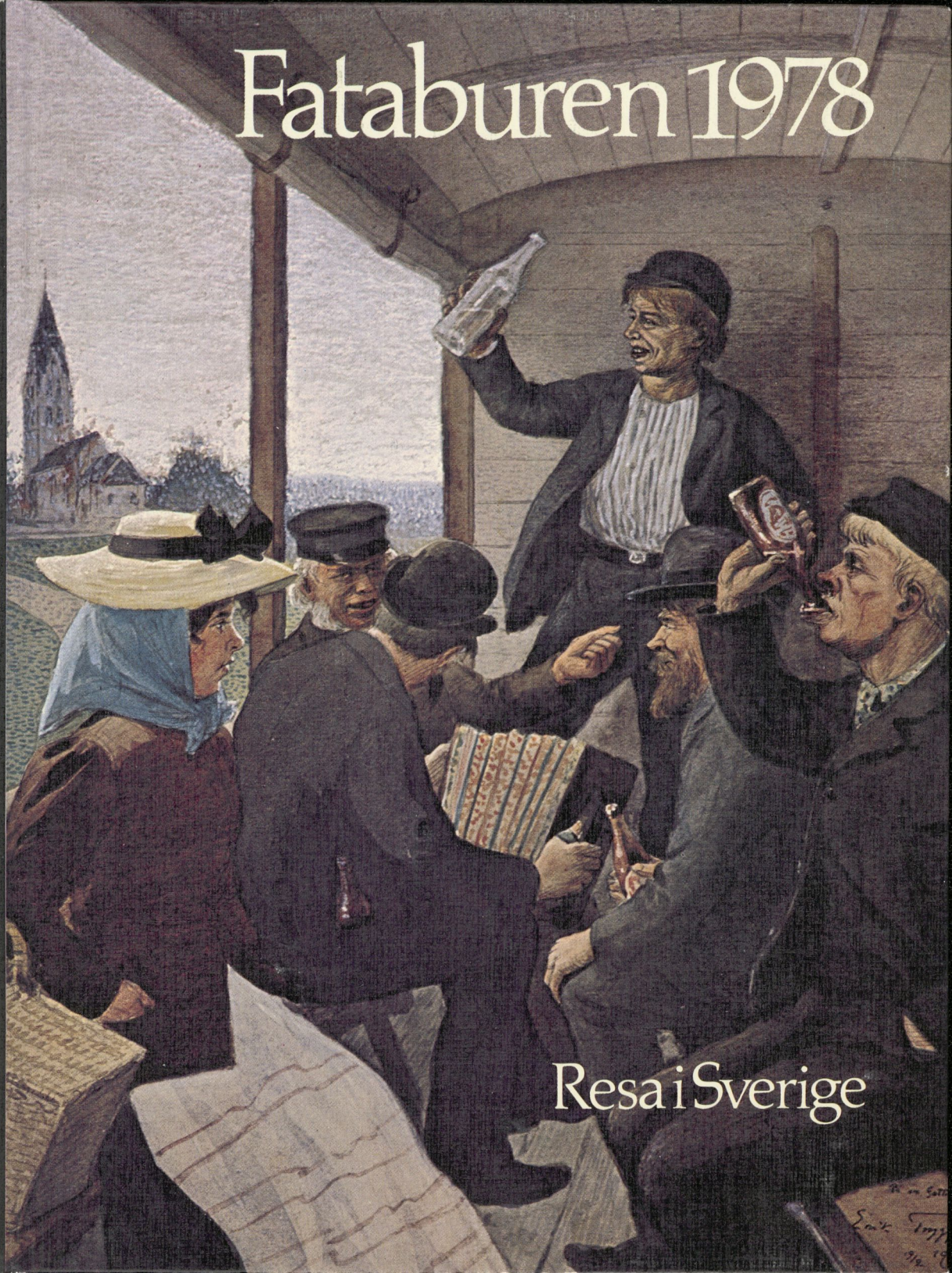


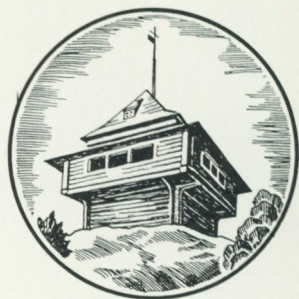
Fataburen 1978

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

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.

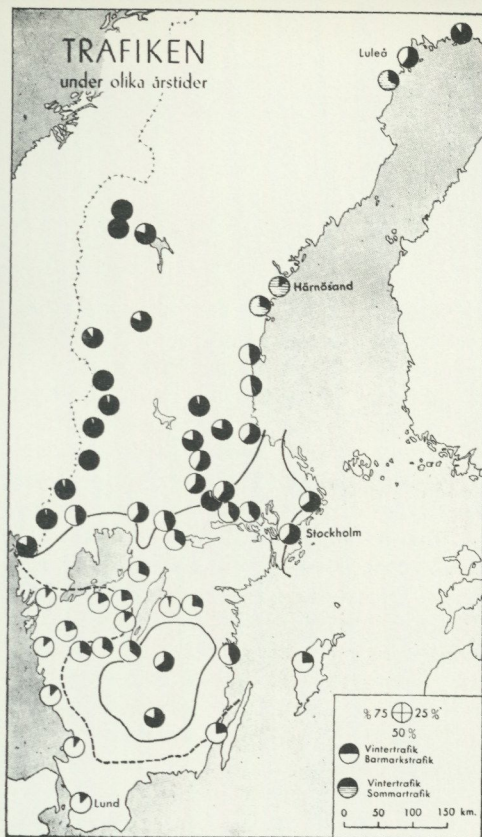
Sedan marken frusit var snön också ett bra underlag för släden. Särskilt eftervinterns fastare snötäcke och skare gav bra slädföre. Det medförde att man i Norrland reste särskilt mycket i släde under mars och april. Omvänt kunde för mycket snö bli ett hinder för vintertrafiken, vilket t.ex. Hülphers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

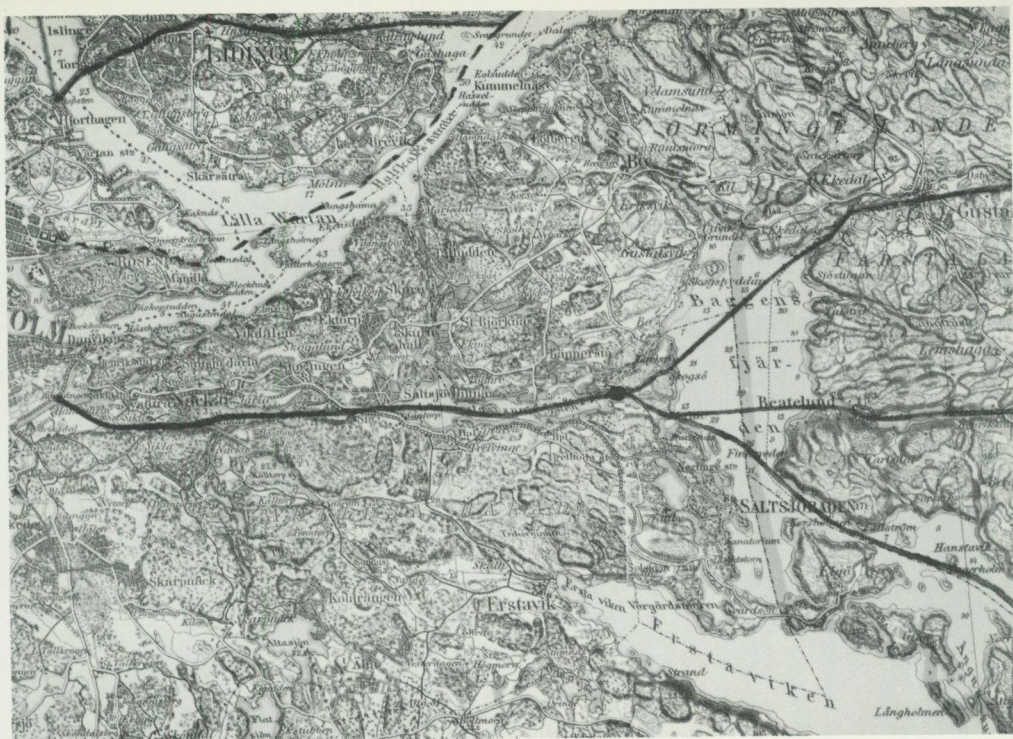
De särskilda vintervägarne har använts sedan urminnes tider, och in i vårt eget århundrade. Vintervägar omtalas i medeltida urkunder, t.ex. i Jämtland 1441. Först under 1800-talet förbättrades sommarvägarne så mycket att de även kunde användas på vintern. Landsvägarne gjordes rakare och mindre backiga 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 tillfrysar 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 Öviken 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 Tournay 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 krigen 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.”

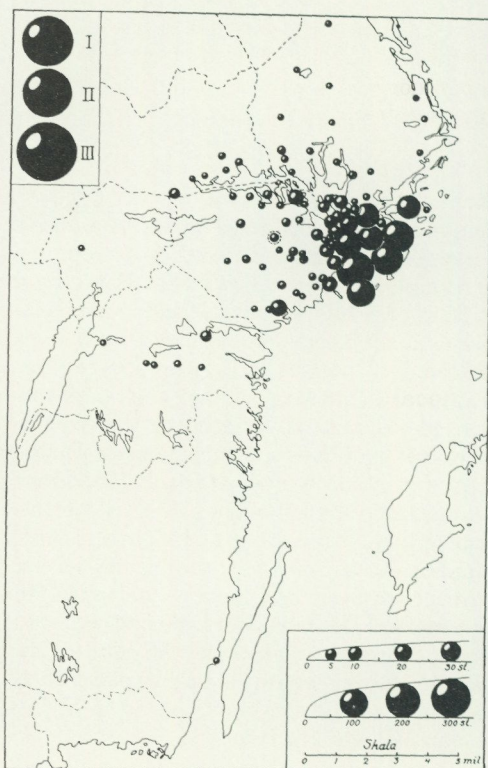
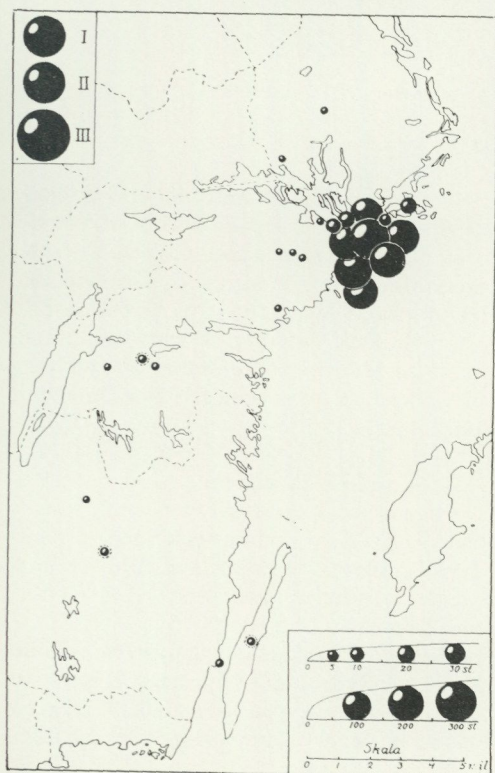
Slädfärder

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.

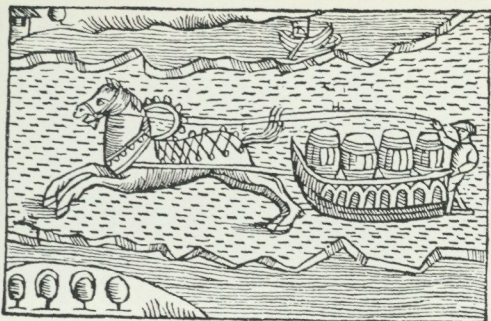
Olyckor och besvär

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.

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.

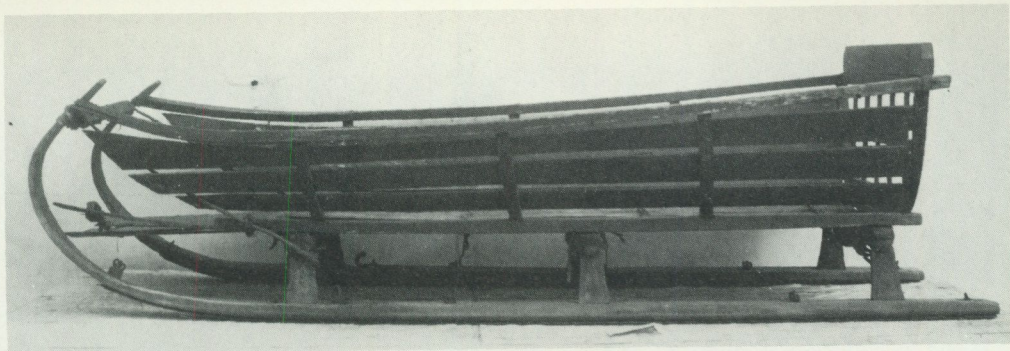
Whitelocke hade på sin resa 1653 stora problem med sina medförda engelska hästar. De klarade inte av att gå på is. Många halkade och föll omkull trots att smeder och hovslagare arbetade hårt med skoning.

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

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

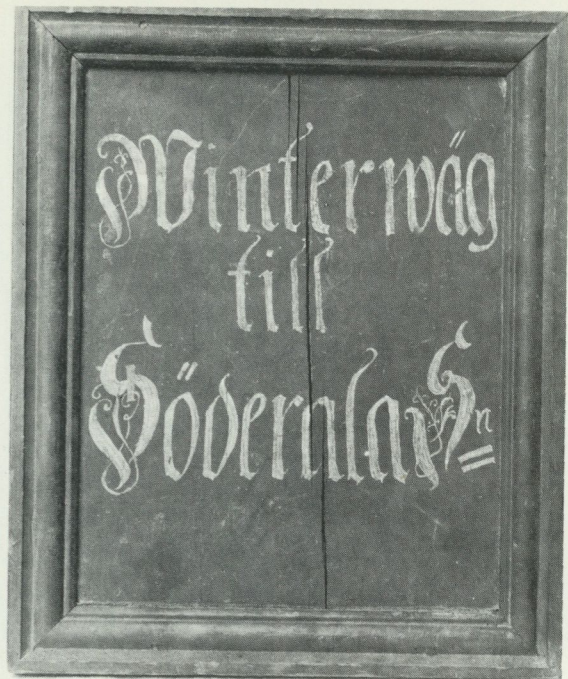
kavlarna kunde flytta sig eller gumpas (stiga på ända). I en del vatten, som hade svårt att frysa, trampades med granris, och där det var skärvigt, lade man på ris och snö."

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 intruktionen 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.

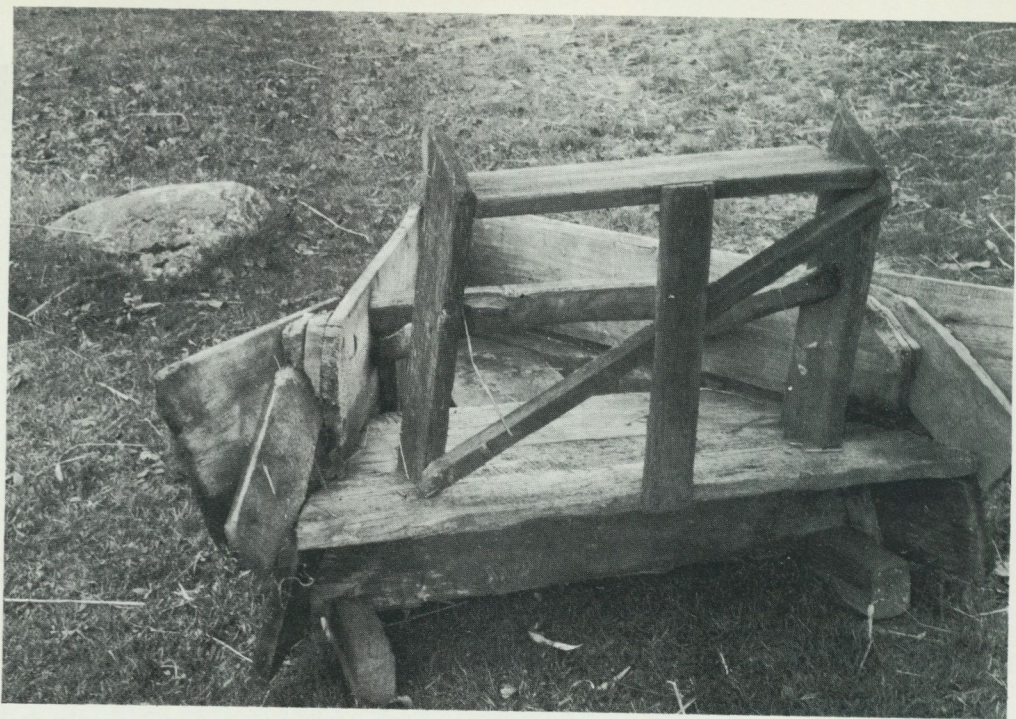
Isbroar. I de norrländska älvarna frös vattnet till is först invid stränderna, eftersom vattnet var lugnare där. Ur denna s.k. landkall högs eller sågades en isbro som lades över den öppna strömfåran och nådde isen på andra sidan. På så sätt kunde isvägen tas i bruk tidigare på hösten.

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 vägarna 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 vägar 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 landsvägarna. 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.

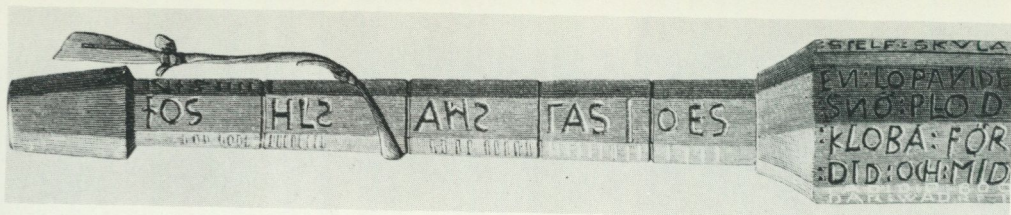
På grundval av experiment ute i landskapen kom år 1790 en ny förordning om vintervägunderhållet. Varje socken eller härad skulle bilda *ploglag* bland dem som bodde närmast den stora landsvägen. De som ingick i ploglaget fick ersättning av socknens eller häradets övriga invånare. Dessa blev befriade 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 upprödja 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 vägar 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.
- Ernviik, 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).