

Från forvägar till landsvägar

Det är idag svårt att föreställa sig ett land utan vägar. Men det var så det glest befolkade Sverige såg ut ända in i sen tid. I den tidiga historien var det bara ridstigar och vandringsleder som förband byar och städer med varandra. Inte förrän på 1900-talet kan man börja tala om vägar i dagens bemärkelse.



Under 1500-talet började inrikes pass krävas för att få färdas utanför landskapet. Folket skulle kontrolleras och man var rädd för främlingar och spioner. Passen utfärdades av landshövdingen och var avsett för enbart en specifik resa. Inrikespassen avskaffades inte förrän 1860.

FORNA TIDERS MÄNNISKOR HADE sällan något behov av att förflytta vare sig själva eller några varor. Man levde sina liv på en och samma plats och utnyttjade de lokala förutsättningarna för sin försörjning. Det som behövdes utifrån bar man eller klövjade på sina hästar. Med tiden blev stigarna i och runt byarna och till grannbyarna allt mer upptrampade och man blev här och var tvungen att förstärka dem. Ett embryo till vägnät började långsamt växa fram. Men ännu på medeltiden handlade det enbart om stigar. Bekvämast var det att färdas på vintern då man kunde gena över frusna sjöar och myrmarker. När Sverige på 1300-talet hade blivit en nation ökade kraven på att kunna färdas mellan de olika landsändarna. Den katolska kyrkan uppmuntrade också till att företa sig pilgrimsfärder, vilket fick många att ge sig iväg på långa vandringar till heliga platser, bland annat Olof den heliges Nidaros och Heliga Birgittas Vadstena.

Vid den här tiden har man lärt sig att tillverka järn av malm bruten ur berg. I skogarna brann allt fler milor och runt hyttorna växte det fram nätverk av vintertid livligt trafikerade forvägar.

I MAGNUS ERIKSSONS LANDSLAG från 1350 stadgades för första gången de jordägande böndernas ansvar för väghållning och broar inom sina ägor. Men fortfarande handlade det huvudsakligen om ridvägar och vandringsleder. För transporter av tyngre gods var man ännu i århundraden framåt i tiden helt hänvisad till vintervägar och hästdragna foror.

Den äldre Gustav Vasa skrev år 1559 under ett dekret som är den första ansatsen till "riktiga" vägar. Bland annat anförs att "de rätte landsvägar" mellan landskapen ska breddas till vagnvägar. Det är dock osäkert vilket genomslag dessa intentioner fick i verkligheten. Mycket tyder på att det bara var vägarna i städernas omedelbara närhet som förbättrades, medan det mellan dem fortfarande handlade om upptrampade stigar.

Under det krigiska 1600-talet tillmättes vägnätet en militär roll. Lantmäteriet började inrätta vägkartor, vilka dock gjordes hemliga. Gästgiveri- och skjutsförordningen 1649 innebar att gästgiverier inrättades på varannan mils avstånd från varandra och att gästgivaren skulle tillhandahålla såväl husrum som förtäring. Han skulle också



"Redan långt tillbaka i tiden hade behovet af bättre kommunikationsleder, än på de höst och vår djupspåriga och nästan ofarbara landsvägarne, gifvit sig tillkänna i Gefle och de väster därom belägna landsdelar, som till denna stapelstad afsatte sina produkter och därifrån hämtade sina förnödenheter. Detta sätt att på landsvägame framföra godstrafik verkställdes af förbönder och försiggick under hela året, likväl i mindre omfattning under höbärnings- och skördetiden, då folk och dragare behöfdes hemma. Hela veckan och ibland längre tid kunde forbonden ligga borta från hemmet. Han medförde alltid mat för sig och hö för dragaren för hela resan. Natthärbärg togs på vissa bestämda ställen utefter vägen, hvilka benämndes "bondqvarter". I allmänhet slöto förbönderna sig samman på landsvägarne, hvadan det var vanligt, att 20 till 40 foror körde omedelbart efter hvarandra. Möte på landsvägen mellan en forköming och andra åkande kunde vara riskabelt för de senare, då förbönderna aldrig körde ur spåret, vare sig de kunde göra det eller icke."

Citat hämtat ur en jubileumsbok utgiven av Gefle-Dala Järnvägar 1908 med anledning av att den då fyllde 50 år.

Malmköping.
Litografi av Joseph Wilhelm Wallander (1821-1888) i planschverket Svenska Folket, 1858. Digitalt Museum.



Gästgivargård
i Halland 1863.
Friz von Dardel
(1817–1901).
Nordiska museet.

hålla ett nödigt antal hästar för ombyte till nästa skjutsställe. Man bestämde också resehastigheten till att en mil skulle ta en och en halvtimme.

Det dröjde dock till mitten av 1700-talet innan vägarna var så pass farbara att det gick att färdas på dem med häst och vagn. En resa mellan Stockholm och Göteborg kunde ta tre veckor och vara både strapatsrik och ansträngande.

Av naturliga skäl ombesörjdes alla transporter av malm och stångjärn av hästdragna foror. I Bergslagen och i Värmland utvecklades med tiden nätverk av forvägar mellan gruvor, hyttor

och hammare. Från dessa gick andra forvägar ner mot lastageplatserna vid Mälaren och Vänern varifrån de färdiga produkterna skeppades vidare. Körningarna utfördes av förbönder, det vill säga bönder som på detta sätt under vintrarna skaffade sig extraförtjänster. Transporterna kunde sträcka sig över många mil och längs vägarna fanns färdstugor där förbönderna kunde övernatta och fodra sina dragdjur. Det finns många vittnesmål om att det kunde gå livligt till i de här färdstugorna.

EN BIT IN PÅ 1800-TALET BÖRJADE förbönderna få konkurrens från båtar som då började trafikera de kanaler som anlades på flera håll i bergs- och skogsbygderna. Här och var byggdes också korta, inledningsvis hästdragna, järnvägar som tog över förböndernas uppgifter. Mot slutet av seklet upphörde fortrafiken helt sedan järnvägsnätet byggts ut och helt tagit över transporterna av järn och förnödenheter.

Vid samma tid dör också gästgiveri- och skjutssystemet ut. Efter toppåret 1855, då det fanns 1 473 gästgiverier i landet minskade antalet resande snabbt. Det dröjde dock till 1911 innan det officiellt avskaffades.

Redan i slutet av 1800-talet hade vägnätet i Sverige börjat byggas upp. Verklig fart på arbetet blev det dock inte förrän i början av 1900-talet. Det betingades framförallt av det helt nya transportmedel som då hade börjat dyka upp här och var i städerna. De första automobilerna var föga mer än motordrivna hästvagnar, men man insåg deras potential. Redan tidigt fanns också lastbilar, men de var föga lämpade för längre och tyngre transporter. Kedjedrivna och utrustade med massiva däck användes de främst för varudistribution inom städerna. Där ansågs de bidra till en bättre miljö eftersom de, inte likt hästarna fyllde gatorna med gödsel.

DET DRÖJDE FRAM TILL 1920-TALET innan utvecklingen av lastbilarna på allvar tog fart. De förseddes nu med kardandrift och däcken blev luftfyllda. Samtidigt fick de med åren allt större lastförmåga. Volvo byggde sin första lastbil med boggiaxel år 1929 och Scania fyra år senare. Vid den här tiden började lastbilar också att användas för transporter av timmer och massaved från skogen. Men det var först efter krigsårens avbrott i utvecklingskurvan som lastbilen på 1950-talet började sitt segertåg som timmertransportör. Vid samma tid började det med tiden allt finmaskigare nätet av bilvägar i skogarna att byggas.

Det var, som vi vet, det som knäckte flottningen och gjorde att lastbilen helt tog över transporterna av virke i Sverige. ■



De banade väg för bilismen. Vägarbete någonstans i Småland på 1920-talet. Kalmar läns museum.



En tidig Scania Vabis Clb, sannolikt 1912 års modell, med massiva gummi hjul och kedjedrift. Tekniska Museet.



Åkaren Sigfrid Hallman med ett rejält lass grovt timmer på sin Chevrolet i Sävesta 1932. Upplandsmuseet.



Nästan som på timmerforornas tid. Linneryd 1930. Lastbilarna är alla av märket Ford, typerna AA och TT. Smålands Museum.