s.

I serien Rapporter från Kulturhistoriska undersökningen (KUR).

4 Skasås, Skofterud, Norra Fjölle. Bebyggelse, byggnadstradition och nybildning i Glafsfordens jordbruksbyar, av Bengt Nyström, Torbjörn Almquist och Susanne Lindhagen. 152 s. (Har utkommit som Rapport R64:1977 hos Statens råd för byggnadsforskning, Stockholm.)

Forskningsrapporter i forskningsprojektet Turismen och den folkliga kulturen.

12 Pensionatsbegreppet. Inneboend, utveckling, karakteristika, av Anne Looström. 36 s.

13 Timmerhusindustrin i Leksand, av Asta Ekman och Hans Johansson, 19 s.

14 I fjällturismens barndom. Den jämtländska fjällturismens uppkomst och utveckling 1880–1910, av Ann-Marie Tottie, 35 s.

15 Siljansbygden i resehandböcker, av Solveig Björk. 60 s. + 3 s. bil.

Rapport från inventering av företagsarkiv i Gnosjö kommun 1976, av Eva Londos, Per Ericsson och Eva Fägerborg. 6 s. + 6 s. bil. Utg. i samarbete med Jönköpings läns museum och Folkrorelsearkivet i Jönköpings län.

Tag och läs. Böcker från Nordiska museet. 48 s. Führer durch die Sammlungen des Nordiska museet. 7 Aufl. 32 s.

Julita gård, av Marshall Lagerquist, reviderad uppl. av Christian Axel-Nilsson m.fl. 47 s.

Skinnskläder i folkligt dräktskick, av Ingrid Bergman. 1 bl.

Levande mönster – ett urval textilier i olika tekniker ur Nordiska museets samlingar, av Berit Eldvik. 4 s.

Nordiska fäbodväsen. Red. av Göran Rosander. Utg. i samarbete med Dalarnas museum och Riksförbundet för Hembygdsvård. 141 s.

Blir bilden bevarad? Rapport från Nordiska museets bildkonferens i Uddevalla 26–28 augusti 1974. Red. av Bo Nilsson och Åsa Thorbech. 94 s.

Slutrapport rörande samtidsdokumentation. Red. av Göran Rosander. 56 s.

Museernas kulturhistoriska datainsamling. Förhandlingar vid Nordiska museets konferens i Södertälje 15–17 nov. 1976. Red. av Göran Rosander. 130 s.

Meddelanden från Kulturhistoriska undersökningen, nr 101. 20 s.

Bibliografiska meddelanden från Nordiska museets bibliotek, nr 49–52. 166 s.

Samdok 1. Bulletin från sekretariatet för samordning av nutidsdokumentation. 8 s.

Market of Ideas, nr 12–14. Red. av Skans Torsten Nilsson. 46 s.

Nordiska museets årsredogörelse 1976, upprättad avdelningsvis. 88 s.

Nordiska museet / informationsfolder/. 6 s.

Nordiska museet. Program hösten 1977. 6 s.

Dalaskogen. Red. av Birgitta Dandanell och Göran Rosander. 186 s. Utg. i samarbete med Dalarnas museum.

Rig, årg. 60. 136 s. Utg. av Föreningen för svensk kulturhistoria i samarbete med Nordiska museet och Folklivsarkivet i Lund.

Gunilla Backlund

Barnverkstaden på Nordiska museet (tills. med Eva Lis Bjurman), i Svenska museer 1976, s. 135–137.

Jonas Berg

Forskningsprojektet "Dagens lantbruk i Oviken 1974–75", i Museernas kulturhistoriska datainsamling, s. 74–77.

Recension: Gösta Lundberg, Bälunge socken under medeltiden, i Rig, årg. 60, s. 130–131.

Kerstin Berg

Hempool bildad. – Nutidsinsamling på ett regionalt museum. – Förpackningar. Ett exempel på insamling genom kontakt med producent, i Samdok nr 1, s. 2, 4–5, 7–8.

Hembygdsföreningens samlingar, i Hembygds-
vård – en folkrörelse i arbete (Bygd och Na-
turs årsbok), s. 89–103.

Ingrid Bergman

Skinnkläder i folkligt dräktskick. 1 bl.

Att äta lök i kyrkan. Ett barbariskt bruk, i Sven-
ska landsmål, årg. 99 (1976), s. 27–29.

Samtidsdokumentering på Nordiska museets
dräkt- och textilavdelning, i Museernas kul-
turhistoriska datainsamling, s. 77–79.

Eva Lis Bjurman

Barn i Stan. Trettioalet (tills. med Ingrid Söder-
lind), i Barn i Stan. Stockholms Stadsmuse-
um. [Utställningskatalog.] 48 s.

Barnverkstaden på Nordiska museet (tills. med
Gunilla Backlund), i Svenska museer 1976, s.
135–137.

Undersökning av fritidsvanor bland barn i två
Stockholmsförorter, i Museernas kulturhisto-
risk datainsamling, s. 72–74.

Birgitta Conradson

Sillburkar & tvålkartonger. Om vissa förpack-
ningar och deras historia. 90 s.

Från kexburkar till inplastade grönsaker, i
Gastronomisk kalender; årg. 18 (1978), s.
154–173.

Berit Eldvik

Rött på vitt. Broderier från Järvsö, i Fataburen,
s. 57–74.

Levande mönster – ett urval textilier i olika tek-
niker ur Nordiska museets samlingar. 4 s.

Eva Fägerborg

Besök på ett gjuteri, i Meddelanden från Kultur-
historiska undersökningen, s. 9–11.

Rapport från inventering av företagsarkiv i
Gnosjö kommun 1976 (tills. med Eva Londos
och Per Ericsson). 6 s. + 6 bil.

Mats Hellspong

Recensioner: Roland Andersson, Gamla byn i
Avesta. – Linköpings historia. 1 o. 2, i Rig,
årg. 60, s. 30, 64.

Brita von Knorring

Vi studerar slott och herrgård (tills. med Jan
Raihle och Bertil Wetter), i Meddelanden från
Kulturhistoriska undersökningen, s. 16–20.

Anita Larson

Anna-Maja Nyléns tryckta skrifter, i Rig, årg.
60, s. 5–11.

Sten Lundwall

Redigerat (med biträde av Margit Stoye). Biblio-
grafiska meddelanden från Nordiska museets
bibliotek, nr 49–52. 166 s.

Hans Medelius

Om öländska kroppkakor – och något om andra, i
Gastronomisk kalender, årg. 18 (1978), s.
71–93.

Janken Myrdal

Hägnaderna, arbetstiden och bygdelaget, i Rig,
årg. 60, s. 65–75.

John Granlunds kommentar till Olaus Magnus.
– John Granlund [intervju], i Meddelanden
från Arkivet för folkets historia, årg. 5, nr 1, s.
2–8.

Dem agrara revolutionen på 1700-talet, i Medde-
landen från Arkivet för folkets historia, årg. 5,
nr 3, s. 5–17.

Maj Nodermann

Svensk folkkonst från tre sekler. [Utställnings-
katalog.] 14 s.

Bengt Nyström

Torp-inventering – en handledning. 13 s. Riks-
förbundet för hembygdsvård.

Skasås, Skofterud och Norra Fjölle. Bebyggelse,
byggnadstradition och bybildning i Glafs-
fjordsbygdens jordbruksbyar (tills. med Tor-
björn Almquist och Suzanne Lindhagen), 152
s. (Rapport R64: 1977 hos Statens råd för
byggnadsforskning.)

Marianne Olsson

Nordiska museets hushållsinventeringar, i
Samdok nr 1, s. 6.

Redigerat Meddelanden från Kulturhistoriska
undersökningen (MKU), nr 101.

Greger Oxhammar

Hembygdsföreningens ekonomi (tills. med
Nils-Erik Eriksson och Peter Frändén), i
Hembygdsvård – en folkrörelse i arbete (Bygd
och Natur årsbok), s. 73–88.

Jan Raihle

Härjedalens kommun, 52 s. (Kulturhistorisk ut-
redning 13.) Jämtlands läns museum.

Om fäbodinventeringen i Härjedalen, i Nordiskt fäbodväsen, s. 104–105.

"Säkert daterade" timmerbyggnader i Härjedalen. Förslag till en forskningsuppgift, i Rtg, årg. 60, s. 12–15.

Vi studerar slott och herrgård (tills. med Brita von Knorring och Bertil Wetter), i Meddelanden från kulturhistoriska undersökningen, s. 16–20.

Mats Rehnberg

Folk. Kalejdoskopiska anteckningar kring ett ord, dess innebörd och användning under skilda tider. 72 s. Akademilitteratur.

Matsedel med musik, i Gastronomisk kalender, årg. 18 (1978), s. 116–137.

Redigerat Gastronomisk kalender, årg. 18 (1978).

Göran Rosander

"Turistfäbodar" i Sverige, i Nordiskt fäbodväsen, s. 126–132.

De kulturhistoriska museernas föremålsinsamling 1955–75, i Museernas kulturhistoriska datainsamling, s. 5–16.

Ennagrammation i Rätan. En klassisk chifferskrift i folklig användning, i Svenska landsmål, årg. 99 (1976), s. 21–26.

Den akademiska undervisningen i etnologi i Stockholm. En introduktion, i Fataburen, s. 7–12.

Peddling in the Nordic countries, i Ethnologia Europaea, vol. 9:2, s. 123–171.

Allmogens utnyttjande av skogen i äldre tid, i Dalarnas hembygdsbok, s. 49–80.

Herrarbete i Malung, i Ur en sockens historia 4, s. 56–66.

Redigerat:

Fataburen.

Nordiskt fäbodväsen. Förhandlingar vid fäbodseminarium i Älvdalen, 1–3 sept. 1976.

Museernas kulturhistoriska datainsamling. Förhandlingar vid Nordiska museets konferens i Södertälje 15–17 nov. 1976.

Slutrapport rörande samtidsdokumentation genom föremålsinsamling vid kulturhistoriska museer.

(Tills. med Birgitta Dandanell) Dalaskogen (= Dalarnas hembygdsbok 1977). Även utg. separat.

Recension: Karl-Olov Arnstberg, Datering av knuttimrade hus i Sverige, i Rtg, årg. 60, s. 105–111.

Anette Rosengren

Statare. [Utställningskatalog.] 4 s.

Forskningsprojektet Migrationen mellan Sverige och Finland efter andra världskriget, i Siirtolaisuus-Migration 1. 4 vsk., s. 27–33.

Tre veckor i Kramfors, i Meddelanden från Kulturhistoriska undersökningen, nr 101, s. 11–16.

Elisabet Stavenow-Hidemark

Ellen Key och Skönheten, i Form, årg. 73, nr 4, s. 32–34.

Låt HV leva!, i Form, årg. 73, nr 5, s. 21.

Nils Månsson Mandelgren, i Jämten 1978. Heimbygdas årsbok, årg. 71, s. 7–14.

Mátyás Szabó

Människor och arbete. Ett forskningsprogram om industrialismens samhälle i Gävleborgs län (tills. med Sune Berger m.fl.), i Forskningsprogram för Gävleborgs län, s. 13–16. Gästrike-Hälsinge hembygdsförbund.

Byarna och bygden – Stavnäs socken, i Skasås, Skofterud, Norra Fjölle. Bebyggelse, byggnadstradition och nybildning i Glafsfordens jordbruksbyar, s. 5–16. (Byggeforskningen. Rapport R64: 1977)

Arbetsvästern, i Hästen [utställningskatalog för Läckö slott], s. 55–68.

Anteckningar från NRAF's (Nordiska rådet för antropologisk forskning) möte på Island i juni 1977, i Etnologiska institutionen vid Uppsala universitet Meddelanden nr 10, HT, s. 34–35.

Recensioner: Edit Fél und Tamás Hofer, Geräte der Atányer Bauern. Kommission der Königlich Dänische Akademie der Wissenschaften zur Erforschung der Ackerbaugeräte und der Feldstrukturen, i Ethnographia (Budapest) 88:4, s. 611–613.

Nils-Arvid Bringéus, Människan som kulturvärelse. En introduktion till etnologin, i Rtg, årg. 60, s. 91–92.

Åsa Thorbeck

Redigerat (tills. med Bo O. Nilsson) Blir bilden bevarad? Rapport från Nordiska museets bildkonferens i Uddevalla 26–28 augusti 1974.

Annika Tyrfelt

"Det hör väl till traditionen ...". Rapport om finländska invandrades högtidsseder i Upplands Väsby, 33 s. (Forskningsprojektet Migrationen Finland-Sverige. Forskningsrapport 9.)

Knut Weibust

Fjällbönder i Wallis, i Bönders villkor i Europa
förr och nu, s. 104–117.

Redigerat Bönders villkor i Europa förr och nu.
Liber läromedel.

Magne Velure

Folklorism: oppatliving av fortida, i Rtg, årg. 60,
s. 76–87.

Recensioner: Anders Gustavsson, Ståta brud. En
kyrklig sed i social belysning. – Forskning om
folkligt fromhetsliv, i Ethnologica Scandina-
vica, s. 160–163.

Ragnvald Mo, Gammal grunn. – Finn Myrang,
I Trollbotn, i Tradisjon 7, s. 120–121.

Bertil Wetter

Vi studerar slott och herrgård (tills. med Brita
von Knorring och Jan Raihle, i Meddelanden
från Kulturhistoriska undersökningen s.
16–20.

Inga Wintzell

Stickning i Sverige. [Informationsblad för Stu-
dieförbundet Medborgarskolans studiecirk-
lar.] 2 s.

Befattningshavare vid årets utgång

(Siffrorna anger året för inträde i institutionens
tjänst)

Styresman

Sune Zachrisson, F. L., 75

Avd. 1 Näringsliv

Förste intendent Jonas Berg, F. L., 74

Intendenter

Mátyás Szabó, doc., 67 (tjl.)

Birgitta Conradson, F. L., 69

Heidi Henriksson, F. L., 69 (tjl. 50%)

Laila Benedy, F. K., 64 (1/2-tid)

Vik. intendenter

Bengt Nyström, F. D., 65

Janke Myrdal, F. K., 75 (1/2-tid)

Kansliskrivare Kersti Wikström, F. M., 74

Samesektionen

Intendent Rolf Kjellström, doc., 67

Föremålsregistreringen

Intendenter

Göran Bergengren, F. K., 62

Kerstin G:son Berg, F. K., 67 (1/2-tid)

Assistent Mona Palmé, 46

Museibiträde Christina Westerberg, 75 (tjl. 50%)

Vik. museibiträde Ulla Lundberg, 77 (1/2-tid)

Projektanställd

Intendent Barbro Bursell, F. K., 76

Avd. 2 Bostadsskick

Förste intendent Kersti Holmquist, F. L., 49

Intendenter

Maj Nodermann, F. L., 64

Eva Lis Bjurman, F. L., 62 (tjl.)

Inger Bonge-Bergengren, F. K., 60

Teje Colling, F. K., 62

Per H. Falck, F. L., 76 (tjl. 50%)

Vik. intendent Björn Hedstrand, F. D., 77

Kansliskrivare Annika Tyrfelt, F. K., 71 (tjl. för
vik. som intendent inom avd.)

Vik. kansliskrivare

Hans Johansson, 77 (deltid)

Katarina af Sillén, 77 (deltid).

Projektanställd

Intendent Barbro Hovstadius, F. D., 77

Magasinlaget

Förrådsmästare Nils Nilsson, 30

E. förrådsmästare Bertil Granqvist, 47

Förrådsförmän

Nelly Andersson, 52

Per-Olov Wallgren, 60

Ann-Marie Holm, 76

Jens Karlsson, 76 (tjl.)

Hantverkare Kjell Karlsson, 76

Vik. förrådsman Rolf Åkeby, 77

Rustmästarlaget

Förste verkmästare Elov Carlsson, 38

Bitr. verkmästare Tage Johansson, 50

Konservatorer

Carl-Axel Holm, 45 (1/2-tid)

Manne Göransson, 64

Kent Edström, 76

Uffe Secher-Tendal, 77

Vik. konservator Per Westberg, 77 (1/2-tid)

Hantverkare

Dag Holmberg, 70

Björn Solberg, 72

Bernt Sundberg, 72

Avd. 3 Textil

Förste intendent Elisabet Hidemark, doc., 56

Intendenter

Sofia Danielson, F. K., 65

Inga Wintzell, F. K., 50

Ingrid Bergman, F. L., 71

E. amanuens Berit Eldvik, F. K., 75

E. assistent Karin Haglund med tjänst förlagd till Forsbacka, 77 (tjl.)

Vik. assistent Lena Hassel-Nilsson med tjänst förlagd till Forsbacka, 77

Kansliskrivare Else Phil, 65 (tjl. 50%)

Vik. museiassistent Ulla Tegman, 74 (deltid)

Vik. kansliskrivare Ann-Marie Axelsson, 77 (1/2-tid)

Textilkonserveringen

Konservatorer

Marie-Louise Wulfcrona-Dagel, 52

Ingrid Wahlström, 64 (tjl. 50%)

Vik. konservatorer

Inger Rundström, F. K., 75 (1/2-tid)

Gunilla Heinemann, 76 (1/2-tid)

E. konservator Inger Nyman-Elofson, 71 (1/2-tid, tjl.)

Textilvård

Museiassistenten

Ingrid Roos-Björklund, F. K., 74 (tjl. 50%)

Inger Hålling med tjänst förlagd till Julita, 76

E. museiassistenten

Karin Pers, 53 (tjl. deltid)

Siw Pers, 75 (deltid)

Kulturhistoriska undersökningen

Förste intendent Göran Rosander, doc., 70

Intendenter

Marianne Olsson, F. L., 48

Bengt Nyström, F. D., 65 (tjl. för vik. på avd. Näringsliv)

Annika Österman, F. K., 62

Vik. intendent Jan Raihle, F. K., 77 (deltid)

Amanuens Annette Rosengren, F. K., 71

E. amanuens Eva Fägerborg, F. K., 76

Byråassistent Bertil Wetter, 53

Assistenten

Birger Grape, F. K., 60 (tjl. för vik. som arbetsledare vid Folkminnessamlingen)

Ingrid Boëthius, 65 (1/2-tid)

Vik. assistenter

Ottonie Nyberg, F. K., 71 (deltid)

Britt Sandström, 76 (1/2-tid)

Förste ritare Brita von Knorring, 65

Kansliskrivare

Brigitta Munthe, 65

Kerstin Kunelius-Hestrell, 71 (deltid)

Projektanställd

Intendent Anders Nyman, F. L., 56

Undervisningsavdelningen

Förste intendent Skans Torsten Nilsson, F. L., 63

Intendenter

Ernst-Folke Lindberg, F. K., 51 (1/2-tid)

Hans Medelius, F. K., 59

Förlagsredaktör Berit Nordin, F. K., 77 (1/2-tid)

Amanuens Maria Rapp, F. K., 72

Assistenten

Eva Olsson, 63

Sigrid Eklund, F. K., 74

Kontorister

Bengt Singman, 68

Britt Sandström, 76 (1/2-tid tjl. för vik. vid

Kulturhistoriska undersökningen)

Karin Söderberg, 77

Vik. kontorist Britt Jonsson, 77 (1/2-tid)

Bibliotek och arkiv

Förste bibliotekarie Sten Lundwall, F. D., 42

Biblioteket

Bibliotekarier

Stig Appelgren, F. L., 70

Anita Larson, F. K., 72

Biblioteksassistenter

Bo G. Nilsson, F. K., 74 (1/2-tid)

Monika Carlheim-Gyllensköld, F. K., 75 (1/2-tid)

E. biblioteksassistent Brita Geijer, F. K., 72 (1/2-tid)

Assistent Margit Stoye, 45

Arkivet

Förste arkivarie Rut Liedgren, F. L., 45

Intendenter

Åsa Thorbeck, F. K., 74 (tjl.)

Barbro Barwing, F. K., 67 (avlönad av AMS)

Vik. intendent Gunvor Vretblad, F. K., 73

Vik. amanuenser

Inga-Britt Rosén, F. K., 77

Birger Grape, F. K., 60 (avlönad av AMS)

Assistent Ann-Marie Kumlin, 71

Kansliskrivare Eva Nilsson, F. K., 74 (tjl.)

Vik. kansliskrivare Christina Andersson, 76

Fotoateljén

Tekniker Ulla Wåger, 52
Förste fotograf Birgit Brånvall, 66
Fotografer

Terttu Höglund, 58
Hans Koegel, 65
Bertil Höglund, 76
Förste fotobiträden
Siv Wenngren, 67
Eva Aspelin, 72
Fotobiträde Bengt Nilsson, 72
Vik. fotobiträde Peter Segemark, 76

Administrativa och kamerala avdelningen

Byrådirektör Greger Oxhammar, J. K., 75
Förste Byråsekreterare
Gunvor Wreiman, 46
Kerstin Asplund, F. K., 75
E. förste byråsekreterare Eva Molin, J. K., 77
Byråassistent Lillemor Kihlskog, 44
Registrator Anne von Friesendorff, 64
Assistent Märtha Rudén, 69
E. assistent Kerstin Rimmerfeldt, 76
Kansliskrivare
Hedda Sandström, 66
Inga Skoglund, 73
E. kansliskrivare Eva-Britt Bexelius, 74 (deltid)
Vik. kansliskrivare Margareta Wiming, 77 (deltid)
Kontorist Kaija Rissanen, 76
Expeditionsvakter
Lennart Lindström, 67 (tjl., vik. som museivakt)
Olof Kihlskog, 75
E. expeditionsvakt Thore Holmberg, 75
Vik. expeditionsvakt Hans Kevinge, 76
Upplysningsman Rune Glad, 68 (tjl.)
E. byråassistent Kjell Lannér, 77
Maskinist Arvid Forss, 62
Trädgårdsmästare Harry Karlsson, 68
Museivakter
Ingrid Wahlquist, 62
Eleonora Marlöw, 67
Gösta Bohlin, 70
Berndt Eriksson, 74
Vik. museivakt Lennart Lindström, 67
E. museivakt Börje Sutter, 74
Utställningsvakter (deltid)
Svea Blomberg, 69
Hans Andersson, 70
Karin Brådhe, 72
Karin Hallberg, 72
Anders Waldau, 75
Astrid Sjögren, 77

Lokalvårdare (deltid)
Doris Bergström, 67
Viola Björnvall, 70
Luis Lopez-Lacasta, 71
Margit Sundberg, 71
Linnea Åberg, 71
Anna Greta Carlsson, 72
Eivor Wetterström, 74 (tjl.)
Anni Lindroos, 76
Mustafa Yigin, 76

Institutet för folklivsforskning

Professor Mats Rehnberg, F. D., 69
Universitetslektor Phebe Fjellström, doc., 76 (tjl.)
Vik. universitetslektor Mats Hellspong, F. L., 74 (avlönad av univ.)
E. universitetslektor Bengt af Klintberg, F. K., 74 (avlönad av univ.)
Förste assistent Knut Weibust, doc., 69 (avlönad av univ.)
Studievägledare Berit Rönnestedt, F. K., 70 (tjl.)
Vik. studievägledare Ragnhild Thorell, F. K., 74 (avlönad av univ.)
Amanuens Ulla Brück, F. K., 68 (tjl.)
Vik. amanuens Dan Waldetoft, 76
Assistent Solveig Gynther, 70
Kansliskrivare
Ingrid Vallin, 61
Ragnhild Thorell, F. K., 74 (tjl.)
Expeditionsvakt Lars Westberg, F. K., 72 (tjl.)
Vik. expeditionsvakt Johan Silwander, 77

Byggnadssektionen

Intendent Christian Axel-Nilsson, F. L., 60 (tjl.)
Vik. intendent Peter Blom, F. K., 77
E. amanuens Johan Åkerlund, F. K., 75

Härkeberga

Platsrepresentant Linnéa Karlsson, 65

Julita

Godsförvaltningen

Assistenter
Nils Andersson, 43
Christina Gustafson, 75

Skogsförvaltningen

Stiftsjägmästare Erik Eriksson, 74 (deltid)
Byråingenjör Karl Gustav Tjulstad, 75
Skogvaktare Erik Gotthard, 76

Centralmagasinet och

verkstäder

Byråingenjör Jan Pettersson, 75

Matsgården

Platsrepresentant Margit Björkman, 75

Svindervik

Platsrepresentant Astrid Sandberg, 52

Tyresö

Uppsyningsman Bror Danielsson, 65

Bitr. uppsyningsman Gunnar Sandberg, 73

Nordiska museets arbetsplatser

Kiruna

Arbetsledare Ingrid Kerttu, F. K., 77 (avlönad av AMS)

Malmberget

Arbetsledare Kjell Löfgren, F. K., 77 (avlönad av AMS)

Strömsund

Arbetsledare Birger Karlsson, F. K., 76 (avlönad av AMS)

Östersund

Arbetsledare Raoul Hjertröm, F. K., 77 (avlönad av AMS)

Skansen under år 1977

Kulturhistoriska enheten

Nyanläggningar

Skånegården. Återuppförandet av gården från Hög 18 har fortskridit planenligt, och gården kunde invigas av HM Konungen den 25 maj under Skansens skånevecka. Boningshuset var då inrett och kunde visas för publiken under hela sommaren. Till hösten fortsatte färdigställandet av uthusen, och gårdsplanen stensattes enligt uppmätning med de ursprungliga stenarna.

Underhållsarbeten

Biologiska museet. Reparationen av museets exteriör har fullföljts under året. Denna gång stod långväggarna i tur. De invändiga arbetena har påbörjats med installation av takvärme i de utrymmen, där publiken rör sig. När detta blir klart skall museet kunna utnyttjas bättre även vintertid.

Delsbogården. Takveden på undantagsstugan och sängstugan har helt förnyats och underlaget av björknäver kompletterats där det varit behövt.

Linberedningsverket. Dammanläggningen läckte under föregående års demonstration av verket i drift. Den har därför byggts om.

Seglora kyrka. Kyrkorummets innertak har isolerats med mineralull för att undvika fortsatta värmeförluster. Takspån har tillverkats för den kommande reparationen av yttertaket.

Sparbanken. Ytterväggarna har rödtjärats och yttre snickerier strukits med oljefärg.

Den fristående porten söder om huset har reparerats.

Stadskvarteret. För att underlätta genomförandet av hantverksdagar även vintertid har elvärme installerats i Bokbinderiet, Gravörverkstaden, Handelsboden, och Sadelmakeriet. Arbetet har till större delen bekostats av medel som ställts till förfogande av Stockholms stads hantverksförening.

Öppethållande, aktiviteter

Av ekonomiska skäl blev det nödvändigt att begränsa öppethållandet av de kulturhistoriska byggnaderna under årets första månader. Endast Bollnässtugan, Älvrosgården och Oktorpsgården kunde hållas öppna dagligen. Under juni–augusti kunde dock, liksom föregående år, 26 byggnader hållas tillgängliga för publik varje dag, och under hösten var inskränkningarna obetydliga i jämförelse med tidigare år. Stugvärdar och värdinnor har svarat för vakt-hållning, information och demonstration av husliga sysslor.

Öppethållandet av de kulturhistoriska anläggningarna under året framgår av nedanstående uppställning.

Månad	Antal byggnader		Öppet tider
	vardagar	söndagar	
Jan.–april	3	9	11–15
Maj	11	13	11–15
Juni–augusti	26	26	11–17
September	8	15	11–15
Oktober	5	13	11–15
Nov.–december	4	13	11–15

Linberedningsverket hölls öppet för allmänheten 1/7–31/8. Där visades hur man skäktar lin med mekanisk kraft.

Glashyttan och krukmakeriet har liksom tidigare varit utarrenderade. De har med undantag av den kallaste perioden varit i verksamhet och tillgängliga för besökare.

Smedjan togs i kontinuerligt bruk för första gången på många år. De museala föremålen magasineras i samråd med Nordiska museet och fungerande smidesverktyg anskaffades. Verksamheten i smedjan startade i början av maj och fortsatte över sommaren och in på hösten.

Hantverksdagar i Stadskvarterets verkstäder har under året arrangerats vid 25 tillfällen under medverkan av Skansens Borgerskap. En nyhet var den försöksverksamhet som under rubriken "Pröva hantverk själv" bedrevs i Novilla under sju söndagar med start den 2/10. Här fick besökarna under sakkunnig ledning själva pröva på några olika hantverk.

Som vanligt har ett stort antal hemsysslor och hantverk visats i många av gårdarna.

Årets lindagar var förlagda till Älvrosgården och Linberedningsverket, där den komplicerade beredningen av lin demonstrerades under nio dagar i augusti.

Demonstration och försäljning av tryck, gjorda med gamla tryckstockar, har ägt rum i Garveriet.

Inför och under julmarknaden har förutom alla aktiviteter i husen och gårdarna, dessa även smyckats till julen på traditionellt sätt. Julbord dukades i Ekshäradsgården, Delsbogården, Oktorpsgården och Statarlängan.

De olika aktiviteterna för att levandegöra de kulturhistoriska miljöerna har arrangerats i samarbete med programenheten. Den kulturhistoriska programverksamheten redovisas ytterligare under rubriken Programenheten under 1977.

Skansens kulturhistoriska anläggningar har ofta utnyttjats för radio-, TV- och filminspelningar samt för stillbildsfotografering. Under 1977 utfördes ca 50 upptagningar av detta slag.

I rulltrappshallens montrar fortsatte föregående års utställning, Hantverkare i Stadskvarteret, fram till den 15 maj.

Undervisning

Nordiska museets undervisningsavdelning har haft visningar för bl.a. Stockholms kommuns skolors årskurs 6. Framför allt har studieområdena "Arbete på en gård", förlagt till Oktorpsgården, och "Sverige för 100 år sedan", förlagt till Stadskvarteret och Delsbogården, blivit flitigt utnyttjade.

För lågstadielever ordnades tillverkning av julgransprydnader i Väla skola 1–14/12.

För ett stort antal klasser har ordnats visningar av Skansens julbord.

Kulturhistoriska enheten har som medarrangör medverkat i följande kurser och studiecirklar förlagda till Skansen: "Köket förr i tiden" (Medborgarskolan), "Stockholm under 100 år" (ABF), "Växtfärgning" samt "Ull- och linspinning" (Stockholms läns hemslöjdsförening). Bland övriga kurser på Skansen kan nämnas: Medborgarskolans kurs i Möbelstilar, Handarbetets Vänners kurs för blivande textilkonsulenter samt privata kurser i korg- och rotflätning. Konstfackskolan, Sveriges Radio TV, Personalutbildningen, Tekniska Högskolan m.fl. har regelbundet förlagt sin undervisning till Skansens kulturhistoriska anläggningar. För de studerande i ämnet folklivsforskning (etnologi) vid Stockholms och Uppsala universitet är Skansen ett ofta utnyttjat studiefält.

Skansens guideverksamhet har administrerats av informationsenheten. Under perioden 16/5–31/8 utgick dagligen sju guidade rundvandringar till de kulturhistoriska anläggningarna från Bollnässtorget. Under perioderna 1/4–15/5 samt 1/9–30/9 utgick tre rundvandringar dagligen från Seglora kyrka. Samtliga turer har varit kostnadsfria och utförts på svenska, engelska, tyska och franska. Guiderna har dessutom tjänstgjort i en informationskiosk samt haft ett stort antal beställda turer mot

extra avgift. Sammanlagt har ett tiotal guider varit anställda under säsongen.

Beträffande zoologiska rundvandringar – se under rubriken Zoologiska enheten.

Klädkammaren

Skansens Klädkammare är fortfarande inrymd i tornet Bredablick, och någon ljusning beträffande det projekterade nybygget för Klädkammaren har inte skett under året. Förhandlingar har pågått, men beslut har ej fattats och medel ej anslagits. Den för ändamålet reserverade tomten står nu byggklar sedan Djurgårdens ridskola har flyttat till Kaknäsområdet. Trots de otidsenliga lokalerna i Bredablick har verksamheten fortsatt. Påfrestningarna är emellertid stora för såväl personal, programmedverkande som den värdefulla dräktsamlingen.

Liksom tidigare år följer Klädkammarens verksamhet helt programmens utformning. Ca 900 personer kläddes under året för medverkan antingen i enstaka program eller för hel säsong. De stora programdagarna var Bellmandagen och julmarknadssöndagarna.

Arbetet har framförallt koncentrerats på att ersätta förslitet folkdräktsmaterial. Dessutom har förrådet av överdelar och skjortor kompletterats. Nyttillverkning av ytterplagg för herrar har även detta år skett i stor omfattning.

En stor mängd gåvor, framförallt damkläder från sekelskiftet, har överlämnats till Klädkammaren, som dessutom har inköpt eller erhållit nya och äldre folkdräkter.

Efterfrågan på förhyrning av dräkter för stilhistoriska och militärhistoriska parader etc. ökar för varje år. En dräktparad i Klädkammarens regi gjordes i Brunskog, Värmland, i juli månad under temat "Sport och mode". Den upprepades i augusti på Skansen med medlemmar ur Skansens Folkdanslag vilka visade dräkterna.

Önskemål beträffande förhyrning av folkdräkter kulminerar inför midsommar, Hälsingehambon och Upplandsschottisen.

Även olika filmbolag samt Sveriges Radio TV och flera museer har i stor utsträckning utnyttjat rekvisita från Skansens Klädkammare.

Biologiska Museet

Biologiska Museet har under året hållits öppet under april–september kl 10–16 och oktober–mars kl 10–15. Museet besöktes under året av 51.513 personer. Riksställningars miniatyrtställning om djurlivet under snön, Leva i kylskåp, visades fr.o.m. 20/12.

Programmenheten under 1977

Årets programverksamhet inleddes fredagen den 7 januari med att julen dansades ut på Bollnästorget. Dans och lekar kring granen under ledning av Skansens Folkdanslag och Bosse Englunds kapell. Medverkade gjorde även Tant Anita och Televinken och Stockholmskorpen anordnade en bingopromenad.

Lördagar och söndagar i början av januari, i november och december bjöd Skansens hästar och stallflickor på Barncirkus i Bragehallen, presenterad av Ulf-Håkan Jansson.

Varje lördag och söndag fr.o.m. 29 januari t.o.m. 3 april, 1 oktober t.o.m. 11 december röktes böckling och sik samt halstrades sotare av Evald Wiksteand från Möja. I februari inleddes den kulturhistoriska programverksamheten i form av hemsysslor och hantverk i husen och gårdarna som sedan pågått året ut. Se vidare under rubriken Kulturhistoriska enheten.

Hantverksdagarna inleddes den 13 februari och pågick varje söndag t.o.m. 27 mars, lördagarna 2 juli–20 augusti och söndagarna i oktober då Skansens borgerskap var i full verksamhet i Stadskvarteret och demonstrerade sina hantverk. Under 7 söndagar med start den 2 oktober var det även "Pröva hantverk själv" i Novilla, en nyhet för året.

Under skolorndomens vinterlov 5–11 mars bjöds en rad aktiviteter bl.a. olika hantverkssysslor i hus och gårdar. I samarbete med Ungdomskorpen och Idrottsför-

valtningen ordnades den 6 mars Barnens Vasalopp och den 7-11 mars skidtävlingar. Under påsklovet den 4-11 april arrangerades en bildtävling i samarbete med Ungdomskorpen.

Övriga evenemang med idrottsanknytning under våren var: Sleipners terränglöpning den 3 april. OK-dagarna den 7 och 8 maj med elitlopp för topparna bland landets löpare, OK:s egen Superstartävling, Hellas mot IFK Lidingö i handboll och gymnastikuppvisning med Solflickorna, Skämtakrobaterna Snubblarna uppträdde på Sollidenscenen och gruppen Fyra Stolar gav en show.

Den 23 april var det Trädgårdsdag och den 24 april Ålandsdag med en rad åländska hantverkare som visade sitt kunnande.

Valborgsmässoaftonen firades på sedvanligt vis med sång av Stockholms Studentsångarförbund, dirigent Lars Blohm, och tal till våren av Magnus Härenstam. Rolf Jupither konserterade och efter den traditionella leken "Slå katten ur tunnan" sjöng Par Bricoles sångkör dirigerad av Hans Lundgren vid Valborgsmässobålet. Kvällen avslutades med stort festfyrverkeri på Sollidenplanen.

Den 30 april och 1 maj hade Sällskapen Stallbröderna och Stallfåglarna sin sedvanliga "Värgalopp på Skansen", i år för sjätte året.

Den 14 maj var det Svenska Ungdomsringens dag med folkdansuppvisningar, folkmusik och lekar och den 15 maj var det Svenska Dagbladets Stafett för 65 året samt Sparbankens Dag med bl.a. underhållning på Sollidenscenen av Sigge Fürst, Ulla Sallert, Laila Westersund, Per Grundén m.fl.

Kaspartheater har spelats lördagar, söndagar och vissa helgdagar 14 maj-30 september, och som tidigare har Kasper gestaltats av Ulf-Håkan Jansson.

Norges nationaldag den 17 maj firades med norsk gudtjänst, barntåg, norska lekar för barnen och festprogram där Elisabeth Hult och Helge Seip talade och Björn Hauge sjöng.

Den 18 maj arrangerades Hjärtats Dag i

samarbete med Föreningen för Hjärt- och Lungsjuka i Stockholms län.

Kristi Himmelfärdsdag den 19 maj firades Folknykterhetens dag arrangerad av De Kristna Samfundens Nykterhetsrörelse i Stockholms län. I högtidsmötet deltog bl.a. statsrådet Jan-Erik Wikström.

Lördagen den 21 maj invigdes årets landskapsvecka "Skåne på Skansen" av HKH Prins Bertil. I övrigt medverkade bl.a. Nils Erik Baehrendtz, Nils Hörjel, Malmöflickorna, Helsingborgs Hemvärns Musikkår, spelmän och dansare från Skåne. Veckan som pågick t.o.m. den 30 maj gav en rikhaltig bild av Skånes näringsliv, hantverk och turism i utställningar och demonstrationer runtom på Skansen. På Sollidenscenen presenterades bl.a. Lundaspexet Djingis Kahn och Fråga Lund. Vidare medverkade Ernst Hugo Järegård, Jarl Kulle, Majken Johansson, Gabriel Jönsson, Jan Normann, Nils Ahlrot, Lennart Kjellgren, Jan Malmsjö, Gunnel Nilsson och Eva Rydberg. Skånegården invigdes onsdagen den 25 maj av HM Konungen och bl.a. visades där skänst kransgille. Efter invigningen bjöds ett stort underhållningsprogram på Sollidenscenen med bl.a. Birgit Nilsson, Siw Malmqvist, Sonja Stjernquist, Jan "Tollarn" Eriksson och Östen Warnerbring. Programledare under större delen av veckan var Lasse Holmquist.

Den 1 juni var det Musikskolans dag då ensembler och solister som vanligt konserterade på scener och i hus och gårdar runtom på Skansen. Högtidstalare var utbildningsministern Jan-Erik Wikström. Lördagen den 4 juni bjöd Mini- och Midi-Funkarna på familjeunderhållning.

Söndagen den 5 juni var det dags för Lions Club Djurgården att arrangera sin årliga dag på Skansens även detta år till förmån för SOS barnbyar. Förutom försäljning och lotterier bjöds flera underhållningsprogram.

Den 6 juni firades Svenska Flaggans dag med flaggfest på Sollidenplanen i närvaro av HM Konungen som också delade ut fanor till olika korporationer och föreningar. Högtidstal hölls av Eva Remens.

Fredagen den 10 juni gavs en kvällskonserter på Sollidenscenen i samarbete med Ungdomens Musikförening i Stockholm "Takt och Ton till tusen". Stockholms Musikförenings sedvanliga konserter på Skansen ägde rum den 11 juni.

Den 12 juni hölls Finlands dag med bl.a. högtidsprogram på Sollidenscenen. Dagen arrangerades i år för första gången i samarbete med Finska Föreningen i Stockholm.

Midsommarfirandet på Skansen skedde enligt traditionella former i dagarna tre den 24-26 juni. Majstången restes på Tingsvallen där man dansade i flera omgångar. På Sollidenscenen spelade Stockholms Spårvägsmäns Musikkår under Harry Sernklefs ledning, Skansens Folkdanslag, Skansens Ringleksbarn och Skansens spelmanslag medverkade alla dagarna och även i midsommardagens och söndagens sång- och dansspel "I Midsommartid".

I likhet med tidigare år har biodling demonstreats vid Väla skola lördagar och söndagar i juni-augusti av medlemmar ur Sveriges Biodlares Riksförbund.

Måndagen den 4 juli höll Frälsningsarmén sin sedvanliga högtidskonsert.

Spårvägens dag hölls söndagen den 10 juli med många fritidsaktiviteter och uppvisningar med stor jubileumskavalkad i anledning av SL:s 100 års jubileum.

Söndagen den 24 juli firades Bellman över hela Skansen. En stor del av de sedvanliga aktiviteterna fick förläggas inomhus på grund av regn.

Den 7 augusti hölls Svensk-Amerikanernas dag. Årets svensk-amerikan Roger Torry Peterson, Lindsborgs Folkdanslag från U.S.A., Jan Lindblad och Tore Tallroth medverkade. Dräktparaden "Från rustning till dagens sportmode" presenterades av Skansens klädkammare och Ann Resare. Skansens Folkdanslag visade stildanser.

Torsdagen den 25 augusti var det Pensionärernas Dag på Skansen arrangerad av Stockholms kommun, med Lars Lennartsson och Bosse Larsson som programledare. Som vanligt bjöds ett varierat program med utställningar, tävlingar, dans och scenframträdanden med bl.a. Ulla Sallert, Polis-

orkestern, Skansens Folkdanslag och "2 Lerys".

FCO-dagen söndagen den 28 augusti hade som huvudpunkt ett festprogram på Sollidenscenen där riksdagsman Ingemund Bengtsson talade och Arne Domnéus orkester med "Tre Damer" uppträdde. I övrigt medverkade Unga Örnar, ABF, Skådebanan och Kul-Tur-bussen med Elisaveta och olika aktiviteter runt om på Skansen.

Den 1 september var det Pensionärsdag arrangerad med Solna-Sollentuna Pensionärsverksamhet med gammaldans på Bollnästorget och underhållning på Sollidenscenen med bl.a. Eric Öst, Ewa Roos och Pensionärskören i Solna under ledning av Mia Adolphson.

Kyrkornas Dag arrangerades söndagen den 4 september av Stockholms Frikyrkoråd och Stiftsrådet i Stockholms stift. Ur det som vanligt mycket rikhaltiga programmet kan nämnas en föreställning av "Jesus Christ Superstar" under medverkan av Adolf Fredriks musikklasser. På kvällen höll Nils-Börghe Gårdh en konsert på Sollidenscenen.

Lördagen den 10 och söndagen den 11 september var det Fiskdagar arrangerade i samarbete med organisationer inom fiskerinäringen med information, demonstration, utställningar och provsmakning av fisk på Tingsvallen.

Motionsloppet "Djurgårdsrundan" arrangerades den 10 september i samarbete med SOIK Hellas och Trygg-Hansa.

Den 17 och 18 september arrangerade Östsvenska Terrierklubben sin numera traditionella hundutställning.

Den 18 september var det även Röda Korsets Loppmarknad på Bollnästorget. Medverkade gjorde bl.a. Lasse Lönndahl och Nisse Nilsson.

Fruktens dag den 24 och 25 september arrangerades i samarbete med Svenska Fruktsfrämjandet, ASK, ICA och KF. På Bollnästorget hölls information, demonstration, utställningar och provsmakning. Även en fruktorientering hade anordnats. Vidare förekom underhållning med sånggruppen Triolerna, Anita och Televinken

samt Cecilia och Percy. På söndagen 25/9 hölls en skördegudstjänst i Seglora kyrka.

Trafikens dag hölls söndagen den 2 oktober med bl.a. demonstration av räddningsmaterial, specialfordon och polisens utrustning. Röda Korset informerade om sin verksamhet samt första hjälpen vid en olycka. NTF presenterade en utställning med temat "Säkrare trafik".

Den 5 november var det familjedag med fri entré och en rad gratisaktiviteter.

Serieprogram

Från slutet av juni till slutet av augusti har följande serieprogram ägt rum: Måndagarna har för 19:e året i följd bjudit på Skogaholmskonserter med dubbla framträdanden varje gång. Den 11 juli inleddes med renäsansmusik med Berit Hallqvist, Brita Markström och Tryggve Åkerlund. Så följde Gluntafton med Rickard Ringmar, Carl-Olof Jacobsson och Jan Eyron den 18 juli. "Musik från Bellmans tid" svarade Musica Viva för den 25 juli. Vidare "Soirée hos Herrskapet" med Herrgårdskvintetten och Ingemar Liman den 1 augusti. Den 8 augusti konserterade Käbi Laretei och Ingrid Haking sjöng ackompanjerad av Olov Olofsson på piano den 15 augusti. Serien avslutades av Margareta Jonth med Håkan Sund vid pianot och uppläsning av Stig Järrel.

Tisdagskvällarna 5/7–23/8 bjöd på "Auktion" på Sollidenscenen med Karl-Erik Eriksson som utopare och Nils Erik Baehrendtz som bisittare. Programmet direktsändes i TV 1.

Onsdagseftermiddagarna bjöd på radiounderhållning i en timmes direktsänt program – "Grannland" – i samsändning med Finlands radio. Gnesta-Kalle och Finlands Kristina Berg var värdpar. Serien sändes från Skansen 29 juni till 27 juli.

Torsdagskvällarna 30 juni–18 augusti ägnades åt jazzkonserter på Sollidenscenen. Medverkade gjorde bl.a. Hacke Björkstens kvintett, Putte Wickman, Siljabloo och Sven Sjöbergs kvintett, Monica Zetterlund, Kustbandet, Arne Domnérus kvin-

tett, Wild Bill Davidson, Clark Terry och Sture Nordins kvartett, Berndt Egerbladhs kvintett och Bernt Rosengrens Storband. Två av kvällarna direktsändes i radions P3 under rubriken "Spelrum för jazz".

Lördagskvällarna bjöd Bosse Larsson och Lasse Olssons kvartett på allsång på Sollidenscenen under tiden 2 juli–20 augusti.

Söndagskvällarnas Augustimusik på Sollidenscenen inleddes den 7 augusti med gruppen Cumulus. Därefter följde Håkan Hagegård med Thomas Schuback vid flygeln, Kårsdraget och kvintetten Olsson med trio.

Konserter har för första året regelbundet givits i Seglora kyrka tisdagskvällar med början den 1 november. Artister som medverkade var: Arne Domnerus kvartett, Solveig Faringer, Alm-Nils Ersson, Ole Hjort, Filharmoniens Brassensemble, Elisabeth Söderström, Lennart Rönnlund, Gunilla von Bahr och Merit Hemmingsson, Adolf Fredriks Bachkör, Nils-Börghe Gårdh och Alf Andersson. Den sista konserten i serien gavs den 13 december.

Övriga musikprogram samt dans

Skansens Vaktparad under Sture Englunds ledning har spelat lördagar och söndagar 23 april–5 juni och 20 augusti–25 september.

Dans för allmänheten på Bollnästorget har hållits onsdagar 25 maj–24 augusti med Axel Andereds kapell. Skäggmanslaget och Delsbopojkarna spelade upp till dans torsdagar 7 juli–25 augusti, fredagar 24 juni–25 augusti och lördagar 4 juni–27 augusti. På söndagarna 3 juli–28 augusti har följande orkestrar spelat: Åkarna, Täby Spelmansgille, Bosse Englunds kapell, Nyköpingshus Spelmansgille, Norrtelje Elitkapell, Söderkisarna, Bröderna Almqvist, Ås-Anders och Stockholms spelmansgille.

Modern dans på Galejan till storband har även i år ägt rum i samarbete med Atlantic Musikcafé AB torsdagar-fredagar-lördagar perioden 23 juni–6 augusti. Följande orkestrar medverkade: Siljabloo och Sven Sjöbergs kvintett, Hacke Björkstens kvintett,

Kustbandet och Rimbo Jazzorkester, och Adolf Fredriks Storband.

Skansens Folkdanslag har dansat Valborgsmässafton 1, 8, 15, 19, 22 maj alla dagar 23 maj–27 augusti samt 4, 11 och 18 september och även givit uppvisningar på restaurang Solliden. Skansens spelmän har spelat vid eller i Bollnässtugan söndagar i april samt 1, 8, 15 maj och måndag–lördag 23 maj–27 augusti och likaså vid Folkdanslagets framträdanden. För Folkdanslaget har Sigbritt Jakobsson ansvarat och för spelmännen Axel Myrman.

Skansens Ringleksbarn, som uppträtt lördagar och söndagar 21 maj–26 juni och 13 augusti–18 september, har letts av Gunnilla Adolfsson och Torbjörn Attersand.

Gästande Folkdanslag, utom de tidigare nämnda har varit: Ilmajoen Nyorisoseura från Finland, Järfälla Folkdansgille, Nacka hembygdsgille, Oregon State University Convallis U.S.A., Trachtengruppe från Kröv i Tyskland, Lindsborgs Folkdanslag från U.S.A.

Följande körer, orkestrar och solister har utom de tidigare nämnda gjort egna framträdanden under året: Rolf Jupither, Berith Bohm, Veitvedts Skoles Musikkorps, Covina Orchestra Oklahoma, brasiliansk militörorkester från gästande skolfartyget Custodio de Mello, Chicago Swedish Glee Club solist Rolf Björling, flickgruppen Fyra Stolar från Linköping, Karlskrona Regionmusikkår med Egon Kjerrman, American Union Swedish Singers från U.S.A., Conelis Vreeswijk, Thore Skogman och Carl-Einar Schierman, Lena Nyman och Rune Andersson och Berndt Egergladhs kvartett, Thorstein Bergman och Solna Brass, Svend Assmussen, Putte Wickman, Ivan Renliden, Explorer Post 829 Stage Band, Våler Skolekorps samt Family Four.

Seglora kyrka

I Seglora kyrka har högmässa hållits varje sön- och helgdag, varvid huvudsakligen präster från Stockholms stift officierat. Fr.o.m. 26 maj t.o.m. 31 augusti har aftonbön hållits varje dag i samarbete med

Stockholms Kyrkobrödrakår. Ansvarat för genomförandet av dessa aftonböner har åvilat kyrkans kantor Gustaf Hellblom samman med klockaren Haqvin Tiderman. I medeltal har 43 personer deltagit i aftonböerna varje kväll. 52 vigslar har under året ägt rum i kyrkan. Under sommarhalvåret har kyrkan upplåtits 17 söndagar för eftermiddagsgudstjänster i Stockholms Frikyrkoråks regi som även svarat för konventiklar i Bollnässtugan söndagar 5 juni–28 augusti. Särskilt anordnade nattvardsgudstjänster har ägt rum vid fyra tillfällen. Beträffande övrig verksamhet i kyrkan, se under rubriken Serieprogram.

Julmarknad, Lucia, nyår

Julmarknad har hållits söndagarna 27 november, 4 och 11 december med alla traditionella inslag som Lill-Stintan, Birgit Leander, som berättade och sjöng i Delsbogården, dans kring granen på Bollnässtorget med medlemmar ur Skansens Folkdanslag, barncirкус i Bragehallen, kringvandrande musikanterna Hai och Topsy, Wälfseppetten, positivhalare Felix Kruse och musik i Seglora kyrka med Par Bricoles sångkör och Stockholms Kommunala Musikskola.

I de kulturhistoriska byggnaderna har det traditionsenligt både inför och under julmarknaden varit aktiviteter igång i form av bl.a. ljusstöpning, bakning och halmslöjd. I den nyöppnade Skånegården bakades spettekaka under julmarknads-söndagarna.

Luciafirande i samarbete med Året Runt ägde rum den 13 december på Bollnässtorget, då årets nobelpristagare i ekonomi, Bertil Ohlin, krönte Sveriges Lucia 1977. Stockholms Flickkör under Mary Wallskogs ledning deltog och Ulf Elfving var konferencier.

Den 23 december var det julklappsletning för alla under 16 år, ett arrangemang i samarbete med Ungdomskorpen. Skansens stjärngossar under Stig Carlssons ledning, har sjungit i gårdar och hus under julhelgen.

Julpyssel för barn ägde rum 10–11 de-

cember och 18–21 december i Novilla, där barnen tillsammans med föräldrarna kunde lära sig att göra julgranskarameller, korgar, hjärtan, baka pepparkakor m.m.

På nyårsaftonen återupptogs en programverksamhet som inleddes redan år 1895, men som legat nere sedan slutet av 1950-talet. Programmet direktsändes i TV 2 och inleddes med en nyårsshow på restaurang Solliden. Medverkade gjorde bl.a. Grynet Mollvig, Hjärdis Pettersson, Tommy Körberg, C-J Falkman samt Monica och C-A Dominique med orkester. Vid tolvslaget läste Rydeberg från Sollidenscenen Tennysons "Nyårsklockan", varefter avbrändes ett stort festfyrverkeri.

Som programvärd på Skansen har Olle Björklund varit anställd 25 april–4 september.

Alla program med kulturhistorisk anknytning som hantverksdagar och aktiviteter i de kulturhistoriska anläggningarna har genomförts i samarbete med kulturhistoriska enheten. På samma sätt har andra aktiviteter ägt rum i samarbete med andra enheter inom Skansen.

Försäljningsenheten

Försäljningsenhetens verksamhet under 1977 kan, liksom under tidigare år fr.o.m. 1974 då enheten fick en egen organisation, huvudsakligen indelas i två större arbetsområden, nämligen 1) den permanenta försäljningsverksamheten inom Skansen året runt samt 2) all försäljning under julmarknaden.

Fyra fasta försäljningsställen har hållits öppna under olika perioder: souvenirbutiken vid Huvudingången, Skansenbutiken i övre rulltrappshallen samt Bollnäsboden och Kyrkboden på Marknadsgatan. Avdelningen har dessutom svarat för försäljningen i Vaktstugan samt i Handelsboden i Stadskvarteret.

I egen regi har drivits fem lotterier och genom arrendatorer sex. Även övriga arrendatorer inom försäljningssektorn sorterade under försäljningsenheten.

Försäljningen under årets tre julmarknadssöndagar 27 nov., 4 och 11 dec., då 63 försäljningsställen har hållits öppna. Förutom ett rikhaltigt sortiment av traditionella julprydnader och andra föremål har även och rad olika matvaror med anknytning till det svenska julfirandet försålts. Framställningen av varorna sker till en icke ringa del på Skansen. T.ex. tillverkades efter gammalt recept ca 160 kg senap som fylldes på specialgjorda glasburkar och porslinskrukor. Ca 70 liter lavendelvatten blandades och fylldes på specialtillverkade glasflaskor. Dessa två tillverkningar skedde med hovapotekare Gunnar Krook som kontrollant. Den försålda honungen kom från Skansens egna biodlingar. Till de övriga varor som personalen på försäljningsenheten har varit sysselsatt med under julmarknadsförberedelserna hör bl.a. inslagning av ca 7 000 julklappar och ca 8 000 fiskdammspåsar. Omkring 500 flaskor fylldes med kryddor och ca 10 000 strutar och påsar med karameller. Många varor har tillverkats på beställning och efter Skansens intentioner, bl.a. pepparkakor efter eget recept och enligt Cajsa Warg, julbröd efter förebilder från Nordiska museet samt limpor och korvar enligt gamla recept.

Mellan 120 och 150 personer tjänstgjorde i försäljningsständerna varje julmarknads-söndag, många med decenniers erfarenhet av detta arbete.

Zoologiska enheten

Anläggningarna

Förutom smärre reparationer och underhållsarbeten har följande förbättringar av anläggningarna utförts under 1977:

I tropikhuset har några starkt rostangripna dörrar utbytts mot dörrar i rostfritt material. Schimpansernas visningsbur har fått en ny hängande klätterställning av trädstammar, bildäck och kättingar.

Den äldste schimpanshanen Måns lyckades under våren slå en stjärna i en av de nyinsatta rutorna 3 × 3 mm laminerat pansarglas, därmed spräckande även tekniker-

nas hållfasthetsberäkningar. Just denna ruta har ett särskilt utsatt läge i och med att tropikhusets personal, mot vilken Måns demonstrationer stundom riktar sig, ofta arbetar intill den. Rutan har nu ersatts av en aluminiumskiva med inspektionslucka.

Elefantstallet har fått nya, lättare manövrerbara portar, mellan älghusets två avdelningar har installerats en utifrån manövrerad skjutgrind. En grind mellan varg- och lodjurshägnen har också satts in och möjliggör inspektion av den äldre varggrottan (som föredras av vargarna framför den nyare), utan att man behöver korsa hela varghängnet.

Vallgravar och dammar hos järvar, uttrar och sälar har tätats, vilket märkbart nedbringat den tidigare höga vattenförbrukningen. I fågeldammarna genomfördes under hösten en välbehövlig slammuddring.

Slutligen har Abramson Arkitektkontor AB upprättat en dispositionsplan över Skansens gamla Fågelskogsområde. Planen innebär en utvidgning av befintlig kronhjorthage och byggande av nytt hjorthus samt uppförande av ny anläggning för järvar på platsen för de gamla vildsvins- och grävlingssgruperna och uvarnas voljär. För uvarna föreslås ny bur på nuvarande ormgrupens plats, medan vildsvinen skall flyttas till visenthägnat.

Djurbeståndet

Skansens djurbestånd utgjordes vid 1977 års utgång av 382 individer tillhörande 53 arter, och den länge vikande trenden i artantal har vänt genom återintroduktion av klippheppare, rörhöna och utter. Beståndet hade följande sammansättning (beteckningen 3.2, som för gravänderna, anger könsfördelningen – 3 hanar, 2 honor):

Prydnadssköldpadda (<i>Pseudemys scripta</i>)	11
Humboldtpingvin (<i>Spheniscus humboldtii</i>)	7
Klippheppare (<i>Eudyptes cristatus</i>)	3
Kungspingvin (<i>Aptenodytes patagonica</i>)	1
Vit stork (<i>Ciconia ciconia</i>)	3
Grågås (<i>Anser anser</i>)	2
Tamgås (<i>Anser anser dom.</i>)	1.1
Spetsbergsgås (<i>Anser brachyrhynchus</i>)	1.1

Vitkindad gås (<i>Branta leucopsis</i>)	91
Svensk blå anka (<i>Anas platyrhynchos dom.</i>)	2.0
Gravand (<i>Tadorna tadorna</i>)	3.2
Brunand (<i>Aythya ferina</i>)	2.2
Knipa (<i>Bucephala clangula</i>)	1.2
Påfågel (<i>Pavo cristatus</i>)	3.4
Tamhöns (<i>Gallus gallus dom.</i>)	7.18
Rörhöna (<i>Gallinula chloropus</i>)	5
Berguv (<i>Bubo bubo</i>)	1.1
Papegojor: 13 ex. av 9 arter	13
Krabbmakak (<i>Macaca irus</i>)	50
Vithandsgibbon (<i>Hylobates lar</i>)	1.5
Schimpans (<i>Pan Troglodytes</i>)	3.3
Järv (<i>Gulo gulo</i>)	2.1
Utter (<i>Lutra lutra</i>)	1.1
Fjällräv (<i>Alopex lagopus</i>)	1.1
Varg (<i>Canis lupus</i>)	1.1
Brunbjörn (<i>Ursus arctos</i>)	3.4
Isbjörn (<i>Ursus maritimus</i>)	0.3
Lodjur (<i>Felis lynx</i>)	3.3
Kaliforniskt sjölejon (<i>Zalophus californianus</i>)	1.2
Gråsäl (<i>Halichoerus grypus</i>)	3.2
Marsvin (<i>Cavia porcellus</i>)	19
Tamkanin (<i>Oryctolagus cuniculus dom.</i>)	10
Indisk elefant (<i>Elephas maximus</i>)	0.2
Vildsvin (<i>Sus scrofa</i>)	8
Ren (<i>Rangifer tarandus</i>)	4.6
Dovhjort (<i>Dama dama</i>)	2.7
Kronhjort (<i>Cervus elaphus</i>)	1.3
Älg (<i>Alces alces</i>)	2.4
Visent (<i>Bison bonasus</i>)	1.3
Fjällko (<i>Bos taurus dom.</i>)	0.2
Get, sv. lantras (<i>Capra hircus</i>)	1.5
Afrikanisk dvärgget (<i>Capra hircus</i>)	1.4
Gutefår (<i>Ovis aries</i>)	1.5

I ovanstående lista saknas från förra årets förteckning landsköldpaddorna. Genom importrestriktioner har dessa djur blivit begärliga, och vår lilla grupp om 4 stals vid ett inbrott i Lill-Skansen i oktober.

Rävens jakt på Skansen under året orsakade inte någon mera påtaglig avgång bland våra inhysingar. En raid som gav en humboldtpingvin i utbyte, resulterade i att nätskärmar sattes upp på de platser där räven kan tänkas äntra pingvinanläggningen, som därefter tycks ha blivit rävsäker.

En ny make till vår ensamma "drottningpingvin" har beställts men i skrivande stund ännu ej anlänt.

Skansens hägerkoloni omfattade 1977 mellan 20 och 30 häckande par. Hos storkarna uteblev däremot häckningen helt.

De grågåsungar, som växte upp på Skansen sommaren 1975 och blev kvar här även sedan de hösten 1976 fick behålla flygförmågan, har nu övergivit oss, men flocken siktas ibland i Skansens omgivningar. De vitkindade gässen återvänder emellertid troget, denna vår till ett antal av 61 st. Vinteröverlevnaden tycks vara god, då antalet bortflyttare hösten -76 var ca 76. Ytterligare återfynd bekräftar att våra vitkindade delar vinterkvarteret kring Ijsselmeer i Holland med sina vilda artfränder från sibiriska tundran.

Bland våra egna ringmärkta gäss uppträdde under våren oväntat 5 omärkta fåglar. Dessa var ej märkbart skyggare än våra egna, ändå måste det ha rört sig om vilda fåglar, troligen kläckta på Novaja Zemlja. I vinterkvarteret har de tydligen "förlovat sig" med fåglar ur vår flock och av sina partners lugn gentemot människor förstått att människan (i vart fall på Skansen) inte är något att vara rädd för. "Kärleken övervinner allt"! En av de omärkta som bildat par med en av Skansens hanar blev f.ö. den första kolonisatören utanför Skansen. Boet i en klipprant på Kastellholmen förstördes tyvärr av en löslöpande hund.

För övrigt var antalet häckpar av vitkindad gås oförändrat från föregående år, d.v.s. 16. Alla ungar märktes som tidigare, och 93 fåglar anträdde höstflyttningen den 14/11. (En av dem sköts 10 dagar senare vid Stettiner Haff på tyska östersjökusten).

Skansens berguvpar levde också i år upp till sitt rykte som bästa avelspar inom Projekt Berguv Sydväst - 4 ungar för tredje året i följd! Berguv Sydväst har visat sig vara en lyckad satsning, och tack vare detta projekt (som skall pågå ännu ett par år) är uven nu tillbaka på flera av sina gamla häckplatser i Halland, Bohuslän och Västergötland.

I samband med att den dominante hanen bland krabmakakerna dog i september uppstod en "maktkamp" inom flocken med mobbning av de rangläga individerna. Fle-

ra av dessa rymde och försök att återföra dem till gruppen ledde till nya rymningar. Då flera av de drabbade djuren visade sig vara hybrider mellan rhesus och krabmakak, avlägsnades slutligen alla sådana (omkring ett 10-tal), och för att undvika ett upprepande av situationen även de få återstående renrasiga rhesusaporna. Lugnet återställdes därmed, men för undvikande av blodsutjutelse kapades hörntänderna på de två hanar som pretenderade på flockledarskapet, en positon som de sedermera utan stridigheter delat på. Även gibbonhonan Petronella, vars hörntänder i samband med inträdande könsmognad tillväxt kraftigt, har av säkerhetsskäl avväpnats på samma sätt.

En glädjande återkomst noterades i februari, då Skansen erhöll ett par uttrar, en art som saknats här sedan 1965. Djuren, en hane och en hona, kom från Bulgarien via England och släpptes efter 4 månaders karantänvistelse (p.g.a. rabiesrisken) i den gamla, nu upprustade utteranläggningen. Tråkigt nog har vi fått tag på ett par nattsuddare, som visar sina färdigheter främst när skansenpubliken sover; på dagtid träffas de dock vid 14-tiden, då maten serveras.

Vår ensamma fjällrävshona, som hittills haft brunbjörnar som enda sällskap, fick i februari en make - den snövita Ida och blåräven Casimir klär varandra förträffligt. Trots sin litenhet har Casimir snabbt satt sig i respekt hos björnarna, som han ibland närmast hunsar med. Trots visat intresse från Casimirs sida blev det inga rävingar i år.

Inte heller hos vargarna blev det någon förökning, fastän Ulvira uppenbarligen var dräktig. Troligen åt hon upp de nyfödda valparna liksom i fjol, ett beteende som inte är ovanligt hos vargar i fångenskap.

Däremot visade sig den nyinrättade "barnkammaren" hos loarna fylla sin funktion. Isolerad från de övriga loarna födde här den äldsta honan tre ungar, av vilka en överlevt och artar sig väl.

Årets brunbjörunge fick namnet Drutten. Mamma är 21-åriga Kåra, still going strong.

Isbjörnshanan Jimmy måste tyvärr avlivas, då han visat sig vara en oförbätterlig hustruplagare till den grad att honornas fysiska och psykiska kondition blev lidande. De har emellertid återhämtat sig glädjande snabbt efter Jimmys frånfälle.

Till våra tre sjölejonhonor fick vi i april mottaga en hane på deposition från Köpenhamns Zoo. Även han visade i början en del översittartendenser, som bl.a. resulterade i att honorna flydde över muren till pingvinanläggningen, där de i det närmaste uppfyllde den lilla bassängen, givetvis till förfång för dess ordinarie inhysingar. Sedan vi med hjälp av en elspärr tvingat honorna att stanna kvar i sjölejonbassängen och verkliga bekanta sig med hanen, normaliserades förhållandet på ett par dagar och "tycke uppstod".

Den 1/3 födde vår gråsälhona en fullgängen men tyvärr död unge av hankön. Dödsorsaken var troligen att ungen ej lyckats befria sig från fosterhöljet, vilket enligt expertis är vanligt då honan (och därmed ungen) är påverkad av miljögiftet PCB, som med tämligen höga halter förekommer i strömning från Östersjön. Vi har därför delvis gått över till att fodra med östersjötorsk (där levern, som kan vara extra rik på gifter, först tagits bort) och kommer även att pröva utfodring med västerhavsfisk, som generellt är mindre giftbelastad än östersjöfischen.

Avkomma i normal omfattning har anmars erhållits av vildsvin, ren, dovhjort, älg, visent och diverse tamdjur. Hälsotillståndet hos Skansens djur har också varit gott och dödsfallen få – en ung kronhjort måste avlivas på grund av en stångningskada, medan en renko och en sjölejonhona avled i krämpor betingade av hög ålder.

Forskning

Samarbetet med etologerna vid Stockholms universitets zoologiska institution fortsätter med studier av de vitkindade gässens häckningsbeteende och uppföljning av deras populationsutveckling på Skansen. 137

gäss har hittills märkts och fått sin levnadsteckning påbörjad på nålkort.

Under hösten utförde dr Valborg Thorsell, FOA, försök med doftrepellerter, presenterade i samband med utfodring, på Skansens älgar. Avsikten var att studera om doftämnen kan användas till att hålla älgar borta från t.ex. starkt trafikerade vägar.

Publikkontakt

I likhet med tidigare år har zoologiskt utbildade guider lett turer till de nordiska djuren 2–3 gånger dagligen under tiden maj–augusti samt under veckosluten vår och höst. Den av intendenten ledda kursen Djur i det svenska landskapet (Kursverksamheten vid Stockholms universitet) har givits två gånger.

Intendent Palm har också medverkat med föredrag om Skansens djur och djurparkernas verksamhet vid 6 studiedagar för högstadielärare i biologi, vid skolornas Linné-dagar samt vid kurser anordnade av Statens veterinärmedicinska anstalt, Frluftsfrämjandet och universiteten i Stockholm och Uppsala. Föredragen har i allmänhet åtföljts av en exkursion på Skansen.

Utställningar

Zoologiska enheten har i samarbete med Naturhistoriska riksmuseet och Skansens kulturhistoriska enhet samt med ekonomiskt bistånd från Världsnaturfonden WWF producerat en utställning kallad "Säl", som visats i Skansens rulltrappshall från 18 juni till årsskiftet. Utställningen visade säldjurens härstamning och anpassning till amfibiskt levnadssätt, deras ekonomiska betydelse förr och nu, de svenska sälstammarnas status i dag och de åtgärder som kan vidtas för att rädda dem åt eftervärlden.

Utställningen skall efter nedmontering- en omarbetas till en vandringsutställning i Riksmuseets regi.

Resor, konferenser

Sveriges Djurparkers Samarbetsorganisation har under året sammanträtt två gånger, i Eskilstuna 7-8/2 och på Frösön 26-27/9; Skansen representerades härvid av intendent Palm, på Frösön biträdd av ekonomidirektör Johnson och djurvårdarformän Glemmefors.

Intendenterna Palm och Biörnstad bevisade 6-7/9 en konferens på Naturhistoriska riksmuseet om de regionala museernas verksamhet. Vid Svenska naturskyddsföreningens årliga konferens 11-12/11 företrädde Skansens zoologiska enhet av intendent Palm.

Av resestipendierna för djurvårdare på 1 200 kronor utdelades i år två till Pontus Kronborg för resa till Skottland, resp. Leif Wicksell med resmål Sri Lanka.

Slutligen kan nämnas att Skansen vid kongress i Köpenhamn 16-18/4 för djurvårdare i de nordiska länderna företrädde av intendent Palm och djurvårdarna Nylund och Mähl.

Nils Erik Bæhrendtz

Skansens styrelse

Skansenstyrelsen har under året haft följande ledamöter: landshövding Nils Hörjel, ordförande, f. borgarrådet Wilhelm Forsberg, vice ordförande, riksdagsledamoten, stadskassör Rune Carlstein, landstingsrådet Sven Johansson, författaren Per Anders Fogelström, professor Mats Rehnberg, styresmannen, fil.lic. Sune Zachrisson, assistent Berit Hertzberg (personalföreträdare) och verkställare Rune Sagström (personalföreträdare). Suppleanter har varit: fru Ulla Johansson, ombudsman Lars Ulander, riksarkivarie Åke Kromnow, landstingsrådet Nils Hallerby, folketshuschef Bengt Göransson, redaktör Roland Hjelte, professor Erik Anners, förste djurvårdare Henry Mähl (personalföreträdare) och assistent Kerstin Röckner (personalföreträdare).

Besöksstatistik

Skansen har under året haft 1 746 763 besökare och Biologiska museet 51 513 besökare.

Publicering

Från Skansen har utgivits:

Skansen Stockholm, A short guide for visitors. Red. Christina Westberg. 72 s.

Skansen Stockholm, Gebäude und Tiere. Ein Kurzer Führer. Red. Christina Westberg. 74 s.

Nils Erik Bæhrendtz

Förord till Tom Sawyer av Mark Twain. Bokförlaget Bra Böcker AB, Höganäs.

Förord till Gamla hantverk - Levande hantverk på Skansen av Bert Olls. Rabén & Sjögren, Sthlm.

Förord till samt översättning och bearbetning av Indianer, förf. Benjamin Capps. Bokförlaget Bra Böcker AB, Höganäs.

Arne Biörnstad

Dokumentation av byggnader som flyttas, i Museernas kulturhistoriska databassamling, Förhandlingar vid Nordiska museets konferens i Södertälje, Stockholm 1977, s. 86-91.

Djurgårdsbron 1690-1977, 92 s. Forum.

Ingemar Liman

9 artiklar under rubriken Seder och bruk i Dagboken med kyrkoalmanacka 1976-77. Utg. av Svenska kyrkans församlings- och pastoratsförbund.

Artiklarna Julmärken-Julförberedelser i Filateli nr 43 samt i Information Christmas preparations, Préparatifs de Noël, Weihnachtsvorbereitungen, Utg. av Postverket.

Text på frimärkshäften om olika julförberedelser utg. 17/11.

Per-Olof Palm

Djurskansen - fängelse eller fristad? Djurskyddet nr 4/77, s. 101-108.

Lilla Karlsö - en guide från Svenska naturskyddsföreningen (tills. med B. Hjernerquist). 56 s.

Recension: H. Menzel-Tettenborn och G. Radzke, Vilda djur på nära håll (övers. B. Wahlin), Natur och Kultur 1976, i Fauna och Flora nr 4/77, s. 194.

Helmut Pinter

Handbuch der Aquarienkunde (tills. med G. Brünner, S. Frank, O. Klee, H. J. Krause, G. Schubert, E. Schwartz, J. Vierke), 1:a uppl. Kosmos-Franckh, Stuttgart. 736 s.

Kniffe och Tricks bei der Fischzucht, i Die Aquarien und Terrarienzeitschrift, vol. 30, s. 291–296.

Metoda ciaglej hodowli ryb kasaczowatych, i Akwarium, vol. 17, s. 114–116.

Även tetrar kan man odla annorlunda, i Akvariet, årg. 51, s. 405–407.

Ann Resare

Arbetsdräkt och festdräkt bland bergsmän, i Jernkontorets annaler nr 3/77, s. 64–67.

Befattningshavare vid årets utgång

(Siffrorna anger året för inträde i institutionens tjänst)

Verkställande direktör Nils Erik Bæhrendtz, F. D. docent, 69

Sekreterare Vibeke Bouchette, F. M., 77

Konsult, direktör Karl-Erik Nygren, J. K., 62 (deltid)

Ekonomi- och personalenheten

Ekonomidirektör, tillika VD:s ställföreträdare, Åke Johnson, 72

Sekreterare Margit Schüssler, 64

Assistent Gunvor Adamsson, 71

Kassör Inga-Stina Landström, 66

Assistenter

Karin Frisk, 56

Ulla Mähl, 70

Kerstin Röckner, 72

Kansliskrivare Viveka Holmberg, 77

Assistent Margit Land, 66

Telefonister

Birgit Lindström, 39

Inez Mattsson, 68

Kulturhistoriska enheten

Förste intendent Arne Björnstad, F. L., 52

Intendent Mats O. Jansson, F. K., 74

Amanuens Inga Arnö-Berg, F. K., 77

Assistent Berit Hertzberg, 65

Kansliskrivare Ann Sofie Berg, 77

Reperatör Per Maijgren, 71

Klädkammaren

Intendent Ann Resare, F. K., 71 (deltid)

Assistent Maj-Britt Hemlin, 60

Biträde Maria Kings-Eriksson, 42

Sömmerskor

Berit Lindén, 69

Helena Tirkkonen, 73

Tvätterska Gerd Eriksson, 71

Vaktstugan

Kansliskrivare Lilly Sandgren, 75

Biologiska museet

Kassör Marta Arvind, 70

Zoologiska enheten

Förste intendent Per-Olof Palm, F. L., 74

Konsult, professor Karl Borg, 54 (deltid)

Djurvårdarförman Tore Glemmefors, 32

Vice djurvårdarförman

Helmut Pinter, 58

Åke Nordh, 54

Förste djurvårdare

Anders Wiklund, 57

Henry Mähl, 65

Ingvar Nylund, 66

Bernt Malmqvist, 65

Mats Berg, 71

Tommy Lambrell, 74

Djurvårdare

Kerstin Johansson, 75

Leif Wicksell, 75

Pontus Kronborg, 76

Bill Hemberg, 77

Programenheten

Programchef Ingemar Liman, F. L., 66

Programsekreterare Siw Östgren, 75

Seglora kyrka

Kantor Gustaf Hellblom, 51

Informationsenheten

Redaktör Christina Westberg, F. K., 71

Assistent Anne-Marie Gnista, 71

Försäljningsenheten

Intendent Britt Stern, 63

Assistent Ulla Hedström, 75

Expeditionsbiträde Anna-Greta Rickan, 71

Park- och trädgårdsenheten

Trädgårdsmästare Aalhøj Hansen, 76

Trädgårdsförman Yngve Hopstadius, 66

Trädgårdsbiträden

Leif Johansson, 63 (tjl.)

Bosse Hagelin, 74

Henry Harnesk, 77

Dan Larsson, 76

Reparatörer

Bernt Lindqvist, 68

Karl-Otto Kimbratt, 67

Intendenturenheten

Intendent Sten Blomquist, 66

Vaktförman Tore Bergsten, 41

Förste vaktmästare

Karl-Erik Andersson, 56

Folke Boqvist, 66

Sven Hörnfelt, 63

Rune Kirsch, 64

Åke Nilsson, 57

Kjell Mattsson, 69

Bengt Krantz, 66

Don Karlström, 70 (tjl.)

Björn Engström, 73 (vik.)

Leif Färlén, 71

Sixten Sirén, 72

Stallchef Per-Otto Södergren, 66

Djurvårdselever

Gunilla Söderlund, 71

Yvonne Jonsson, 73

Byggnadsenheten

Byggmästare Bo Kumerius, 67

Assistent Margit Franzén, 75

Förste reparatörer

Lars Pettersson, 59

John Gjers, 36

Eino Luoma, 74

Simon Renemar, 66

Åke Degerman, 72

Benes Janos, 76 (tjl.)

Bengt Linderholm, 77

Krister Svärd, 77

Verkmästare Rune Sagström, 70

Förste montör Börje Boman, 62

Maskinist Ingvar Jonsson, 74

Traktorförare Lars Thonberg, 76

Bilförare Anders Thonberg, 66

Reparatörer

Kjell Holm, 76

Lennart Rundqvist, 74

Lennart Åhlén, 68

Ivan Törnblom, 77

Erik Larsson, 71

Förste lokalvårdare Ingeborg Olsson, 73

Lokalvårdare

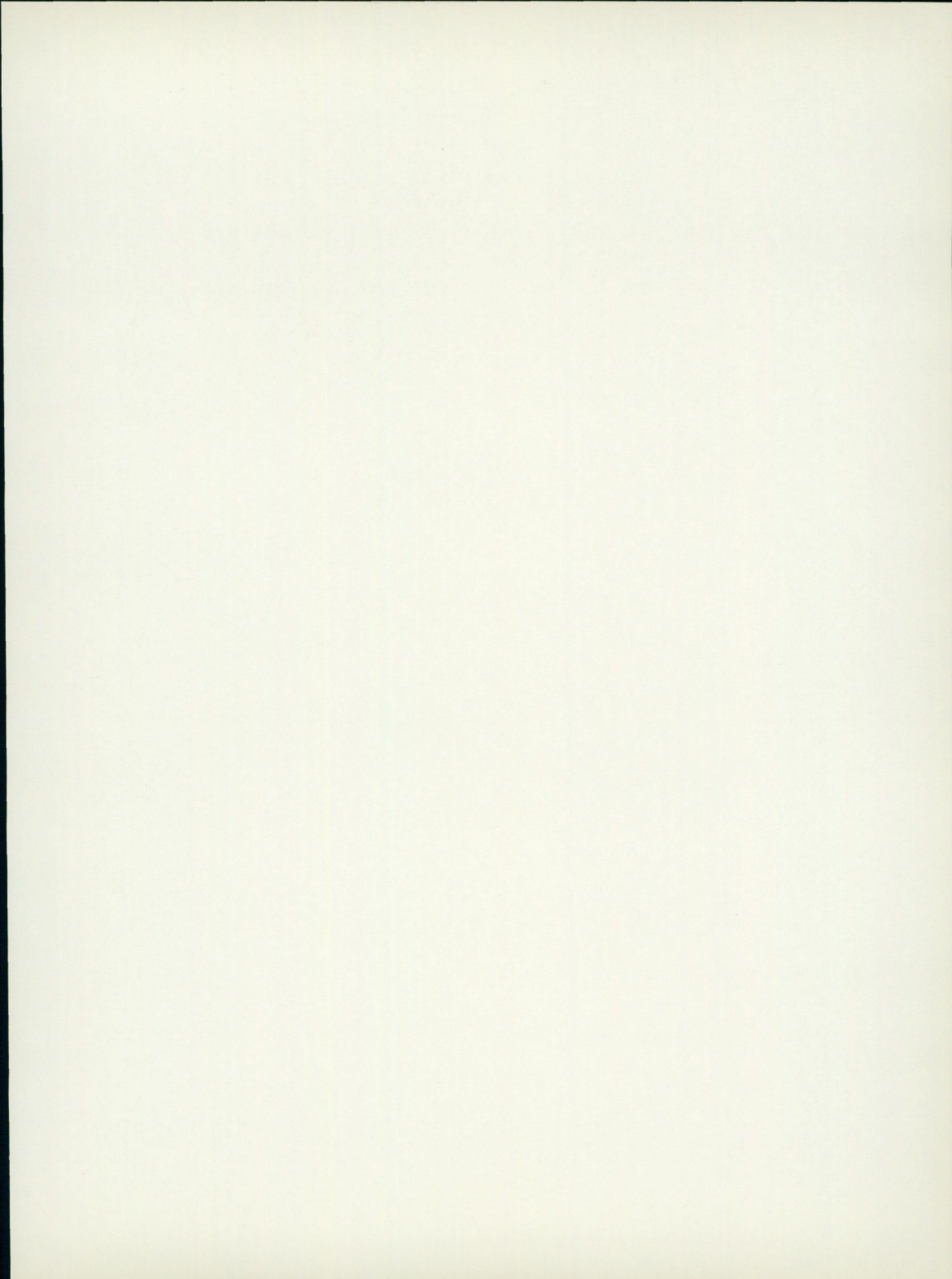
Erik Nilsson, 76

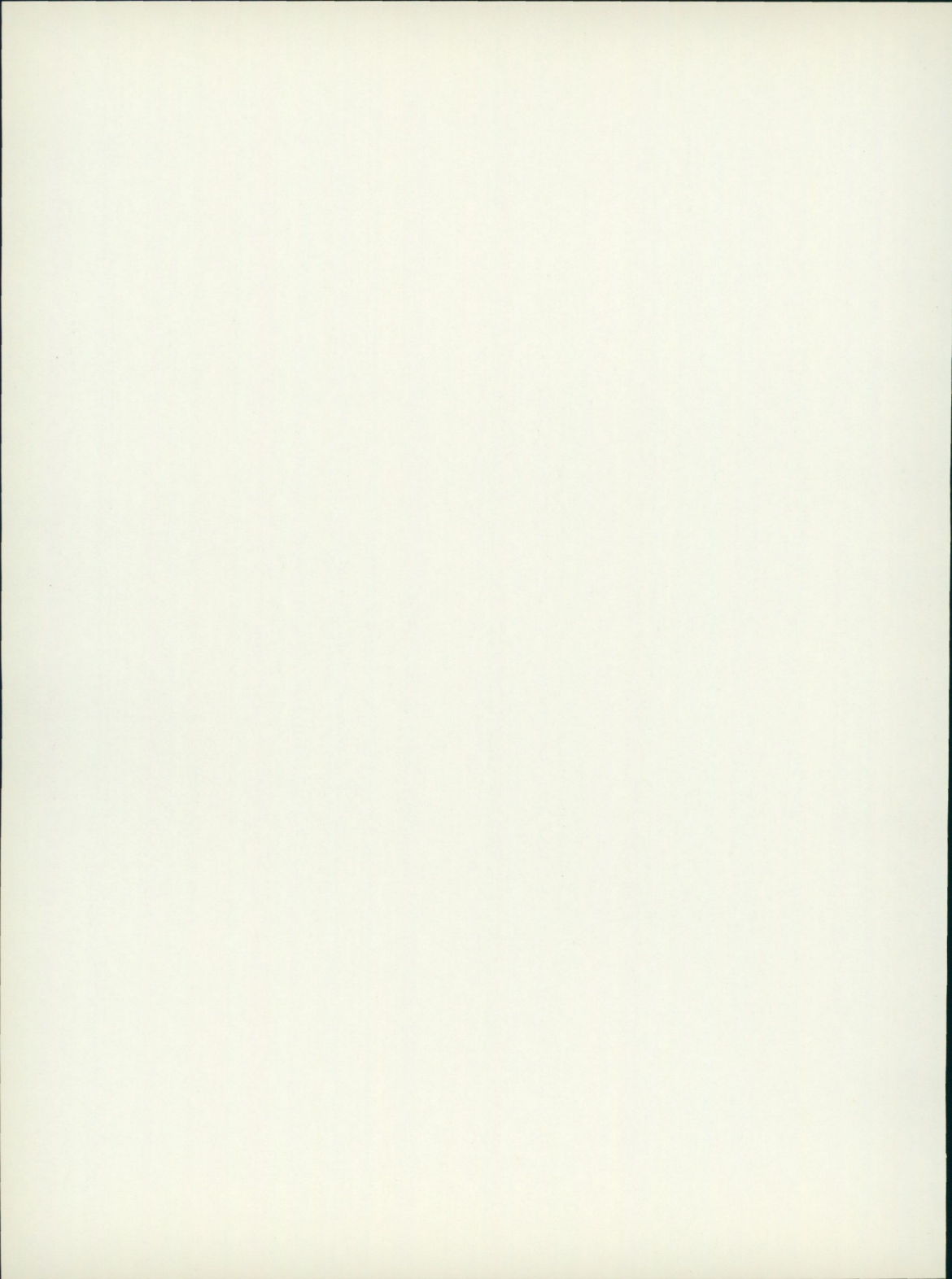
Sigrid Larsson, 70

Mirjami Tolvanen, 72

Margareta Larsson, 71

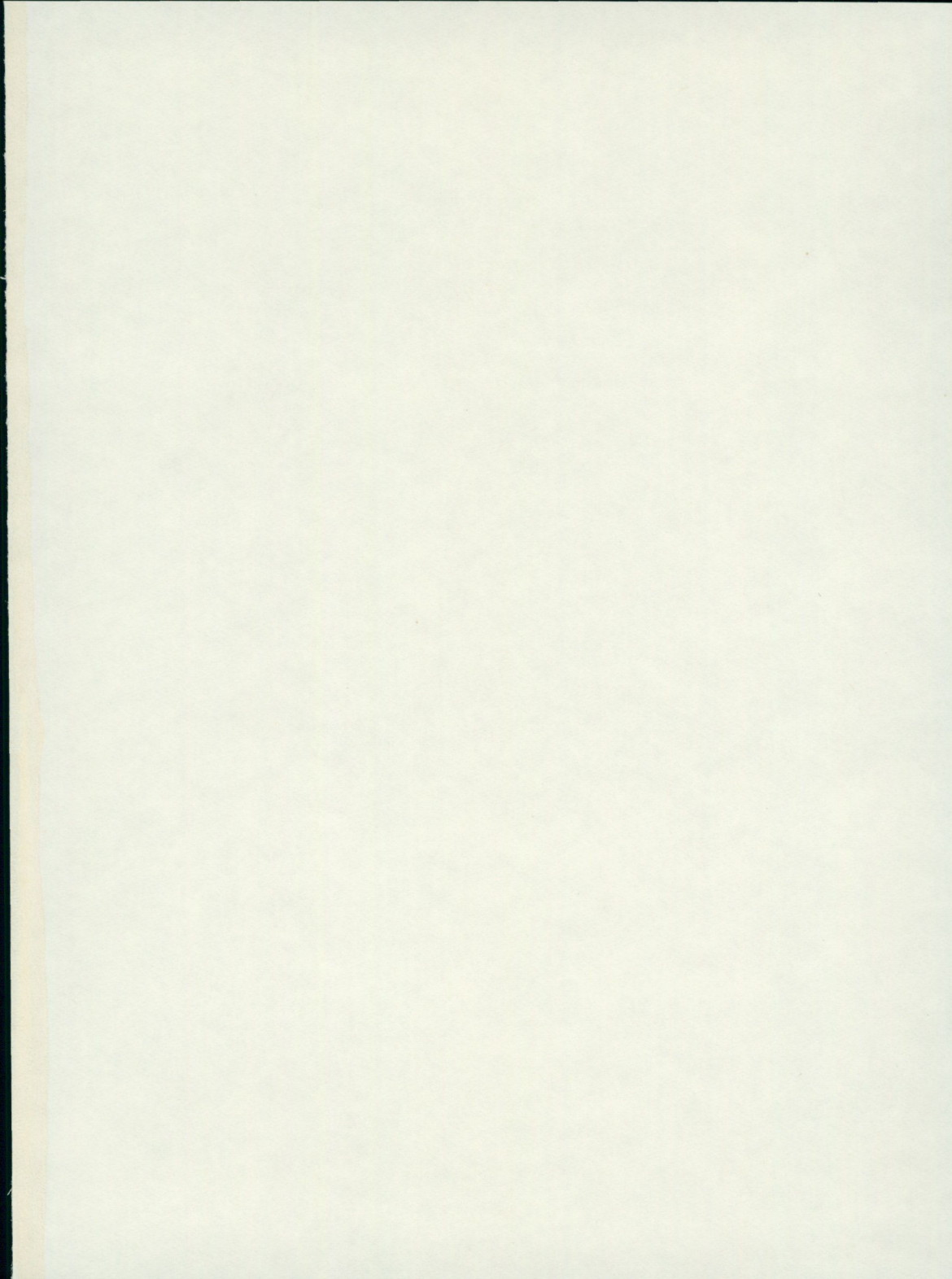
Mervi Huskonen, 76

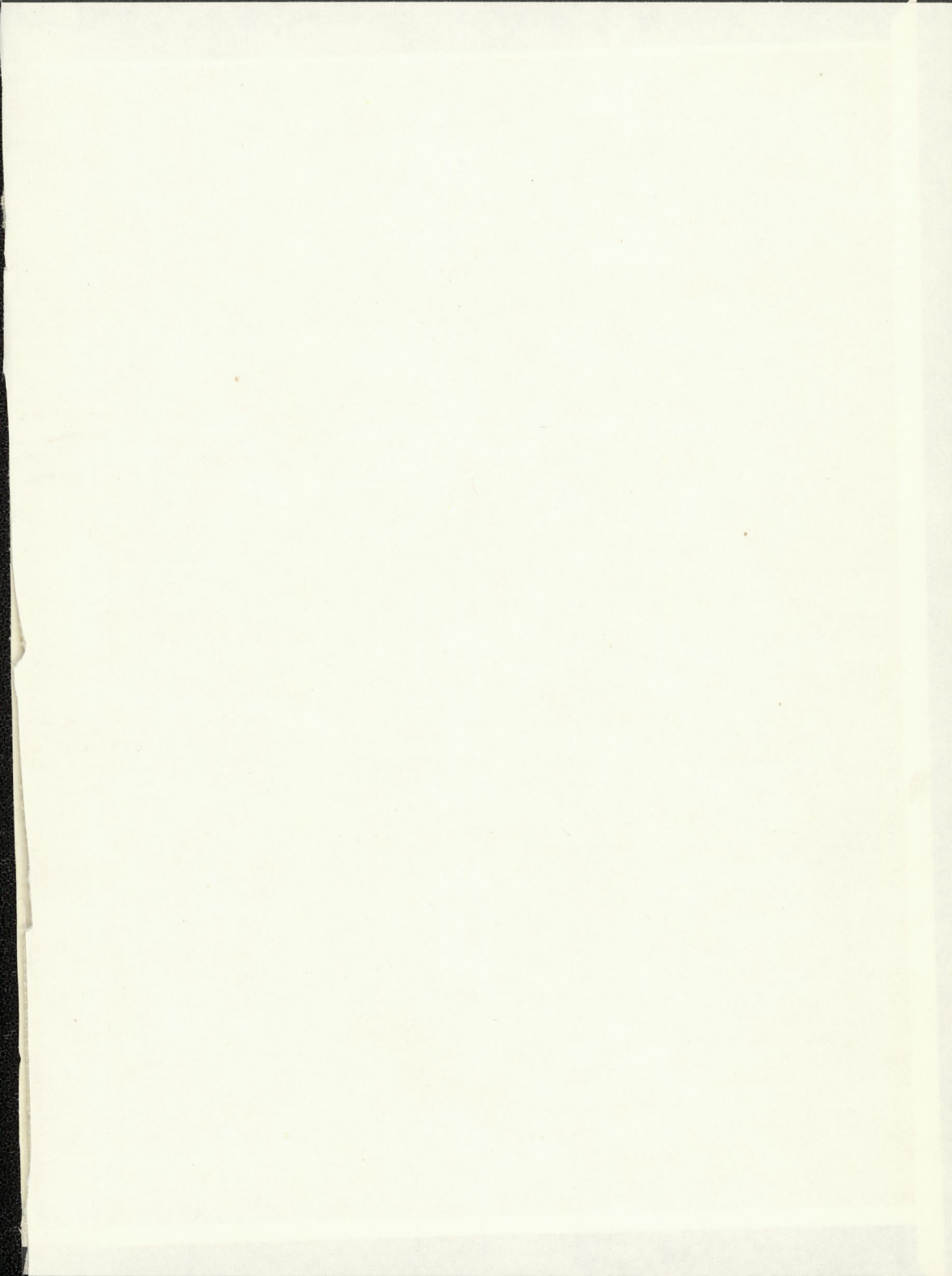












Fataburen

Nordiska museets och Skansens årsbok 1978

I anslutning till Nordiska museets utställning *Resa i Sverige* har i årsboken samlats ett antal artiklar, som skildrar resandet i Sverige från medeltiden fram till bilismens och flygtrafikens genombrott.

Fataburen 1978 innehåller åtta rikt illustrerade artiklar:

På väg
Varför reser du?
Resandets revolutioner
Vintervägar
Ur skjutsväsendets historia
I lappmudd och tulubb
Vägvisare och reskartor
Förfädernas färde



Nordiska museet

ISBN 91 7108 154 2