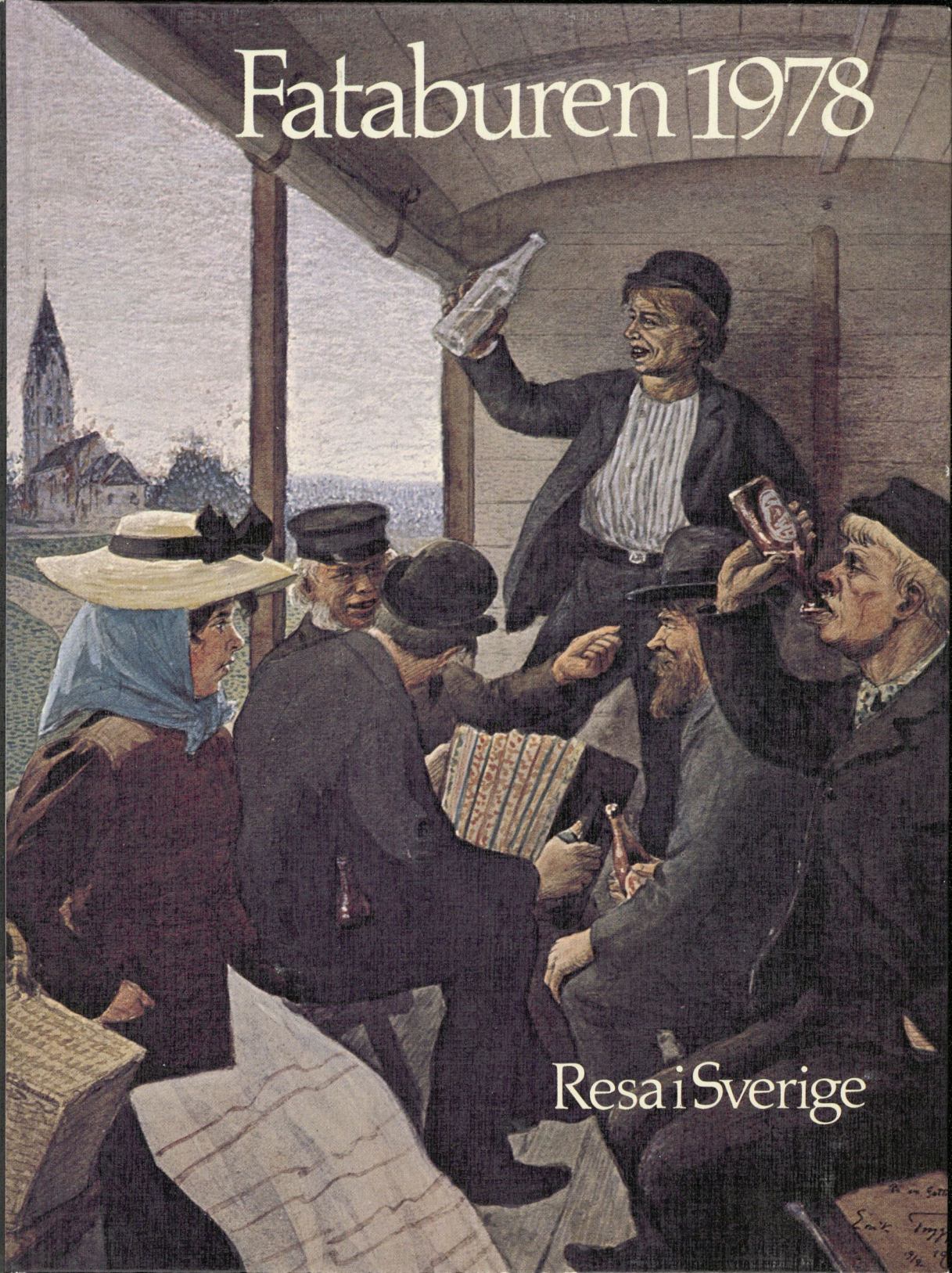


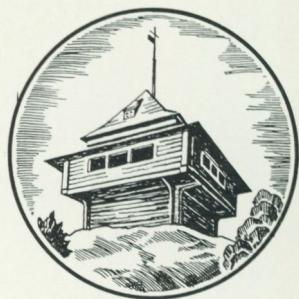
Fataburen 1978

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

På väg

Färdandes folk under tusen år

Göran Rosander

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

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

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

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

Topografi och klimat som färdregulator

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

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

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

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

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

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

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

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

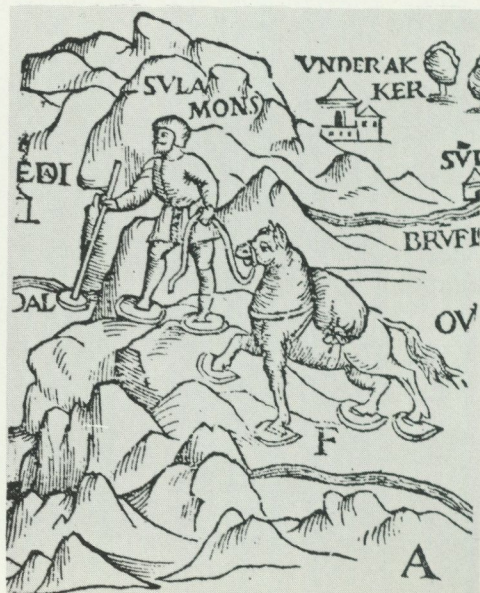
gick dylik trafik från Njurunda till Härnösand. På 1500-talets slut fanns fast roddarled på Ångermanälven från kronans laxfisken ned till kusten.

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

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

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

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





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

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

Tjänstehjonsstadga och inrikes pass

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

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

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

Den som saknade laga försvar hotades

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

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

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

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

9038

KONUNGENS

BEFALLNINGSHAFVANDE

i

Stora Kopparbergs Län

Gör vederligt: Att som *Pigan Catharina No-*
man anhållit om tillstånd, att här-
ifrån färdas till Köping, Västerås och
Stockholm, af sigt de afstign. hufvuds-
akommod. bomulls väfnader

Passhafvarens
 Förl. till: *Stora Kopparbergs Län*
 Alder
 Hår
 Ögon
 Andaga
 Vasa

Älsk
 Chast. Sig. 56
 Sigill 156

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

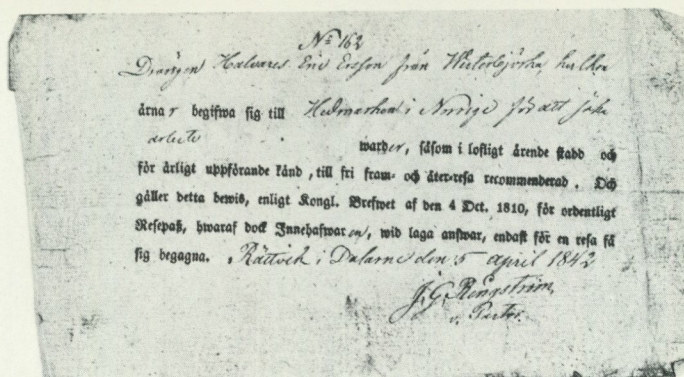
Fahlan af Lands-Cancelliet den *26 Juni 1826*
R. Romm

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Säkerheten på vägarna

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

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

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

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

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

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

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

Medeltidens vägförare

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

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

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

Också bergsbruket föranledde förflytt-



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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nomadiserande befolkningsskikt

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

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

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



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

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

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

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

Allmogens förflyttningar i näringsutövningen

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

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

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

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

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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Hästar (norska fjordingar) såldes av jäm-

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



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

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

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

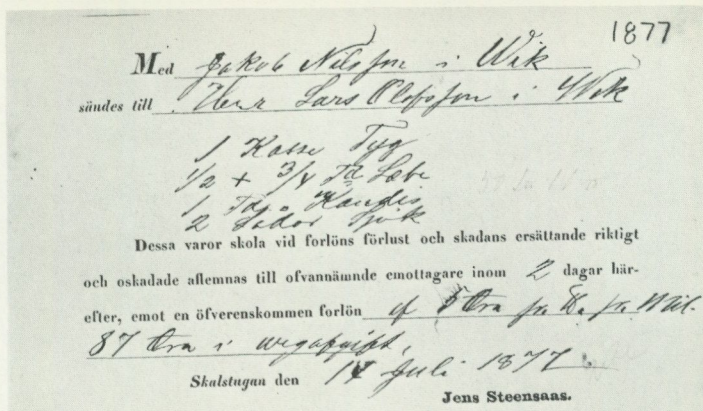
Forkörning på förtjänst sysselsatte vintertid i vissa bygder varenda häst och nästan var vuxen man. Uppgifterna om forornas lastförmåga växlar under olika tider, vilket väl delvis beror på väghållning och hästbestånd. I Dalarna på 1800-talet anges den till ca 400 kg på barmark, 600–700 kg på snöföre.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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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



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

De obesuttna

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Den rörliga stadsbefolkningen

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

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

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



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

begivenheterna i landskapet. Där sålde de smörbakelser och struvor.

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

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

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

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

Kramvaruförsäljarna kunde ha med sig

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ståndpersoners tjänsteresor

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

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



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

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

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

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

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

Enstaka resor i olika livssituationer

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Resor av tvång

Många färder hade sin grund i pålagor.

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

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

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

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

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

Marknadernas fördelning på året

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

Källa: Almanackan.

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

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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

Resor för studier o.d.

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

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

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

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



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

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

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

Nöjes- och rekreationsresor

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

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

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

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

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

träffar från 80-talet fram till första världskriget.

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

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

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





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

Genombrottet kan symboliskt sägas komma med linbanan i Åre 1910.

1900-talets massresande

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

Möjligheten att snabbt och relativt billigt

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

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

Källor och litteratur

Otryckta

Kyrkoarkivet, Mora. Passjournaler.

Landsarkivet, Vadstena. Passjournaler för E-, F-, G- och H-län.

Landsarkivet, Uppsala. Länsstyrelsens i W-län arkiv. Utgivna pass.

Tryckta

André, E., [Arbetsvandringar.] I staden, i arbetaren i helg och söcken. 2. Vardag och fest. Red. A. Lindblom. Sthlm 1944. (Den svenska arbetarklassens historia.)

Arpi, G., Den svenska järnhanteringens träkolsförsörjning 1830–1930. Sthlm 1951.

Bergengren, K., Skärgårdsbåt till sommarnöjet. Sthlm 1965.

Bergling, R., Kyrkstaden i övre Norrland. Umeå 1964.

Boger, G., Västgötaknallarna. Ulricehamn 1963.

Dahl, S., Knalleverksamhetens geografi, i Ekonomisk-geografiska studier tillägnade Olof Jonasson 22 juni 1959. Gbg 1959.

Dahlberg, E., Dagbok 1625–1699. Utg. av H. Landström. Upps. 1912.

Dölhed, A., En yttermalungskullas första och sista handelsfärd, i Skinnarebygd 1976–77.

Egardt, Brita. Hästslakt och rackarskam. Sthlm 1962.

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

Summary

On the Road. Wayfarers during a Thousand Years

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

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

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

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

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

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

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

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