

Kap. XV.

Kommunikationer.

Åkare och åkaretaxor. — Släpa, kärra, schäs och droska. — Trähästen. — Hyrkuskar. — Djurplågeri. — Port-chaise. — Omnibusen Försöket. — Skjutskärror och diligenser. — Roddarpigor och roddargummor. — Kullroddbåt och vefslupar. — Olof Rudbecks jakt. — Mälarefärd i gamla tider. — Amphitrite och Yngve Frey. — Trampbåt och vattenskidor.

Åkarne hafva alltid utgjort en klass i samhället som varit mindre omtyckt, mycket begagnad och ofta utsatt för förföljelse. Någon orsak måtte förhållandet ega, och den enklaste är väl den naturliga, nämligen att åkarnes sjelfva sysselsättning, ett skenbart uppsökande af ett för dem likgiltigt mål, ett väntande på en likgiltig person, vistelsen i smutsen på gatan, klimatets hårdhändthet framalstrat en bitterhet i sinnet som verkat störande för dess egen och allmänhetens lugn.

Redan under Christian II:s regemente finner man (i Bärarnes skrå) åkarne omgifna af stadgar. Ingen åkare skulle utan bärarnes minne få köra upp jern från Kornhamn. Item skulle ingen bärare tillåta, att åkarne hafva sina hästar och kärror stående på torget, der bärarne äro vana att göra rent.

Först under Gustaf II Adolfs regering (1620) synas åkarne hafva fått sin egen ordning och taxa. Deras håll voro då icke så långa, ty de längst bort belägna ställena voro Reparbanan, Söderqvarn och Malmtorget.

Redan då framskymtade de första tecknen till den inneboende synden, hågen att begära mer än taxan, och rättelsemedlen angifvas ganska tydligt: första resan tre dygns fängelse och 3 markers böter andra resan dubbelt opp, och tredje: embetet's förlust.

Emellertid måste här anmärkas, att åkarne ännu icke hade någon persontrafik, utan inskränkte sig till godsbefordran. Personbefordran var öfverlemnad åt de högre klassernas egna åkdon, hvilka

ofta voro mycket grant utstyrda, och den som ej hade råd att hålla sig vagn, måste nöja sig med egna ben. Vi lemna här en afbildning af godsåkare och herrskapsvagn från 1600-talet (fig. 193.)

Längre fram i århundradet, år 1662, finner man åkarnes kördon namngifna: *Släpa, kärva* eller *vagn*, och sju år senare angifvas på taxan för öfverfart vid Horns-Sund *calesch* eller *rustvagn* samt *caret* med 4 eller 6 hästar.*

Åkeriets verksamhet inom staden torde ännu hafva varit obetydlig, ty vi finna icke förr än under nästa århundrade taxor för personkörning vintertiden i släde till utvårdshusen, och först in på Gustaf III:s regeringstid bestämmelser om den åkare som ville hålla *chaise*, hvilket åkdon sedan ända in på 1800-talet tyckes hafva varit åkarnes ständiga kördon, tills det utbyttes mot dels giggen, en reformerad schäs, dels den ryska droschkan, hvilken sedan vardt allena herskande.

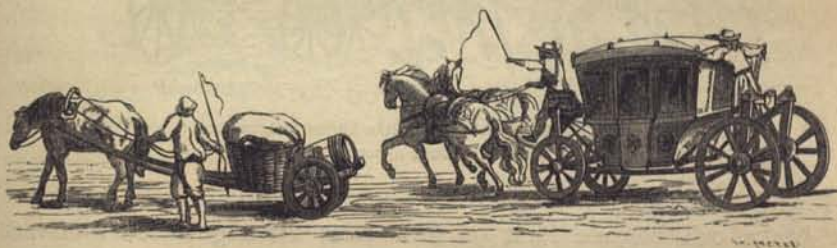


Fig. 193. Arbetsfordon och Herrskapsvagn från 1600-talet.
Efter Dahlbergs Suecia.

Under Adolf Fredriks regeringstid tilltaga bestämmelserna i mängd och skärpa. Så påbjudas till exempel 1763 tillräcklige och *välklingande*** bjellror vintertiden. Ohöflighet och prejeri straffas nu för första gången med 2:ne timmars ridande på *Trähästen*, andra gången med fängelse vid vatten och bröd, tredje gången med sex par spö, hvaraf man finner att upplysningstidehvarvet i Sverige var i vissa fall mindre menckligt än det illa ansedda 1600-talet.

Schäsen synes, som nämndt, hafva varit åkarnas äldsta rullande kördon för persontrafiken, och återfinnes detsamma i taxorna ända till 1836, då *droschkan* uppträdde jemte schäsen, dock ännu med det något främmande epitetet »så kallad». Nu mera lefva icke många

* År 1654 tillverkades i Stockholm af vagnmakare: *bryggarevagn* med tre stegar och dubbelt skak, *kärre kista*, *kallesk*, *karnsläde*, *Dantzigerläde*, *kutsk vagn* och *skott-kärror*. I 1636 års arbetstaxor förekomma ej vagnar.

** Kungen var som bekant musikalisk, han trakterade violoncell.

stockholmare som erinra sig den tid, då den som ville begagna sig af offentligt fordon på hjul icke hade annan utväg än att sätta sig upp bredvid den illa luktande och trasige åkaren i den vanligtvis bjärt gulmålade, högst obeqväma schäsen, som drogs af en utsvulten och orkeslös hästkrake.

Jemte åkarne hafva, åtminstone från 1731, de förnämligare hyrkuskarne sört för samfärdseln i Stockholm. Deras åkdon hafva ända ifrån början in till våra dagar nämnts med det gemensamma namnet *hyrvagnar*. De lemnade dock länge ganska mycket öfrigt



Fig. 194. Förnäm herrskapsvagn från början af århundradet.
Efter Magasin för konst, nyheter och moder.

att önska och började först på 1820-talet att någorlunda motsvara den åkande allmänhetens anspråk. År 1825 uttryckte en rimsnidare sig om dem på följande sätt:

Hvad utsökt prydlighet, till pris för menniskosnillet,
uti den vagn, der jag nu sträcker mina ben,
emot de åkdon som hållos, länge se'n,
till allmänhetens tjänst af Lofflig Hyrkuskillet!
Emellan två par hjul, fem alnar från hvarann,
på tjocka remmar fäst en vanlig vagnskorg hängde,
som vid ett marknadsstånd till formen liknas kan,
och vid hvar rännstens brant i tvära satser slängde
och drogs med möda fram utaf ett utkördt spann
Förgäfves från sin bock sin piska kusken svängde,
Att jaga tvänne gamla ök så åldriga som han.

Men ej förr än i slutet af 1840-talet eller början af det derpå följande årtiondet började de, såsom vi redan förut anmärkt, täfla med flertalet af herrskapsvagnarne i prydligt utseende och bekvämlighet, äfven om de icke i storstättlig förnämlighet kunnat jämföras med en för några årtionden sedan uppträdande aristokratisk lyx i fort-skaffningsmedel (fig. 194), som dock aldrig varit annat än undantag

i Stockholm. Kuskarne hafva deremot sannolikt bibehållit sig tämligen lika, om ock deras yttre då och då uppsnyggats, och hafva alltid utmärkt sig för större höflighet och vänlighet än åkarne samt mot en ofta ringa drickspenning eller endast en sup och en smörgås (fig. 195) slitit ondt dag och natt och mången vinternatt timtals frusit på kuskbocken, under det de som bestält vagnen njutit sällskapsglädjen i fullt mått, utan att ens tänka på kusken och hästarne.

Redan så tidigt som 1733 utfärdades förordning mot öfverdådigt körande, men ett dylikt hörde ännu 1771 till »Stockholms oordentligheter»:

»Inga barbarer», utbryter författaren, »äro så grymma mot dessa flitiga och nyttiga djur (hästarne) som de svenska lutherska åkare: de slå dem under de gräsligaste bördor; de svärja, och förgäfves befalla djeflar fara uti dessa usla kreaturen, under tusen förbannelser. . . . Paulus säger, att Kreaturen sucka med oss efter förvandling — — men hvilka af dem hafva väl mera orsak att sucka än Stockholms stads åkarehästar? Jag undrar hvilka de äro som sucka efter åkar-drängarne? — Jag tror aldrig att Änglarne längta efter sådant sällskap som de äro vid kärran och slådan.

Förlåt mig, Eders Gudlöshet, att jag vågar tala Eder till ur så allvarsam ton, sedan jag erfarit, att I akten taxor och cateches alldeles lika med gamla Avisor.»



Fig. 195. Hyrkusk.
Efter C. A. Dahlström.

* * *

Ett annat samfärdsmedel till lands var *porte-chaisen*, hvilken infördes af konglig sekreteraren L. Klinkowström och privilegierades 1726. Priset varierade mellan 6 och 16 öre silfvermynt för kursen; för hel dag betalades 2 daler och för vecka 10 daler silfvermynt. Då vagn mötte porte-chaise, måste den förre hålla undan vid portörens rop. Portörerna, som mestadels bestodo af militärer, åtnjöto för

Gamla Stockholm.

öfrigt samma skydd som postiljoner, hvarförutan de civile voro frikallade för värfning och stadens kontribution, så vida de icke drefvo någon borgerlig näring.

* * *

Den första *omnibus* i Stockholm sattes i gång den 21 December 1835. Det var blott sju år efter det Paris fått en regelbunden omnibusfart, men redan två hundra år förut hade den franska hufvudstaden gjort försök med dylika vagnar, och det försöket hade sedan många gånger förnyats, fastän det icke lyckades förr än 1828.



Fig. 196. Gästgifvarskjuts från Packartorget.
Efter F. v. Dardel.

Försöket hette också den förste omnibusvagnen i Stockholm. Han tillhörde sadelmakaren Duvander och snörmakaren Bretzner och afgick från planen framför vetenskapsakademien hvarje half timme, skred ned åt Drottninggatan, öfver Nya bron (så kallades ännu då Norrbro), Mynttorget, Ridderhusetorget och Stora Nygatan samt stannade på Jerntorget, hvarifrån han åter hvarje hel timme sattes i gång samma väg till baka. Första resan började klockan half nio f. m., och sista afgangen från Jerntorget var kl. 10 e. m., men på middagen hvilade omnibussen sig en god stund. *Försöket* förekom i blott ett enda exemplar. Afgiften för en äkning var 8 sk. banko. När vagnen skulle sättas i gång, tillkännagafs detta af den bakpå stående »betjenten», som då blåste i ett horn, och för hvarje in- eller utstigning under färden tutades åter i hornet. Men *Försöket*

lyckades icke, ehuru Aftonbladet intygade, att i bekvämlighet och elegans kunde både vagnen, de förträffliga hästarne, seldonen och betjeningens klädsel mäta sig med de franska af samma slag. Omnibusfarten upphörde efter någon tid af brist på uppmuntran från allmänheten, som sannolikt fann afgiften allt för hög samt platsernas antal allt för otillräckligt, ty »i anseende till våra svåra gator och rännstenar» kunde omnibussen icke forsla flera än *åtta* personer.

Sedermera afhöordes ingen sådan fart förr än i början af 1850-talet, om man undantager de omnibusar hvilka från Gustaf Adolfs torg gingo till Djurgården. Men 1852 inrättades åter en omnibuslinie mellan Kungsbacken och staden (då Slussplanen) samt året näst efter mellan sist nämnda plats och Regeringsgatan, i hörnet af David Bagares backe, och en linie mellan Riddarhustorget och Kungsholms-torg samt senare en mellan Slussen och Ladugårdslandet. Den som höll sig längst af dessa var linien Kungsbacken—Slussen, som söder om Norrbrö delade sig i en linie åt Stora Nygatan och en åt Skeppsbron. Det var först i vår tid som spårvagnar kommo och fördrefvo de tunga, trånga och långsamma »bussarne». Om spårvagnar kunde gamla Stockholm icke ens drömma.

Ville man landvägen begifva sig från Stockholm till andra delar af landet, hade man i äldre tider icke annat än enskilda fordon, och de som icke kunde förskaffa sig sådana, måste betjena sig af hästryggen eller anlita egna ben. År 1591 förordnades först, att fyra gästgifverier skulle inrättas på hvardera Malmen, och sattes skjutslegan till 3 öre milen. Likaledes skulle två borgare östan och 2 västan hålla båtar för resande. Samma år omnämnas tre gästgifvare på Södermalm som skulle hålla hästar för kungens och hertigens folk efter 4 öre milen. Ett par år derefter förordnades, att ännu flera herbergerare och gästgifvare skulle tillsättas, men småningom tyckas de dock hafva indragits eller råkat i glömska, ty i vårt århundrades förra hälft fans blott *en* gästgifvaregård i Stockholm, i ett litet, föga inbjudande hus i hörnet af Packartorget (nu Norrmalmstorg) och Smålandsgränd. Först 1851 inrättades en gästgifvaregård också på Södermalm, i n:o 64 Hornsgatan.

Den som bodde i »sta'n» kunde beställa skjuts från hvilken af de två gästgifvaregårdarne han ville, men på Norrmalm måste man taga från Packartorget och på Södermalm från Hornsgatan. Och så bar det af i vanlig gammal svensk skjutslunk (fig. 196), i lyckligaste fall i någon tung schäs, i andra på en bondkärra utan fjädrar.

På det sättet for stockholmaren i långa tider ut på sina resor i landet, men för omkring femtio år sedan bjöd man honom stiga upp i en *diligence* (fig. 197). Ett bolag hade bildat sig och åtnjöt

sedan 1833 understöd af postmedlen, först till 6,000 rdr och sedan till 8,000 rdr banko årligen. Detta bolag underhöll person- och paketforsling mellan Stockholm och Helsingborg, öfver Vesterås, Örebro, Venersborg och Göteborg, hvilket ansågs som ett ofantligt stort framsteg i samfärdsel. Hvarje tisdags och lördags morgon kl. 6 afgick diligencen från n:o 5 Clara Södra Kyrkogata (nu Normans boktryckeri), och efter *fem dygn* var man framme i Göteborg.

»Det går fort att resa nu för tiden», sade man, då man talade om diligencen. »Och inte är det så dyrt häller.»

Man fick betala 33 rdr 16 sk. banko, således 50 kronor, för täckt plats mellan Stockholm och Göteborg. Nöjde man sig med att sitta utanpå vagnen, kostade platsen 25 rdr banko.



Fig. 197. Diligence på 1830-talet.

Snart kom också diligencenfart till Upsala, i början två, sedan fyra gånger i veckan. Vagnen afgick först från Kastenhof, sedan från n:o 5 Clara Södra Kyrkogata och slutligen från n:o 29 Drottninggatan. Afgiften var 4 rdr banko i vagnen och 3 rdr 16

sk. bredvid kusken från Stockholm till Upsala, men från Upsala till Stockholm reste man för 16 sk. banko billigare.

Diligencerna fortforo att jemte gästgifvareskjutsen forsla folk från och till Stockholm ända till dess jernvägarna åtog sig det besväret.

* * *

Olof Rudbeck omtalar redan på 1600-talet i förbigående roddarpigor som på båtar öfverförde ungarlar och jungfrur till Djurgården. I början af nästa århundrade äro taxor utfärdade, och *roddarelaget* får sina särskilda privilegier. Båtarne kommo småningom i ego hos äldre qvinnor, hvilka antingen sjelfva eller genom andra af samma kön besörjde rodden, och namnet roddargummor, senare roddaremadamer, vardt det allmänna.

Den som minnes Fredmans epistel, n:o 33, om fader Movitz' öfverfart till Djurgården, kan göra sig en föreställning om det rörliga lifvet vid en roddartrappa i Stockholm på Bellmans tid.

År 1770 klagas öfver roddarbåtarne till Djurgården; man fann det svårt att ofta antingen brännas af solen eller blötas af regn-

skurar; dess utom hade gummorna den oseden, att de togo in mera folk än som rymdes i båten. Illa omtyckta, liksom åkar-drängarne, och berömda för sina stora utförsgåfvor, hvilka kanske voro väl behöfliga, då det gälde att svara hvarje person som genast vid sin ankomst fordrade, att de med honom skulle »sätta ut», förde de emellertid ett jämförelsevis lyckligt lif till fram emot medlet af vårt århundrade.

Det första angreppet på deras tillvaro som egde den mest betydande linien, Rådstugränden—Röda Bodarne, var Samuel Owens tillämnade jernbro, hvars båda fästen, tvenne jern torn, blefvo färdiga;



Fig. 198. Kull-vefbåt.
Efter F. v Dardel.

men denna gång stannade det vid skrämelsen. Owen fick dock umgälla sin oförsigtighet med mångfaldiga bevis på roddargummornas ovilja, då han skulle fara öfver från Kungsholmen till staden.

Svårare blef täflan med de 1834 uppdykande kullrodderskorna, och fullkomlig död för dem på Djurgårdslinien blefvo de 1843 privilegierade vefsluparne (fig. 198). Dessa senare gjorde mest långturer, såsom till Djurgården, Essingen, Liljeholmen, och ansågos vara riktiga snabblopere, tills de omsider utträngdes af ångsluparne.

* * *

För längre resor uppåt Mälaren begagnades i äldre tider jakter. Olof Rudbeck d. ä., som sysslade med mångahanda ting, hade äfven

slagit sig på post- och personbefordring mellan Stockholm och Upsala och för sådant ändamål låtit trycka en stadga, af hvilken man kan få en tämligen noggrann föreställning om resandes bekvämlighet i slutet af 1600-talet. Hvarje resande skulle betala två mark silfvermynt för resan och 10 öre för hvar halft skeppunds vigt. Traktering ombord ombesörjdes af skepparen. Passagerarne voro skyldige att vara ombord en timme före jaktens afgang, emedan tillföre varit bruk, att de infunnit sig för sent, då jakten redan lagt ut, och derigenom kommit att hoppa i sjön. »Sedan är ock en oordning, att några stiga på jakten och säga sig vilja betala när de komma fram, men jakten kommer inte väl till lands, förr än de springa af henne på landet och rymma sin kos, thy skall skepparen så länge hålla från landet för ankar, till dess de betala, ty en sådan jakt som dagligen segla måste och aldrig länge hvila och måste hafva en skeppare, med 6 båtsmän, uppehåles icke med wäder.»

Vidare förbehåller sig den lärde redaren, att intet gement folk tager sig friheten att med tobaksdrickande, fylleri och annat skamligt lefverne ställa sig som osjäliga djur. »Utan den som har lust till tobak, kan sitta utanpå taket i friska luften, så förargar han ingen annan.»

Det kan må hända vara af intresse att erfara, huru en stockholmare för hundra år sedan färdades, då han sjövägen skulle begifva sig till någon af Mälarestäderna. Vi bjuda därför på en färd på jakt från Stockholm genom Mälaren uppåt Torshälla, i sällskap med Johan Fischerström*, under en tid då det, såsom man ju påstått, låg mera sol öfver stockholmslifvet än nu, under tredje Gustafs dagar.

Det var år 1782 den 30 augusti, klockan 6 e. m., då vår resande steg ombord på en Torshälla-jakt vid Munkbron. Skepparen, som genast var färdig att lägga ut, instängdes af finnskutor som lossade ved. Finnarne åhörde med största tålmod de resandes föreställningar, utan att vidtaga några åtgärder, till dess hamnfogdens hjälp påkallades. Han kom, full af embetsifver, tog upp sin bricka, fäste den på jackan, kommenderade länge, svor ännu mera. Slutligen lemnades så stor öppning, att den lilla jakten kunde smyga sig fram.

»Vi skilde oss sakta från Qvaien, der jordfrukter och grönsaker finnas högtals utbredde, längs åt Canalen och der månglerskan, sittande i ett slags tråg, tittar fram som ur en niche.»

* Utkast till beskrifning om Mälaren. Sthlm 1785.

De vände om Riddarholmens hörn och höllo ned åt Kungsholmsbron, hvilken före detta tjenat norrmalmsborna till promenad, när »en båt lastad med fruntimmer och manspersoner lade an till jakten och beneventerades ganska vänligen af vår skeppare. Misslynt öfver så mycket oväntadt främmande, frågade jag, om de skulle anses för passagerare. Nej, de ville blott för ro skull följa med till tullen. En af dessa herrar var försedd med trompet, och min skeppare, en ung och hurtig karl, som äfven förstod att handtera detta instrument, skyndade att accompagnera. Genast skallade en marche, en charge, o. s. v. Skinnarviksbergen gånge genljud, och glädjen regerade öfver allt, när fyra små lavettlösa Canoner framdrogos. En af det nykomne sällskapet ville ändteligen agera styckjunkare. Hans manövrer voro af den beskaffenhet, att jag fann nödigt byta om den plats, der jag hittills sutit en tyst åskådare . . . I det samma lossades första skottet . . . Men, hjälp himmel, i hvilken scene! Ögonen förbländades af eld och rök. Skrik och jämmer yppades öfver hela däckets . . . Ack, mitt ansigte! Ack, min nya mössa!»

Styckjunkaren hade antändt krutpåsen, och en ung dam blef så illa bränd, att man måste anlita det befintliga sirapsförrådet. Hon lemnades i land vid Långholmstullen, der jakten lade till för att anmäla sig. Under tiden tager författaren farkosten i närmare betraktande.

»Jakten var i bästa stånd, försedd med nytt storsegel, fock och klyfvert; ett par ansenliga åror; påliteligt tågverk; tvenne små ankare; en julle, som i släptåg följde tätt efter. Från mast-toppen fladdrade en röd och hvit flagg, och öfver denna höjde sig en förgylld spira. Kajutan, hvarpå jag prenumererat, väl inrättad, snygt målad, hade tvenne fönster, väggskåp, bureau, en liten afplankning, som kallades sängkammare; och en vid trappan inpassad kakelugn, der med bekvämlighet kunde kokas caffè, min käraste dryck, som så ofta muntrat mine sinnen och kommit mig att glömma livets besvärligheter.»

»På detta lilla skepp, som kunde dragas hela sju läster, utgjorde skepparen, en matros och en gosse hela besättningen. Jakten hade från Torshälla öfverfört till hufvudstaden jern och canoner; var nu på hemvägen lastad med spannmål, silltunnor, dessutom en hop oberedda renhudar, med hvilka hela lasten var öfverhöljd. Uppå dessa varma bäddar hade en tobakshandlare från Stockholm, en trädgårdsmästare från Strengnäs och en fiskare från Ridön slagit deras läger. De lågo här i största maklighet utsträckt, och visade sig sällan på däckets. Till dessa passagerare bifogas tvenne fruntimmer, dem jag först bort nämna. Den ena ännu icke så gammal,

att hon börjat bruka snus. Den andra mera till åren, nogräknad med ceremoniellet. Visserligen inga skönheter, men hofliga, sediga, och efter allt utseende snälla hushållerskor. De lagade åtminstone det bästa caffè någon finsmakad ville dricka.»

Resan fortsattes förbi gamla Hessingen till Ekensberg, der jakten lade bi för natten af brist på vind. Dagen derpå i gryningen hissades på, och man började kryssa i svag vind, tills den mojnade ur, och jakten blef liggande på den spegelblanka Hessingefjärden. Författaren, som ledsnade vid lifvet ombord, löser nu jullen och börjar en botanisk exkursion på närliggande holmar. Ålgryte, Rostock, Kycklingen och Kungshatt, der en ny trähatt samma år blifvit uppsatt, besöktes. När vinden börjar blåsa, fram åt mid-dagen, är han åter om bord, och färden på jakten fortsättes. Ut på Ekerö-fjärden, förbi Sturehof och Wällinge fram emot Björk-fjärden, och det blef afton igen. Den första September, som var en söndag, seglades starkare och man anlände till Tynnelsö-fjärden. Der proponerade skepparen, i anseende till dagens helgd, att en psalm skulle sjungas. »Hvem kunde neka att förena sitt lof med deras, som ville upphäfvä tacksamma röster till lifvets fader? Psalmen *Hvarmed skall jag dig lofva* uppstämdes, sjöngs hel och hållen, vackert, ordenteligen, med en helig andakt, under det att trompeten hördes vid hvarje slutmening».

Författaren lockades nu till den grönskande stranden inne i Tynnelsöviken, så att han måste sätta ut jullen ånyo. »Tättingar spelade i backen. Flera slags löfträn hade flätat sina kronor tillsammans och stodo i den ögat retande oordningen. På sidan en åkertäppa, der säden var inbärgad. Snedt emot sågs en gammal humlegård. Ofvanför låg torpet i en lund af fruktträn. Framföre var en instängd gård, der ingen bunden husvakt syntes, endast en brokig tupp, omgifven af sina älskade hönor, dem han med en lockande röst drog till sig, och, ehuru modig och högsint, bevisade all ömhet.»

Författaren inträdde i stugan och träffade en vördnadsvärd gubbe, en bild af förnöjsamheten.

»Oh, douce tranquillité d'une ame calme et paisible, Je t'invoque!»

»Tysta hydda! afskild från verdens buller, från vekluga lättin-gars skräll, och från den stälta nedrighetens fåfänga fjäs . . . jag lærer aldrig glömma den förnöjelse jag här smakat . . .»

Jakten släpades in till Strengnäs, der skepparen bebådade an-komsten med sin trumpet. Uppehållet i Strengnäs begagnar författaren till ströftåg kring gatorna, der han förvänas öfver att träffa svinkreatur betande.

Man är åter ute på fjärdarne, och det är en afton. »Allt lefvande på jakten hade planterat sig på däcket och pratade historier. Jag hörde på deras sagor. De voro nöjsame, om de just icke voro så trovärdige. Bland annat försäkrades helt allvarsamt, att i Mälaren finnes sjörå. En af sällskapet hade sett en sådan nymp mer än en gång. 'Hon liknade ett medelåldrigt fruntimmer, väl växt, högbröstad, hade stora ögon och långa mörkbruna hår som skylde hela ryggen, men nedantill en fiskstjert. Man hade sett henne midt i Björkfjärden. Hon bådade merendels hårdt väder, när hon skratande klängde sig upp till någon klippa, och var då alltid bäst att i tid söka hamn.'»

Det seglades hela den natten i mörkret utan kompass eller kort. Ändteligen följande dag befann sig sällskapet, efter tre dygns resa, vid mynningen af Torshälla-ån, men ännu voro icke alla hinder öfvervunna. Hela strömmen uppåt voro redskap för norsfiske, norsverkar, utsatta så att strömmen dämades upp och blef strid emot. »Än arbetades med årorna; än måste julen skickas förut att fästa tåg i gamla stubbar och varpa fram jakten. Skepparen glömde ej sin trompet, som nu hade den goda verkan med sig, att några personer snart kommo i ökstockar från staden. Detta beskedliga folket släpade fartyget i långa linor efter sig, från landsidan, obekymrade om de gingo torrskodde eller vadåde i vatten på de våta ängarne . . .»

»Efter två timmars resa på en fjerdedels mil kommo vi ändteligen upp till sjelfva staden, som genast saluterades under trompetskall med dubbel svensk lösen, hvilket läckade fram åskådare af begge könen alla i sina deshabiléer. Vi foro således triumferande emellan de omliggande husen, ända till det ställe, der debarqueringen skulle förrättas. Denna skedde hvarken på strand, hamn eller bro, utan foten sträcktes behändigt från relingen af fartyget, inuti en bod, som skepparen kallade sitt magasin, der jakten blef liggande. Hic stetimus . . .» Och här lemna vi författaren välbehållen efter hans skutfärd, hvilken visat oss skilnaden mellan en resa på Mälaren för hundra år sedan och en ångbåtstur i våra dagar.

* * *

I Bihang till n:o 39 af Westerås Stads och Läns Tidning den 18 September 1818 läses följande annons:

Som jag med mitt Ångmachinsfartyg kommer till Westerås den 20 dennes, kunna de som under mitt wistande derstädes vilja göra

smärre Lustresor i Mälaren blifwa tillfredsstälde mot erläggande af
1 Rdr B:ko Personen.

Stockholm den 7 Sept. 1818.

Samuel Owen.

Detta är annonsen om den första publika ångbåtsresa i Sverige. Denna första för persontrafik bestämda ångaren hette *Amphitrite*. Fartyget var 65 fot långt och 20 fot bredt, och ehuru maskinen hade blott fyra hästars kraft, kunde det likväl herbergera ända till 182 passagerare. Vesteråsresan gick emellertid för sig utan alltför stora olägenheter. Maskinen stannade blott en gång under vägen och då af den naturliga orsaken, att ett vedträ fallit ner mellan svänghjulet och sidan. Året derpå var *Amphitrite* ute vid Södertelge kanals öppnande. På hemvägen i mörkret satte ångaren på grund i Lina-sundet, men kom flott medelst rodd. På Björkfjärden stack upp en storm, så att fartyget fick slaksida, hvarigenom hände, att ena hjulet arbetade i djupet, under det att det andra snurrade i luften. Men det gick ändå!

År 1821 hade samma båt en fatal resa till Upsala. Den satte på en lerbank vid Stäket, kom flott efter $2\frac{1}{2}$ timmes arbete, men gick ånyo fast vid Flottsund, der den blef sittande. Stor vardt uppståndelsen bland passagerarne. Damerna fingo inqvartera sig i gårdarne omkring, och herrarne vandrade in till Upsala. Ryktet om det förfärliga skeppsbrottet gick till Stockholm i förstoring och väckte allmän uppståndelse, tills allt blef förklaradt.

Emellertid var ångbåtsfarten med stora svårigheter öppnad, men mycket af det idylliska i jaktresorna satt ännu kvar.* Då Norrköpingsborna år 1821 skaffade sig egen ångbåt, höll en resa från Norrköping till Stockholm i från tisdagsmorgon till torsdags-eftermiddag. Första natten tillbragtes i Nyköpings skärgård, den andra i Södertelge kanal. Då vädret var vackert, stod största delen af dagen en bål på fönsterkappen, omgifven af glas och sångare. Under det att ved intogs, vanligen två gånger om dagen, fick man gå i land och leka i det gröna.

Stundom företogos verkliga strandhugg i småstäderna, såsom då ångfartyget Norrköping en afton lade till i Södertelje och hvarom vår källa i Tidskrift för Sjöväsendet berättar. Ett bröllop frades i staden, och dit tågade passagerarne som till största delen utgjordes af studenter. Brudens far, som var glasmästare, höll god min och inbjöd den objudna skaran samt fägnade den grundligen med mat och dryck. För att visa sin erkänsla för bekommen traktering slogo

* Tidskrift för Sjöväsendet, 1864.

de hemvändande passagerarne in en hop fönster. Men telgeboarne, som icke tyckte om detta sätt att vedergälla glasmästaren hans gästfrihet, samlade sig följande dag på bryggan och helsade ångbåtens afgång med ett stenregn.

Yngve Frey var en af jakternas värsta fiender och paddlade länge omkring på Mälaren. När maskinen stannade, hvilket icke var ovanligt, seglade man, och för att hjulen icke skulle hindra farten, *trampades* dessa omkring. Då det blåste hårdt på Björkfjärden, vågade *Yngve Freys* befälhafvare, kapten *Farmouth*, icke föra fartyget öfver fjärden, utan förtöjde det vid den närmaste, bästa



Fig. 199. I ångfartygshamnen vid Riddarholmen.
Efter J. A. af Kullbergs Croquier.

landningsplats och iakttog alla de försigtighetsmått, som användes i gamla tider, när skepparne i de ostindiska farvattnen väntade en tyfon.

Men modet växte, och snart såg man en stor ångare med namnet *Carl Johan* styra kurs från Stockholm till Ystad. Det var något oerhördt att ge sig ut på öppna hafvet, men resorna blefvo också något besynnerliga. »När fartyget, på en af dessa, inomskärs arbetat sig fram från Landsort till Kalmar och en vacker dag ångade derifrån söderut, möttes det, utanför Ölands södra udde, af den här ganska vanliga sydvestvinden jemte sjögång, mot hvilka maskinen icke förmodade framdrifva fartyget, och då natten tillstundade, ansåg kaptenen det icke rådligt att återvända till Kalmar, utan höll i stället öster om

Öland, länsande friskt undan för sina fyra gaffelsegel, så att han följande morgon var i lä om Ölands norra udde. Enär vädret der kändes stilt, så vände han ned åt 'Jungfrun' och kom till strandboarnes stora förundran åter norra vägen in till Kalmar igen. Efter att der hafva inlastat ved, fortsattes resan söderut, alldeles som förra gången, d. v. s. att utanför Utklippan måste fartyget vända, vågade sig för mörkrets skull icke in i sundet, utan gjorde ännu en segling rund Öland och kom vid dagens ljus ånyo helt lugnt inpaddlande norra vägen till Kalmar.»

Samma år (1822) som Carl Johan började sina turer, gjorde äfven ett par andra ångfartyg, *Stockholm* och *Föreningen*, sina första resor, af hvilka det först nämnda gick mellan Stockholm och Nyköping samt sedan mellan Stockholm och Åbo och såldes slutligen till Riga. *Föreningen* gick först mellan Stockholm och Carlskrona, men behöfde till den resan en hel vecka, sedermera till Nyköping och Norrköping och såldes slutligen till Königsberg.

Ett annat märkvärdigt ångfartyg var *Josephine* (den äldre). Skrofvat var byggt som en pråm, rymde 600 personer, och man skall en gång ha sett en quadrille om 50 par dansas på akterdäck. Fartyget var emellertid så långt, att det icke kunde vända i Arboga å, och så bredt, att det måste krängas öfver en välkänd sten utanför Kungsör.

Med *Ormen Långe* infördes den långsträckta formen, som gjorde snabbgåendet möjligt. Nämnda fartyg var 80 fot långt och 12 fot bredt. Det gick i åtta år mellan Stockholm och Linköping, till dess det sjönk på Roxen, sedan det under dessa år haft en mängd äfventyr, bland hvilka omtalas, »att det en gång, under Stångåns öfversvämningar, stannat på en åker vid en grindstolpe, på hvilken suttit en kråka, som kaptenen i skymningen ansett vara qvasten på en ruskprick.»

Under de svenska ångbåtarnes första tid var icke blott sjelfva resan med dem en märkvärdighet, utan deras afgang och ankomst viktiga tilldragelser, och detta till och med i hufvudstaden. Stockholms enda ångbåtshamn var under många år Riddarholmen. När ångfartyget inkommit på Riddarholmsfjärden och hunnit nedanför Skinnarviksbergen, lossades från däcket två eller fyra skott, och då skyndade ett stort antal personer utför den på den tiden ännu branta Riddarholmsbacken ned till hamnen för att se det märkvärdiga fartyget och dess passagerare, hvilka ansågos lika märkvärdiga.

På samma sätt ungefär skedde afgången. Då var alltid ett stort tillopp af menniskor, dels afskedstagande, hvilka ofta med bekymmerfulla blickar sågo slägt och vänner anförto sig åt det farliga

fortskaffningsmedlet, dels sådana hufvudstadsbor som endast lockades af det ovanliga skådespelet. Ofta hände det, att en och annan resande kom för sent. Man var då ännu van vid segelfartygens mindre noggranna afgangstid och trodde, att »skeppartimmen» skulle vara lika lång för ångbåtarna. Det är en scen från Riddarholmen vid ett ångfartygs afgang i början af 1840-talet som vi här i bild återgifva (fig. 199).

* * *

Äfven sedan ångfartygen visat sig vara förträffliga fortskaffningsmedel, funderade ännu en och annan på att sätta någon, såsom det förmodades, mindre farlig kraft i ångans ställe. En förbättring trodde assessor Juringius sig hafva funnit i *trampbåten*. En sådan försöktes redan 1823, första gången vid kronprinsessan Josefinas ankomst till Stockholm, och derefter trampade den sig fram mellan staden och Drottningholm i ett par somrar.



Fig. 200. Hästbåten.

Att uppfinningen icke saknade alla förtjenster, kan man finna deraf, att assessor Juringii trampbåt, den på sin tid ryktbara *Gefjon*, år 1825 förde tre hundra personer tre engelska mil i timmen med endast sex mans tramp. Samma *Gefjon* trampades också af oxar och gick sedan långturer, men behöfde tre dagar för en resa till Nyköping och kunde således icke uthärda täflan med ångbåtarna. Ehuru i företaget ingalunda låg något löjligt, utsattes *Gefjon* dock för åtskilligt skämt, och 1825 skildrade en rimsnidare* båtens byggnad och framdrifvande på ett så komiskt sätt, att man allmänt skrattade åt trampbåten. Om drifkraften hette det:

— — — ifrån Smål'n köp oxar, minst ett par;
ställ dem på planen upp till samman;
om hornen tömmen lägg; ställ bakom dem en karl —
med piska i sin hand — som har den instruktionen
att idkeligen smörja på.

— — — se granneligen till
att oxarna allt fort må klifva
och hjulen må gå kring att båten framåt drifva.

* Stockholm, filosofisk, satirisk och poetisk målning. Andra häftet. Sthlm 1825.

Men ack! med Gefion var lyckan icke trogen.
 Som oxen mestadels är van att draga plogen,
 och såsom denna race ej för navigation
 ännu har blifvit riktigt mogen,
 ty hände sig en dag, att från den position,
 som oxen fått, att stå, han valde den att ligga.
 Att någon hjälpsamhet utaf en ox tigger
 är, som man vet, ej värdt; och sedan stryk ej halp,
 så tog man det parti att hyra
 en häst för att dermed skeppsfarten ombestyra,
 men resultatet blef det samma: hästen stalp.
 Nu tog man karlar för att trampa.
 De grepo genast saken an,
 men tröttnade till slut att oupphörligt stampa,
 och Gefion ej mer ur stället bringas kan.



Fig. 201. Lusttur på vattenskidor.
 Efter F. v. Dardel.

Företaget måste öfvergifvas, och assessor Juringius, en skicklig jurist och i många ting begåfvad och förfaren man samt känd för stor redbarhet, vände sig med sin uppfinningsförmåga åt andra håll, men lyckades aldrig i sina försök. Han afled i Stockholm 1853. Långt förut hade Gefion, jemte sina ovänner Amphitrite, Upsala och Josephine, funnit en våt graf utanför Owens verkstad på Kungsholmen (nu kungl. Myntet), der de tjenade att fylla ut tomten i sjön.

En bild af trampbåten återstår i ett nu för länge sedan aflömdt »Tärningsspel för större eller mindre», som gafs ut i Stockholm 1823 och kallades *Hästbåten* (fig. 200.)

* * *

Ett samfärdsmedel på vattnet som torde få räknas mer till *sport* än verkliga kommunikationsanstalter var *vattenskidorna*, hvilkas uppfinnare i Stockholm var en på sin tid mycket känd man, det för sina förlustelser för barn — »Ut med ringen» — sedermera bekanta, s. k. »muntrationsrådet» Höökenberg, som för omkring fyra årtionden sedan visade sig på sådana skidor och fick åtskilliga efterföljare. En och annan liflig natur drömde om de stora fördelar som det nya fortskaffningsmedlet skulle framkalla, och många idrottsmän syntes här och der på Stockholms vattendrag, till och med på sjelfva Norrström, nyttja skidorna till sin fortkomst, men deras praktiska användbarhet såsom ett verkligt medel till samfärdselns underlättande kunde dock aldrig göra sig gällande. För att visa, huru äfven de voro föremål för skämt, meddela vi en af en bland Sveriges gladaste tecknare utkastad framställning af en stockholmsfamiljs lusttur på vattenskidor (fig. 201).

