

FORKÖRNING MELLAN DALARNA OCH RØROS

Jan-Olof Montelius



Föredrag vid Skanskog-seminariet, Särna skogsmuseum 26.10 2000

Denna uppsats är en något utökad version av uppsatsen "Handel och handelstrafik mellan Röros och Dalarna i äldre tider", som tidigare har publicerats i *Årbok for Norsk vegmuseum* 1994 och i *Bergslagsarkiv* 1997.

Omslagsbild:

Forbönder på Fulufjället vid högsta punkten på vägen Särna-Gördalen.

Foto Dalarnas museum.

Utgiven av Vägverkets museum, Borlänge 2001. Utskrift 2008-09-04.

FORKÖRNING MELLAN DALARNA OCH RØROS

Strax utanför Falun på riksväg 80 mot Rättvik möter man idag en skylt med texten "Kopparleden". Det är en rest av en turistsatsning från 1960-talet, som skulle popularisera vägen och kontakterna mellan kopparstäderna Falun och Røros. Namnet är egentligen helt fel – någon koppar har aldrig transporterats där, om man bortser från diverse produkter gjorda av koppar. Faluns koppar transporterades söderut och kopparen från Røros transporterades framförallt till Trondheim.

Turistsatsningen kanske inte satte några märkbara spår i form av ökad trafik mellan dessa moderna vänorter. Skylten påminner dock om de mycket intensiva kontakter som fram till början av 1900-talet fanns mellan Falun/Övre Dalarna och Røros.

"Røros kobberverk" grundades 1644. Sedan dess har där hållits marknad, även om denna inte förrän 1854 fick officiell karaktär. I en kunglig resolution från den 5 oktober 1853 stadgas nämligen: *Fra 1854 af skal der i Røros afholdes et marked, der begynder næst siste Tirsdag i Februar Maaned og varer til den paafølgende Fredag.*

Det finns ett stort antal historiska uppgifter såväl på norsk som på svensk sida om den stora roll Røros har spelat i varuutbytet med Sverige. Men även andra norska orter har haft förbindelser med Sverige, dit svenskar åkt för handelsutbyten.¹

Färder och besöken av norrmän i Sverige fick dock aldrig samma omfång som svenskarnas i motsatt riktning. Till en del kan detta bero på att gränsområdena på den norska sidan i viss mån utgjordes av jämförelsevis rika bygder medan de svenska gränsområdena var glest befolkade och oftast karga. Vägarnas bedrövliga tillstånd eller obefintlighet i gränsområdena var föremål för mycken klagan ända tills förhållandena förbättrades vid 1800-talets mitt. De svenska myndigheterna var ibland klart emot att förbättra vägarna och ovilliga att gynna gränshandeln. Denna lät sig dock inte hejdas.²

Landshövdingen i Kopparbergs län, Dalarna, Hans Järta skrev i sin berömda landshövdingeberättelse 1822 om denna gränshandel:

*Jag anser denna handel vara mindre nyttig för allmogens sedlighet och har således icke befrämjat någon utvidgning deraf eller sökt at undanröja de svårigheter, som dervid möta... Men ingen penningvinst kan, efter mit omdöme, ersätta den förlust af redlighet och alfvarligt lynne, som en vidsträcktare Norrignes-handel skulle för detta Läns allmoge medföra.*³

Järta var dock mycket medveten om vilken stor betydelse olika slag av körslor betydde för allmogen. Han skriver därför på ett annat ställe i samma landshövdingeberättelse:

*Barmarksvintrar, sådan den sistförflutna var och äfven den nu började hotat at blifva, verka såsom missväxter.*⁴

Definition av begreppet forkörning

Enligt *Svenska akademiens ordbok* betyder substantivet *fora* "färd (numera bl. till lands o. med användande av drag- l. lastdjur) för transport (i ett l. flera lass) av en varumängd från en plats till en annan; ofta konkret, dels om transporterade varumängder, dels om de använda fordonen (det använda fordonet) med sin last, ofta med inbegrepp äv. av dragdjur (o. körkarlar)". Verbet *fora* betyder enligt samma ordbok "fortskaffa, transportera, forsla".⁵ I *Ordbok över folkmålen i Övre Dalarna* definieras substantivet *fora* "lass av varor som kördes mot betalning". Verbet *fora* definieras "köra foror, forsla varor mot betalning".⁶ Enligt dessa två ordböcker kan sålunda alla slags lass som kördes mot betalning betecknas som forlass, och köraren som forbonde. Men är det så enkelt? Vid närmare studium

¹ Erixon 1964, s. 179 ff. Sundt 2003.

² Erixon 1964, s. 182.

³ Järta 1823, s. 65.

⁴ Järta 1823, s. 45.

⁵ Ordbok över svenska språket...band 8, 1926, spalt 1104 f. Montelius 1972, s. 3 ff.

⁶ Ordbok över folkmålen i Övre Dalarna, band 1, 1961-1968, s. 523 f.

av litteratur och uppteckningar om forkörning, forlass etc. visar det sig att några definierar forkörning i den vidare bemärkelsen, d.v.s. alla transporter mot betalning är forkörning. Andra menar med forkörning framförallt forsling av olika viktualier, tackjärn, stångjärn, manufaktur, brännvin och krut. Kolkörning och malmkörning räknas i det senare fallet ej som forkörning.

Lars Levander definierar "de forande varorna" sålunda: "1. råvaror till bruk i Dalarne, Gästrikland och Värmland; 2. produkter från samma bruk; 3. konsumtionsvaror för bruksherrskapens och bruksfolkets behov (för de sydligare socknarna även forning av varor för bergsmännens och andras lantgårdar i Falu-trakten); 4. konsumtionsvaror för lantbefolkningens behov till de här befintliga handelsbodarna samt till brännvinsmagasinen". Han skriver bl. a. att salleröborna "forlade malm, träkol och konsumtionsvaror till bruken...". "Även i Rättvik sysslade man i stor utsträckning med forkörning. Rättvikskarlarna hade specialiserat sig på att köra malm från gruvorna i Stora Tuna och Ål till bruken i norra Dalarne och Hälsingland".⁷ Det är alltså otvivelaktigt så att Levander definierar forkörning i den vidare bemärkelsen.

I Dialekt- och folkminnesinstitutets (f.d. ULMA) rikhaltiga uppteckningsmaterial om forkörning i Dalarna definierar en upptecknare från Sollerön forkörningen i den snävare bemärkelsen, d.v.s. viktualier och andra konsumtionsvaror samt produkter från bruken. Upptecknaren skiljer nämligen mellan kol-, malm- och forkörslor.⁸ Samma tydning av begreppet forkörning finner man också i en uppteckning från Orsa. Meddelaren skriver där om malm- och kolkörning. Han avslutar med orden "Även har bönderna kört foror".⁹ Ett stort antal uppteckningar skiljer inte direkt mellan for-, malm- och kolkörslor. I de flesta fall beskrivs forlass som lass med viktualier. Ingenting nämns om malm eller kol. Skall detta tas som bekräftelse på att meddelaren med forkörning menar enbart transport av viktualier och andra konsumtionsvaror? Exempelvis från Transtrand heter det att sedan handelsbodarna och skogsavverkningen började på 1860- och 70-talen "blev det forkörning".¹⁰ I Venjan förekom inte körslor som särskilt näringsfång förrän handelsbodarna kom till. Då kunde personer köra hem någon forä för en affärsräkning.¹¹

Det är svårt att i ULMA-materialet hitta klara belägg för att malmkörning är lika med forkörning. Håll Nils Mattsson som i en tidigare uppteckning tydligt skiljer mellan kol-, malm- och forkörning¹² skriver dock i en annan uppteckning lika klart, att "forkörning, t. ex. malm" förekom till bruken.¹³

Den flitige upptecknaren Fräs Erik Andersson från Boda svävar också något på målet. I den volyminösa uppteckningen "Osmundsbergs bys äldre folkliv och folkminne" finns bl. a. en huvudrubrik om "Vinterarbete". Underrubrikerna är där bl. a. "Kolkörning", "Forkörning", "Malmkörning", "Tackjärnskörning" och "Kättingforor". Under rubriken "Forkörning" beskrivs naturligtvis forkörning med handelsgoods. Malmkörning räknas där in, då det heter på ett ställe: "Malmkörning förekom i ej så ringa utsträckning från Harmsarvets gruva i Bjursås till masugnen i Tenninge". Under rubriken "Malmkörning" beskrivs detta ytterligare. I ett komplement till denna senare del skriver han, att "Malm- och forkörare, som ej lyckats erhålla körning inom orten, sökte arbetsförtjänst på annat håll".¹⁴ Jag skulle tro att Fräs Erik i princip räknar in malmkörning i begreppet forkörning, men i praktiken skiljer dem åt.

I den äldre tryckta litteraturen är Hülphers *Dagbok öfver en resa genom ... Dalarna 1757* den mest givande källan vad gäller forkörning. Till forkörning räknar han även malmkörning. Om Stora Skedvi skriver han bl. a. att "Näringsmedel, utom åker-bruk, äro Malm och Tack-jerns foror, samt andra Bruks-kjörslor, hwarigenom utlags-penningar förtjenas".¹⁵ Om Rättvik heter det bl. a. att "Penninge-

⁷ Levander 1944, s. 313 ff.

⁸ ULMA, 2089 Sollerön, s. 12.

⁹ ULMA, 12228 Orsa, s. 25.

¹⁰ ULMA, 3179 Transtrand, s. 7.

¹¹ ULMA, 2000, Venjan, s. 17 ff.

¹² ULMA, 2089 Sollerön, s. 12.

¹³ ULMA, 12130 Sollerön, s. 7.

¹⁴ ULMA, 17739 Boda, s. 11, 51 ff., 67.

¹⁵ Hülphers, *Dagbok öfver en resa...1757*, nytryck 1957, s. 52 i nytrycket.

inkomster förtjenas om Wintern, dels igenom foror med Malm ifrån Tuna och Åhls Grufwor till Woxna, Dahlfors och Furudahls bruk, dels igenom körningar wid Fahlu Grufwa, och annorstädes i Bergslagen”.¹⁶

Hos de bruk, som i sina kapitalböcker hade ett ”Forlöns Conto”, finns bl. a. löner för malm, tackjärns- och stångjärnstransporter uppsatta. Man kan ej finna några uppgifter om kolfrakter, vars alla kostnader fördes under ”Kohls Conto”, om de ej rörde smärre frakter från t.ex. den egna masugnen till bruket av överblivet kol, frakter som var mycket obetydliga i jämförelse med de ordinarie kolfrakterna från skogen.

Efter denna granskning av en del äldre och nyare litteratur och uppteckningar finner man att det endast är hos Levander som kolkörning betraktas som forkörning. På inga andra ställen har jag funnit en sådan tolkning. Visserligen är en skrinna med kol ett ”lass av varor, som kördes mot betalning”. De som körde kolen till masugnarna och bruken hade dock som regel själva huggit kolveden, rest milan och kolat den. Betalning för ett lass kol inkluderade därför alla dessa arbetsmoment, inklusive råvaran, om man hade kolat på egen skog. Man kan därför i begreppet forkörning knappast räkna in kolkörslorna, som ju endast var en del i ett större arbete.

Ifråga om transporter av malm råder, som vi sett, en något större meningsskiljaktighet. Ehuru en malmtransport otvivelaktigt är ett ”lass av varor, som kördes mot betalning” skiljer många av ULMA:s ordsmeddelare mellan malmkörning och forkörning. Orsaken till detta kan vara att malmkörningen på många sätt skilde sig från ”vanlig” forkörning. Vid malmkörning återvänder man regelbundet, säsong efter säsong till samma gruva, vid samma tidpunkt på året, man körde till samma masugn, övernattade längs vägen på samma ställe etc.¹⁷ Detta mönster skilde sig markant från körning med viktualier. På morgonen, innan man fått en fora, visste man nästan aldrig var man skulle befinna sig på kvällen. Meddelare som själva sysslat med forkörning skiljer därför medvetet eller omedvetet på dessa två typer av körslor. I princip gällde det ju i båda dessa fall – till skillnad från kolkörning – att köraren/hästägaren endast fullgjorde en transportprestation. Man torde därför kunna räkna in malmkörningen som en speciell typ av forkörning.

Forkörning vill jag därför definiera som transporter för annan persons räkning av följande varor: Olika slag av viktualier såsom spannmål, mjöl, socker, salt, kaffe, sill, strömming och kryddor. Vidare malm och tackjärn till masugnar respektive bruk, stångjärn och plåt från bruken, liksom olika former av järnmanufaktur, exempelvis spik, liar och kättingar. Slutligen olika former av diverse såsom tobak, tyger och viner. Speciella frakter utgjorde av olika anledningar brännvins- och krutfororna.

Livlig handel över gränsen

I båda Jämtland och Härjedalen bedrevs en livlig handel med Norge, särskilt med Levanger och Trondheim för Jämtlands del och med Røros för Härjedalens.¹⁸ Från norska sidan kom grossister och bönder regelbundet till marknaderna i Östersund och Vemdalen. Endast Dalarna har konkurrerat med Jämtland ifråga om bondehandel och forkörning. Bönderna i Dalarna var för sin bärgning till stor del hänvisade till förtjänster utanför landskapets gränser genom herrarbete, hantverk, handel och körslor av olika slag. De rörliga näringarna kom här att spela en större roll än inom något annat landskap. Förbindelserna över norska gränsen var framförallt inriktade på Grundset, Lillehammer och Røros, men även andra norska bygder berördes.¹⁹

¹⁶ Hülphers a.a. s. 117.

¹⁷ ULMA, 17739 Boda, s. 67.

¹⁸ Hedlund 1941, s. 105-112, ibid. 1946, s. 667-101.

¹⁹ Erixon 1964, s. 184. Linge 1931.

Vägen till Røros

Låt oss nu litet närmare studera den livliga handelstrafik som framförallt under 1800-talet ägde rum mellan Røros och Dalarna.

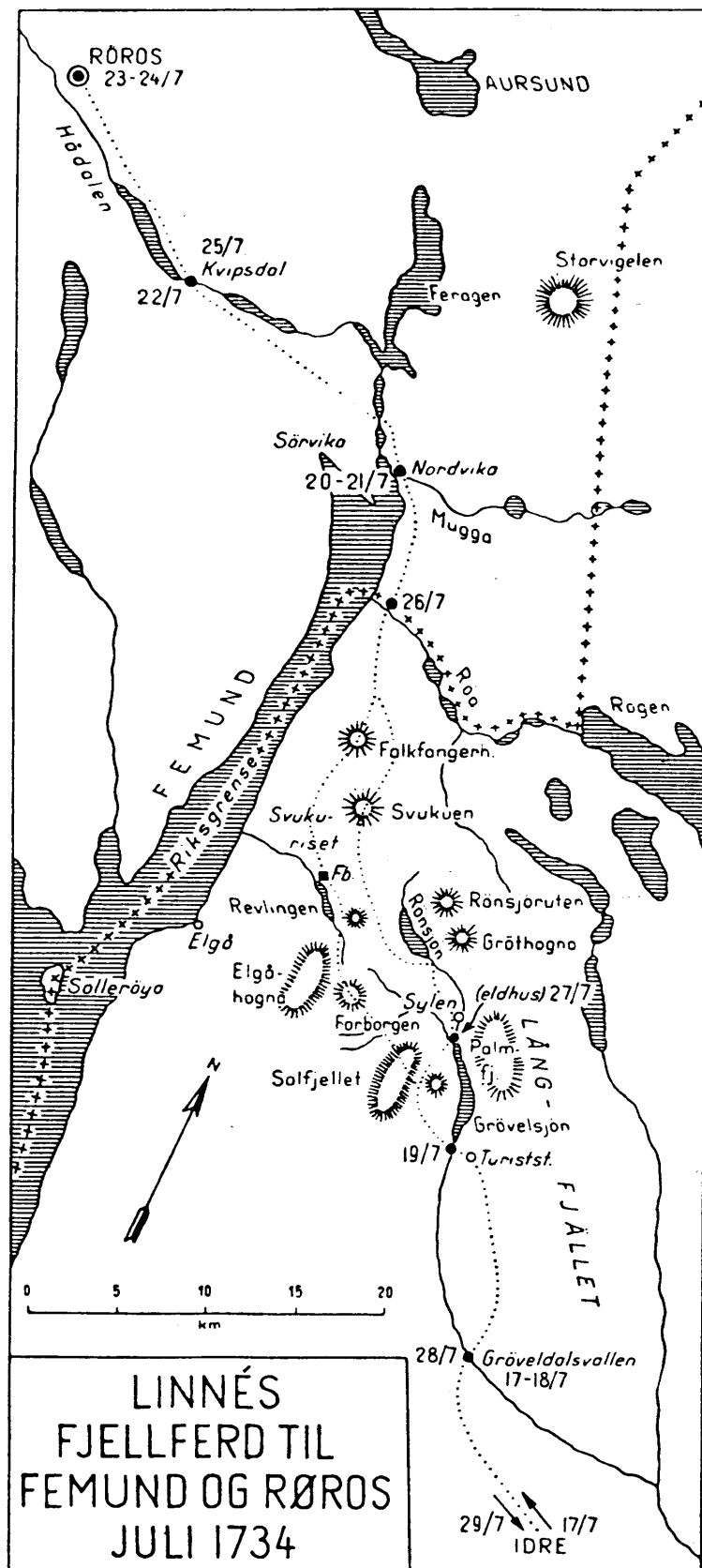


Fig 1. Linnés färdväg från Dalarna till Røros i juli 1734. (Efter Munthe 1949)



Fig. 2. Gränsmärke vid riksgränsen Sverige-Norge vid Flötningen, Särna socken, Dalarna, nuv. riksväg 70. Vägen nådde gränsen från norsk sida 1888 och från svensk sida 1891.
Foto Nils Friberg 1949, Vägverkets museum.

Det var alltså bönderna - forbönderna - som ombesörjde denna trafik av varor till och från Røros. Alla foror passerade orterna Särna och Idre. Det kan därför vara skäl att till en början litet närmare granska hur vägarna har utvecklats i detta område.

Carl von Linné gjorde 1734 en berömd resa genom Dalarna. Han reste från Mora mot Särna och Idre, för att sedan göra en avstickare till Røros. Då han kom till Åsarna, eller Älvdalsåsen som platsen nu kallas, upphörde landsvägen. Han skriver följande i sin reseskildring:

Alt intil Åhsarna har man haft från Fahlun god landswäg, som här i ett moment quitterades. Den vägen man igen fick, war likare en fä- eller myrwäg än någon viam communem. Han var hazarderlig att gå, än mer at rida, aldeles omöglig att kiöra; ty det ena stenskäret låg på det andra.

Tre dagar senare skriver resenären i sin dagbok:

En grufwel[ig] wäg hade man ... till Idre, dit man sent om aftonen anlände". Väl inne i Norge konstaterade han att "*Wägarne woro de aldra grufweligaste.*"²⁰

Det var i detta nästan väglösa land som en mycket viktig forbondetrafik pågick. Det är därför naturligt att denna trafik endast ägde rum under vinterhalvåret; med släde och på vintervägarna.

Regelrätt landsväg från Älvdalen nådde Särna först 1858. År 1891 nådde vägen fram till riksgränsen vid Flötningen. Från norsk sida hade vägen nått riksgränsen redan 1888. En minnessten med texten *1888 Norge / 1891 Sverige* uppsattes som minne av händelsen.²¹

Vintervägarna var de viktigaste kommunikationslederna. Hur dessa sköttes finns det en del uppgifter om. På en sockenstämma i Särna i november 1816 beslöts om skyldigheten att "väga", det vill säga

²⁰ Linné 1953, s. 50, 61, 84.

²¹ Murelius 1932, s. 150 f. Solders 1958, s. 76.

köra upp vägen med hjälp av hästar. Särnabyen skulle väga tre gånger och Hedens byamän den fjärde, men någon ordentlig organisation fanns dock inte.²²

På en sockenstämma i februari 1832 sökte kyrkoherden förmå byamännen i Särna och Idre att på ett mera ändamålsenligt sätt indela vintervägen mellan Särna rå och Älvdalen samt till gränsen mot Norge. Hittills hade vägningen företagits godtyckligt. Vägsträckorna borde istället under ständigt ansvar vägas av en viss grupp av sockenmän eller byar efter folkmängdens storlek.

Detta radikala förslag till vinterväghållning förkastades emellertid. I protokollet är antecknat, att: *varken antogs förslaget eller föreslogs något bättre, utan fordrades ledamöterna bliva vid den gamla delningen utan besvär eller omsorg för ämbetsmannen, den i affär stadde jämte främlingen, om han genom obanade ödemarken kommer fram eller i brist på underhållen väg fryser eller hungrar till döds.*²³

Under 1800-talets första hälft skedde vägröjningen under många år regelbundet vid jultiden av en svenskfödd köpman på Røros, Magnus Engzelius, vilken vid denna tid alltid gjorde en affärsresa ned till Falun. Där samlade han förbönder, vilka sedan körde upp vintervägen till Røros. På så sätt skaffades en första vägförbindelse för vintern. Av Engzelius' bevarade korrespondens framgår, att vintervägen under olika förhållanden togs uteder helt olika sträckor. Engzelius skriver om detta den 15 januari 1841 till brukspatron Arborelius i Älvdalen:

*Olyckligtvis kom det urväder Nyårsafton, så att det inte fick frysa, men så kan de resa om Löfnäs och Nornäs och den väg, jag reste, så har de bara underfryse och kanske bra väg, ty Västermyckelängs och Kåtilla byamän hafva hövägar till Nornäs.*²⁴

Men man ville gärna ha en riktig körväg i dessa trakter. Enligt ett sockenstämmoprotokoll från Särna 28 januari 1849 beslutade man att till landshövdingen i länet inkomma med en anhållan att sommarväg måtte byggas mellan Älvdalen och Särna, dit det endast fanns en klövjestig. Skälet var bland annat följande:

Huru orimlig och vådlig transporten med klöf är öfver en så lång skog, der en Oländlig stig leder genom moras, berg, myror och backar bevises deraf, att den högsta tyngd, som på en sådan färd kan läggas på en stor och stark häst är 12 pund [c:a 100 kg], men denna tyngd är dock tillräcklig att förstöra den arma lastdragaren, hvilkens rygg då krossas eller ben afbrytas, hvarpå exempel icke sällan givas, och värdet af en god häst är dock 300 Rd och utgör den redbaraste egendom.

Vidare påtalade sockenstämman att:

*Vintervägen är visserligen en af naturen beredd kommunikationsanstalt, som dock är ganska besvär- lig, ofta farlig för en ensam formen genom obebodd 6 mila skog särdeles vid stora snöfall, som sätta en ogenomträngelig gräns för all ansträngning af en eller några få vägfarande. Och denna så kalla- de väg, är dock endast öppen under jan. febr och mars månader. Hela den öfriga delen af vintern är all kommunikation stängd, ty den strida och våldsamma Elfen, som måste passeras är endast under denna tid isbelagd och farbar med lass.*²⁵

Vintervägen mellan Falun och Røros var en stor och bekant färdled som finns utprickad på gamla kartor. Både i Sverige och i Norge kallades den "Falugatan". En norsk kartbeskrivning från 1847 anger följande namn på de större vilställena mellan Idre och Røros: Lilleboe, Vurrusøen, Drevsøen, Elgaaen, Sigsøen, Holden och Korssøen.²⁶

Hur såg nu vintervägen ut när forkarlen färdades fram där? Vägen plogades aldrig. Det var fullt av trafik hela vintern, så vägen hölls ändå öppen. Mellan Grötholen och Storbo i Särna fanns vägmärken i form av kors. Man högg c:a 2,5-3 m långa stänger av torrtallar. Dessa klövs upptill och försågs med tvärsålar, som kländes ner i sprickan. Korsen sattes upp ganska tätt på myrarna, högst 200 alnar (c:a 118 m) från varandra. Ibland var det särskilt svårt att ta sig fram från den ena vilgården till den andra. Över sjöarna "valade" man med ruskor. Dessa sattes upp i dubbla rader med ganska brett utrymme

²² Leonardsson 1945, s. 140 f.

²³ Leonardsson 1945, s. 140 f.

²⁴ Levander 1953, 244-45.

²⁵ ULA: Särna kyrkoarkiv, KI:3, s. 201.

²⁶ Levander 1953, s. 243. Hesselman 1930, s. 17 ff.

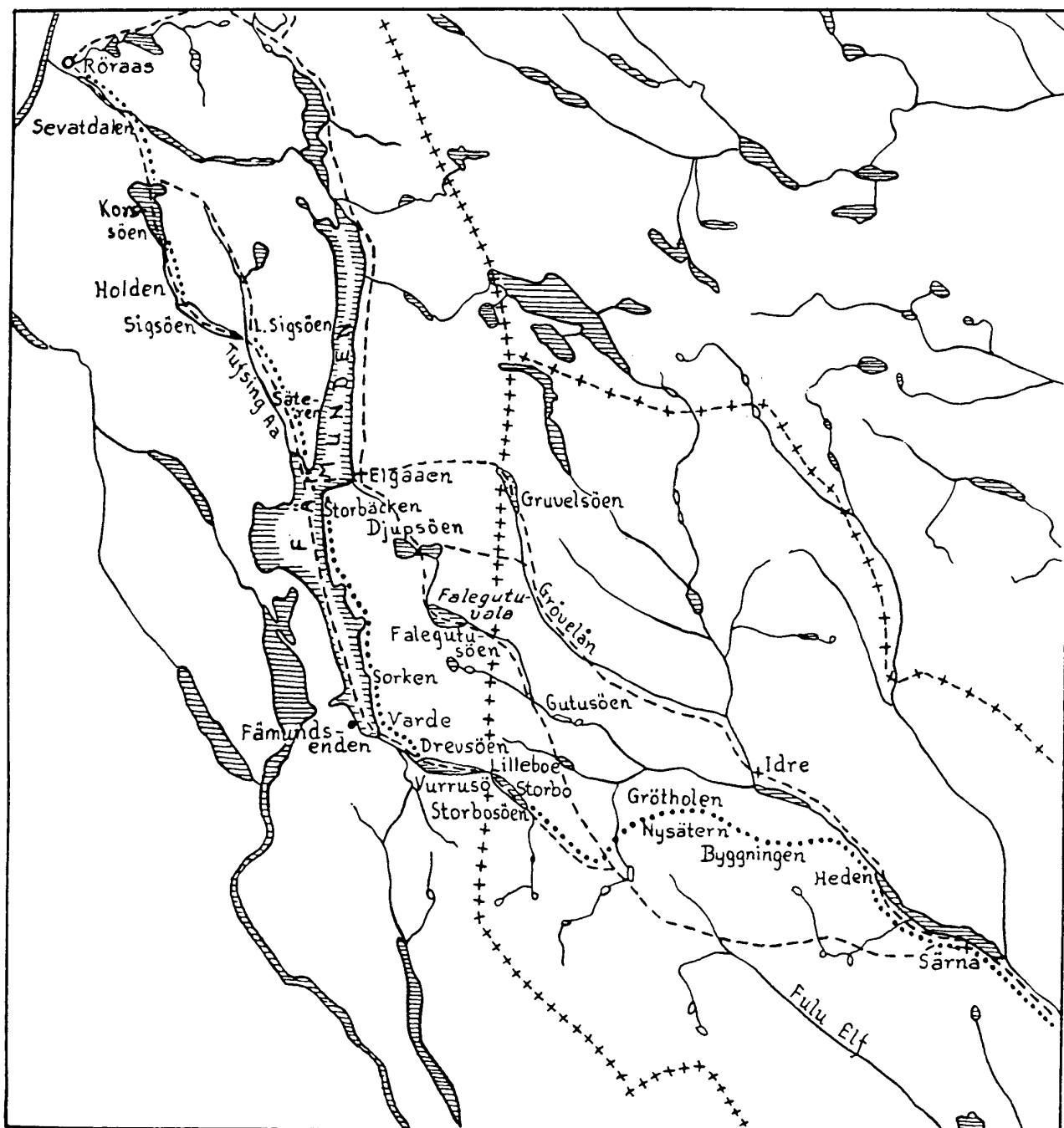


Fig. 3. Karta över vinter- och sommarvägar till Røros. ---- enligt Munchs och Halcks kartor 1845-1847, enligt Ewert Åhs 1948. (Efter Levander 1953.)

mellan. Mellan dessa rader av ruskor gick vägen fram. I synnerhet kunde det vara besvärligt på Femunden, då det var vatten på isen. Ibland måste forkarlen vända på släden för att få bort issörja och snö, som fastnat mellan medarna. Ofta fick man, för att hästen skulle orka, lasta av mer och mer av lasset, så att man kunde komma fram till vilgården med släden tom. Sedan var det att nästa dag vända tillbaka efter vägen och samla ihop varorna. Man kunde också hjälpas åt genom att spänna flera hästar för det lass som fastnat. Om någon häst blev trött kunde de övriga dela detta lass på sina lass, till dess man kom fram till närmaste färdgård.

"Järnet skulle gå vägen" var ett känt uttryck både i Sverige och i Norge. Järnlassen kom söderifrån, under det att de mer lätthanterliga lassen med fisk etc. kom norrifrån. Dessa lätta lass fick köra ur vägen vid mötena.²⁷

Den närmaste avlastningsplatsen i Norge var Drevsjø Hytte, eller Hyttan, belägen en mil från gränsen. Där skedde ibland omlastning, varefter godset forslades till Røros av norska bönder. Men vanligtvis körde dalkarlarna sina foror ända fram till den norska gruvstaden.

Magnus Engzelius & Søn

På Røros brukade förbönderna från Dalarna ta in i en gård vid Storgatan, Stiensgardn. Därefter begav de sig till den handlande som skulle ta emot lasten. Det blev ofta "Madam Liek" (firman M Leigh & Co), som fick de svenska varorna och utrustade förbönderna med norska varor för hemfärden. "Madam Liek" bedrev också krogverksamhet och krogen besöktes troligen flitigt före hemresan.²⁸

Hela den stora transportverksamheten på sträckan Røros-Falun var organiserad av några få handelshus. Störst var firman M Leigh & Co. Firman består alltså. Den grundades år 1800 av Morten Leigh. Han var en av de tre första affärsmän, som fick rätt att driva privat handel i den gamla bergsstaden, där tidigare Rørosverket hade monopol. Grundläggaren dog redan år 1816, varefter rörelsen fortsattes av änkan. Hon fick stöd i arbetet av sitt handelsbiträde, Magnus Engzelius (1791-1868), från Vika utanför Falun.²⁹

Magnus Engzelius kom senare att högst avsevärt utvidga firmans verksamhetsområde och öka dess sammanlagda omsättning. Han blev änkans kompanjon 1820, och vid hennes död 1859 övertog han firman. År 1865 ändrades namnet till M Engzelius & Søn. Sedan har firman fortlevat i flera generationer och innehas alltså av samma familj. Numera heter firman J Engzelius & Søn och ingår i Rimi-koncernen.

Engzelius hade kommissionärer och handelspartner eller ombytestationer i Idre, Transtrand, Lima, Malung, Mora, Älvdalen Venjan, Orsa, Leksand o.s.v., men dessutom i Falun, Hedemora, Uppsala och Stockholm. I åtskilliga bruks räkenskaper finner man också att Engzelius blivit betecknad som kommissionär för deras produkter.³⁰

På Drevsjø var Christoffer Staff kommissionär. I Särna skötte H J Arnberg affärerna. Speditionsböckerna ger en viss föreställning om den livaktighet, som rådde vintertid.

År 1855 exempelvis, kort före byggandet av den första landsvägen, antecknade Arnberg i sin bok, namn för namn, och med noggrann specifikation innehållet i varje for. Under säsongen januari till och med april kom 36 forkarlar från Engzelius på Røros till Särna. Från Älvdalen kom på väg till Engzelius på Røros 177 och från Engzelius nederlag i Falun 10 stycken foror.

Från Arnberg i Särna sändes under samma tid till Engzelius på Røros 68 forkarlar, till Staff på Drevsjø 126, till Arborelius i Älvdalen 77, till Engzelius i Falun 6 och till diverse personer för firman Engzelius räkning 31 stycken. Enbart vid Arnbergs handelsfaktori bokfördes alltså sammanlagt 646 forkarlar för omlastning eller direkt avsändning åt ena eller andra hållet. Härtill kom alla de som kört förbi Arnberg utan att ha någon anledning att stanna och låta sig bokföras där. Under de fyra vintermånaderna efter nyåret gick således varje månad i regel flera hundra forkarlar med sina lass genom Särna.³¹

Hur det gick till beskrivs också i ett brev från Magnus Engzelius till Arnberg den 10 december 1854: *Du maa endelig laga saa, att alle warer som finnes och skal nordöver kommer avsted i nesta wecka. Dett kommer troligen 3 hester från Idre nyårsdagen, som tager lass till hyttan. Efter bestämmelse skall det komma 20 norsker till hyttan den 8 januari, som skall hafva returlass. Den 13 januari kommer 30 norsker til Särna, som skall hafva returlass. Den 13 eller 14 januari kommer 20 norsker*

²⁷ Levander 1953, s. 245.

²⁸ Murelius 1933, s. 221.

²⁹ Kvikne 1950.

³⁰ Erixon 1964, s. 190.

³¹ Leonardsson 1945, s. 152-53.



Fig. 4. Handelsfirman M. Engzelius & Søn, Bergmannsgata, Røros, Sør-Trøndelag, omkr. 1900. Foto Røros kommune, kulturkontoret.

till Drevsjöhytte som skall hafva returlass. Den 20 januari kommer 20 norsker med lass till Særna som skall hafva returlass.³²

Bland de varor, som sändes till Engzelius på Røros märks framförallt stångjärn, tackjärn samt alla slags redskap, husgeråd och byggnadsmaterial av järn, vidare koppar- och mässingsvaror, repvaror, grövre textilier, pappersvaror, krut, frö, mjöl, smör, renprodukter, ljus m.m. Från Norge importerades framförallt sill, olika slags torrfisk, någon gång även färsk fisk, samt fårsinn, salt, renprodukter, tobak, gammelost, tran, kaffe och ostron.

Det märkliga med Engzelius' bokföring är emellertid de detaljerade upplysningar den ger om denna handelsfirmans andel i handels- och transportverksamheten, inklusive gränshandeln, och om Engzelius direkta, t.o.m. personliga, dirigering av denna trafik.³³

Detta unika arkiv finns fortfarande bevarat hos firman. Huvudräkenskaper finns fr.o.m. 1830-talet. Brevkopior finns i obruten följd från 1821. Detta material har utnyttjats i liten omfattning av forskningen.

I det stora Furudalsarkivet, som finns i Uppsala universitetsbibliotek, och som innehåller brev till brukspatron I G Clason på Furudals bruk i Ore socken 1810-1831, finns nästan 200 brev från Magnus Engzelius, ibland skrivna i Falun, ibland på Røros. Även detta material har utnyttjats i liten omfattning av forskningen.³⁴

Några utdrag ur breven (här i modern svensk stavning) ger en bild av verksamheten:

³² Leonardsson 1945, s. 153.

³³ Erixon 1964, s. 191.

³⁴ Clason 1938, 1946 har dock utnyttjat arkivet. Även Hasselberg 1998 har använt arkivet i sin avhandling. Hon behandlar dock inte forkörning och utnyttjar därför inte breven från Engzelius och från andra aktörer på transportområdet.

Falun 18.1 1827

...Spik skall sändas till Mats Persson, Åsbyn, för vidarebefordran till Röros. Om lördag kommer 15 Leksandskarlar till Falun för att taga lass till Drevsjöhytta....

Falun 25.1 1827

...Skicka iväg varor, så snart som möjligt, så att det kan gå på bra före, och ej i slutet av vinterföret, då forlönen är högre...

Falun 23.8 1827

...Forsedlarna ligger liksom varorna här och där efter vägarna, och svårt att få reda på....

Falun 3.1 1828

...Vidtalat 10 Leksandskarlar att köra från Falun till Drevsjöhytta. I Åsbyn ligger säkert salt sill som skall till Falun, så att återfora kan fås...

Röros 2.11 1828

...Om det blir slädföre tidigt före jul, skall 6 lass vara i beredskap från början av december för Leksandskarlar att köra med till Drevsjöhytta....

Röros 26.7 1829

...Varornas vikt minskar under vägen till Norge. Ökad tendens till stölder för varje år. Slå in spiklådorna bättre. Sätt ihop järnbuntarna stadigare...³⁵

Hur Magnus Engzelius såg på transportfrågan framgår också av ett brev, daterat Leksand 1 januari 1841, till prästen Eric Wallén i Särna:

*Det blir väl förledet att hr E G Arborelius i Älvdalen skulle mottaga mina foror i vinter. Här går så trögt att få ut förbönder så jag ser mig nödsakad att göra någon förändring i min första bestämmelse. Eftersom det finnes last nog i Särna som skall uppöver så skall ytterligare 30 lass få gå på om-lastning på det sätt att de uttager lass i Särna till Drevsjöhyttan och tager lass därifrån till Älvdalen eller Falun varför de åter skall taga lass uppöver till Drevsjöhyttan eller Røros. Bror tackes se igenom detta brevet till Staff och skicka det strax. Jag undrar strax om urvädret räcktes bror på skogen nyårsafton. Ifrån Lerdal igår förmiddag har jag så när icke kommit fram till Utby en halv mil. Gatorna var fulla [av snö] och det var med möda man kunde hålla ögonen uppe.*³⁶

Forbonden och hans utrustning

Låt oss till slut litet beskriva de svenska förbönderna och hur de var utrustade när de begav sig ut på sina vinterfärder mot Røros.

Förutsättningen för att vara forbonde var att man hade tillgång till häst. De som inte hade detta kunde istället ge sig ut på herrarbete för att få extra inkomster. Det var inte vanligt att man hade drängar anställda som forkarlar, utan man körde med egen häst. De flesta hästägande bönderna i Dalarna har troligen någon gång ägnat sig åt forkörning.³⁷

När man skulle bege sig ut på någon form av körning var det noga, att man hade ändamålsenlig utrustning. Eftersom de flesta färderna skedde på vintern, var varma kläder nödvändiga. När Transtrandsbonden begav sig ut på vinterkörslor, hade han knäbyxor, väst och rock av vadmal. Nedanför de knä korta byxorna och utanpå de vanliga sockorna hade han snösockor av vadmal. Dessa räckte från knäveckan ned över skorna och knäpptes ihop på insidan av benen. På fötterna hade han näver-

³⁵ UUB: Furudalsarkivet, band 10, s. 221-47.

³⁶ Røros: Engzelius & Søn, Kopiebok 1840-1842.

³⁷ ULMA: 3417 Mora, s. 11.

bottnade skor och utanpå alltsammans storpälsen av svart fårskinn. Ullen var alltid vänd utåt, för att ge bättre skydd mot väta. Kring pälsen lindades en gördel av ullgarn. På händerna hade han ullvantar och handskar utanpå och på huvudet en luden skinnmössa.³⁸ Ungefär så var nog alla förbönder klädda under vintern. Till detta kan läggas förskinnet, skimpan, som skyddade mot köld, väta och slitage.

I en speciell färdspann packades tunnbröd, getost, smör, messmör, litet kött och en påse mjöl. Ord som Dalkarlsgröt³⁹ och tolkningen av ortnamnet Grötholn på forvägen mot Røros⁴⁰ talar också om kosthållet. En vanlig frukost för Leksandskarlarna var även "mölja", d v s tunnbröd i vatten och fläskflott. Potatis kunde inte medföras på vintern, då den frös. Potatismos användes istället.⁴¹ Maten åts direkt från det uppfällda spannlocket, eller stektes i den medförda stekpannan. Man åt direkt ut pannan⁴². En träflaska med tätmjölk hörde även för det mesta till.⁴³

Till hästen medfördes ett hästtäck, vattenhink och hästskrapa.⁴⁴ Lätt åtkomligt i en vidja hängde på främre delen av bindstången hästhackan. Den användes för att knacka bort is och annan sörja, som fastnade omkring hästens hovar⁴⁵. Hö och havre packades överst i skrindan, över vilket man sedan lade hästtacket. Allt bands sedan fast med bindstången⁴⁶.

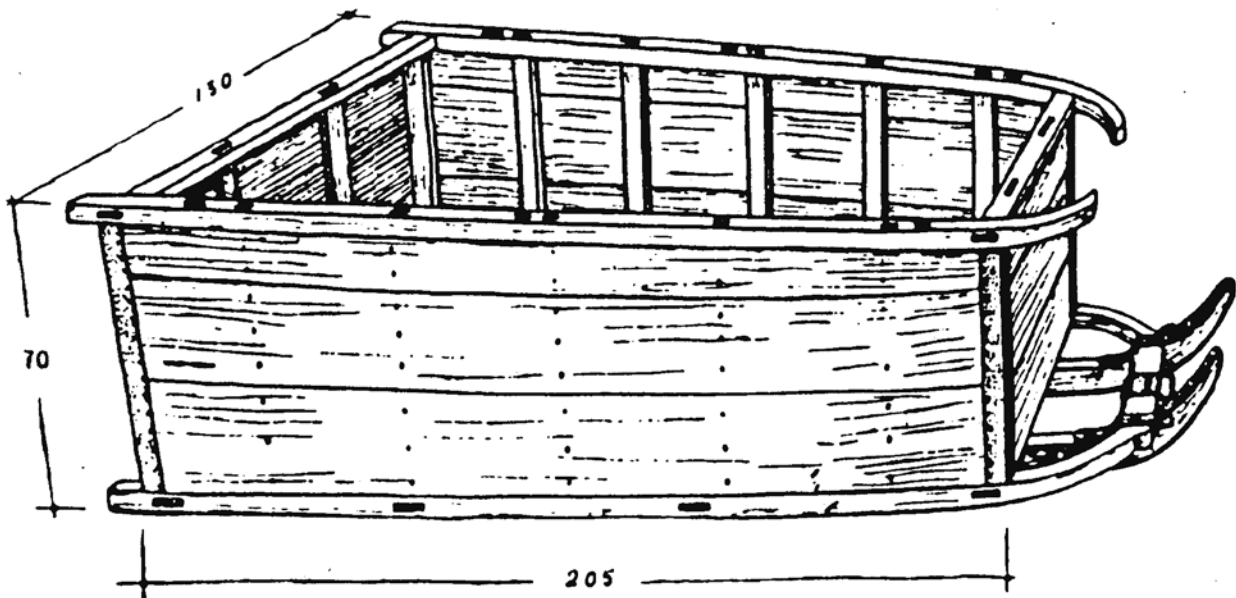


Fig. 5. Forsläde från Våmhus socken, Dalarna. Teckning i ULMA, Språk- och folkminnesinstitutet (SOFI), Uppsala.

Olika socknar hade ibland olika typer av fordon. Olika lass och årstider krävde också sina speciella transportdon. På vintern användes någon form av skrin. Skrindan bestod av en fyrkantig "låda" av trä. Denna ställdes på den s.k. långsläden. Skrindan kunde även ha fasta medar. Medgången kunde vara c:a 30 till 35 cm. Kännetecknande för alla typer av skrindor var att de var smalare framtill än baktill och ibland även något högre bak än fram.⁴⁷

³⁸ ULMA: 3179 Transtrand, s. 19.

³⁹ Rosander 1967, s. 329.

⁴⁰ Levander 1953, s. 257.

⁴¹ ULMA: 1552:7 Leksand, s. 30.

⁴² ULMA: 14269 Boda, s. 45.

⁴³ ULMA: 2000 Venjan, s. 19.

⁴⁴ ULMA: 3179 Transtrand, s. 21.

⁴⁵ ULMA: 5542 Lima, s. 15.

⁴⁶ ULMA: 14269 Boda, s. 15.

⁴⁷ Levander 1943, s. 369, fig. 328. Levander 1944, s. 318, fig. 369. ULMA: 13621 Älvdalen, s. 3. 2350:3 Äppelbo, s. 10. 14276 Bjursås, s. 2.

Efter alla vägar låg s.k. färdstugor, färdställen, forstugor, ferdasgårdar. På leden Älvdalen-Røros låg de på ett avstånd av 12-20 km från varandra. Färdstugorna hölls av vem som helst som kunde upplåta någon plats för färdfolk, inklusive marknadsfolk och handelsbönder.⁴⁸

Kring färdstugan, som oftast även fungerade som krog, rådde liv och rörelse. Hästskojare, tiggare och annat löst folk samlades gärna där. Från Älvdalen heter det: "Vilstället hölls mest av behövande. Vem som helst ville nog inte ha sådant intrång".⁴⁹ Till färdstugan var det bara att komma, utan att behöva tinga på i förhand. Var det fullt, så fick man helt enkelt fortsätta till nästa ställe. Betalning utgjordes av den gödsel som förböndernas hästar lämnade efter sig. Vidare såldes dricka, brännvin och efter 1870-talet kaffe. Värdfolket fordrade nästan att gästerna skulle köpa det som tillhandahölls, för det mesta av dålig sort. Kvarteret utgjordes oftast av gårdens dagligstuga. Sovplatsen var på golvet, så nära spisen som möjligt, där bönderna låg på sina medhavda liggsäckar, stoppade med hö. Hästen brukade få ligghöet, sedan man på hemvägen övernattat en sista gång. Annars var även det hö som blev kvar en inkomst för innehavaren av färdstugan.⁵⁰

Stallet var en viktig del av färdstället. Dess storlek varierade naturligtvis. På leden Älvdalen-Røros fanns det vid färdstugorna stallrum för upp till 25 hästar.⁵¹ Stallen innehöll alltid spiltor och hästarna stod oftast med huvudena mot varandra.⁵²

Gästgivaregårdar utnyttjades ej av förbönderna, utom för köp av brännvin. En del gästgivaregårdar hade dock särskilda färdstugor för bönder, där dessa fick övernatta gratis.⁵³

Ewert Åhs, från Älvdalen, följde 1948 den gamla färdvägen från Älvdalen till Røros. Så här beskrev han några av färdstugorna på den norska sidan:

När forkarlen kom till Drevsjöhyttan, körde han vanligen fram till Skrivargården, som låg vid sjön. Här bodde Christoffer Staff, som ombesörjde avlastning och omlastning av fororna. På Skrivargården funnos magasin för varorna och färdstall med 12 spiltor. Sovplatser funnos dels i Skrivargårdens drängstuga, dels i flera av granngårdarna, som också hade färdstall.

I Sorken öster om Fämundsjön funnos två färdgårdar. Störst var 'Vestre' med fem färdstall, byggda uteslutande för forkarlarnas räkning och rymmande 40 hästar. Gårdens folk skötte om utmockningen av gödsel; forkarlarna kommo och foro mest hela dygnet. Folket i Sorken tyckte, att älvdalingarna voro 'vonn å forstå'; bättre gick det att prata med Limakarlarna. Vanligen kokade forkarlarna själva sin gröt, men det kunde också hända, att mor i gården kokade gröt av färdmännens mjöl och lånade ut träskålar. Då sutto lagen sockenvis och åto gröt direkt ur grytan. Forkarlarna även i denna storgård lågo på 'flatsänga', dvs. golvet, men fällar och 'huvudputor' lånades ut. Forande kvinnor fingo ligga i sängar".⁵⁴

I mitten av 1800-talet började järnvägen göra sitt intåg i Dalarna. Järnvägen Gävle-Falun invigdes år 1859. Därmed var forkörningen på denna sträcka till stor del ett avslutat kapitel. Snart fortsatte järnvägen från Falun via Rättvik till Mora och Älvdalen, dit den kom år 1899.⁵⁵ I och med detta var i stort sett de långa, klassiska forkörningarna slut. På sträckan Älvdalen-Särna forades det dock fortfarande.

Först med bilens seger över hästen upphörde forningen definitivt. Nu förtiden färdas man snabbt från Dalarna till Røros på väl belagda vägar, det som idag alltså kallas "Kopparleden".

⁴⁸ ULMA: 19290 Älvdalen, s. 8. Spangen 1996, s. 100 f., s. 145 f. Spangen 2002 s. 157 f., s. 159.

⁴⁹ ULMA: 18551 Älvdalen, s. 10.

⁵⁰ ULMA: Ett flertal olika uppteckningar, ex. 17739 Boda, s. 58 f. 13688 Leksand, s. 7.

⁵¹ ULMA: 19290 Älvdalen, s. 2.

⁵² ULMA: Ex. 2350:3 Äppelbo, s. 23. 5007 Malung, s. 8.

⁵³ ULMA: 9918 Venjan, S. 34.

⁵⁴ Levander 1953, s. 260 f.

⁵⁵ Solders 1958, s. 117.

KÄLLOR OCH LITTERATUR

ARKIV

Røros

J Engzelius & Søn A/S
Kopieböcker

Uppsala

Dialekt- och folkminnesinstitutet (SOFI)
Diverse uppteckningar från ULMA
Landsarkivet i Uppsala (ULA)
Särna kyrkoarkiv
Sockenstämmoprotokoll
Uppsala Universitetsbibliotek (UUB)
Furudalsarkivet

LITTERATUR

- Clason, Fredrik, 1946, Brev från dalkarlar till en brukspatron. *Dalarnas hembygdsbok* 1946.
- Clason, Fredrik, 1938, *Furudals bruks historia*. (Jernkontorets bergshistoriska skriftserie, nr. 7). Stockholm.
- Erixon, Sigurd, 1964, Røros och Sverige. Något om handelstrafiken mellan Sverige och Norge. *Norveg 11. Tidsskrift för folkelivsgranskning*, (Den 16. nordiske folkelivs- och folkminnesgranskarkongress på Røros 27-30 augusti 1963). Oslo.
- Ylva Hasselberg, 1998, *Den sociala ekonomin. Familjen Clason och Furudals bruk 1804-1856*. Uppsala.
- Hedlund, Märta, 1941, Bondehandel i Jämtland under 1800-talet. *Folkliv* 1941.
- Hedlund, Märta, 1946, Jämtlandshandeln och den jämtska folkkulturen. *Folkliv* 1946.
- Hesselman, Bengt, 1930, Långheden och Hälsingeskogen. Namnstudier kring en gammal färdväg. *Namn och Bygd* 1930.
- Hülphers, Abraham, 1757, *Dagbok öfver en resa...1757*. Nytryck Falun 1957.
- [Järta, Hans], 1823, *Underdånig Berättelse om Stora Kopparbergs Län*. Falun.
- Kvikne, Olav, 1950, *Et handelhus på Røraas gjennom 150 år, 1800-1950*. Røros.
- Leonardsson, Hjalmar, 1945, Kommunikationerna i den gamla Särna socken. *Särna - Idre 300 år. En hembygdsbok*. Falun.
- Levander, Lars, 1953, *Älvdalskt arbetsliv*. Uppsala.
- Levander, Lars 1943, 1944, *Övre Dalarnas bondekultur under 1800-talets förra hälft. 1. Självhushållet*, 1943. 2. *Förvärvsarbete*, 1944. (Skrifter utgivna av Kungl. Gustav Adolfsakademien för folklivsforskning 11:1-2). Uppsala.
- Linge, Karl, 1931, Särna och Idres äldre historia. *Dalarnas hembygdsbok* 1931.
- [von Linné, Carl], 1953, *Linnés Dalaresa 1734, Iter Dalecarlicum, jämte utlandsresan, Iter ad Exteros och Bergslagsresan, Iter ad Fodinas*. Stockholm.
- Montelius, Jan-Olof, 1972, *Forbönder och forkörning i Dalarna med tonvikt på 1800-talet*. B-uppsats i etnologi, Uppsala universitet ht 1972.
- Munthe, Wilhelm, 1949, Linnés fjellferd fra Dalarna om Svuku til Røros 1734. *Den Norske Turistforenings Årbok* 1949.
- Murelius, G, 1933, Forbönder. *Svenska vägföreningens tidskrift* 1933.
- Murelius, G, 1932, Hur Särna och Idre fick landsvägar. *Svenska vägföreningens tidskrift* 1932.
- Rosander, Göran, 1967, *Herrarbete. Dalfolkets säsongsvisa arbetsvandringar i jämförande belysning* (Skrifter utgivna genom Landsmåls- och folkminnesarkivet i Uppsala, serie B:13). Uppsala.
- Solders, Severin, 1958, Kommunikationerna. *Älvdalens sockens historia*, del V. Stockholm.
- Spangen, Amund & Borgos, Randi, 2001, *På Sta'a og uti markom. Ei rundreise i Røros-bygdenes kulturhistorie*, Bind I. Røros.
- Spangen, Amund & Borgos, Randi, 2002, *På Sta'a og uti markom. Ei rundreise i Røros-bygdenes kulturhistorie*, Bind II. Røros.
- Spangen, Amund, 1996, *Øst på dalom. Langs en gammel ferdselvei i Os*. Eget forlag.
- Sundt, Johannes, 2003, *Rullan går. Martnan i 150 år. Ei jubileumsbok til den 150. Rørosmartnan 18.-22. februar 2003*. Røros.
- Svendsen, Sigurd & Quinthe, Stefan, 2003, *Resan Falun – Røros. Från världsarv till världsarv med häst och släde*. Camera Q, Vedum.



S-781 87 Borlänge
Telefon 0771-119 119, telefax 0243-758 25. Texttelefon 0243-750 90
E-post: jan-olof.montelius@vv.se / Internet: www.vv.se/museum