

Vägar och vägtrafik före bilismen

Att vägtrafik är ett förhållandevis sent påhitt kan vi förstå när vi tittar på boplatzlämningar från järnåldern och tidigare. De ligger ju alla i anslutning till dåtidens vattendrag. Och båten var följaktligen det viktigaste transportmedlet.

Under sen järnålder och medeltid bredde bebyggelsen ut sig till de bördiga slättmarker som efterhand steg upp ur havet. Därmed blev det allt mer nödvändigt med vägar - även om behovet av resor och transporter fortfarande var begränsat. Ännu vid medeltidens slut bodde sammanlagt bara några få tusen svenskar i dryga dussintalet städer, så varudistribution i dagens mening var inte något större problem.

Innan vägar fanns

Medeltidens vägar var föga annat än slingriga stigar som sällan medgav ens små kärror. Färderna längs dem skedde till fots eller till häst och mindre transporter med klövjade hästar. Om någonting större behövde förflyttas fick man vänta till vintern, då de frusna vattendragen medgav relativt smidiga transporter.

Så här var det ganska länge. En av våra första reseskildringar skrevs av den tyske handelsmannen Samuel Kiechel 1586. Han konstaterade bland annat att "här i landet reser man mycket litet annat än om vintern eftersom det inte finns ordentliga vägar".

Och fort gick det inte - normalt tre-fyra, ibland upp till sex mil om dagen. Kiechel reste från Helsingborg upp genom Småland, via Linköping, Söderköping, Norrköping, Nyköping och Strängnäs till Stockholm. Denna färd längs "E4-an" tog 14 dagar.

Illustration om resandets vedermödor ur Olaus Magnii krönika (1500-tal).



Ändå hade vägresandet redan under medeltiden blivit en ständig juridisk tvistefråga. Magnus Erikssons landslag från omkring 1350 fastställde att den som brukade jorden också var skyldig att bygga och underhålla vägar och broar.

Bönderna var också skyldiga att stå till tjänst för viktiga vägfarande - fogdar och ämbetsmän, stormän och präster. Skyldigheterna omfattade fri skjutsning eller att låna ut häst för ett "skjutshåll", normalt ett par mil. Bönderna skulle också bjuda på mat och logi. Många gånger var det fråga om ren våldgästning och klagomål från böndernas sida var återkommande.

Klagomålen ledde till olika förordningar, särskilt under Gustav Vasas tid, om att resenärer som inte reste i kungens ärenden måste betala för sig. Men den allmänna skyldigheten att hjälpa resenärer med skjutsning och logi fanns kvar ända till mitten av 1600-talet.

Upprustning

Under Gustaf II Adolf och än mer under Kristinas förmyndarregering påbörjades en modernisering av landet. Då byggdes en central förvaltning upp och förbindelserna med andra länder utvecklades i takt med att Sverige utvecklades till en stormakt. Därmed ökade också resebehoven och en upprustning av vägnätet blev nödvändig.

1634 lades vägväsendet under statlig kontroll och 1649 års gästgivarordning tog tag i problemet med de usla vägarna. Alla stora vägar mellan städer, socknar och tingställen skulle inspekteras och sedan röjas, lagas, förbättras, jämnas och rätas ut. Vägarna skulle därefter mätas med snören så att sextusen famnar (ca 10800 m) skulle utgöra en mil. Vid varje mil skulle stenar och kännemärken sättas upp till hjälp för den resande.

Redan på 1590-talet hade en kustväg byggts från Stockholm till Ångermanland. Den förbättrades på 1660-talet så att man kunde åka med åtminstone kärra upp till Luleå. Men längre norrut och inåt landet gick det bara att fara vidare med båt sommartid eller med släde vintertid. Från omkring 1690 kunde man komma med vagn till Torneå.

En stor del av 1600-talets vägbyggande skedde i södra Sverige, främst för att inlemma de nya landskapen Skåne, Blekinge, Halland och Bohuslän i resten av landet.

Men Sverige var fortfarande ett glesbefolkat land med under en miljon invånare. Många områden var i stort sett utan befolkning, så vägarna var ofta både ödsliga och illa underhållna.

Hotande revolution

Böndernas förpliktelser - vägbyggnad, skjutsning och gästning - blev mer och mer betungande. Under de många krigsåren var de också skyldiga att utan ersättning transportera krigsmaterial och krigsfolk.

Samtidigt innebar utskrivningarna till krigstjänst att gårdarnas arbetsföra befolkning minskade. Fransmannen Charles Ogier som reste i Sverige på 1630-talet vittnade om att skjutsningen nästan överallt utfördes av drängar eller flickor.

Dessutom var de adelsägda gårdarna helt eller delvis befriade från skjutsplikt. Eftersom adelns jordinnehav ökade lavinartat med belöningarna till krigets befälhavare - vid mitten av 1600-talet ägde adeln 60 % av all odlad jord - skulle allt färre skjutspliktiga bönder stå för fiolerna. En ny skjutsordning sågs av riksrådet som nödvändig - uttryckligen för att undvika bondeupplopp.

Vid riksdagen 1642 antogs principerna och 1649 kom en ny "krog- och gästgivarordning" som avskaffade friskjutsen, samtidigt som skjutsväsendet knöts till gästgivargårdar som skulle inrättas med två mils avstånd utmed de allmänna lands- och sjövägarna.

Gästgivaren var den som i första hand skulle svara för skjutsningen och alla resenärer, också de som reste i statens tjänst, skulle betala för sig i förskott.

I praktiken fanns förstås böndernas skjutsplikt kvar, eftersom kringboende bönder måste träda in när gästgivarens egna hästar inte räckte till. Men de skulle alltid ha betalt, de var inte skyldiga att skjutsa längre än till nästa skjutshåll och de behövde inte ta emot resenärerna i sina hem.

Tekniska krav och trafikregler

Sedan urminnes tider var det naturligt att lägga vägarna där marken var torr och fast, gärna utmed höjdsträckningar. Det innebar i gengäld att vägarna blev mycket backiga och krokiga. "Färderna utför backarna var vådliga, ty det gick alltid utför med största

fart. Gick åkdonen sönder, "brydde de sig föga utan de lagades utan vidare möda med en tågstump och en gren ur skogen", skrev holländaren Justus van Effen om en resa i Sverige 1719. En tysk resenär var också förfärad över farten i utförsbackarna: "smuts och damm och små stenar kastas upp i ansiktet på den resande, så att han måste sluta ögonen och hålla bägge händerna framför dem."

I 1734 års gästgivarordning kom föreskrifter om vägarnas kvalitet. Allmän landsväg skulle ha 10 alnars (6 meter) bredd och mindre vägar vara 6 alnar (3,6 meter). Förordningen beskrev också hur vägarbetet skulle gå till för att ge så bra vägar som möjligt. Här infördes också vänstertrafiken och regler om att mindre fordon skulle väja för större. Högsta tillåtna hastighet sattes till en mil på 1 1/2 timme, främst för att skydda hästarna. Efter en häst fick högst två personer åka om bagaget inte var för stort, var resenärerna tre, måste de ta två hästar.

De gamla vintervägarna hade ofta en helt annan sträckning än sommarvägarna, eftersom de gick över frusna sjöar, kärr och älvar. Även ansvaret för dessa reglerades i gästgivarordningen: varje by skulle staka ut, kontrollera och markera dem. På stora sjöar och utmed älvar delades arbetet upp mellan kringliggande socknar.

Vägvisning

Gästgivarordningen 1734 stadgade också att det skulle finnas vägvisare utmed alla allmänna vägar. I slutet av 1600-talet började resehandböcker dyka upp. De innehöll framför allt uppgifter om avstånden utefter vägarna i Sverige och Finland samt avstånden mellan gästgivargårdarna. Redan 1649 års gästgivarordning hade beordrat uppmätning, så erforderliga avstånds-uppgifter fanns ju.

Den mest kända resehandboken blev Georg Biurmans "vägvisare". Den trycktes första gången 1743 och kom sedan i nya upplagor under resten av århundradet.

Kartor var av militära skäl förbjudna att publicera fram till 1735, då Lantmäterikontoret fick tillstånd att ge ut dem. Biurmans vägvisare innehöll karta och mot slutet av 1700-talet fanns många olika kartor över Sverige, inte minst med utförliga beskrivningar av landskapet. Linnés publicerade reseberättelser från Öland och Gotland innehöll t ex kartor där vägar och gästgivar-gårdar fanns inritade.

Ojämn standard

1734 års gästgivarordning gav påtagliga resultat. "Inget land har så bra vägar", menade tysken Christian Lentz på 1790-talet. Han jämförde med Tyskland, där man ofta måste betala väg- och broavgifter och där vägarna ändå var urusla.

Variationerna mellan olika delar av landet var emellertid stora. Dalarna var ökänt för sina smala kostigar. I Skåne, Halland och Västergötland hade man problem med lera och sand.

Restiderna minskade avsevärt. Med vagn eller kärra hann man mellan fem och tio mil om dagen, beroende på om man fick vänta på hästar. Från Helsingborg till Göteborg tog det knappt tre dagar med byte av hästar och vagn eller kärra på 15 ställen. Helsingborg-Stockholm kunde ta sex dagar med god tur, tio dagar med otur.

Den snabbaste vägen upp genom Sverige till huvudstaden gick som nu genom Småland och över Jönköping, Norrköping, Nyköping och Södertälje. Men den vägen ansågs ganska tråkig med långa skogspartier och enformiga vyer. Att åka från Helsingborg uppefter Hallandskusten till Göteborg, därifrån via Trollhättan och vattenfallen och vidare över Lidköping, Mariestad, Örebro och Strängnäs ansågs vackrare och intressantare.

En speciell egenhet var alla grindarna. De fanns där för att hindra kreaturen att komma på villovägar och måste hållas stängda under de årstider djuren var ute. I befolkade områden passade ofta barn i närheten på att tjäna en slant genom att öppna grinden - jämför August Malmströms välkända tavla *Grindslanten*.

Inget folknöje

"Sannerligen, om hvar och en wiste, hwad ogemen nytta ridande om sommartiden gör för hälsan, skulle flere anställa sådana resor här i Sverige, och mindre folk samlas vid brunnarne, hälst man kan med lika depence resa, som at ligga wid brunnen...", skrev Carl von Linné vid ett tillfälle. Citatet ger en antydning om hur resandet betraktades.

Från sent 1700-tal var landsvägsresandet väl utvecklat men dyrt och bara till för de besuttna. Priserna var fastställda av myndigheterna och desamma i hela landet. Kostnaderna för kusk och en häst skulle motsvara ersättningen för ett dagsverke med dragare. En resa från Göteborg till Stockholm innebar en kostnad motsvarande åtminstone två

månadslöner för en arbetare, kost och logi oräknat.

Gesäller och arbetsvandrande drängar och pigor hade inte råd att resa på det här viset. Inte heller hade de rätt till skjutsning enligt gästgivarordningarna. Enklare folk fick följaktligen ta sig fram på annat sätt, dvs till fots, långt in på 1800-talet tills ångbåten och järnvägen gjorde resandet billigare.

Ända fram till 1860 måste man ha ett pass för inrikes resor. Passet utfärdades av landshövdingen eller hans ombud inför varje resa och måste visas upp på gästgivargårdarna. Avsikten var naturligtvis att hålla ordning på befolkningen: rejält arbetsfolk håller sig hemma och ränner inte omkring.

Skjutsväsendet avvecklas

Internationellt sett var skjutsväsendet unikt för Sverige. I andra länder fanns diligenser med tidtabell, där resenären köpte en vagnplats. För jordbruket innebar gästgivarordningen stora olägenheter, eftersom det gick åt arbetskraft och tid på ett tämligen oförutsebart sätt.

Väghållningsskyldigheten blev också en allt tyngre börda för bönderna. Bruks- och kvarnanläggningar och de framväxande industriföretagen var befriade från vägarbetet. Inte heller bidrog de till kostnaderna, trots att deras transporter stod för en ökande andel av slitaget.

Bondeståndet begärde vid riksdag efter riksdag en rättvisare fördelning. Det dröjde emellertid till 1891 innan bestämmelserna ändrades i den nya väglagen. Där infördes en beskattning på all fast egendom och inkomst för att bekosta vägarna. Dessförinnan, 1878, hade en skjutsstadga frigjort skjutsställena från gästgiverierna. Inte förrän 1933 upphävdes dock skjutsstadgan i sin helhet.

Mot nya tider

De största förändringarna för vägväsendet under 1800-talet var annars tillkomsten av ångbåtar och järnvägar.

Ångbåten gjorde sjöfärder oberoende av vinden och med kanalbyggena ökade sjötrafikmöjligheterna. Ångbåtsresorna gick snabbare och var bekvämare än hästskjutsar och även enklare folk kunde ha råd med en däckplatsbiljett.

Det som på allvar gjorde resandet möjligt för hela befolkningen var dock järnvägen. På en enda dag kunde man färdas en sträcka som med häst och vagn tog upp till fem-sex dagar

