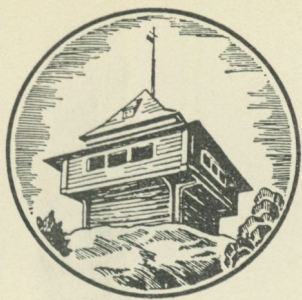




**NORDISKA MUSEETS OCH
SKANSENS ÅRSBOK 1944**



FATABUREN

NORDISKA MUSEETS

OCH SKANSENS ÅRSBOK

1944

Redaktion:

SIGURD WALLIN • GÖSTA BERG • SIGFRID SVENSSON

Omslaget: "Josua slår de fem Amoreers konungar. Josua Bok 10 Cap." Detalj ur bonad målad av Anders Pålsson, Trönninge socken, Halland. Nordiska museet 58,191 b.

Tryckt hos Tryckeri Aktiebolaget Thule, Stockholm 1944

Djuptrycksplanscher och omslag från Nordisk Rotogravyr

MIN UNGDOMS LANDSVÄG

MINNEN FRÅN VÄSTERGÖTLAND

av Måns Mannerfelt

Mången sägen har uppstått kring våra gamla vägars många backar och krökar. Och ändå torde utan tvivel verkligheten överträffat fantasibildningarnas mångfald. Man får ofta skäl att erinra sig detta, antingen man i urkunder och kartor följer de gamla, nu nästan försvunna lederna eller man någon gång i terrängen lyckas få fatt på de igenläkta såren efter en backes utjämnande eller ser spåren av den åldriga åkervägen, som enligt Sigfrid Siwertz "skruvar sig fram" och "slår vördsamt knut på sig själv."

Utan minsta anspråk på annat än att söka träffa något av liv och stämningar på dylika leder, såsom de för snart en mansålder sen ströko fram genom västgötabygderna hän mot de blå bergen, över åsarna eller längs dalar och dälдер skall här några bilder ur minnets album rullas upp. Ingen torde från tiden kring sekelskiftet ha kunnat avgöra, var vägen slutade och var gatan började vid våra städer, köpingar och byar. I Göteborg lades redan under mitten av 1700-talet "uti en dyktig och lerig terräng" verkliga stenvägar utanför staden på 1 ½ fjärdingsvägs längd. Men gatorna i Skara voro ännu på 1890-talet mångenstädes av ren landsvägstyp — och förvisso ej alltid av det bästa slaget, så krokiga, som de voro, så dammfyllda om sommaren och så blöta om våren och hösten. Följaktligen kunna minnena om den gamla landsvägen för snart ett halvsekel sedan få börja i Borås, hemstaden, där man icke heller märkte, när man läm-

nat gatorna och kom "ut på landet". Det skulle då vara att här ute kände man ej rädslan för "Snehatt", Storm och Geten, stadens poliser och "trafikkonstaplar", av vilka den förstnämnde var halt och bar hatten på sned och den siste hade bockaskägg! Ty när man var "kommen på landet" kunde man utan nämnvärda risker om vintern åka kälke i backarna och sommartid hur som helst slå trall och leka andra lekar. De fulla bönderna var man ej rädd för av det enkla skälet, att man torgdagar och marknadsdagar helt enkelt förbjöds att traska landsväg! Vägarna ut till lekplatserna framstå i minnet som smala, mycket steniga och ofta backiga leder, med djupa hjulspår samt diken eller stenmurar vid kanterna. I mitten plögade dock "hästrännan" merendels ligga fast med den hårt tilltrampade massan av spillning och grus, kantad av de obligatoriska hjulspåren. Utanför leden gick på var sida "väjastigen", sedan gammalt upp-trampad av gående körsvänner, denna vägstig, vilken trots att den naturligtvis gick fram över tuvor och stenar blev cyklistens framtida väg.

Från Borås reste vi om somrarna till det gamla kära fäderne-godset, Trestena, nära Hornborgasjön.¹ Landsvägsminnena fortsätta sålunda främst som erinringar från färderna till gården från den två mil avlägsna stationen Falköping-Ranten, senare den blott 1 mil långa vägen från Axvall, när det blev passligt att resa längre järnväg och ta den smalspåriga skarabanan och då bron över Fläan blivit farbar genom de goda västgötaknektarnas arbete. Vid stationerna väntade Trestena-kusken Karlsson med droskan, förspänd med Gulle och Frej eller Ajax, den senare en vacker "apelkastad", rätt ädel, vit häst. Lukten av häst, läder och tjära verkade redan från första ögonblicket "lantlig". Nära stationerna var vägen fast och det dånade käckt när vagnen rullade iväg. "Sakeskjutsen" kom långsamt efter.

¹ I ett arbete "Gården vid de tre stenarna" har jag berättat om Trestena-livet kring sekelskiftet som komplettering i tiden till min faders, Otto Mannerfelts postuma arbete "Vardagslivet på Trestena från 1860-talet", publicerat i Fataburen 1929. Manuskriptet äges av Västergötlands fornminnesförening, Skara.



Bild 1. Landsvägen slingrar sig förbi Gunnarsjö kyrka i Marks härad. Västergötland. Foto Ingegärd Vallin, 1942.

Dessa landsvägsstycken från Ranten via Gudhem till Dagsnäs (helt enkelt en del av gamla eriksgatan) och från Axvall till Östtomten framstå i mitt minne som de verkligt förnäma vägarna; intryck som senare aldrig fördunklats, ej ens efter bekantskap med romarvägar i historien, med autostrador i litteraturen och med de mest moderna stråk i verkligheten. Ty dessa gamla landsvägar voro märkliga — jämförda med de vägar man vanligtvis såg. Det bör ihågkommas, att Trestena låg en bra bit "bortom vägen", och att lederna sålunda där voro enskilda och mera enkla. Kring gården funnos blott smala, kroki- ga, steniga eller sandiga vägar (utan diken, annat än över mader- na) samt med stengärdesgårdar i massor, jämte en mycken- het av grindar och led. Men stora landsvägen var efter tidens sätt att se bred och ofta rätt rak samt väl underhållen och för- sedd med diken, där så var möjligt. Här hörde också milstol- parna, de många "vägdelningsmärkena" samt en och annan väg- visare till den obligatoriska möbleringen. Och grindarna voro

här anmärkningsvärt få. Före 1850 fanns det flera tusen grindar i Skaraborgs län, men på 1890-talet hade antalet tunnats av väldeligen. Det var något särskilt med en gammal landsvägsgrind. Först och främst den omständigheten att en grind var en del av ett stängsel, ett led i ett ägoskiljande. Det var olika slag av ägor, gårdar, socknar, härader, landskap och riken som passerades genom en öppnad grind. Men en grind innebar också ett ofta använt tillfälle till vilopaus, matsäcksätande och hästbetning. Och så var det barnaskaran vid grindstugorna, som naturligtvis ofta hade sett den bortåkande kusen och därför stod och väntade vackert att öppna och få grindslantar. Precis så som August Malmström, Jenny Nyström och andra återgivit denna idyll. Det var också den obligatoriska sista frågan man fick, innan man startade en resa: "Du har väl inte glömt grinda-slantarna?"

Man mötte inte många trafikanter — icke en gång på stora vägen, sedan man lagt stationsområdet bakom sig. Där körde ju givetvis lantmännen sina körslor. Där kom postiljonen och gångposten lunkande, men det var inte många i övrigt. Att möta en "oxamarsch" hörde då mera till vanligheterna och nöjena. "Frå" och "Höjt" (= hit) ropades det och tagelpiskorna veno i luften. Tillropen ifråga (redan omtalade i Västgötalagen) angiva tydligt, att körsvennen alltid gått till vänster om vagnen, varigenom "hitsidan" blev den vänstra och "frånsidan" den högra.¹ De vanliga gående längs vägarna voro inte heller många. En och annan vandrare stod där och starrbligade efter de förbi-resande. Om någon dylik tillfrågades, blev svaret först ofta ett förvånat: "Vaa?" Därför plägade min svärfader, som var en praktisk man, i regel själv ropa "Vaa?" tre gånger, innan han framställde någon fråga. Ty då, när han äntligen frågade, var den tilltalade färdig att svara. — I samband härmed bör frågandets psykologi ej glömmas. Hur vanligt var det ej att, om

¹ Härmed beröres det ytterst intressanta men ej lösta problemet om höger- eller vänstertrafik i Sverige fordomtida. Om det än vill synas som om trafiken i detta avseende ej var så noga reglerad före Karl XII:s förordning om högertrafik 1716 (jämför Vägen 1943, nr 17) talar dock här nämnd omständighet för tidig vänstertrafik.



Bild 2. Äkdon från Västergötland omkring 1890. Veterinär Helgo Welin far på "sjukbud". Foto Sanfrid Welin.

man frågat efter avståndet till ett rese-mål och efter hand fått svaren "I mil" och "tre fjärdingsväg", plötsligt, till föga uppbyggelse, få höra: "Ja, se dit ä' då teminstingens en och en halver mil." Det berättas med anledning av dylikt, att general Löwenhielm, som fått en ny stabschef, vilken ideligen frågade efter vägen men just därför ofta kom fel, med tanke på sin gamle stabschef längtansfullt utropade: "Han var dock en förträfflig man, min vän Hugo Raab, när han hade en karta i handen, frågade han aldrig en bonde om någonting". Ofta kunde det hända, att man "tog upp". Härmed menas, att man lät någon gående åka med ett stycke. Det var somliga gårdsboar och andra, som företrädesvis hade dessa privilegier. Och så kunde man "taga upp" någon okänd vandrare ibland.

Helst sitter pojken förstås på kuskbocken. Vi ha lämnat stora vägen och fara in på bygdevägarna. Dessa voro vägen Dagsnäs—Bjärka och "fram" samt leden över Östtomten—Västtomten—Fliabron och maderna till Trestena. Förbi Östtomten mellan herrgården och vagnboden—ladugården gick vägen snart genom en hage. Här var leden krokig och stenig. Så

en grind och så ut på "Västtomta gata". Den som inte rest över en gammal bygata i Skarabygden vet då rakt inte vad det är att resa. Men ingen skall tro, att Västtomten var en liten och särskilt illa hållen by. Här lågo stora hedervärda åbogårdar; värre var det på många andra ställen. Men smutsig och eländig var vägen. Grisasuggor, höns, ankor och kalvar funnos bredvid och ej sällan också på vägen. Hönsen kacklade om varandra på bytomten, fåren bräkte och hundarna gläfsste och skallade. Men den vanliga "bystanken" blandades upp med frisk luft och med doften av vass och dyjord från sjökanten. Djupa hålor lågo tätt när det regnat. Och hjulspåren voro som den värsta berg- och dalbana och försvårade trafiken. Därtill funnos på "Västtomta gata" flera grindar. Kardborrar, väldiga "nätestånd", tistlar och annat ogräs, som växte vid vägkanterna, gjorde ej heller bilden gladare. Men även den värsta bygata tager slut och vi travade ned mot "västgötarnas" bro över Flian. Kontrastverkan mellan "Västtomta gata" och den underbara fjärrsynen här var utesläkt. Och så var man så småningom inne på Trestena ägor. Två grindar avgränsade lagårdsbacken på Trestena. Dessa stängdes med hasp av järn och voro sålunda besvärligare än de på stora vägen, som ofta stängde sig själva med klaff. Så ut i den djupa modden vid gamla bränneriet på Trestena samt sist i sväng och alltid ökad trav, men aldrig galopp, uppför backen. Och så körde man fram i högersväng "till stora trappan", där ekipaget stannade med bakvagnens trappsteg noga i höjd med dörren. Sedan kusken traditionsenligt skyldrat med piskan och liksom hästarna avtackats, kördes ekipaget i skritt "till stall".

Från Skaraåren (1898—1902) minns jag omgestaltningen av lederna i staden från kullriga småstadsgränder och djupa, leri-ga bakgator, där regnvattnet i pölarna stod stilla, till goda stråk, där belysningen även blev modern. Gatubilden i Skara är bland de mest intressanta, som man kan tänka sig. Man har lätt att utan vidare föreställa sig hur dessa gator vuxit upp ur de knagg-liga, krokiga landsvägarna, som korsade varandra vid Kyrkan—Torget. Vägarna kring staden voro understundom rätt fasta, men gräs växte flitigt icke blott vid renarna utan även här och

Bild 3. "Arbetsvägen" till herrgården var sönderkörd och full av spår. Herrskapet själva åkte på den jämna vägen genom allén. Dagsnäs. Foto B. Ekberg.



var på själva vägbanorna, där korna betade och barnen lekte eller "spelte sälta". Huru många hårda ord fick man inte höra om "den däringa uschle makadamiseringen"!

Kom så vistelsen på Kviberg och i Göteborg som officersaspirant från juni 1902. I staden gick det nu några få elektriska spårvagnar. Men hästspårvagnarnas tid var ej förbi. De vändande hästarna vid backarna stå ännu för ens syn. Till Kviberg färdades officerarna från staden ömsom ridande, ömsom åkande i regementsvagnarna, vilka gingo: för de äldre från Stora Teatern och för de yngre något tidigare från Bagargatan vid Redbergslid. Man fick åka i tur och ordning efter ålder. Och då jag på nyår 1905 skulle som nyutnämnd officer fara ut till kasern att anmäla mig (iklädd parad med långbyxor och lackpjäxor med klacksporrar) fick jag ej plats i vagnen — utan

måste gå genom sörjan till Kviberg; en föga avundsvärd anmarsch.

Vägarna kring Kviberg voro omväxlande. Den till staden ledande var redan delvis stenlagd, men vid norra sidan fanns en mjuk avgränsad del, som vi använde till ridbana (för vilket ändamål den nog ursprungligen anlagts) men vilken andra ansågo vara gångbana! Livande för unga sinnen var Olskroksbornas tillrop: "Här kommer di käckaste riddarna från Kviberget!" — Vägen till Lerjeholm var ännu obelagd. Banan var mjuk och angenäm för ryttare. Här var god och nyttig galoppbana särskilt vid ena väggkanten. Partillevägen var smalare och hårdare i sig själv. Den var ej behaglig som ridväg och föga angenäm som åkväg. Om de mindre vägarna genom bergen ska vi ej tala. De voro smala, hårda och steniga i högsta grad; de gingo också ömsom genom väldiga mossmarker, där blott en spång eller någon konstgjord körbana möjliggjorde nödtorftig framkomst, ömsom över kala, halkiga berg. Gatten genom stenmurarna voro många och avkantade medelst pålar, på vilka stockastängsel lagts, vilka voro goda och nyttiga hinder, där ej marken framför eller bakom eller bådadera var så lömsk, att den lätt nog bragte häst och ryttare på fall. Landsvägen mot Alingsås—Vårgårda, "Tångavägen", var ju ena riksvägen till Stockholm, men hu en sådan Stockholmsväg! Smal som en häradsväg och ofta dålig som en sockenväg.

— — —

Så vill jag plocka fram ur minnet några allmänna drag i de gamla västgötavägarnas skapnad, liv och möblering. I en vägfärandes minnen intaga backarna givetvis ett viktigt rum. Bland dessa minns jag från Västergötland kanske främst "Hästabräc-kan", som sluttade från Nääs ned mot Kärrbogärde på vägen längs Aspen åt Alingsås till. Backen var ofantligt brant och lång samt rak. Bland andra lider må nämnas de vid Hällingsjö, Mölndals backar, den långa backen uppför Hökensås från Hjo mot Skövdevägen samt den rediga backen från Mariestad på väg mot Hasslerör, där vi som kadetter 1904 sökte cykla uppför med ritbräderna på ryggen och tyvärr skrämde hästarna fas-

ligen, men där vi kanske ock bidrogo att lära kuskar och springare att ej likt käringen tro, att "de va Skam, som for fram på ett spinnrockahjul", när en cyklist kom "frijulande" ned för en lid. Nära sådana backar stodo ibland invid "stöttbergen" massor av störrar och käppar, som vandringsmän ställt där för säkerhets skull.

Ett typiskt utseende hade mycket länge vattenövergångarna. Dessa hade givetvis tidigast uppstått vid lämpliga vadvägar. Och här byggdes med tiden broarna, ehuru vi veta, att just vid vadvägar vattendragen ej pläga vara som smalast, varför brobyggarna också understundom valde andra platser för sina arbeten. Men dragarna behövde dricka alltsom oftast, och detta med minsta besvär för körarna och trafiken. Detta gjorde, att man vid broställena gärna hade vattenställen. Eller omvänt. Broarna byggdes gärna bredvid de gamla vadvägar, om och då så var möjligt. Där broarna lagts långt från vadvägar, hade man ofta anordnat vattenplatser vid sidan av bron, där man kunde köra ned och vattna samt så köra upp igen. Här kunde trängseln vara lika stor som riskabel. Ofta svängde vägarna nästan katastrofalt före och efter broarna, ty som var man vet, lägges en passage över ett vattendrag vinkelrätt mot detsamma, vilket ej alltid är liktydigt med körvägens riktning.

Smedjorna utmed vägarna är också ett viktigt kapitel. Vid mångt vägkors låg den lilla röda smedjan med de svarta dörarna. Här bolmade rök och yrde gnistor för jämnan ur den höga, ofta otympligt murade skorstenen och här var smedfar beredd att lägga om skorna eller nysko hästarna. Här funnos också diverse reparationsgrejor för hjul, lötar och skenor, nav och axlar m. m. Vagnarna sletos mycket och ej sällan behövdes det förbättringar under färderna.

Jag kände ej närmare så många gästgivaregårdar från Västergötland. Men mellan Härlunda kyrka och Skara längs stora landsvägen låg Hallebergs mycket enkla gästgivaregård. Härifrån har jag från barndomen ett minne av de upphängda avstånds- och pristavlorna, som angävo nyttiga siffror för trafiken; dessa voro ju i stort sett desamma, som i många genera-

tioner hängt där, och vilka väl hjälpte redan Erik Dahlberg och Carl von Linné och andra resenärer att hitta rätt men också att så väl och noga angiva håll och avstånd i sina dagböcker och journaler.

Invid landsvägarna lågo också handelsbodarna. En reguljär lanthandel för 40 år sedan hade allt. Och särskilt må vi i detta sammanhang minnas, huru väl man här plägade vara försedd med resepinaler för såväl människor som dragare och för vagnarna. Här voro formliga reseekiperingsaffärer: vantar, "löamössor", hattar och skärmmössor, träskor, halmskor, muddar, ytterstrumpor, käppar, schaletter, schalar, rosetter, skoband, barnkläder, galoscher och paraplyer, seldon, selpinnar, tömmar, hindertyg, selkrokar, "hästskyddare" (fjädrar, som man satte vid draglinorna), skacklor, skyggglappar, grimmor, grimskäft, svänglar, fotsackar, handlyktor och vagnslyktor, räfsor, bultar, muttrar och nav, soljor och stroppar, kappsäckar av läder eller brokiga av tyg, hästskor, lokor och ok — ja, säg snarare, vad där inte fanns av resetyg. Och allt detta massvis även vid de mindre handelsbodarna. Dessutom fanns naturligtvis mat och godsaker; silltunnan tätt bredvid lådan med färgglada "bonbons" och annat gott, polkagrisar, russin och mandel nära spickeskinkan, corned beef från USA invid pepparkakorna från bakugnen i köket o. s. v. i all oändlighet.

Då och då kunde man få se väldiga kavalkader på vägen. Det hade varit "marken" (marknad) eller skulle så bli. Då gick man man ur huse. Drängarna skulle köpa fästmökarameller, kläder och galoscher, snusdosor med spegelglas och allt mellan himmel och jord. Pigorna skulle köpa nya granna kjolar och röda underkjolar, livstykke och förkläde, duk, krusiduller och band. Och från herrgården skulle man sälja säd samt köpa spik och sill o. s. v. Det var ett fasligt liv på vägen till och från marknaderna. Harmonikans toner ljödo. Arm i arm över vägens hela bredd dansade "markensföljerna" fram. Men mången staccare låg på hemvägen i diket.

Vintrarna voro långa i min barndom. Och med släddonen kördes friskt både i persontrafik och för godskörslor. I Göteborgs-

trakten var vintern kortare och sämre samt därtill senkommen. Därför var det inte sällan man såg släddon där någon längre tid. Vi körde där (liksom även på Almnäs) ofta och med fördel "sparkstött efter häst". Redan vid Lerum och Landvetter, och än mera i de stora skogarna här, fanns det gott om vintervägar, varvid man ogärna körde över vissa sjöar, som med många "drag" ansågos osäkra. Men så mycket säkrare var Gröen (Landvettersjön), Nedsjöarna vid Hindås, Insjön (nära Källered) samt de sjösystem, som lågo mellan Härryda och Hulan. Här plägade vinter-orderriterna gå fram. Här kördes ivrigt med skogskörslor längs de ruskade lederna. Men några skidor såg man ej till då seklet var ungt. Det var blott i Slottskogsbäckarna och senare på Hindås o. s. v. man kunde få se folk på skidor än så länge. Min broder väckte visst

uppsende i Borås, då han kring sekelskiftet for i backarna med ett par långa skidor med ristade trollrunor, som vi fått norrifrån. Här funnos inga bindningar, fötterna (i lappskor) stodo på renhud, och staven var av "obränd aska".

Vägen var allas, detta höll man hårt på. "Det var dans bort i vägen", sjunger Gustaf Fröding. Här var glam och nöje. Och pojken, som förlovat sig, svarade, då han tillfrågades om hur han fick fatt på flickan, betecknande: "Ho sto' bort på väjen vettja". På vägen sjöngos gångbitarna och här var man hemma

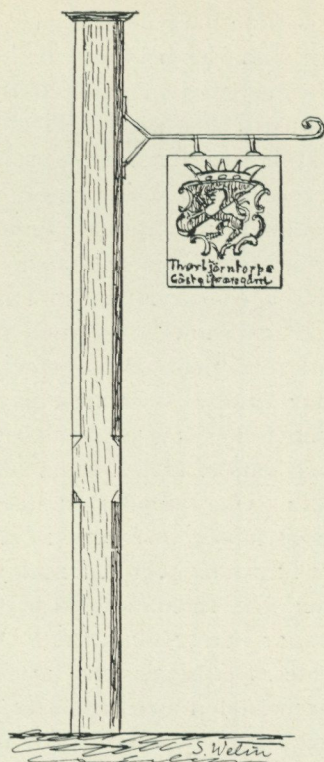


Bild 4. Skylt vid Torbjörntorps gästgivaregård, Västergötland.
Teckning av S. Welin 1886.

— inte bara de många, som kunde sjunga: "Jag har bott vid en landsväg hela mitt liv", utan alla. Detta, att vägen var allas, fick en gång en originell illustration i följande. Det var omkring år 1910. Det skulle i Hjobygden bli ett "rött möte", där man skulle framföra vissa revolutionära anspråk. Min svärfader, greve Göran G:son Posse, var en resolut man och nekade mötets hållande på Almnäs ägor. Vederbörande lät då meddela, att mötet skulle gå av stapeln på landsvägen norr om Korsgården, ty vägen var allas och fri och allmän. Min svärfader sade till kusken Linus att spanna för och köra fram samt sade till mig att följa med, då han steg i vagnen. Så bar det av åt Hjohället, där "mötet" som bäst pågick på vägen. Ekipaget körde förbi och folket steg artigt åt sidan. Så for man lugnt i skritt en bit och vände. Med samma resultat. Vägen var ju allas och fri för alla. Allt avlopp i förståelsens och samsjans goda tecken. Så högt håller västgöten av ålder vägrätten och vägfriden.

Den miljö och de smådrag, som här ovan i allra största korthet och ofullständighet berörts, voro i mångt och mycket, ja, jag vågar utan tvekan säga i det mesta, som de varit sedan urgrå tider. Det ligger intet av överord i det påståendet, att under 30-årsperioden 1910 till våra dagar har vägen och trafiklivet ändrat sig mera än tillförne under årtusenden. Framvuxna ur hedenhös och gamla som gatan voro min barndoms vägar och stigar. Folkminnena om våra gamla landsvägar måste tillvaratas. De kunna skriva historia för våra efterkommande.