

HÄSTDILIGENSTRAFIK I FRÄMMANDE LÄNDER KORT ÖVERSIKT

Av Paul Gerhard Heurgren

Med den forntida romerska posten, *Cursus publicus*, som grundades av kejsar Augustus (63 f. Kr.—14 e. Kr.) befordrades ej blott kejsarens, ämbetsmäns och officerares brev utan även till häst eller i vagnar kejsaren med följen och de, som reste på uppdrag av honom. Sedan *Cursus publicus* upphört på 500-talet e. Kr. dröjde det länge, innan någon kombinerad post- och passagerartrafik kom igång igen. Då de utmärkta romerska vägarna fick förfalla, var det under flera århundraden svårt att i Mellan- och Sydeuropa resa i vagn och hart när omöjligt i norra Europa. Under största delen av medeltiden befordrades post som regel till fots. På samma sätt färdades flertalet resande. Mera välsituerade red eller reste i bärstolar hängande mellan två hästar. Först mot medeltidens slut började ute i Europa hästar och vagnar användas för resande och ryttare för befördran av post.

Innan diligenstrafik skildras kan det vara skäl ange, vad som avses därmed. En utmärkt fast något omständlig förklaring ges i ett 1747 utgivet arbete. Det, som senare kallades diligenstrafik, får här heta »fahrende ordinaire Post».

»Eine fahrende ordinaire Post ist, wenn Jahr aus und ein, an gewissen Tag und Stunde ein bedeckt oder unbedeckter auf reisende Personen und Güter zugleich gerichteter Wagen oder Kutsche, die vorhandene Briefe, Personen und der Postordnung nach erlaubte Waaren oder auch nur Personen und Waaren samt den zu dieser gehörigen Fracht-Briefen, oder in Ermangelung der Waaren auch nur Personen vel vice versa auf der beständige einerlei route behaltenen Poststrasse, gegen ein sicheres ein für allemal festgestelltes Geld, auf die nächste Station und so immer fort

weitergeliefert werden.» — Kort och gott, diligenser kunde förekomma under flera olika former. Ordet diligens tros härstamma från det italienska uttrycket »ordinarii in diligenze», lika med snabba budbärare till fots.

Man vet nu ej, när den första regelbundna post- och passagerartrafiken eller diligenstrafiken under nyare tiden startade. 1585 var hästdiligenser i trafik mellan Leipzig och Prag. 1611 gick »curette» eller »carozze» å linjen Wien—Prag—Polen. Kurfursten i Preussen ordnade diligenstrafik 1646—1649 från Memel till Danzig och från Königsberg till Warschau. Herrar Tassis, senare kallade Thurn und Taxis, vilka länge hade monopol på posten i stora delar av Tyskland, satte 1660 diligenser i trafik från Leipzig över Halle och Magdeburg till Hamburg. 1748 fick Berlin dagligen diligensförbindelse med Hamburg. En svensk provinsialläkare, J. M. Bergman, som 1825 reste med diligens i Tyskland, har i ett av honom utgivet arbete omtalat, att å en och samma sträcka användes först 4 hästar och senare 6 hästar.

Den franske kejsaren Ludvig XIV (1638—1715) lät i hög grad förbättra vägarna inom sitt rike. Av denna anledning kunde under hans regering stora vagnar relativt snabbt befordra post och passagerare först och främst mellan Paris och Lyon. Denna trafik imponerade så på folk, att de gav de använda vagnarna namnet diligence. Man hade talat om diligence, lika med snabb, i samband med löpande bud, och då låg det nära till hands att använda samma ord om snabba åkdon. Från Frankrike spred sig till flera länder, bl. a. Sverige, ordet diligens som beteckning på häståkdon, som regelbundet befordrade post och passagerare.

Under 1600- och 1700-talet färdades resande i England med postvagnar, men då dessa kördes långsamt, och det allt emellanåt hände, att posten rövades bort och de resande plundrades, föredrog de flesta att istället använda privata åkdon. En teaterägare, John Palmer, som fann det engelska postverkets persontrafik högst otillfredsställande, utverkade av dåvarande engelske premiärministern Pitt tillstånd att 1788 starta diligenstrafik. Redan 1790 hade Palmer diligenser, i England kallade Mail-coaches, i trafik i hela landet. För att förhindra överfall lät han varje diligens åtföljas av väpnad vakt. Tidigare hade resan från London till Edinburgh tagit sex dygn. Med Palmers diligenser avverkades denna sträcka på tre nätter och två dagar. Men denna hastighet ansågs somliga vara mycket farlig. Till stor hjälp för diligenstrafiken var de vägförbättringar, som i början av 1800-talet genomfördes i England på initiativ av John Loudon McAdam, vars namn går igen i beteckning-



Fransk diligens. Litografi av Gustave David. Tillhör Postmuseum.



Engelsk diligens. Litografi av W. Huffam efter målning av J. F. Herring Sen. Tillhör Postmuseum.

en makadamiserade vägar. 1835 var i England 700 »royal mail coaches» (kungliga postvagnar) och 3 300 stage coaches (ruttvagnar) i trafik på vägarna. Den berömde svenske historikern Erik Gustaf Geijer, som 1809—1810 vistades i England, skrev därifrån, att »i afseende på akommendationer för resande är detta land det första i världen. Hästarna är ypperliga, med ekipagera, d. v. s. postvagnarna, kunde man briljera i Sveriges hufvudstad, och på värdshusen framkallar ett ord alla tänkbara bekvämligheter.»

Det första försöket i Danmark med diligenstrafik gjordes 1798. Då insattes en diligens å linjen Köbenhavn—Helsingör och en annan å linjen Köbenhavn—Korsör. Initiativtagare härtill var en tidigare guvernör i Danska Västindien, Walthersdorff. En diligens anskaffades från U. S. A. och en annan tillverkades i Danmark. När dessa båda vagnar var förslitna upphörde trafiken. Den 27 januari 1804 utfärdades en dansk förordning om transportväsendet. »Vognmaendene» fick genom denna förordning order att anskaffa både hel- och halvräckta vagnar för befordran av resande. 1832 fanns det i Danmark ej mindre än 85 diligenser. Efter detta år utvecklades den danska diligenstrafiken än mer. Kulmen nåddes i slutet av 1840-talet. 1846 befordrades 12 294 resanden med paketposter och 52 470 med personposter. 1847 var den första danska järnvägslinjen färdig för trafik. Och allt efter som järnvägslinjerna ökades i längd minskades diligenstrafiken. Den sista danska hästdiligensen, som slutade sin trafik 31 mars 1912, kan nu beskådas i post- och telegrafmuseet i Köbenhavn.

Från 1759 befordrades med hästar och vagnar paket och silvertackor från en gruva nära Kongsberg i Norge via Kristiania och genom Sverige samt vidare till Köbenhavn, från 1770 togs även passagerare med. I en norsk tidning för detta år annonserades, att vagnarna var »ikke bare bekvemme for transport men endog commode for Passagerer, da disse Vogne bliver med Daekkener over, hvori de i ondt Veirlig kunde sidde Törre og Fraktgoods ligge under god konsevation.» 1770 var avgiften för en person, som reste sträckan Kristiania—Köbenhavn, 13 riksdaler om sommaren och 15 om vintern. 1788 hade 8 passagerare, 1789 30, 1790 39, 1791 50 och 1792 39 befordrats med »Den norske ekspresse» eller »Sölvposten». Taxa för paket, som sändes med denna post, utgavs också 1788. Ibland följde stora summor med, vid ett tillfälle 1812 ej mindre än 1 000 000 riksdaler i sedlar. 1812 utfärdades från svenskt håll förbud för andra än danskar och norrmän att följa med den norska passagerare- och paketposten genom Sverige. Men dessa resanden fick ej av-



En romantisk diligensfärd i Bayern 1871. Stålstick av I. Bankel. Tillhör Postmuseum.

vika från huvudsträckan och ej heller göra längre uppehåll på någon plats, än som var nödvändigt för vila. Ganska mycket gods expedierades med denna norska post, en gång 1 600 pund kaffe och en annan gång 50 lådor te. Tullen i Hälsingborg stoppade ibland varor, som skulle avgå till Norge. Efter en del skrivelser kom de kvarhållna varorna som regel iväg. I juni 1813 upphörde denna trafik. Någon hästdiligenstrafik har senare ej förekommit i Norge.

Inom Finland har post och passagerare ej regelbundet befordrats med häståkdon.

Hästdiligenserna var till en början mycket obekväma. De vilade på träaxlar och var öppna med ostoppade säten utan ryggstöd. Då den tidens vägar var i dåligt skick, måste det ha varit synnerligen tröttsamt och besvärligt att färdas med dessa vagnar. Så småningom blev diligenserna bekvämare. De gjordes heltäckta och fick fjädrar samt dörrar på båda sidor och stoppade mjuka säten med ryggstöd. Utrymmena utökades betydligt och detta förde med sig, att vagnarna blev tunga och måste dragas av flera hästar, oftast fyra men ibland sex. I regel styrdes hästarna av en kusk eller postiljon, som satt på kuskbocken. Men det förekom, att mannen på kuskbocken byttes ut mot en postiljon, som red på en av de bakre hästarna i ett fyrspann och även på en av de främsta i ett sexspann. I början av 1800-talet indelades i Frankrike, England och Österrike diligensutrymmena i tre klasser, motsvarande senare tiders tre klasser på tågen. Främsta avdelningen i treklassdiligenserna var under kuskstället. Mitt i vagnen var andra klass och bakerst tredje. På flera av de stora diligensernas tak fanns också plats för passagerare. Tyska diligenser fanns det på 1820-talet och även senare, vilka kunde taga med upp till 12 passagerare.

Efter hand som diligensernas antal ökades, anlades fler och fler värdshus utmed de vägar, som trafikerades av dessa åkdon. Sin största omfattning nådde hästdiligenstrafiken i Europa under förra hälften av 1800-talet. Sedan inskränktes den efter hand som fler och fler järnvägar byggdes. Mot slutet av 1800-talet upphörde hästdiligenser nästan helt att trafikera vägarna. In på 1920-talet förekom dock sådan trafik på en och annan linje i Schweiz och Tyskland. De hästdragna passageraråkdonen har numera efterföljare i bildiligenserna eller postbussarna, och dessa och andra motordrivna åkdon har blivit svåra konkurrenter till järnvägarna, som därför tvingats upphöra med trafik på den ena linjen efter den andra.

Skildringar i romaner och memoarer ger oss begrepp om, hur det var att färdas med gamla tiders postdiligenser. Den finske litteratur- och konsthistorikern Yrjö Hirn har givit ut ett intressant arbete, »Den gamla postvagnen och några av dess passagerare.» I detta omtalas, att den franske kritikern och författaren Hippolyte Taine (1828—1893) i sin roman »Etienne Mayran» livfullt skildrar en diligensfärd, som han gjorde som pojke. Han lyssnade »med ett slags bedövad häpnad till piskornas smällande, hjulens gnisslande och dånet mot stenläggningen. Vagnsrutorna skallrade, hundarna skällde, gatpojken klängde sig upp i vagnen bakom rotundan, tjänstflickorna skyndade ut till gårdsportarna, hela staden betraktade avfärden. Konduktören blåste i sitt horn och Etienne som satt bredvid honom, stirrade på hans halsådror, som svällde upp under blåsandet, och på hans kinder som blev allt rödare.» — — — »Vagnen passerade med väldigt buller många sovande byar, och husen höjde sig plötsligt, med sina låga sluttande tak, likt betande hjordar på ömse sidor om vägen och sågo ut som levande varelser, vilka ryckts upp ur sin sömn.»

I Jörgen Bergsöe »Postvaesenets historie» är intagen en dansk dams skildring av en diligensfärd på 1830-talet. Brottstycken av denna återges här.

»Med vilken glädje och vilken förundran erfor ej allmänheten i Herrans år 1834, att man för framtiden kunde komma från Köbenhavn till Odense i stängd vagn, karet, utan att ha besvär med att få sitt pass påtecknat eller med att beställa biljett för passerandet av Store Bält. Tänk! — Karet med en körhastighet av $\frac{3}{4}$ mil per timme och med blott en timmes uppehåll på var station man hade att passera.

Att se den breda gula karossen med kupé framtill, stora lyktor, den ståtliga i högrött klädda kusken och de fyra hästarna svänga ut av postgården på Köbmagergatan måste göra en dansk varm om hjärtat och övertyga honom om att man följde med tiden.» — — — »Vagnens yttre var imponerande, och gjorde man sedan bekantskap med vagnens inre, fann man otaliga bekvämligheter, som man tidigare icke haft en aning om: matta på golvet, stoppade säten med fjädrar, remmar till att vila armarna i och nät under taket för småsaker. De sex yttersta passagerarna, två i kupén och fyra i vagnen, kunde dessutom genom de stora spegelglasrutorna glädja sig över utsikten, ett nöje som däremot var mycket inskränkt för de, som hade mittplatserna. — — — Ögonblicket kom, då postfunktionären anvisade var och en hans plats och ropade kör. Så blåste postiljonen i sitt horn, smällde med sin långa

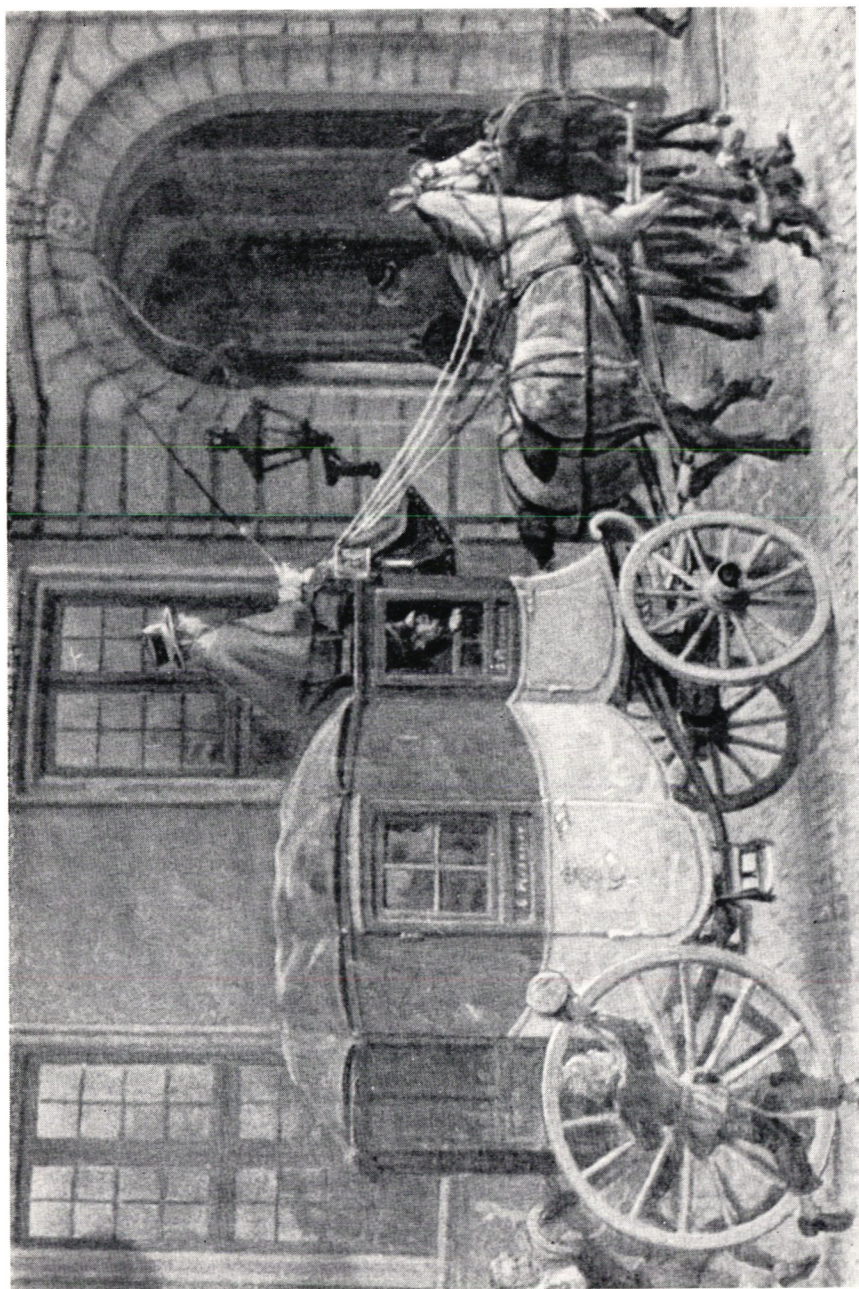
piska över de fyra hästarna och följd av flera eller färre bivagnar, som rymde de reslystna, vilka ej kunde få plats i kareten, körde den ut på gatan, varest alla veko åt sidan.

I Roskilde och övriga städer, där det fanns postkontor, var det där-
emot ett längre uppehåll. Brevposten blev avlevererad, där kom utvila-
de hästar, och om det var nödvändigt anskaffades nya bivagnar. Passa-
gerarna, även i den genomgående stora postkareten, stego därför nästan
alltid ut och intogo förfriskningar i den så kallade postgården, som för-
band det kungliga postkontoret med ett privilegierat gästgiveri. Det var
ej ovanligt, att den kunglige postmästaren själv, understödd av en så
kallad Litsenbroder, satte stegar till vagnarna och hjälpte de resande ut.
Ty fastän diligensen hade fotsteg, som en annan kare, var det dock en
ganska vanskelig sak att komma ned från kupén.»

En drastisk skildring av en diligensfärd ger den berömda och vida
kände danske författaren Sören Kirkegaard (1833—1855) i »Gjen-
tagelser». Han hade rest med båt från Köbenhavn till Stralsund och
därifrån med diligens först till Hamburg och sedan till Berlin. Om
landsvägsfärden skrev han.

»Bland de lärda råder det skilda meningar, om vilken plats som är
bekvämast i en postdiligens. Förra gången hade jag ytterplats fram-
länges inne i vagnen (som av många hålls för en verklig vinst) och blev
då under loppet av 36 timmar så hopskakad med mina i sanning när-
maste, så hopknådad med dem till en enda stor kropp, att jag när vi
kom till Hamburg varken visste, vilket ben som var mitt eller var jag
hade mitt förstånd. För att åtminstone bli en lem på en något mindre
kropp tog jag denna gång (från Hamburg till Berlin) plats i den lilla
kupén. Det var en förändring. Likaledes upprepades allt. Postiljonen
blåste, jag slöt mina ögon, hängav mig åt förtvivlan och tänkte som
jag i dylika situationer brukade tänka: Gud vet om du håller ut, om
du verkligen kommer till Berlin och om du någonsin blir en enskild
människa mer, eller om du märkt med ett outplånligt minne av att du
är en lem på en större kropp. Men så kom jag till Berlin.»

Denna skildring är överdriven och galghumoristisk. Men någon san-
ning ligger säkert däri. Den förut omtalade J. M. Bergman blev, efter
vad han skildrat, fruktansvärt omskakad under en färd 1825 med dili-
gens till Bremen, men imponerad blev han i Frankfurt am Main, där
han såg ej mindre än 36 vagnar vid posthuset. Om livet vid och i dessa
vagnar skriver han följande. »Herrar och damer trängs här mellan
hästar, postiljoner och paket, man hör skrik på flera språk, posthorn,



*Diligensen från Hamburg kör in på postgården i Köbmagsgade i Köbenhavn, omkring 1845.
Del av målning av Rasmus Christiansen. Tillhör Dansk Post- og Telegrafmuseum.*

svordomar, ömma avsked, gnäggande hästar och inom några minuter är hela sällskapet upplöst, var och en rullar mot motsatta ändan av världen, — vilken bild av det mänskliga livet.»

Flera tyska skalder har besjungit diligensfärder och de hornblåsande postiljonerna. Heinrich Heine (1797—1856) skrev, sedan han under ett uppehåll i en diligensfärd träffat en prins, följande.

»Eine grosse Landstrass ist uns're Erd',
Wir Menschen sind Passagiere;
man rennet und jaget, zu Fuss und zu Pferd,
Wir Läufer oder Couriere.

Man fährt sich vorüber, man nicket man grüsst
mit dem Taschentuch aus der Karosse;
man hätte sich gerne geherzt und geküsst,
Doch jagen von hinnen die Rosse.

Kaum trafen wir uns auf derselben Station
Herzliebster Prinz Alexander,
Da bläst schon zur Abfahrt der Postillon,
Und bläst uns schon auseinander.»

När människor i vår tid läser Heines dikt tycker de nog, att talet om att jaga iväg med diligens låter löjligt, då man med sådana åkdon kunde tillryggalägga högst en mil på en timme. Med tanke på vår tids tåg och bilar, för att ej tala om luftens farkoster, kan man säga att allt är relativt.

Den österrikiske diktaren Lenau, vars versstycken mest går i moll, har i »Das Posthorn» skildrat en diligensfärd. Några verser av denna dikt återges här.

»Ferne, leise hör ich dort
Eines Posthorns Klänge,
Plötzlich wird mir um das Herz
Nun noch eins so enge.

Töne, Wandermelodie,
Durch die öden Strassen;
Wie so leicht einander doch
Menschen sich verlassen;

Lustigt rollt der Wagen fort
Ueber Stein und Brücken;
Stand nicht wer an seinem Schlag
Mit verweinten Blicken?

Mag er stehn! die Thräne kann
Nicht die Rosse halten;
Mag der rauhe Geisselschwung
Ihm die Seele spalten!

Schon verhallt des Hornes Klang
Ferne meinem Lauschen,
Und ich höre wieder nur
Hier das Bächlein rauchen.»

Helt andra och lättare toner ljuder i den franske skalden Antoine Desaugiers (1772—1827) långa dikt »Tableau de Paris a cinq heures du matin», ur vilken två verser här anföres.

»Quand vers Cythère
Le solitaire
Avec mystère
Dirige ses pas,
La diligence,
Part pour Mayence,
Bordeaux, Florence,
Ou les Pays Bas.

'Adieu donc, mon père,
Adieu donc, mon frère,
Adieu donc mère,
Adieu mes petits'.
Les chevaux hennissent,
Les fouets retentissent,
Les vitres frémissent —
Le voilà partis.»

Skalden har inspirerats av stojet och stimmet kring diligenser, som avgick från Paris redan från kl 5 på morgonen.

Nu är stämningen från gångna tiders diligenser borta, en stämning som den tidens människor kunde uppleva, trots de stora besvärligheter, som då ofta var förenade med resor. Nu är det snabbheten, som får ersätta stämningar, men något av detta har man dock på en del håll, t. ex. i Schweiz, sökt hålla kvar genom att låta postbussarnas signalhorn ljuda likt de melodier som hästdiligensernas postiljoner blåste.

Källor

Aarak, Asbjörn, Sölvposten fra Kongsberg til Köbenhavn i årene 1759 til 1814. Norsk Filatelistisk Tidsskrift, nr 4, 1960.

Berrum, Hans, Norges posthistoria 1720—1814, Kristiania, 1906.

Heurgren, Paul Gerhard. Allmän posthistoria, Del II, Stockholm, 1928.

Hirn, Yrjö. Den gamla postvagnen. Stockholm, 1926.

Kierkegaard, Sören. Gjentagelser, i Kierkegaard, urval av Lars Göransson, Helsingfors, 1956.

Küsgen, Wilhelm m. fl. Handwörterbuch des Postwesens, Berlin, 1927.

Zilliacus, Laurin. Det gula hornet, Glimtar ur postens oroliga historia. Helsingfors, 1958.

Poststammbuch. Berlin, 1877.