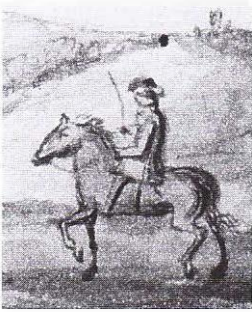


# Transportrevolutionen



Ryttare utanför Filipstad, avbildad år 1696.

Västgötaknallar med klövjade hästar. Teckning från 1790-talet av storgodsägaren och fornforskaren Pehr Tham.

## KLÖVJESADLAR OCH VINTERVÄGAR

LINNÉ OCH HANS färdkamrater, liksom de flesta andra samtida resenärer, besåg landskapet till häst. Att rida eller gå var i början av 1700-talet det normala sättet att förflytta sig längre sträckor. I södra Småland såg Linné hur bondhustrurna ”kommo ridande till kyrkan i sina tvärsadlar”. Kvinnorna red nämligen inte grensle, utan hade särskilda sadlar som tillät benen att falla på samma sida om hästryggen. Ridsadlar för män och tvärsadlar för kvinnor ingick i början och mitten av 1700-talet i böndernas normala inventarieinnehav.

Även varutransporter skedde ofta på hästryggen, så länge marken inte var snötäckt. Linné beskriver 1746 hur han i Närke mötte tre ”västgötar ... som drevo 21 lösa hästar lastade med västgötagods.” Handelsmän från Västergötlands saluslöjdsbygder klövjade alltså varor till avsättningsmarknader längre norröver.

Den grundläggande orsaken till att transporter av varor och människor ofta skedde på hästryggen och inte på hjulfordon, var att vägarna var dåliga. I skogsbygderna var de föga mer än stigar.





Långväga transporter på hjul var där omöjliga. Frakter måste bäras, klövjas eller ske på vintrarnas slädföre. Ofta saknade därför skogsbygdsbönderna hjulfordon avsedda för långa transporter, men hade inte sällan några enklare kärror eller vagnar för användning i gårdens omedelbara närhet, till exempel en gödselkärra.

I slättbygderna hade vintervägarna, som var så viktiga längre norrut och i mer höglänta områden, mindre betydelse eftersom snötäcket, särskilt i Syd- och Västsverige, är av kort varaktighet. För transporter av spannmål, virke med mera krävdes i allmänhet vagnar eller kärror. Man var mycket beroende av väglaget. Höst och vår var transportförhållandena svåra, eftersom vägarna var uppblötta.

Slättbygdsbonden hade vid mitten av 1700-talet vanligen en vagn, ofta med järnskodda hjul, för längre transporter, samt några mindre vagnar för bruk hemma vid gården. Lastkapaciteten var inte särskilt stor. I Skåne beräknas ett lass hö som fraktades med vagn ha vägt omkring 85 kg i slutet av 1700-talet. När bonden körde säd till staden, brukade lasset bestå av 2–4 tunnor, det vill säga mellan 150 och 300 kg.

De dåliga transportmöjligheterna hämmade inrikeshandeln, särskilt med skrymmande produkter som spannmål.

*På vintrarna kunde tungt och skrymmande gods fraktas förhållandevis lätt på snö och is. På denna målning från Bergslagen fraktas timmer och träkol.*

*Detalj ur målning av Pehr Hilleström, 1700-talets senare del.*

## LANDSVÄGARNAS TRANSPORTREVOLUTION 1770–1820

För Västeuropas del har påpekats att senare hälften av 1700-talet och 1800-talets första årtionden innebar början till en transportrevolution – vägar och fordon förbättrades väsentligt. En sådan markant förbättring av kommunikationerna ägde rum även i Sverige. Bouppteckningar visar att klövjesadlarna försvann från böndernas husgeråd, och ridsadlar blev ovanligare. Om sin barndoms Småland på 1810- och 1820-talen skriver byskomakare Jonas Stolt att han ”såg aldrig kvinnor rida i sadel mer än två gånger, ty ridtiden var förbi, och vagnvägar voro redan brutna, fastän de voro i mycket dåligt skick”. Efter några årtionden försvann även männens ridsadlar. De sprättades sönder och användes till skobottnar.

Att ridandet och klövjandet upphörde är ett tecken på bättre vägar. I skogsbygderna innebar detta att vagnar och kärror för långfärdsbruk kunde göra sitt inträde. I slättbygderna yttrade sig förbättringen av vägarna i att de blev farbara med tyngre laster, och man konstruerade nu vagnar med större lastkapacitet. Det blev under 1700-talets senare del vanligare att kärror och vagnar försågs med järnaxlar – på de flesta håll i Sverige tycks järnaxlade fordon ha varit regel hos bönderna redan på 1820-talet.

Den här typen av förändringar kan te sig ganska obetydliga i ett efterhandsperspektiv, men på sin tid betydde de mycket. En jämförelse mellan två betingsläror visar att man 1825 räknade med

*Vid Sanda gästgivaregård på Södertörn söder om Stockholm i juni 1825.*

*En gästgivaregård var en stor bondgård som fått särskilda privilegier och förpliktelser. Den lantliga miljön framgår av denna teckning i en skissbok av A. C. Wetterling.*

*Några av svinen är försedda med ok för att förhindra att de tar sig genom stängslet.*



att frakta 30–70 procent mer spannmål på en vagn förspänd med två hästar, än vad man gjort 1780.

De gradvis förbättrade transportmöjligheterna medförde att längre frakter på landsväg blev ekonomiskt genomförbara även under sommarhalvåret. När till exempel skaraborgsbönderna skulle leverera skattspannmål till Göteborg, föredrog de fram till omkring 1760 att lösa spannmålen i pengar, så att säd kunde köpas från annat håll och transporteras till staden sjövägen. Under århundradets senare del blev det i stället vanligare att bönderna föredrog att frakta egen spannmål de 10–15 milen till Göteborg.

Dessa transportförbättringar var av mycket stor betydelse när Sverige i början av 1800-talet upphörde att importera spannmål, för att så småningom bli spannmålsexportör. Det blev ekonomiskt möjligt att frakta spannmål över allt längre avstånd. Även i inlandsområden med relativt dåliga kommunikationsförutsättningar lönade det sig bättre än tidigare att producera i stor skala för marknaden.

## ÅNGANS TRANSPORTREVOLUTION

Omkring år 1800 hade utvecklingen av ångmaskinen nått så långt att den blivit tillräckligt effektiv för att användas utanför stenkolsfälten med deras obegränsade bränsletillgångar. Snart började man göra experiment med att använda ångkraften för att driva fartyg och som dragkraft på järnvägar. Sverige berördes tidigare av den



*Tåg på väg in mot Uppsala från Stockholm 1869 på den nybyggda järnvägen. Sträckan mellan de två städerna tog med tåg två timmar. Med hästdiligens tog den åtta. I bakgrunden ses Danmarks kyrka.*



internationella ångbåtstrafiken än av järnvägarna. Efter 1800-talets mitt ökade mängden ångfartyg snabbt. Bland annat gynnades trävaruexporten från de norrländska hamnarna starkt av de sjunkande fraktpriserna.

1856 påbörjades byggandet av de första svenska järnvägsbanorna. År 1870 fanns 130 mil järnväg i landet. Stockholm och Göteborg var sammanknutna med det nya färdmedlet. Man kunde också åka tåg mellan dessa städer och Malmö, men färden måste då gå via Falköping. Stora delar av landet var alltså ännu helt oberörda av järnvägsdragningar.

Överallt där järnvägen drogs fram revolutionerade den möjligheten att frakta långt till ett lågt pris, vilket var av stor betydelse för jordbruk och skogsbruk med deras ofta skrymmande produkter.

Järnvägsstationerna utvecklades snabbt till små samhällen som ofta blev fasta punkter för hantverkare. Järnvägen blev också förutsättningen för den typ av diversehandel och varuförmedling på landsbygden som förknippas med den traditionella handelsboden.

Stora delar av den svenska landsbygden var ännu 1870 oberörda av denna utveckling, men under det följande årtiondet skulle utbyggnaden av järnvägsnätet gå betydligt snabbare än tidigare.