

JAKOB WALLRAVES DILIGENSTRAFIK PÅ 1720-TALET — DEN FÖRSTA DILIGENSTRAFIKEN I SVERIGE*

av Paul Gerhard Heurgren

Kontrollör Johan Lange var, som redan omtalats, den förste som sökte sätta i gång diligenstrafik inom Sverige. Men den förste, som lyckades därmed, var Jakob Wallrave. Hans fader, Herman Wallrave, som var lanträntmästare, hade adlats. Jakob Wallrave var född 1688, blev student i Uppsala 1702, därefter askultant i Kammarkollegium och sedan kanslist i reduktions- och likvidationskommissionen. 1718 reste han till Tyskland och återkom därifrån efter några år. I slutet av 1721 eller början av 1722 skrev Wallrave till Kungl. Majt och begärde att få ordna trafik med postvagnar. I en skrivelse av 17 januari 1722 från överpostdirektör Henrik Bunge till Kanslikollegium lämnas utförligt besked om innehållet i Wallraves skrivelse. Då detta är av ganska stort intresse, citeras de två första av de sju punkterna i överpostdirektörens referat.

»1. Berättar han» (Wallrave) »att han funnit vid resor uti andre Rijken practiseras till undersåtarnes märkeliga förkofran och förmåhn det den inrättningen med påst eller fohrvagnar, är öfvermåttan fördelaktig, till de resandes commodite, så väl som till gästgifvarnes nytta under de resandes förplägning.

2. Tviflan kan intet at en sådan inrättning här i Rijket, hvarest den här till ej varit practicerat, kunde ej allenast hafva samma nytta och värden, så at communication städerna emellan med förslor och resor, som härtill i mainqvement af sådane vagnar varit så godt som stängd, skulle nu blifva mer öpne till deras inrikes handels och närings märkeliga befrämjande, utan ock det som än mera är, lända landets och all-

* Denna artikel utgör ett utbrutet kapitel ur Paul Gerhard Heurgrens manuskript till verket »Svensk hästdiligenstrafik under 1600- och 1700-talet», vilket utarbetats på uppdrag av Generalpoststyrelsen och som välvilligt ställts till Posttryttarens förfogande av författaren.

mänhetens lijsa, så och de längst ifrån gästgivaregårdarne aflägsne hållen kunna indragas och afskaffas, och bonden intet förledes onödigt vijs uppehålla ifrån sitt landtbruk, hvaröfver allmänt i landet skall klagas.»

Som av det citerade framgår, trodde Wallrave, att den av honom planerade diligenstrafiken skulle vara till gagn för resande, gästgivare och bönder. För de sistnämnda var det mången gång svårt att hela dagar vara tvungna att vid gästgivaregårdar vänta på resande att skjutsa. Därför hoppades Wallrave, att om hans planerade diligenstrafik kom i gång, längre bort från gästgivaregårdar boende bönder skulle kunna slippa hållskjuts, som ifrågavarande skyldighet allmänt kallades. Dessa bestämmelser om hållskjuts vållade ej sällan resande, gästgivare och bönder besvär och tråkigheter. Det framgår t. ex. av en av landshövdingen i Stockholms län Ture Bielke 7 februari 1717 utfärdad tryckt kungörelse. I denna sägs att allmogen, som var »sammansatte och roterade» till att hålla hästar vid gästgivaregårdarna var ovilliga till denna tjänst. Och de brukade komma först på morgnarna, istället för att, vilket de var skyldiga, infinna sig med hästar och vagnar vid gästgivaregårdarna på kvällarna för att sedan stanna där ett dygn. På grund härav blev resande, som anlände nattetid, och som ej omedelbart kunde få skjuts, ibland så förargade, att de ställde till slagsmål. Gästgivarna hade själv hästar, men de kunde ej alltid räcka till. Bönderna å sin sida klagade över, att resande använde samma hästar längre än mellan två gästgivaregårdar och körde hästar så hårt, att de blev förstörda. Visserligen följde »skjutsgåssar» med för att köra resandena och sedan föra hästar och vagnar tillbaka till utgångspunkterna, men de resande tog nog ej sällan själva hand om tömmarna för att hästarna skulle springa fortast möjligt. När man läser denna skildring i ett officiellt tryck, undrar man om ej åtminstone personer, som rest på kontinenten med de regelbundet farande postdiligenserna, gärna såge att sådana vagnar komme i trafik inom landet.

Liksom Lange hade Wallrave begärt att få trafiktillstånd för diligenser på 15 år samt att under tiden ingen annan måtte tillåtas sätta igång konkurrerande trafik. Wallrave hade generöst lovat, att om hans diligenstrafik gick med vinst, skulle han avstå vinsten till »Publicum», vad han nu menade därmed. Men blev det ingen vinst, hade han framhållit, att »hans endaste soulagement för den ledna skadan han dervid haft en god Zele för det allmännas bästas tjänst.» Vidare begärde Wallrave i sin skrivelse till Kungl. Maj:t, att få inrätta två värdshus i Stockholm, ett på Norrmalm och ett annat på Södermalm.

Enligt Kanslikollegii protokoll av 2 juli 1722 beslöt kollegiet vid detta tillfälle att skriva till överståthållaren i Stockholm för att genom honom utverka därvarande magistrats tillstånd för Wallrave att inrätta vårdshus i huvudstaden. Enligt samma kollegiums protokoll 27 juli, samma månad, beviljades detta.

Av Kanslikollegii protokoll från 26 oktober 1722 framgår, att Kungl. Majt godkänt kollegiets förslagskontrakt med Wallrave, undantagandes att hans vagnar skulle få fritt passera med färjor och över broar och pråmar (troligen farkoster för överskeppning av gods). Mot Kungl. Majts beslut om fri fart opponerade sig Kanslikollegium i ett längre till Kungl. Majt ställt memorial, daterat 27 oktober 1722. I detta framhölls bl. a., att ifrågavarande fria färd hade beviljats kontrollör Lange. Och detta ansågs Wallrave också böra få, då han lovat att med sina vagnar kostnadsfritt befordra kungliga »placater». I själva begreppet postvagn ansågs också inbegripas fri färd med färjor etc. Och ytterligare motiverade kollegiet sin hemställan med att »Andra vagnar for aldrig tomma, utan reses med dem, då man har av nöden, hvaremot postvagnarna ofta måste gå fort med få eller inga passagerare.» Härav framgår, att med postvagnar avsågs sådana fordon, som regelbundet och på bestämda tider befordrade passagerare, post och varor. Genom en kunglig skrivelse av 13 november 1722 fick Wallrave tillstånd till fri fart med färjor och pråmar och över broar, vid vilka avgifter under vanliga förhållanden togs upp.

Wallrave underrättade 13 oktober 1722 Kanslikollegium att »Sedan jag så väl här i staden som på uppsalasidan all möjlig anstalt till postvagnsfarten häremellan och Uppsala, hvilken jag ämnar, Gud vill, nästkommande vecka låta taga sin begynnelse». Av denna anledning anhöll Wallrave att landshövdingarna Olof Törnflyckt i Stockholms län och Fredrik Magnus Cronberg i Uppsala län måtte »till de resande som allmogens, kronobetjenternas efterrättelse» låta publicera något om postvagnsfarten. Samtidigt bad Wallrave, att snarast få kontrakt med Kanslikollegium om sin trafik.

Efter många skrivelser avslutades 14 november 1722 kontrakt mellan Kanslikollegium och »referendarius» Jakob Wallrave om »post- och forvagnars inrättande här i riket.» I inledningen nämndes om Kungl. Majts beslut från 1685 om postvagnar och kontrollör Langes ansatser till trafik med sådana vagnar. Sedan följde ej mindre än 13 paragrafer avfattade på den tidens omständliga språk.

Först framhölls, att det var vid 1.000 daler silvermynts böter förbudet »med sänninge gods ihopsamlade och förande att fara städerna emellan såsom ordinarie formän.» Detta syftar tydligen på regelbunden trafik, för sedan sägs, att tillfällig befordran av gods och resande var tillåten.

Direktören för postvagnstrafiken och hans medintressenter skulle ha »deras dependence» (=vara beroende av) av Kanslikollegium och av denna anledning skulle överpostdirektören stå dem till tjänst. Postvagnarna skulle ankomma till och avgå från postkontoren, för att postmästarna skulle kunna sända med stora brevpaket, kungliga kungörelser och Carta Sigillata (=med statsstämplar försett papper). Privatbrev, som vägde under 48 lod fick ej expedieras med postvagn. Skedde så, skulle den skyldige dömas till 12 daler silvermynts böter. Postiljon hade dock rätt att från postmästare taga med brev för utdelning under färd och likaså frakt- och adressedlar. Brev över 48 lod och »tryck af privatis» var det tillåtet expediera med postvagnarna. Härav framgår tydligt, att posten vid tiden ifråga ansågs ha monopol på brev upp till 48 lods vikt, motsvarande omkring 638 gram.

Därefter gavs föreskrifter om tullbehandling av paket, som anlände med postjakt från Pommern till Ystad, och vilka skulle vidareändas med postvagnar. Men dessa bestämmelser är det ej anledning att närmare beröra, då Wallraves postvagnstrafik ej kom att sträcka sig till Ystad. Ytterligare bestämdes i kontraktet, att om vägar eller broar, som postvagnarna hade att passera, behövde lagas, skulle länsstyrelserna, se till att detta blev utfört. Reglemente och taxa för Wallraves trafik skulle utarbetas och underställas Kanslikollegium för godkännande. I kontraktet var även intryckt den förut omtalade bestämmelsen, att postvagnarna skulle fritt passera färjor, pråmar och slutna broar. Sådan frihet gällde dock, framhålles det, endast postvagnar, varmed torde ha avsetts vagnar, för både passagerare och varor. Om Wallrave satte igång »fraktvagnar» var de däremot ej befriade från nämnda trafikavgifter.

»Vagnsfartsdirektören och hans medintressenter» behövde ej ha »sina stationer och hästombyten» hos gästgivare utan ägde rätt att sluta avtal med vem de ville och fann bäst, »så till hästars underhåld, betande och utfordring samt fraktsakers säkerhet och passagerarnas goda fägnad och bekvämlighet.» Genom kontraktet får man också veta, att Kungl. Majt medgivit att postvagnshuset i Stockholm »må njuta den immunitet som utländska post- och vagnsfartshus med en obehindrad vijnskiänk-

ning såsom andre vijnskiänker här i staden, jämväl tillstånd att hålla 3 à 4 stycken hyrvagnar till de resandes och andras bekvämlighet.» Således erhöll Wallrave ej blott tillstånd att ha postvagnar i gång för transport av resande och varor utan även till att hyra ut vagnar. Han hade begärt att få ha ett värdshus på Norrmalm och ett annat på Södermalm. Men endast till ett värdshus lämnades tillstånd. Och detta skulle vara uti »själfva staden».

Sist i kontraktet gjordes ett generöst uttalande, som förtjänar att återges i sin helhet. »Skulle vagnsfartsdirecteuren och hans medintressenter finna, när dessa vagnar komma att gå, det de intet mäktat att fullgöra deras välmenta uppsåt för de dervid erfordrande stora omkostningar, med mindre dem flera förmåner blifve förunte, så vill K.M:t, när derom göres en underdånig ansökning, sådant sig i nåder låta föredraga jämväl om några hinder och svårigheter dem skulle möta, då ställa dess nådiga ordres till vederbörande att sådant må blifva rättat och ändrat.»

Bland tryckta postala kungörelser från 1700-talet, vilka förvaras i Kungliga Biblioteket i Stockholm, finns ett mindre tryck på två sidor, vilket saknar namn på tryckare, tryckår och utgivare. Som rubrik på detta tryck står »Efterrättelse om den emellan Stockholm och Uppsala inrättade Postwagn.» Ganska säkert är, att trycket handlar om den postvagnstrafik, som Wallrave 1722 satte igång mellan Stockholm och Uppsala. Förut har nämnts, att han den 13 oktober 1722 skrev, att han hoppades kunna börja denna trafik en vecka senare. Starten blev tydligen något fördröjd, ty i ifrågavarande tryck sägs, att man skulle starta 27 november. Två gånger i veckan skulle postvagnen gå från Stockholm och två gånger från Uppsala. Postvagnskontoret i Stockholm var inrymt hos »Tracteuren», krögaren, Johan Petter Burghard i Storkyrkobrinken. I Uppsala var anhaltspunkt vid postkontoret. Priset för en resande var 7 daler kopparmynt från Stockholm och 6 i motsatt riktning. Därtill kom 6 daler silvermynt till postiljonen. Kopparmynts värde var vid tiden ifråga ej mer än en tredjedel av silvermynts av samma valör. Passagerare fick fritt föra med sig resgods vägnande 30 till 40 skålpund. Vägde detta mera, var priset, liksom för annat gods som postvagn transporterade, ett öre kopparmynt för varje skålpund och mil. Det sägs ej i trycket, när vagnarna skulle avgå, men passagerarna uppmanades att infinna sig kl 6 om morgonen vid postvagnshuset.

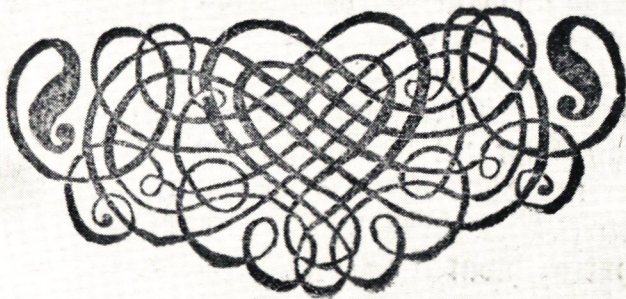
I en av Wallrave till överpostdirektör Henrik Bunge inlämnad odatrad skrivelse, som den senare vidaresänt med en till Kanslikollegium med en egen den 8 mars 1723 daterad skrivelse, berättar Wallrave

fterrättelse

Om den emellan Stockholm och
Upsala inrättade Postwagn.

ålsem i anledning af Hans Kongl. Maj:ts
nådigste tilstånd och Privilegium, en Postwagns
fart här uti Riket / til de Resandes beqwäm-
lighet / kommer at inrättas / och til en begyn-
nelse deraf / hårefter en sådan Postwagn kommer at gå
emellan Stockholm och Upsala 2. gånger i weckan / neml.
Tisdagarna och Lördagarna ifrån Stockholm samt
Måndagarne och Torsdagarne ifrån Upsala / komman-
des bemelte Wagn i Morgon 8 dagar til / som är den
27 Nov. at begynna gå härifrån; Fördenskuld warder
hårigenom til de resandes esterrättelse kundgiordt / at de
som willia sig deraf betiena / hafwa at angifwa sig 2. da-
gar för Wagnens afgång på Postwagns Contoiret här
i Staden hos Tracteuren Johan Petter Burghard uti Sto-
ra Kyrckio-brincken ifrån kläcka 1. til 3. hwarje efter-
middag / samt uti Upsala på Posthuset. Priiset för
Passagerarne blifwer 7 Dal. Kopparmynt ifrån Stock-
holm och 6. Dal. ifrån Upsala / samt desutan 6. öre Silf-
wermynt af hwar re,ande til Postillon, blifwandes der-
jemte

jemte hwar Passagerare bestådt / at uti Coffert eller wåtsäck fritt med sig föra 30. til 40. Skålpunds wickt / men för det öfrige betales äfwen som för andre Pacqueter och sänningegods ett öre Kopparmynt Skålpundet för mihlen: De som intet resa wägen ända fram / utan stanna under wägen / angifwa sig nästa dagen för Postens afgång och komma at betala 1. Dal. Kopparmynt mihlen / undantagandes de 2. första mihlarne ifrån Stockholm / för hwilka betalas dubbelt / samt et öre Silfwermynt för hwarje mihl at Postillon, och bestås dem jembwål at föra med sig fritt hälften allenast af ostwannembde wickt: hörandes Passagerarne wid Wagnens afgång infinna sig i god tid wid Postwagns huset / nembl. kl. 6. om Morgonen / til at så mycket bättre kunna hinna fram samma dag / hwarföre de ock aston förut hafwa at ingifwa deras saker och Coffertter til Postwagns husen / eller en god tijma för den til Postwagnens afgång utsatte tijden / til undwikande af alt hinder och uppehåld.



utförligt om det stora besvär han gjort sig för att få igång postvagnsfart på längre sträckor. Vid tillfället ifråga var linjen Stockholm-Uppsala, enligt vad Wallrave meddelade, utsträckt till Gävle. Hans skildring i skrivelsen ger en utmärkt bild av, vilka svårigheter han hade att kämpa mot, och förtjänar därför att till en del återges. Så här låter det.

»Men som såväl vid elaka och besvärliga vägar höst och vår, som besynnerligen derföre att man så ofta, som behöfs, inte kan vara tillstädes på de åtskilliga ställen där ombytning af hästarne sker, att efterse huru de blifva skötte och handterade, förutan det äfventyr att ifall några hästar störtade eller eljest missbrukades, man då intet kunde så genast vara tillstädes på det vagnfarten derigenom inte skulle kunna att stanna, och derföre måste vara uti ständigt besvär och enbaras, så att stadigt resande och noga efterseende af hästarnes skötsel skulle gifva mig mer occupation och syssla på en kort väg allena, än direction af hela postvagnsverket skulle förorsaka mig på de största stråkvägarna här i riket.» Av de av Wallrave nämnda anledningarna ansåg han det ogörligt att ordna regelbunden trafik på längre sträckor, försåvida ej de bönder, som åtog sig trafiken, bleve befriade från ordinarie hållskjuts. Wallrave anhöll därför att Kanslikollegium måtte, då postvagnsfarten var till »hela landets commodite och bekvämlighet», av rikets ständer utverka tillstånd till, att på de sträckor där postvagnar komme att gå, hållhästar skulle få anlitas vid vart ombyte, 4 hästar om sommaren och då det vintertiden var slädföre men annars 6. I varje vagn var plats för 6 passagerare.

Det var en beundransvärd energi, som Wallrave utvecklade för att på längre sträckor få igång sin tilltänkta trafik. Han hade rest såväl till Göteborg som till Ystad och underhandlat med hästägare om att skjutsa hans vagnar. Härom yttrade överpostdirektören i sin nyssnämnda skrivelse av 8 mars, att Wallrave sökt förmå »åtskilligt folk att emot skiäligt accord skaffa post eller fohrvagnarne fort, hvartill väl och en del af dem intet varit obenägne såväl för verkets egen angelägenhets skull, som mest derföre at så vida de varit hållskjuts underlagde, de lijka fullt måst hålla både folk och hästar vid gästgifvare gårdarne, hafva ju ibland hela dagen fåfängt utan att få skiutza, i det stället denne vagnsfarten blefve dem säkrare och vissare på dag och stund och för den orsaken gärna vilja åtaga sig postvagnsskjutsen, dock med vilkor och förbehåld, at de måtte blifva frija från den ordinarie hållskjutsen.»

I Kanslikollegii protokoll av 19 mars 1723 omtalas, att kollegiet bifallit, vad överpostdirektören föreslagit om hänvändelse till rikets

ständer, att Wallrave skulle få använda hållskjuts för sina vagnars transport. Och samma dag godkände kollegiet skrivelse härom till Kungl. Majt, som lät framställningen gå vidare till rikets ständer. Detta framgår därav, att frågan togs upp av dessa. I bondeståndet yttrades 19 juni 1723 att angående Wallraves »post- och forvagnars fortskaffande med hållskjutshästar, hvilket intet kunde af ståndet bifallas, utan som Wallrave påtagit sig att hålla post och fohrvagnar, så må han och sielf skaffa hästar dertill.» Frågan ej ens debatterades utan avslogs utan vidare. Möjligt är att Wallrave efter detta hänvänt sig till någon i bondeståndet, ty 19 juli samma år var frågan åter uppe i bondeståndet. Då sades dock endast, att man ej kunde gå ifrån tidigare fattat beslut.

21 juni 1723 upplästes hos riddarskapet och adeln »Cammar och Commerce Deputations betänkande», om Wallraves trafik. Då beslöts bordläggning, för att man skulle hinna få reda på bondeståndets mening. 15 juli hade ridderskapet och adeln fått veta bondeståndets beslut. Vid detta tillfälle föreslog friherre Stiernfelt, att allmogen genom landshövdingarna borde tillfrågas, om de ansåg, att Wallraves trafik kunde bli till fördel. Detta förslag togs dock ej upp utan Wallraves hemställan avslogs under hänvisning till bondeståndets beslut. Härmed var saken avgjord, oberoende av vad de två övriga stånden beslöt. Först kan man tycka, att detta var till skada. Men vid närmare eftertanke inser man, att det är föga troligt, att Wallrave, även om han fått använda hållskjuts, kunnat någon nämnvärd tid hålla i gång trafik på längre sträckor. Svenska folket var efter de långvariga krigen så utarmat, att få torde haft råd att betala för längre resor. Väl hundra år senare gick postverkets diligenstrafik mellan Stockholm och Ystad med så stor förlust, att den snart måste upphöra.

Man kan åtminstone delvis förstå, att bönderna ställde sig avvisande. De trodde säkert, att Wallraves förslag i verkligheten innebar, att nya bördor skulle läggas på dem. De hade haft tråkiga erfarenheter. När postverket grundades, sades det, att det skedde för att minska böndernas skjutsbesvär. Visserligen erhöll de för postföringen särskilt utsedda postbönderna en ringa ersättning i kontanter och befrielse från några pålagor. Men dessa ersättningar ökades ej alls i sådan grad som posternas tyngd. Och bönder, som bodde i närheten av större vägar, hade den omtalade betungande hållskjutsen att svara för.

Den 3 augusti 1723 skrev överpostdirektören till Kanslikollegium, att han trodde, att tre jakter för transport av passagerare, post och varor snart skulle vara i gång mellan Ystad och Stralsund. Och denna trafik

hoppades han skulle ge postverket vinst, i synnerhet om passagerare, som anlände med jakt till Ystad, kunde fortsätta med Wallraves postvagnar. Det förvånar, att överpostdirektören, även om han ej fått skrivelse om två av ståndens i riksdagens beslut beträffande Wallraves trafik, ej under hand fått besked härom.

Efter 3 augusti omtalades ej vidare under 1723 Wallraves trafik vare sig i överpostdirektörens registratur eller i Kanslikollegii protokoll. Anledningen härtill torde ha varit, att Wallrave, enligt Svenska adelns ättartal, i en duell dödat en löjtnant Pihlman och därför måste fly ur landet. När duellen skedde är ej känt, men då Wallrave enligt »ättartalen»¹ 1725 blev medicine doktor i Franecker i Holland, kan väl knappast mer än några månader ha förflutit efter augusti 1723, innan han for till Holland. Och i och med att han lämnade landet torde hans trafik från Stockholm till Uppsala, om den då ännu var i gång, ha upphört och hans vidare trafikplaner gått i stöpet. Visserligen hade han, som förut omtalats »medintressenter». Men från deras sida torde knappast något initiativ ha kommit, sedan Wallrave gett sig iväg.

Efter 1725 studerade Wallrave jurudik och redan 1728 blev han professor i jurudik vid Uppsala universitet. 5 december 1739 drunknade han i den genom Uppsala flytande Fyrisån. Som den förste som ordnat diligenstrafik inom vårt land är han värd att ihågkommas.

¹ De personhistoriska uppgifterna om Jakob Wallrave har hämtats ur: Elgenstierna, Den introducerade svenska adelns ättartavlor, Sthlm 1925 ff.