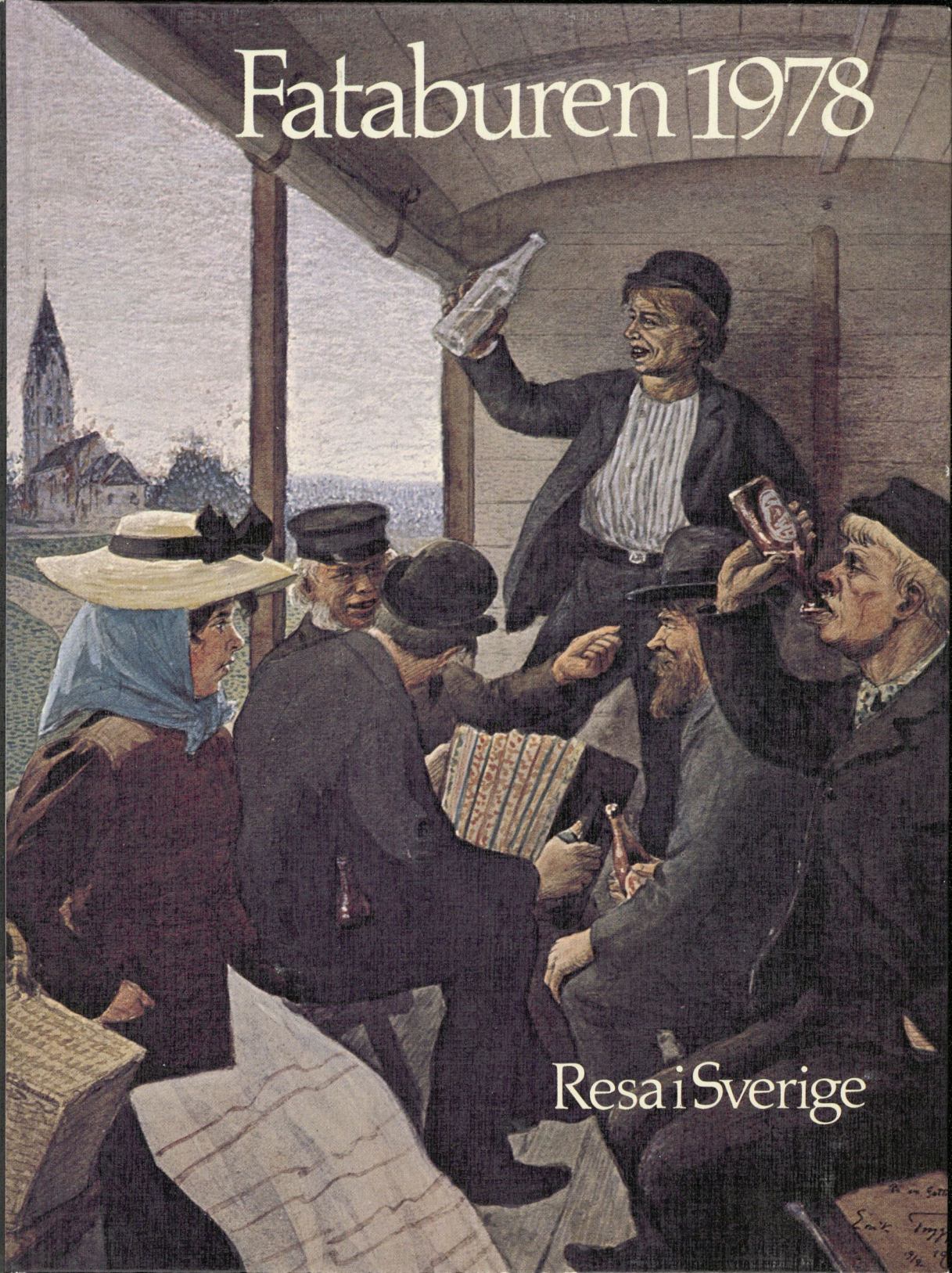


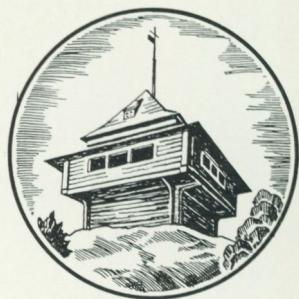
Fataburen 1978

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

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 gästgivargården 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.

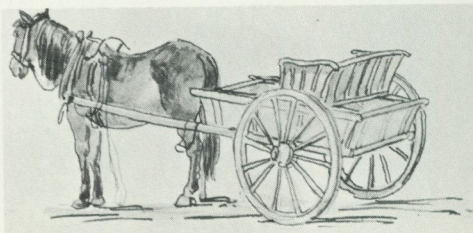
Klagomålen på väntan är legio. Väntetiden rör sig i regel om någon timme, men i enskilda fall betydligt mer. Ibland kan den väntandes tålmod förefalla väl kort; man kunde ha bråttom också förr i tiden och otåligheten kan tolkas så att väntan trots allt inte ansågs normal och acceptabel. Förklaringarna 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 skjutskärre. 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 gästgivar-skjuts hade sina risker framgår av en händelse vid Åsbro gästgivargård (Halland) i oktober 1910: Då hästen satte igång "föllo 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 gästgivarstuga 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 ölutsnkänningen, 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.

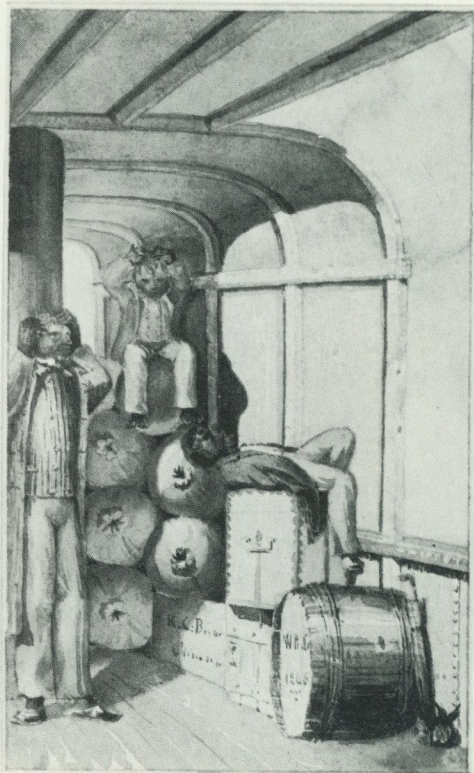
Resorna förefaller korta, i allmänhet reser man endast några få skjutshåll och sällan utanför länet.

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 samti-
digt 3 rdr i aktersalongen och 2 rdr i försal-
ongen.

År 1825 var ångbåtarna tämligen etable-
rade och en "Handbok för ångfartygens
passagerare" utgavs. Enligt denna uppe-
hölls trafiken på Mälaren av fem fartyg, alla
hade restauration och tre av dem "natthär-
bärge". 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 dyra-
re.

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 redo-
visas särskilt. De tidigaste ångfartygen an-
vändes nästan alla i persontrafik, men
tog däckslast och åtog sig ibland bogsering-
ar. Med tiden blir specialiseringen större
och antalet rena lastfartyg ökar. Beräk-
ningar av antalet passagerarfartyg i inri-
kes 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 söder-
ut från Stockholm och på den dittills öpp-
nade delen av Göta kanal. På 1830-talet
tillkom ytterligare linjer, hela Göta kanal
öppnades för trafik och ångfartyg började
trafikera Norrlandsstäderna. Även Got-
land fick ångfartygsförbindelse. Varaktig
trafik längs västkusten dröjde till efter sek-
lets mitt.

När ångfartygstrafiken var som mest
betydande under 1800-talets andra hälft
omfattade den Vänerens, Vätterns, Mäla-
rens och Hjälmarens hamnar, sjöarna Sil-
jan, Storsjön, Runn och Fryken, vidare Gö-
ta, Hjälmare, Kinda, Dalslands och
Strömsholms kanaler samt Lule älv och
Ångermanälven. Kusterna trafikerades gi-
vetvis 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 försalong. 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.

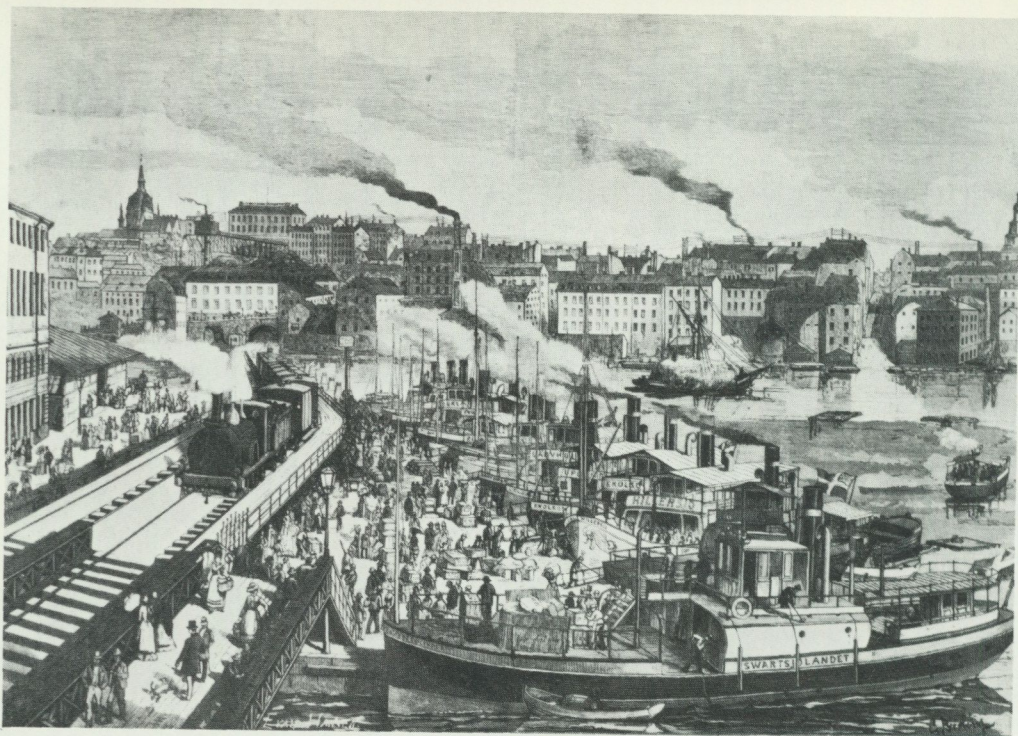
Om ovanstående priser från 1838 och priserna för Mälarhamnarna från 1825 jämförs med tidigare lämnade uppgifter på kostnaden för resa med skjuts mellan Stockholm och olika orter visar det sig att ångbåtsresa, även med hyttplats, nästan genomgående (undantag Stockholm–Kalmar 1838) ställer sig billigare.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



Explosionsmotorers 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 vänskretsar 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 skjutsningsbesvärets 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 alternative

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.