

NR 3 2010

# Ale

*Historisk tidskrift*

FÖR SKÅNE

HALLAND

OCH

BLEKINGE

TEMANUMMER

OM RESANDE



# Ale

Historisk tidskrift för Skåne, Halland och Blekinge  
utges av De skånska landskapens historiska och arkeologiska förening och  
Landsarkivet i Lund.

Redaktör och ansvarig utgivare universitetslektor Gert Jeppsson, Lund.

---

## Redaktionskommitté

1:e arkivarie fil. dr Elisabeth Reuterswärd, Lund

Professor Sten Skansjö, Lund

Fil.dr Bengt Söderberg, Lund

Professor Anna Christina Ulfsparré, Lund

---

## Innehåll

	Sid.
Gunnar Ståhl: Utrikesresandet 1720–1750	
En undersökning med fokus på resor mellan Ystad och Pommern	1
Anna-Brita Lövgren: Pass inom riket? Javisst!	19
Ingemar Ottosson: Skånelänningar i Fjärran Östern	
Resenärer i österled från 1700-tal till 1900-tal	34

Tidskriften Ale utges med stöd från Vetenskapsrådet

Ett tack till Gyllenstiernska Krapperupstiftelsen för ekonomiskt stöd till  
detta nummer

# Utrikesresandet 1720–1750

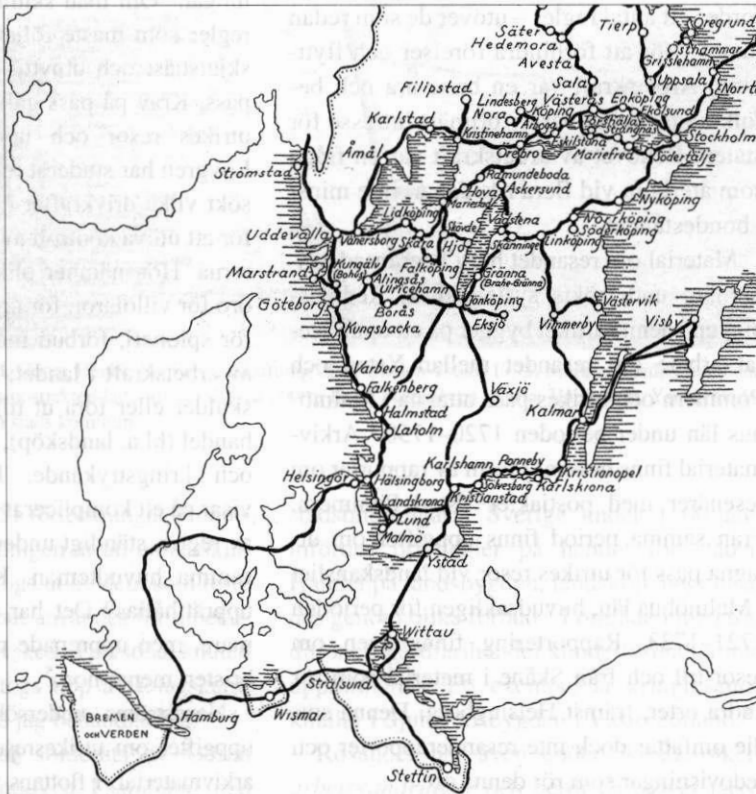
## En undersökning med fokus på resor mellan Ystad och Pommern

Av Gunnar Ståhl (Postum utgåva)

Överingenjör, doktorand vid Stockholms universitet

Under åren 1683–1861 upprätthölls en reguljär post- och persontrafik mellan Ystad och Stralsund i Pommern. Detta var den viktigaste farvägen för svenskar på väg till eller från kontinenten. Författaren har brutit ut en tidsperiod, 1720–1750, och analyserat utrikesresandet under denna. Hela tidsavsnittet var tänkt att behandlas och materialet publiceras i en redan långt framskriden doktorsavhandling. Tyvärr blir det inte så. Endast ett par dagar efter det att jag fått författarens råmanus i min hand, avled han tragiskt. Denna uppsats har av mig redaktionellt kraftigt bearbetats, delvis enligt författarens intensioner, nedtecknade i ett mail som medföljde manuset. Det kan därför ev. i text och noter finnas en eller annan önjaktighet, som jag i så fall ber om överseende med. Författarens eget grundmaterial har av tekniska skäl ännu inte gått att hämta fram ur hans dator.

Redaktören



Karta (utsnitt) över postvägarna i södra Sverige, Danmark och norra Tyskland 1685 (ur Forssell, sid. 90).

## Inledning

Huvuddelen av resandet till och från utrikes orter gick över havet. Till kontinenten ledde vägar genom Skåne, främst över Ystad och Helsingborg. Postjaktrafiken mellan Ystad och Svenska Pommern ingick i en reguljär rutt mellan Stockholm och tyska stater, en rutt som även användes för regionala resor.

Efter det Stora nordiska krigets slut 1721 följde en fredsperiod i Sverige. Det svenska väldet hade decimerats kraftigt. Förlusten av människoliv till följd av krig och farsoter var stor. Återhämtningen var en utdragen process och apostroferas bl.a. genom skärpta regler för resandet, förnyat förbud mot utvandring – infört redan 1620 – och begränsning i rätten för personer tillhörande vissa grupper att flytta från hemorten utan särskilt medgivande. Under frihetstiden infördes ett antal regler – utöver de som redan fanns – för att förhindra rörelser och flyttning. Arbetskraft var en bristvara och befolkningsökning var av primärt intresse för staten. Behovet av arbetskraft var en fråga som återkom vid flera riksdagar, inte minst i bondeståndet.

Material om resandet har i begränsad omfattning undersökts systematiskt. Redovisningen i denna artikel bygger på ett opublicerat arbete om resandet mellan Ystad och Pommern och utrikes pass uttagna i Malmöhus län under perioden 1720–1750.<sup>1</sup> Arkivmaterial finns bevarat i form av rapporter om resenärer med postjakter Ystad–Pommern. Från samma period finns uppgifter om uttagna pass för utrikes resor vid landskansliet i Malmöhus län, huvudsakligen för perioden 1721–1733. Rapportering finns även om resor till och från Skåne i material som rör andra orter, främst Helsingborg. Denna studie omfattar dock inte resanderapporter och redovisningar som rör denna ort.

## Tidigare forskning och litteratur

Hittillsvarande forskning och studier om resandet under 1700-talet rör enskilda personer, resor för utbildning och annars för speciella grupper. Bland sociala och etniska grupper har undersökning gjorts om gård-farihandlare, drängar och pigor, gesäller och dalfolk, det sistnämnda exempel på arbetsvandring. Undersökningar finns om bestämmelser och villkor för resor, om författningar, förordningar och om passlagstiftning. Frågor om gästgiverier och om hur man reste och med vilka transportmedel har belysts i översikter.<sup>2</sup> Berättelser om enskilda resor finns i såväl tryckt som otryckt form. Ett exempel är Linnés resor.

Forskning om pass, resanderapporter och liknande material har redovisats i några få studier. Jag vill särskilt framhålla Anna-Brita Lövgrens och Elsa Nordströms undersökningar.<sup>3</sup> Om man skulle resa fanns ett antal regler som måste följas. För att få använda skjutshäst och utnyttja gästgiverier krävdes pass. Krav på pass gällde såväl inrikes som utrikes resor och upphörde först 1860.<sup>4</sup> Lövgren har studerat regelverken och undersökt vilka drivkrafter i samhället som fanns för att utöva kontroll av resandet och resenärerna. Hon nämner olika skäl och åtgärder: oro för villolärer, för organisation av uppror, för spioneri, förbud mot emigration (behov av arbetskraft i landet; hinder att smita från skulder eller föra ut tillgångar), kontroll av handel (bl.a. landsköp), hinder för lösdrivare och kringstrykande. Hennes genomgång visar på ett komplicerat system, ett lapptäcke av regler, ständigt under ändring om än med samma huvudteman. Kunde regelsystemet upprätthållas? Det har inte undersökts närmare, men upprepade påminnelser tyder på brister, menar hon.<sup>5</sup>

Nordströms undersökning avser primärt uppgifter om utrikesresenärer i krigsarkivets arkivmaterial. I flottans räkenskaper påträffas

# Geometrisk Charta öfver Siö och Stapel Staden Ystad.



Utsnitt av karta över Ystad. Georg Henric Baeijer, Beskrifning öfver Staden Ystad, 1793. Märk att staden inte hade någon egentlig hamn, utan postjakten lade till vid den ca 200 m långa skeppsbron. Karta. Handskrift, Ystads stadsarkiv. Foto: Lucas Gölén, Ystads kommun.

för perioden 1735–1851 förteckningar över utrikesresenärer. Anledningen är att en särskild s.k. passageraravgift togs ut av dem som reste utomlands. Denna tribut användes för utbetalningar till änkor och avskedad personal knuten till flottan. Avgiften togs upp av tolagskammare under den period jag behandlar här.<sup>6</sup>

Gårdfarihandel har studerats av Göran Rosander och Pia Lundqvist. I samband med

stadsbildningar i Sverige under 1200-talet infördes privilegier på handel för städer. Handel på landsbygden, landsköp, begränsades genom olika förbud.<sup>7</sup> I områden med traditionell gårdfarihandel kunde förbuden inte upprätthållas. Ett exempel är kringresande knallar i Sjuhäradsbygden i Västergötland.<sup>8</sup>

Rosander har även undersökt dalfolkets arbetsvandringar och berör därutöver pass-

frågor och frågor om passageraravgiften.<sup>9</sup> Han lämnar en översiktlig redogörelse för arbetsvandring, bl.a. för Skåne och för Tyskland. Tidigare undersökningar visar att migrationsrörelser funnits som kan vara kopplade till arbetsvandring, t.ex. dalbönders flyttning 1691 till Pommern, tyska hantverkare och andra yrkesmäns verksamhet på säterier i Skåne efter 1723.<sup>10</sup>

Börje Harnesk har studerat villkoren för tjänstefolk, drängar och pigor under 1700- och 1800-talet. En fråga han berör är restriktioner i tjänstefolkets rörelsefrihet och hinder för resor.<sup>11</sup> Det fanns en koppling mellan behovet av arbetskraft och flyttningsförbud, som kom till särskilt uttryck i en »Förnyad Legohions=Stadga», som utkom den 21 augusti 1739 som en utveckling av 1723 års stadga.<sup>12</sup> Den man som var obesutten och inte hade särskilda skäl att vara utan arbete måste åtaga sig årstjänst eller annars tvångsmässigt sättas i arbete för kronan eller annan allmän syssla eller annars bli soldat. För kvinnor gällde motsvarande villkor.<sup>13</sup> En intressant fråga är hur förhållandena var i Skåne 1720–1750, om tjänstefolk reste och om de kunde resa utrikes.

Hantverkares villkor i Malmö har undersökts av Lars Edgren.<sup>14</sup> Hans arbete blickar bakåt till 1750.<sup>15</sup> De anteckningar om pass i perioden 1720–1750 som undersökts här bör kunna säga något om gesäller och hantverkare tidigare i tiden i det område som berörs av Edgren.

## Källmaterialet

När det gäller förordningar och bestämmelser i min studie följer jag Lövgrens genomgång med några kompletteringar. I första hand har de samlingsverk använts, som har von Stiernman respektive Modée som utgivare. Stiernmans verk omfattar tiden 1523–1718 med förordningar och bestämmelser som getts ut

före 1720.<sup>16</sup> Modées samlingsverk i 15 delar omfattar tiden 1718–1794, av vilka del 1–4 använts, de som avser perioden 1718–1749.<sup>17</sup>

Omfattande uppgifter om resenärer finns i material bevarat för resor som rör Ystad. Det är olika typer av rapporter och dokument för tiden 1720–1750. Ystad var en viktig ort för resor mot Pommern och från Stockholm till svenska besittningar i söder och vice versa. Efter genomgång av beståndsöversikter och beståndsfor-teckningar och tillhörande material i Riksarkivet, Krigsarkivet och Landsarkivet i Lund har en översikt tagits fram över relevant material för den angivna tidsperioden.<sup>18</sup> Passlistor från Malmö stad finns först från 1773. Påminnelser till landshövdingens kansli om begränsningar i rätten att utfärda pass innebär att material om utrikes resor normalt inte ska förväntas finnas i städernas arkiv vid denna tid. Stadsarkivens material har därför inte medtagits.<sup>19</sup> Det material som valts ut är följande:

Kanslikollegium (RA), resanderapporter, GVI:14–15	1724–1750
Överpostdirektören (RA), huvudarkivet, skrivelser från postkontor, Ystad, E3D:184–190	1717–1761
Flottans räkenskaper (KrA), Amiral.inkvarter.kassan, passageraravgiften 1747:4, 1749:1, 1754:2	1735–1750
Malmöhus läns landskansli (LLA), Handlingar rörande resande och deras förpassande, EIVa:1	1721–1745

Materialet är ojämnt. Det är omfattande och delvis svärbearbetat. Inte minst är brister och luckor en sak som måste hanteras och en kritisk bedömning göras av resultatet vid användningen av materialet.

Resanderapporter upprättades av postmästaren i Ystad såsom redovisning av ankomst och avgång för varje postjakt. Rapporterna sändes till kanslikollegium i Stockholm. De

inleddes med uppgift om postjakten och datum för ankomst eller avgång. De resande redovisades med titel, namn, ibland med tillhörighet och status (permitterad; ur turkisk fångenskap etc.). När flera personer hörde ihop kunde de redovisas i ett sammanhang. Det var då inte ovanligt att tjänstefolks namn utelämnades. För de flesta år finns luckor i beståndet, vissa år saknas helt och för några år finns endast enstaka rapporter bevarade.

Rapporterna till överpostdirektören är likartade. De skiljer sig genom uppgifter om betalda avgifter för resan, ibland för bagage och djur och är främst ekonomiska redovisningar.

Som förut nämnts infördes år 1735 för utrikes resor en särskild avgift, som erlades till tolagskammaren på den ort där utresa skedde.<sup>20</sup> Avgiften fanns till 1851 och redovisades till flottan för att användas för utbetalning till pensionerade och änkor. I flottans räkenskaper finns årliga förteckningar över dem som erlagt avgift (i vissa fall även de som varit befriade från avgift). Det material som undersökts är förteckningar från Ystad för tiden 1735–1750. Redovisningen går från Ystads tolagskammare till amiralitetsinkvarteringskassan i Karlskrona.<sup>21</sup> Man skall observera att resor till Svenska Pommern räknades som utrikesresa för alla resenärer, inklusive svenskar.

Bevarade journaler från denna tid över utfärdade pass vid länsstyrelser är få. Pass utfärdades av länsstyrelsens landskansli. För Malmöhus läns landskansli finns en journal bevarad från tiden, nämligen *Handlingar rörande resande och deras förpassande*, vol. EIVa:1, som huvudsakligen omfattar utfärdade pass 1721–1733. Pass utfärdades även av magistraten i Malmö. Enligt den förordning som gällde fick magistraten dock inte utfärda pass till andra än åt dem som bodde i staden eller regelmässigt vistades där.<sup>22</sup>

Källmaterialet (resanderapporter m.m.)

har studerats kvantitativt genom kategorisering av resande. Att resor rör olika verksamheter framgår av en översiktlig kartläggning.<sup>23</sup> Undersökningen har gjorts tematiskt och genom analys av resor för män och kvinnor, för tjänstefolk och högre stånd. Om protektionism och merkantilism kan ses som drivkrafter vid tillämpningen av regler för resor är en särskild fråga som utredes, om och hur det kommer till uttryck i materialet.

I författningar och förordningar har villkor för resor och inskränkningar studerats för att lyfta fram statsmaktens syn på resor. Vad var önskvärt och vad var inte önskvärt? Förordningar har grupperats i ämnesområden (näringsar, resebestämmelser, kontroll) och undersökts ämnesvis. Det har använts som bas för undersökningen om resande och har jämförts med regelverk och tidigare forskningsresultat.

## Förordningar och bestämmelser

Olika motiv för kontroll av resenärer har belysts av Lövgren.<sup>24</sup> En genomgång av det material som Lövgren undersökt har gjorts med utökning till andra bestämmelser som rör resandet.

Antalet förordningar utgivna under 1740-talet är mycket större än tidigare. Inkluderar man den nya legohjonsstadgan och passreglerna från 1739 blir tendensen ännu tydligare. Den slutsats man kan dra är att kontrollbehovet ökade kraftigt. Det kan sättas i samband med hattarnas övertagande av makten men också visa hur protektionism fick genomslag inom områden som rörde resor och resande. Restriktionerna omfattade olika slag av rörlighet, förbud mot utvandring, ökad uppsikt och regler för handel. Till detta kom den tidigare utgivna 1734 års lag och dess handelsbalk.

En särskild fråga är hur förordningar och bestämmelser kom till allmän kännedom.



Den rekonstruerade postjakten »Hiorten» (1692–1702) vid insegling till Ystad på jungfrufärden den 2 maj 1999. Foto Lucas Gölén.

Det har studerats av Elisabeth Reuterswärd. I 1686 års kyrkolag föreskrevs att uppläsning av kungörelser från Kungl Maj:t eller befällningshavanden [landshövdingen] skulle göras av prästen från predikstolen efter kyrkliga böner och tillkännagivanden.<sup>25</sup> Något tvivel finns knappast om att allmänheten under 1700-talet hade goda möjligheter att ta del av påbud från överheten.

För några områden, näringsverksamhet, resebestämmelser och kontroll av resenärer och resande görs en kort redovisning om förordningarna.

### Regler om resor som rörde näringsverksamhet

*Landsköp* var tidigt förbjuden verksamhet. Det nämns 1538 och återkommer (1593, 1650) och kodifieras även i 1734 års lag.<sup>26</sup> Magnusson berör frågan om statens kontroll över handel, att denna bedrevs i städer och inte på landet.<sup>27</sup> Förbudet mot landsköp var svårt att upprätthålla. Det är en återkommande fråga. Ett känt exempel är tvisten mellan staden Borås och gårdfarihandeln i sjuhäradsbygden, som ledde till dispens för

knallars verksamhet.<sup>28</sup> Långt in på 1800-talet var landsköp i princip förbjudet. Kan uppgifter om resor 1720–1750 visa något om detta?

Regler om näringsverksamhet rörde även hantverkare och gesällers resor. Hantverkare skulle verka i staden; på landet tilläts byhantverkare. Som tidigare nämnts kunde adel utan hinder ha hantverkare och annan personal i egen tjänst och var befriade från skatt och gärningsören.<sup>29</sup> Finns exempel på sådana hantverkare på resa till eller från Ystad?

Betydelsen av att egna produkter gick på egna kölar månade flera nationer om, t.ex. Holland och England, i de s.k. navigationsakterna.<sup>30</sup> Som kopia på engelsmännens regler infördes 1724 i Sverige produktplakatet.<sup>31</sup> Samma tidsperiod utfärdades regler om att skeppare och sjömän förpliktades att hålla sig till svenska skepp samt förbud mot att ta hyra på utländskt fartyg. Liknande förbud infördes för att behålla hantverkare och arbetare vid bruken.<sup>32</sup>

Tankar bakom olika förordningar kan knytas till merkantilismen, dvs idén om att ekonomisk framgång för en stat berodde på att



egen export gynnades medan import försvårades. Därigenom avsåg man att få ett handelsöverskott till förmån för staten.<sup>33</sup> Påfundet var knappast föranlett av någon specifik påtryckargrupps åtgärd utan mer uttryck för en filosofi för landets framgång. Det var fråga om kontroll riktad från statsmakten gentemot utövare av handel, bergsbruk och sjöfart. Några näringsidkare kunde dock ha fördel av höga importtullar.

## Resebestämmelser, pass

Anna-Brita Lövgrens genomgång av orsaker till regleringen av reseverksamheten och särskilt av bestämmelser om pass ger en fyllig översikt över systemet med förordningar, deras tillämpning (eller brist på) och om förändringar i tiden. Jag hänvisar till hennes arbete i den delen. I min undersökning behandlas och tolkas främst det empiriska materialet om resandet.

I tillägg till Lövgrens genomgång finns brev från år 1694 till överdirektören för stora sjötullen i Stockholm, Silfvercrona, och förordningar med villkor för städernas utgivning av pass.<sup>34</sup> Silfvercrona anmodades tillse att ingen kunde bege sig ur riket utan pass, eftersom kungen förnummit att »åtskilliga med hela sin familie härifrån sig utpracticera». För trafiken från Ystad kan en noggrann kontroll av pass förväntas ha skett eftersom resa till Pommern endast fick ske med postjakten.<sup>35</sup> Att pass för utrikes resa endast fick utfärdas av landshövdingarna och av Överståthållarämbetet, utgick påminnelse om den 20 juli 1739.<sup>36</sup>

Två förordningar rör städernas utfärdande av pass och frågan om omfattningen av den rätten.<sup>37</sup> Särskilt sågs i en resolution 1727 på borgerskapets besvär att städerna kunde ge ut pass för borgare och fast boende i staden, men inte för dem som bodde på landet runt omkring. Hänvisning gjordes till brevet

(1696) till landshövdingarna som nämnts tidigare.

Regelverken för pass ger uttryck för en statlig kontroll, en vertikal kontroll, och horisontell kontroll utövad av städer, så som det framkommer av resolutionerna på borgerskapets besvär till riksdagen. Motivet var sannolikt borgerskapets önskan att granska utomståendes anledning till besök och till resa, om det kunde störa eller påverka egen handel och verksamhet.

## Kontroll av personer och grupper

När det gäller personer och grupper kan komplexet med förordningar i stort sett fördelas på två kategorier, kontroll av främmande och av kringstrykande (lösdrivare, landstrykare). Lövgren nämner även misstankar om spioneri och omstörtande verksamhet.<sup>38</sup>

Att kontrollbehov gällde skepp, skeppare och sjöfolk framgår 1719 av borgerskapets besvär om rätten att utfärda pass till sjöfolk. I reglementet för skeppare och skeppsfolk preciseras kravet på städerna att sända uppgifter till kommerskollegium om allt sjöfolk och om avgående skepp, med förteckning över namn, ålder, födelse och hemvist, om gift eller ogift, destination för skeppet och hyra för skeppsfolket.<sup>39</sup> På samma sätt krävdes uppgifter för hemkomna skepp. Ordningar för skepp och skeppsfolk fanns utgivna även tidigare med anknytning till förtullning, och ibland, t.ex. 1718 och 1735, med kontroll och rapport om personer, exempelvis år 1640.<sup>40</sup>

De som reste i riket förutsattes ha en bestämmd hemvist och en reguljär sysselsättning. I annat fall bedömdes man som kringstrykande, lösdrivare, tiggare etc.<sup>41</sup> Den nya legohjonsstadgan från 1739 kan nämnas och förordningen från 1748 om personer benämnda tattare och zigenare, som ej är fast boende och som saknar pass. Regelverket

innebar att de som kommit in utifrån och som inte kunde visa på ordnad syssla och fast boende skulle arresteras och antingen sättas i arbete eller utvisas. Ystad var gränsstad söderut. En fråga att undersöka är om det i materialet om resenärer finns exempel på någon utvisning.

Under 1740-talet har noterats ett ökat antal förordningar, särskilt sådana som gällde handel. Anledningen bedöms vara ett resultat av den politiska omriktning som skedde vid hattarnas övertagande av makten och den ökade protektionism som blev följden.

Den genomgång som gjorts av förordningar och bestämmelser som rör resor och kontroll av resenärer ger en bild av en kontinuitet från 1500-talet in i 1700-talet. Samma frågor och områden berörs och upprepas: kontroll av resande genom systemet med pass för inrikes- och utrikes resor, kontroll av resenärer i olika grupper och verksamhetsområden, av främmande, av köpenskap, av dem som saknade fast bosättning och syssla, av tjänstefolk etc.

## Empiriska undersökningar av resandet

### *Teman för undersökningen*

De teman som valts för den empiriska undersökningen är följande:

- Från krig till fred
- Handelns utveckling
- Gesällvandring och hantverk
- Pigor och drängar. Tjänstefolk. Kontroll av otillåtna resor

Genom indelningen kan direkta frågor riktas till materialet med dess personfokuserade innehåll. Frågor av övergripande karaktär kan också ställas: om andelen män och kvinnor som reste och villkoren för kvinnors resor. Var det med en man, en hushållsföreståndare (m/kv)? Kunde kvinnor resa ensamma?

En annan övergripande fråga är om det är möjligt att se skillnad i villkor för resandet, beroende på social ställning. Fick pigor och drängar resa? På vilka villkor skedde det? Vilken skillnad finns mellan högre stånd, lägre stånd och tjänstefolk?

## Källmaterial om resenärer, urval

En detaljerad sammanställning har gjorts över beståndet av resanderapporter, förteckningar och passlistor för att ge möjlighet att göra en väl avvägd avgränsning av användningen av materialet med hänsyn till dess omfattning och art.<sup>42</sup>

Alla antecknade resenärer och grupper av resenärer för valda år har registrerats i en databas med de uppgifter som rapporterna innehåller, som regel titel, förmamn, efternamn, år, datum, ev. tillhörighet (hushållsföreståndare, militärt förband etc.), destination, omständigheter etc.

För 1724 utgör större delen av de resande militära förband. En jämförelse mellan valda tidsutsnitt får därmed en stark snedbelastning. Transporter av förband har därför lyfts ut. Motivet är att kunskapen om transporten finns och kan belysa utvecklingen och att jämförelser behöver göras med likartade villkor när det gäller frivilliga anledningar till resor.

Efter reducering omfattar materialet cirka 1250 personer samt cirka 320 pass. Flera grupper av resande finns det anledning att nämna som på samma sätt kan snedvräda jämförelser. Ett exempel är övertransport 1733 den 20 december av 50 hantlangare till Pommern. Gruppen utelämnas från den kvantitativa jämförelsen av samma skäl som för förbandstransporter.

Överskeppning av utvisade zigenare sker 1724 och 1733, 10 vid första tillfället, 19 vid andra. Saken berörs senare, men grupperna reser inte av egen fri vilja och ger därför inte

Tabell 1. Antal rapporter eller sidor med uppgifter om resenärer eller uttagna pass. Antal personer.

År	Arkiv	Rapporter	Sidor	Resande	Pass
1724	Kanslikollegium	52		492	
1733	Kanslikollegium/ Överpostdirektören	25 (21+4)		227	
1735	Amiralitetsinkv.kassan		7	172	
1745	Kanslikollegium/ Överpostdirektören	36 (34+2)		351	
1726/1727	M-läns landskansli		27		317
Summa kolumnvis		113	34	1242	317

Källa: Kanslikollegium (RA), resanderapporter, vol. GVI:14–15 (1724–1750); Överpostdirektören, huvudarkivet, Skrivelser från postkontor, Ystad, E3D:184–190 (1717–1761); Amiralitetsinkvarteringskassan (KrA), Passageraravgiften för Ystad, vol. 1747:4, 1749:1 och 1754:2 (1735–1744, 1746–1753); Malmöhus läns landskansli, Handlingar rörande resande och deras förpassande, vol. EIVa:1 (1721–1733, 1745).

upplysning om frivilliga motiv för resor. Däremot säger utvisningen något om det svenska rättssystemet och regelverket vid denna tid.

Efter justeringar i omfattningen av det material som använts för kvantitativ analys återstår ett antal resenärer och uttagare av pass. I tabell 2 har sammanställning gjorts av de uppgifter som på redovisade grunder valts ut. En uppdelning har gjorts på kvinnor och män, för jämförelsens skull även uträknad i andel (%) av totalt antal resenärer i urvalet.

### Personkategorier i källmaterialet

Social kategorisering av ett personmaterial är ofta förenat med svårigheter. Som utgångspunkt kan väljas kön, titel, yrke, sysselsättning etc. Det är svårt att skapa en entydig kategorisering. I det källmaterial som använts kan personer ha blivit nämnda efter vad som stod i passen om de inte var kända personer med officiell ställning och uppgifter i samhället. Ett neutralt ord för man, som användes för bättre situerade är *herr*, en benämning, som också var en gammaldags

Tabell 2. Översikt över utvalt material för kvantitativ analys av resande över Ystad och av passuttag i landskansliet i Malmöhus läns länsstyrelse. Antal personer samt procentuell fördelning män/kvinnor.

	Resor med postjakten i Ystad			Pass M-län	Passageraravgiften
	1724	1733	1745	1726 (pass)	1735 (utrikes)
Antal	492	227	351	314	172
varav:					
– män	421	197	298	263	151
– kvinnor	71	30	53	51	21
– män %	86	87	85	84	88
– kvinnor %	14	13	15	16	12

Källa: Underlag från resanderapporter, passlistor och förteckningar i det arkivmaterial som nämns i tabell 1.

äretitel för adel. För adel och högadel avslöjas ursprunget med epiteten *välborne* eller *högvälborne*, beroende på vilken adelsklass de tillhörde. Det vanligaste är att titel eller sysselsättning anges, ibland kompletterat med *herr* (Herr översten; Kanslisten, herr). För tjänstefolk (män) anges *betjänt*, *dräng*, *lakej* etc.

För kvinnor används ibland mannens titel (biskopinnan, överstelöjtnantskan). Epiteten *fru*, *madame*, *hustru* används för gifta kvinnor, *fröken* och *käresta* för ogifta. För tjänstekvinnor med olika uppgifter och från olika slag av hushåll används *piga*, *kammarpiga*, *jungfru*.

De obestämda titlarna *herr* och *hustru* medför svårigheter att bestämma personkategori. Genom närmare granskning kan en kvinnas verksamhet anas, men inte säkert bestämmas. En kontroll av materialet tyder på att en *hustru* till en soldat benämndes så när hon reste tillsammans med sin man, men *soldathustru* när hon reste ensam. Det visar dilemmat. En *hustru* kunde ha olika roller och uppgifter, beroende på samhällsställning, från att vara hushållsföreståndare när mannen var borta, ägarinna med stort jordinnehav som hon hanterade på övergripande nivå även om hon var gift, till att vara tillhörig ett litet hushåll för ett gift par. Ännu svårare är att identifiera verksamheten för den som endast benämns *herr*. I undersökningen har jag låtit kvinnor följa sina mäns (eller f.d. mäns) samhällsställning medan i stort sett alla benämnda *herr* redovisas som *övriga*.

Vid kategoriseringen har valda teman varit utgångspunkt. Uppdelning har gjorts efter ståndstillhörighet och social nivå med detaljering efter angiven eller i något fall bedömd syssla eller samhällsställning. För adel innebär det att en person med denna grupptillhörighet även redovisas med sin uppgift som militär, civil ämbetsman eller som privatperson. Arbetsmetoden redovisas inte i detalj

men uppdelningen av personer har följt nedanstående uppställning.

#### **adel**

**militär** (officer, underofficer, soldat)

**civil, ämbetsman**

**präst, studerande etc.**

**kulturperson**

**handelsman**

**hantverkare**

**gesäll**

**sjöman etc**

**övriga**

**tjänstefolk** – tjänstefolk kategoriseras efter hushållsföreståndaren: adel, militär, civil, präst eller studerand handelsman etc.och person utan tjänst.

Materialet visar att tjänstefolk oftast reser tillsammans med sin huvudman (-kvinna). För mig är motivet till resan central, därmed resans frivillighet. Därför är huvudmannens (-kvinnans) skäl centralt, inte medföljandes.

Adelsskapet innebar en skyldighet att åta sig samhällliga plikter som militär eller civil ämbetsman. Det innebär att en adelsman samtidigt kan klassas som adel och militär (eller civil ämbetsman).

En samlad bild av resultatet redovisas i tabellerna 3 och 4.

För militär personal kan man förvänta sig att högre officerare är adliga, men undantag finns på nivån kapten, ryttmästare och under. I det detaljerade underlaget har militärt befäl under officers grad skilts från soldater. Notering har även gjorts om personalen angetts som avskedad, permitterad eller dimitterad (hemförlovad).

En särskild grupp har angivits för präster, utbildade personer, studenter och skolfolk; en annan för kulturpersoner. De har ringa omfattning. Identifiering av handelsmän, hantverkare och gesäller har inte vållat några svårigheter. En osäkerhet finns då en person endast benämns *herr*. Som regel har personen förts till övriga, men det kan också vara

Tabell 3. Antal resande i olika kategorier, uppdelat på män och kvinnor, så som det räknats fram i resanderapporter från postmästaren i Ystad till kanslikollegium och överpostdirektören. Män och kvinnor redovisas under övriga resp. under mannens yrke/titel när rollen inte kunnat läggas fast.

	1724		1733		1745	
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
Adel (militär)	63 (37)	14 (3)	18 (9)	3	58 (34)	10 (4)
Civila, ämb.män	17	2	14	1	11	
Präst, student etc.	8		2		12	2
Officerare/Underoff.	42	3	20	4	30	4
Soldater	71	26	39	6	66	18
Handelsmän	40		19	2	12	1
Hantverkare/gesäller	7		11		14	1
Tjänstefolk	134	15	55	9	72	14
Övriga	39	11	19	5	23	3
Summa	421	71	197	30	298	53

Källa: Resanderapporter i arkiv för kanslikollegium (1724, 1733, 1745) [GVI:14–15] och rapporter i överpostdirektörens arkiv (1733, 1745) [E3D:188 och :190].

fråga om handelsmän, civila med egen verksamhet eller ämbetsmän som benämnts på det sättet. I varje fall används *herr* uppenbarligen i första hand för bättre situerade.

I materialet förekommer endast enstaka

bönder. Pigor och drängar finns i stor omfattning, men nästan uteslutande såsom benämning på tjänstefolk hos adel, militärer, civila ämbetsmän, handelsmän etc. Bonddrängar och bondpigor lyser med sin frånvaro.

Tabell 4. Antal resande i olika kategorier, uppdelat på män och kvinnor, så som det räknats fram från förteckningar över passageraravgiften i Ystad 1735 och passlistor i Malmöhus läns landskansli, aug 1726 – juli 1727. Män och kvinnor redovisas under övriga resp. under mannens yrke/titel när rollen inte kunnat läggas fast.

	Passageraravg. 1735		1726/1727 passlösen	
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
Adel	35	5	5	
Civila, ämb.män	8		13	
Kulturperson			1	2
Präst, student etc.	8		10	2
Officerare/Underoff.	9	2	11	4
Soldater	7		5	
Handelsmän	17		14	4
Hantverkare	10		33	
Gesäller			108	
Bönder			5	
Tjänstefolk	53	14	36	26
Övriga	4		22	13
Summa	151	21	263	51

Källa: Förteckning över passageraravgift i Ystad 1735 Amiralitetsinkvarteringskassan 1747:4] och över passlösen 1726/1727 i Malmöhus läns landskansli [EIVa:1].

Det ligger metodiska problem i materialet, i urvalet och kategoriseringen. Postmästarens material är dock av likartat slag för hela den studerade tidsperioden och bygger på en fortlöpande rutinmässig rapportering. En reservation som behöver göras är att materialet inte är komplett. Det gäller samtliga studerade år (1724, 1733, 1745) och är exempel på en av de svårigheter som materialet erbjuder och visar på riskerna att göra alltför tvärsäkra tolkningar. Några tendenser förefaller dock finnas, som kan diskuteras. För säkrare bedömning bör material från flera år studeras, något som kan göras i en vidgad studie.

Det framtagna underlaget kan användas på olika sätt. En problematisering har gjorts:

- Vilken proportion fanns mellan militära och civila resande? Skedde någon ändring i tiden?
- Hur stor andel av de resande var kvinnor, respektive män?
- Hur ser fördelningen av de resande ut - högre sociala grupper /lägre sociala grupper?
- Hur stor del av de resande var handelsmän? Hantverkare? Skedde någon förändring i tiden?
- Vilka grupper av tjänstefolk reste? Reste de ensamma eller med huvudmän?
- Reste kvinnor utan sällskap av män? Skiljer det sig beroende på social nivå?
- Kan titlar och benämningar säga något om resenärerna och deras status?

## Från krig till fred

I Skåne var kriget i praktiken slut 1719. Beskrivningar finns om hemvändande förband och om soldater och officerare, som återvände från fångenskapen, långt efter krigets slut. Innehåller materialet uppgifter om militär personal som varit i fångenskap?

Vid övergången till fred minskades förbandens antal, personal avskedades och offi-

cerare fick ersättning på lägre nivå än tidigare, samtidigt som omplacering skedde till andra förband.<sup>43</sup> Finns möjlighet att spåra avskedade soldater och militärt befäl? Sker någon förändring av resor för militär eller annan personal som kan visa på en omställning från krig till fred? En indikation på sådana förändringar kan vara att militära resor minskar medan handel och civila kontakter ökar. En annan indikation skulle kunna vara att ev. resor av fd krigsfångar minskar efter hand, liksom även resor där avskedad personal omtalas.

Resultatet av undersökningen visas i tabell 5. Den visar på en nedgång efter 1733 följt av en ökning 1745. En kritisk värdering görs av denna tolkning.

Redovisningen omfattar endast de som reste enskilt med postjakt. Rapporterna från 1724, 1733 och 1745 kan bedömas vara fullständiga. Någon anledning för postmästaren fanns inte att utelämna någon. För passageravgiften måste reservation göras att personer kunde resa utan att erlægga avgift och därför inte säkert finns i den årliga sammanställningen.<sup>44</sup> För 1735, det första år då avgiften togs ut, talas dock inte om andra befrielser än för korttidsfarande mellan Skåne och Danmark samt om handlande (troligen handels skepp) och sjöfarande. Förteckningen

Tabell 5. Andelen (%) av antalet antecknade enskilt resande (ej i förband) som är militär personal.

	1724	1733	1735 utrikes	1745
Off, uoff	10	10	6	10
Adel (off)	9	5	7	11
Soldater	17	20	5	22
Summa	36	35	18	43

Källa: Underlag från kansli kollegium (1724, 1733, 1745), överpostdirektören (1733, 1745) och amiralitetsinkvarteringskassan (1735).

visar att såväl officerare som handelsmän erlagt avgift. Efter en relativt konstant nivå i början av perioden kan någon ökning noteras mot slutet (1745). Resultatet är osäkert. Avvikelsen 1735 bör undersökas mot ett material som omfattar fler år.

Materialet kan även användas för att få fram uppgifter om återvändande, dvs. avskedade eller de som kommit ur fångenskap. Även hemförlovade redovisas (dimitterade). Om gjorda anteckningar är fullständiga kan inte avgöras utan ingående studium av rullor och annat material. Uppgifterna i tabell 6 bygger på uppgifter i källmaterialet och endast postmästarens rapporter, eftersom passlistor och passageraravgift vid utrikes resor inte berör återvändande.

Av avskedade 1745 är cirka hälften gardedssoldater, sannolikt från samma förband. Antalet i övrigt är ca 12 personer detta år. Hemförlovningar är fokuserade till några år efter krigsslutet 1719, då soldater i indelta förband återvände; antalet avskedade som reste varje år var ungefär oförändrat under perioden. Antalet återvändande ur fångenskap minskade med tiden men materialet visar att hemkomst ur fångenskap pågick länge efter krigsslutet. Resultatet om militärens resor bekräftar vad som är känt tidigare, men det har här tagits fram från en ny utgångspunkt.

Tabell 6. Återvändande militär personal, ur fångenskap, avskedade och hemförlovade – antalet anteckningar i resanderapporter från postmästaren i Ystad.

	1724	1733	1745
Ur fångenskap	8	5	1
Avskedade	11	10	21
Hemförlovade (Dimitterade)	25		

Källa: Underlag från kanslikollegium (samtliga år) och överpostdirektören (1733, 1745).

## Handelns utveckling

Handelns utveckling under perioden 1720–1750 karakteriseras av en ökad reglering i syfte att skydda den egna produktionen, minska behovet av produkter utifrån och gynna den egna exporten. Produktplakaten infördes 1724 efter engelskt mönster. Utländska fartyg tilläts endast frakta egna produkter till svenska hamnar.<sup>45</sup> Grundandet av det Ostindiska kompaniet 1731 är ett annat exempel på åtgärd för att gynna egen handel. Med 1739 års tulltaxa infördes tull på såväl export som import. Oförädlade eller mindre förädlade produkter för export och förädlade importvaror utsattes för högre avgifter.<sup>46</sup> Kan handelshinder påvisas som förändringar i resandet? Den indikering som skulle kunna ge svar på den frågan är om någon minskning kan ses i antalet handelsmän som reser över Ystad mot slutet av perioden.

Det kan konstateras att antalet antecknade resande handelsmän är mindre 1745 än 1724 och 1733. Både 1724 och 1733 uppgår andelen resor för handelsmän till 10% av totalt antal resor mot endast 4% år 1745. Skillnaden är för stor för att kunna bedömas vara slumpmässig.

En fråga är om den handel som föranledde handelsmän att resa med postjakten var detaljhandel eller handel i större skala? De handelsmän som använde postjakten synes inte ha verkat inom detaljhandel, kreaturshandel etc. utan bedöms ha arbetat på högre affärsnivåer.

## Gesällvandring och hantverk

Den kategorivisa sammanställningen över rapporteringen om resande, visar att andelen gesäller och hantverkare var låg under hela perioden. Från andelen 2% från 1724 ökar den till 6% resp 5% åren 1733 och 1745 (redovisningen 1735 uppgår till 7%) – gesäller

och hantverkare sammantagna. Någon säker slutsats kan inte dras, utom att det troligen skedde en viss ökning längre fram i perioden. Om det kunde bero på avståndet till föregående krig eller ej kan inte sägas. Förteckningarna avser resor mellan Ystad och Pommern och kan inte säga något om andra resmål. En detaljundersökning av registrerade data om i vilken riktning trafiken gick och vilken nation som personerna tillhörde visar att det rörde sig om totalt 44 redovisade personer, varav 2/3 var av tysk nation och att 5/6 av resorna avsåg avresa till Pommern.

En helt annan bild ger passlistorna från Malmöhus läns landskansli 1726/1727. Av alla de cirka 300 personer som noterats är 33% gesäller och 12% hantverkare. I Malmöhus läns landskansli finns, som min undersökning visar, listor över utfärdade pass från 1721–1733 och 1745, om än med stora luckor och brister. För året 1726/1727 har man dock möjlighet att få en samlad bild över gesäller som tar ut pass i Malmöhus läns landskansli. Det rör sig om ett stort antal för ett enda år, 108 pass.

Frågan om det fanns hantverkare som

reste, knutna till adelns säterier, har undersökts. Det kan påvisas i postmästarens resanderapporter. Generalguvernören Meijerfeldt hade som greve och tillhörande den högsta adelsklassen rätt till tre säterier, ett av dem var Sövdeborg i södra Skåne. Bland förtecknade resande finns t.ex. en hovslagare, Hans Friedrich Malmberg, bosatt i Sövde och i tjänst som hantverkare hos greve Meijerfeldt.<sup>47</sup>

## Pigor och drängar, tjänstefolk.

### Kontroll av otillåtna resor

Den utan jämförelse största personkategorin bland antecknade resenärer är pigor, drängar och tjänstefolk med olika uppgifter. Undersökningen omfattar en period med förändrade och stramare regler för tjänstefolk. Kan materialet visa någon effekt av detta?

Det material som använts för jämförelser över tiden är anteckning om resenärer (1724, 1733, 1735, 1745) som entydigt hör ihop med Ystad och resor mellan Ystad och Pommern, däremot inte landskansliets passlistor (1726/27) som mest avser andra resor. I

Tabell 7. Tjänstefolk, antal personer uppdelat på män och kvinnor och fördelat på hushållsföreståndare av olika kategorier. Inom parentes anges procentuell andel av totalt antecknat tjänstefolk (män och kvinnor) för varje år.

	Adel	Civil	Militär	Handel	Övriga	Utan tjänst
<b>Män</b>						
1724	36 (38)	16 (17)	11 (12)	8 (8)	8 (8)	1 (1)
1733	18 (43)	3 (7)	2 (5)	3 (7)	6 (14)	1 (2)
1735	46 (67)	6 (9)			1 (1)	
1745	44 (51)	5 (6)	8 (9)		13 (15)	2 (2)
<b>Kvinnor</b>						
1724	5 (5)	1 (1)			9 (9)	
1733	3 (7)		2 (5)	1 (2)	2 (5)	1 (2)
1735	12 (18)				2 (3)	
1745	5 (6)	1 (1)	2 (2)	1 (1)	1 (1)	2 (2)

Källa: Personredovisning med samma underlag som i tabell 3 och 4 med uteslutning enligt texten.



tabell 7 har två grupper uteslutits. Det rör sig om tjänstefolk, där det inte framgår om de är män eller kvinnor. Det rör sig om 19 domestiker 1724, 22 domestiker 1733 samt 35 personer i större sviter, år 1724.

Den sammanställning som gjorts visar att tjänstefolk som reste nästan uteslutande var anställt hos adel, högre militärer, civila ämbetsmän och handelsmän. Ingen enda bonde har noterats såsom resande och heller ingen enda dräng eller piga, anställd hos bonde. Endast enstaka personer som tillhör kategorin tjänstefolk kan noteras som ensamresande. En rimlig förklaring är att tjänstepigan/drängen var på resa till en överenskommen anställning. För att få ut pass på landskansliet bör någon kompletterande handling ha kunnat bifogas, antingen från den blivande arbetsgivaren, från präst eller annan betrodd person. Legohjonsstadgan är tydlig med krav och restriktioner på tjänstefolk.<sup>48</sup>

Flera personer i ett hushåll reste på samma pass (hushållsföreståndarens pass). Det kan utläsas i förteckningar på så sätt att tjänstefolk skrevs tillsammans med hushållsföreståndaren och i Biurmans vägvisare nämns att den resande ska uppge alla medföljande personer.<sup>49</sup>

Någon reseverksamhet utan medgivande kan inte spåras i materialet. Däremot finns anteckningar om utvisade personer. Det kan sättas i direkt samband med tillämpning av regler för dem som kommit in i landet och som reste runt utan att kunna visa på ordnad syssla eller fast boende enligt förordning/resolution om kringstrykande (1723, 1727). Som ovan nämnts rör det sig om »zigeuner» som reste med postjakten från Ystad, en grupp om 19 personer den 10 november 1724 (»K. M:ts befallning») och 10 personer den 5 oktober 1733 (»fasttagna, från Malmö»).<sup>50</sup> Närmare uppgifter bör finnas i länsstyrelsens arkiv i form av skrivelser till befallningsmännen i länet.

## Slutsatser

En slutsats av undersökningen är att det material som använts är komplext att arbeta med. Luckor och brister, frågetecken om fullständighet etc. bidrar till bedömningen. Materialet i bl.a. journaler över passageraravgiften kräver en kritisk analys vid statistiska jämförelser.

Lövgrens fråga om vilket genomslag som förordningar fick har inte kunnat belysas.<sup>51</sup> Min slutsats är att det är god överensstämmelse mellan regler och tillämpning. Lövgren har bedömt att det fanns brister i tillämpningen och att upprepade påminnelser visade det. Hennes bedömning synes välgrundad och avvikelserna i min undersökning kan förklaras med att studierna avser Ystad och utrikes resor, som kan antas ha varit mer utsatta för kontroll än resor i allmänhet. Det fanns flera instanser som engagerades när en resa skulle påbörjas: tull, tolag, postmästare, magistrat (ev. kommandant). Kontrollen av att regler följdes och att handlingar fanns tillgängliga och var korrekta före avresa med postjakten är normalbilden.

Av den tematiska undersökningen kan flera slutsatser dras. Bönder och tjänstefolk hos bönder reste inte utrikes. Endast ett fåtal bönder finns antecknade såsom resande, vilket säger något om samhället vid denna tid, ett resultat som inte är förvånande. Det tjänstefolk som reste, cirka 30 % av totala antalet resande, var medföljande till adel, officerare, tjänstemän eller handelsmän. Tjänstefolk samt soldater och soldathustrur utgjorde tillsammans ungefär hälften av alla som reste. Andelen kvinnor under alla undersökta år är ca 15 % av totalt antal resande.

En annan slutsats som kan dragas är den att militär personals resande ökade något mot slutet (1745) av perioden. Personer ur fångenskap finns alla år (1724, 1733, 1745), men antalet minskar successivt.

Inga iakttagelser finns om landsköp och gårdfarihandel. Minskningen av andelen resande handelsmän 1745 i förhållande till tidigare har tolkats som effekten av ökad protektionism. Slutsatsen är att de som sysslade med storskalig handel sökte sig till mer lönsamma marknader.

En intressant och delvis ny kunskap är omfattningen av uttagna pass för gesäller vid landskansliet (året 1726/1727 har undersökts). Det kan bidra till ökad kännedom om gesällvandring utöver den undersökning som Edgren redovisat från 1750 om hantverk och gesäller i Malmö.

En slutsats som dras är att regelverket avspeglade statsmaktens behov av kontroll av undersåtars resor och att det ökade antalet bestämmelser mot slutet av perioden var en följd av regimskiftet 1738/39 och den ökade protektionismen. Förbud mot utvandring, behov av arbetskraft i landet inom nyckelområden, utvisning av dem som kommit in i landet men saknade fast boende och reguljärt arbete, ny legohjonsstadga för pigor och drängar, allt detta bidrar till bilden av en ökad vertikal kontroll. Till det kom effekter av produktplakatet och av nya tullregler och tulltaxor, som påverkade förutsättningarna och villkoren för handeln.

## Summary

This article explores the value of archival sources about passengers travelling to and from the port of Ystad in southern Sweden to neighbouring countries across the Baltic during the period 1720-1750. The source material is complex and there are deficits and lacunae, all of which require careful analysis. The mailboat from Ystad to Pomerania served a regular route between Stockholm and the German states but was also used for regional voyages. Foreign and domestic travel was subject to strict government control throughout the studied period.

The regulations controlling passengers varied over time, reflecting social, economic and political conditions. Officers, soldiers, merchants and members of the nobility, accompanied by their personal servants constituted the majority of the passengers. There were very few farmers travelling abroad. Approximately 15 percent of the passengers were women. The farmhands were by law forbidden to leave the Sweden and none were found registered in the source material concerning the port of Ystad. Journeymen and tradesmen used the route and their numbers and nationalities also varied depending on social and economic conditions.

The study shows that the archives on passenger travel can be used to investigate changes in society at various levels.

## Noter

- <sup>1</sup> Ståhl 2007.
- <sup>2</sup> Rosengren 1979.
- <sup>3</sup> Lövgren 2000, s. 200-205; Nordström 1973.
- <sup>4</sup> SFS, 21/9 1860.
- <sup>5</sup> Lövgren 2000, s. 208.
- <sup>6</sup> Tolagskammare, kontor för hantering av tilläggsavgifter utöver tull för in- eller utförda varor, knuten till stapelstad. Senare (1764) överfördes uppgiften att ta in passageraravgiften till stapelstädernas tullkammare.
- <sup>7</sup> Rosander 1980, s. 15-16.
- <sup>8</sup> Rosander 1980, s. 38.
- <sup>9</sup> Rosander 1967, s. 32-50: Passageraravgift, en avgift för utrikes resenärer, införd 1735 och borttagen 1851.
- <sup>10</sup> Ståhl 2004, s. 62-64.
- <sup>11</sup> Harnesk 1990.
- <sup>12</sup> Modée 1746, del 3, s. 1582-1599. Verket ingår i en serie om 15 delar för tiden 1718-1794, av vilka del 1-4, som omfattar 1718-1749, använts för denna artikel. I fortsättningen anges Modée, del och sida samt dokumentnamn i förenklad form; Harnesk 1990, s. 32-35.
- <sup>13</sup> Modée del 3, s. 1583, om förnyad legohjonsstadga.
- <sup>14</sup> Edgren 1987.
- <sup>15</sup> Edgren 1987, s. 39.
- <sup>16</sup> von Stiernman 1747-1775, flera delar, med omfattning i tiden enligt källförteckningen. Hänvisning görs fortsättningsvis endast till Stiernman, del och sida. I text eller i not anges dokumentnamn i förenklad form och datum för dokument.

- <sup>17</sup> Modée 1742, 1746, 1749, 1754, jämför källförteckningen om del 1–4.
- <sup>18</sup> Riksarkivets beståndsoversikt (RBÖ) särskilt delarna 1. 4 och 5; Krigsarkivets beståndsoversikt (KBÖ), särskilt del 2.
- <sup>19</sup> Modée del 1, s. 117, 1719, resolution på borgerskapets besvär, p. 13 och 14.; densamme del 3, s. 1606, den 20 juli 1739, »Publication angående de Resandes förpassande».
- <sup>20</sup> Modée del 2, s. 1255, den 3 maj 1735, om avgift för dem som reser utrikes (passageraravgiften).
- <sup>21</sup> Flottans räkenskaper, Amiralitetsinkvarteringskassan, passageraravgiften, vol. 1747:4, s. 2492.
- <sup>22</sup> Modée del 1, s. 727, Resolution till borgerskapets besvär vid riksdagen 1727 (att jämföra med brev till landshövdingarna angående de resandes pass, utgivet 1696 den 6 april).
- <sup>23</sup> Ståhl 2004.
- <sup>24</sup> Lövgren 2000, s. 201–205.
- <sup>25</sup> Reuterswärd 2001, s. 55.
- <sup>26</sup> Stiernman del 1, s. 45–46, år 1538 om förbud mot landsköp i Hälsingland; densamme s. 412, år 1593 om förbud för köpsvenner i stad att idka handel på andra ställen än där de betalar skatt; Stiernman del 2, s. 637–639, år 1650 den 31 oktober, med anledning att det »häffligt och alment är klagat wordet öfwer thet olaglige Landzköp, som så på en som annan ort, öfwer heele Rijket, numera hafwer tagit öfwerhanden»: 1734 års lag, Handelshalken, kap VI.
- <sup>27</sup> Magnusson 1997, s. 161–162.
- <sup>28</sup> Lövgren 2000, s. 202–203; Rosander 1980, s. 38–39.
- <sup>29</sup> Ståhl 2004, s. 64.
- <sup>30</sup> Cameron 2001, s. 198–199.
- <sup>31</sup> Magnusson 1997, s. 248–249.
- <sup>32</sup> Modée del 2, s. 1246–1248, den 1 oktober 1735, om att bibehålla sjöfarare i svensk tjänst; Modée del 3, s. 1887, den 22 november 1742, förbud mot sjömän att bege sig från riket (främst med anledning av kriget och behovet av sjömän i flottan); Modée del 4, s. 2874–2876, förbud mot bruksfolks och arbetares »förlöpande och afwikande».
- <sup>33</sup> Cameron 2001, s. 164–166 med diskussion om och kritik av begreppet 'merkantilism'.
- <sup>34</sup> Stiernman del 5, s. 247, den 28 oktober 1694, från Konungen till överdirektör Silfvercrona om resor ut ur riket utan pass.
- <sup>35</sup> Förordning från Kungl. Maj:t den 5 januari 1691, se Ståhl 2004, s. 52.
- <sup>36</sup> Modée del 3, s. 1606, den 20 juli 1739, »Publication angående de Resandes förpassande».
- <sup>37</sup> Andersson Palm, L., Stad och omland fram till 1800-talets mitt. Borås stads historia I, Historisk Media 2005, s. 27–34.
- <sup>38</sup> Lövgren 2000, s. 201.
- <sup>39</sup> Modée del 4, s. 2672–2673, den 30 mars 1748, p. 3

- om reglemente för coopvardieskeppare och skeppsfolk.
- <sup>40</sup> Stiernman del 2, s. 273–274, den 18 april 1640, om ordning för skeppare och sjömän.
- <sup>41</sup> Stiernman del 2, s. 55–56, den 4 september 1636, om finska lösdrivare; densamme, s. 104–106, den 28 juli 1637 om fördrivning av tattare; densamme, s. 327–334, den 28 februari 1642, om tiggare; Stiernman del 5, s. 435–436, den 18 november 1693 om drängar, pigor och löst folk; densamme, s. 726–730, den 21 oktober 1698 om tiggare och fattiga, landstrykare; Modée del 1, s. 530, resolution 1723 på besvär om judar utan pass; densamme, s. 669–670 i samma fråga; densamme, s. 736, om kringstrykande (tjänstehjonsstadgan).
- <sup>42</sup> Ståhl 2007, med detaljredovisning om hur urvalet gjorts och avvägs.
- <sup>43</sup> Förhållandet kan studeras i Placeringsdeputationens (1723) arkiv (KrA), samt i rullor, där en löjtnant kunde uppbära en (lägre) fänrikslön, se von Henel 1993 [1730], t.ex. för Kronobergs regemente, s. 66, Löjtnanten, herr Johan Cavallius i Majorens kompani, med hoställe i Allbo härad.
- <sup>44</sup> Nordström 1973, s. 83–84.
- <sup>45</sup> Magnusson 1997, s. 248–249.
- <sup>46</sup> Magnusson 1997, s. 252.
- <sup>47</sup> Hovslagaren Malmberg bor i Sövde och är dopvitne den 1 september 1736 (Sövde C:1) och finns i resanderapporter från postmästaren den 10 februari och 5 oktober 1733, Kanslikollegium, vol. GVI:15 (1730–1750).
- <sup>48</sup> Modée del 3, s. 1582–1598, den 21 augusti 1739 med hänvisning till legohjonsstadgan från 1723.
- <sup>49</sup> Biurman [1776] 1973, s. 3.
- <sup>50</sup> Resanderapporter från postmästaren i Ystad till Kanslikollegium, den 11 november 1724, resp. den 7 oktober 1733.
- <sup>51</sup> Lövgren 2000, s. 208.

## Källor och litteratur

### Otryckta källor och material

#### Riksarkivet

##### Kanslikollegium

Resanderapporter, Ystad, 1724–1750 (GVI:14–15)

##### Överpostdirektören

Huvudarkivet, Skrivelser från postkontor 1717–1761, Ystad (E3D:184–190)

#### Krigsarkivet

##### Flottans räkenskaper

Amiralitetsinkvarteringskassan, Passageraravgiften, vol. 1747:4, som för Ystad omfattar perioden 1735–1747, vol. 1749:1 för åren 1748–1749 och vol. 1754:2 som bl.a. innehåller 1750.

Placeringsdeputationen (1723).

Ystads fästnings arkiv (*Kommandanten i Ystad*)

Inlämnade pass, vol. 8b. 1849–1867 (Koncept, vol. BI:3. Inkomna pass [...], 1851–1867).

## Landsarkivet i Lund

*Malmöhus läns landskansli*

Handlingar rörande resande och deras förpassande, 1721–1733, 1745 (EIVa:1).

*Ystads stadsarkiv*

Räkenskaper, tolagsjournal 1745 (HV:14).

*Sövde socken*

Ministeriallängder 1693–1737, 1738–1775 (C:1, C:2)

## Övrigt

Ståhl, Gunnar, *Vilka reste och varför, 1720–1750? Om resor över Ystad och resor från Malmöhus län*, Stockholms universitet, Inst. för historia (Stockholm 2007). Magisteruppsats.

## Tryckta källor

Modéc, Reinhold Gustaf (utg.), *Utdrag utur alle ifrån 1718/1791 års slut utkomne publique handlingar, placater, förordningar, resolutioner och publicationer* [– – –], (i 15 delar) här används del 1–3 utgivna av Reinhold Modéc och del 4 utgiven av änkan Hedvig Eleonora Lindhielm (Stockholm 1742–1754). Omfattning i tiden är: Del 1 (1718–1728), del 2 (1729–1738), del 3 (1739–1746), del 4 (1747–1749).

Stiernman, Anders Anton von (utg.), *Samling utaf Kongl. bref, stadgar och förordningar angående Sweriges rikets commerce, politie och oeconomie uti gemen, ifrån åhr 1523 in til närvarande tid* (Stockholm 1747–1775), flera delar, med följande omfattning: Del 1 (1523–1632), del 2 (1633–1659), del 3 (1660–1672), del 4 (1673–1688), del 5 (1689–1707), del 6 (1708–1718).

*Svensk författningssamling* (SFS)

1734 års lag, egentligen *Sveriges rikets lag*. Gillad och antagen på riksdagen år 1734. Faksimilutgåva av 1780 års upplaga med förord av Ivar Lo-Johansson (Malmö 1981).

## Litteratur

Andersson Palm, Lennart, »Stad och omland fram till 1800-talets mitt», i Borås stads historia I, Historiska Media (Lund 2005).

Buurman, Georg, *Vägvisare til och ifrån alla städer och nannkunniga orter, uti Svea- och Göta-riken samt Stor-Förstendömet Finland*. Faksimilutgåva (Stockholm [1776] 1973).

Bjurling, Oscar, *Skånes utrikessjöfart 1660–1720. En studie i Skånes handelssjöfart* (Lund 1945).

Cameron, Rondo, *Världens ekonomiska historia från urtid till nutid* (Lund 2001).

Carlsson, Sten, Jerker Rosén, Jan Cornell & Gunvor Grenholm (red.), *Den svenska historien. 6. Frihetstiden, 1719–1772* (Stockholm 1967).

Edgren, Lars, *Lärning-gesäll-mästare : hantverk och hantverkare i Malmö 1750–1847* (Lund 1987).

Forssell, Nils, *Svenska Postverkets historia, 1–2*. (Stockholm 1936).

Harnesk, Börje, *Legofolk. Drängar, pigor och bönder i 1700- och 1800-talets Sverige*, Acta Universitatis Umensis, Umeå studies in the humanities 96 (Umeå 1990).

Henel, Andreas Jochim von, *Det Anno 1729 Florerande Swerige*, faksimilutgåva utgiven av Sveriges släktforskarförbund med inledning och personregister (Stockholm 1993 [Leipzig 1730]).

*Krigsarkivets beståndsöversikt* (KBÖ), särskilt del 2.

Lundqvist, Pia, *Marknad på väg. Den västgötska gård-farihandeln 1790–1864*. Göteborg 2008.

Lövgren, Anna-Brita, »Rätten att färdas fritt», i Lars M. Andersson m.fl. (red.), *Rätten. En festskrift till Bengt Ankarloo* (Lund 2000).

Magnusson, Lars, *Sveriges ekonomiska historia* (Stockholm 1997).

Nordström, Elsa, »Journaler över utrikesresenärer 1735–1851 i Krigsarkivets», i *Meddelanden från Kungl. Krigsarkivet VI* (Stockholm 1973).

Reuterswärd, Elisabeth, *Ett massmedium för folket. Studier i de allmänna kungörelsernas funktion i 1700-talets samhälle*, Studia Historica Lundensia (Lund 2001).

*Riksarkivets beståndsöversikt* (RBÖ) särskilt delarna 1, 4 och 5.

Rosander, Göran, *Herrarbete, dalfolkets säsongsvisa arbetsvandringar i jämförande belysning* (Uppsala 1967).

Rosander, Göran, *Gårdfarihandel i Norden. En översikt av en gammal handelsform* (Stockholm 1980).

Rosengren, Annette, *När resan var ett äventyr. Om resor i Sverige under tusen år* (Stockholm 1979). – Utgångspunkten var en utställning på Nordiska museet: RESA I SVERIGE.

Ståhl, Gunnar, »Postjaktttrafik och resande mellan Ystad och Stralsund 1683–1861», i *Att resa i arkiven, 2004, Årsbok för Riksarkivet och landsarkiven* (Stockholm 2004).

# Pass inom riket? Javisst!

Av Anna-Brita Lövgren

Docent i historia, f.d. landsarkivarie, Lund

Pass inom ett land känns väldigt främmande för oss i dag, även om vi erinrar oss att det för inte så länge sedan fanns restriktioner för hur man rörde sig inom en del östeuropeiska länder och det även för landets egna medborgare. Men går vi ett och ett halvt till två sekel tillbaka var det vanligt även i Sverige och i andra länder. Här ska jag utifrån olika exempel resonera om passens *funktion* i en äldre tids samhälle. Jag håller mig till vårt land som alltså inte var unikt i detta avseende. I den mån den tid berörs, då Skåne, Halland och Blekinge tillhörde Danmark, gällde alltså liknande förhållanden där.<sup>1</sup>

## Många på samma pass

År 1856, den 8 oktober, utfärdade länsstyrelsen i Kristianstad ett pass för överstelöjtnanten, kommandören och riddaren E[tienne] De la Gardie med familj och betjäning att användas ett år inom riket. Det framgår av länsstyrelsens passjournal.<sup>2</sup> Detta var ett av de sista åren De la Gardie skaffade pass för att kunna röra sig fritt inom det egna landet. 1860 upphävdes nämligen med något undantag den skyldighet för resande att vara försedda med pass som hade funnits genom århundraden. De la Gardies pass kunde användas av honom ensam eller av honom tillsammans med en eller flera familjemedlemmar och han kunde också ha en eller flera tjänare med sig, alla på detta enda pass. Endast han själv var nämnd vid namn. Det var han som ansvarade för sin fru och sina barn som han var förmyndare för och för sina tjänare som var under hans husbondevælde. Signalement saknades och han skrev inte sin namnteckning på passet. I sak kunde vem som helst som var klädd som en högre ståndsmän och förde sig som en sådan resa på passet i trakter där ingen kände De la Gardie till utseendet.

I de mer samlade bestämmelserna om pass som 1812 ersatte ett antal äldre i olika för-

fattningar ingick möjligheten för »kända och säkra personer» att få pass för obestämd tid och utan att resväg eller resans mål angavs.<sup>3</sup> Det blev i princip ett inrikespass på som här ett år, i andra fall kanske på sex månader. De la Gardie var en känd och säker person för länsstyrelsen i Kristianstad. Huvudregeln var emellertid att passet skulle innehålla uppgift om den resandes väg, varifrån han kom och resmålet och orter där han fick uppehålla sig under färdens gång. Eftersom normalpasset avsåg *en* resa eller en tur och returvärd varierade passets giltighetstid i hög grad.

Ett sådant pass för en förflyttning från en ort till en annan utfärdade överståthållaren i Stockholm 1743 till Brahestad i Finland för ett omfattande sällskap, nämligen härads hövdingen Johan Henrik Wijkman med fru, två barn och en piga, lantränkmästaren Johan Pose med fru och fem barn och en piga samt notarien Mårten Kiämer. Wijkman återvände då till den finska rikshalvan efter att ha vistats i Sverige under kriget med Ryssland 1741-1743 och detsamma gällde förmodligen Pose och Kiämer.<sup>4</sup> Namn angavs enbart på de två ansvariga familjefäderna samt notarien. Giltighetstiden sattes inte ut, kanske för att den var svår att beräkna för en sjöresa. Det här passet tillhör de som har bevarats; de

1743  
6/10

# Hans Kongl. Maj:ts

Till Sverige, etc.

Min Allernådigste Konungs Tro, Man och  
Öfver-Ståthållare öfver des Residence, Slett och Stad  
STOCKHOLM,

# RUTGER FUCHS

Fri-Herre.

**S**

Jör härmed witterligt, at aldenstund  
Johann Henrich Wijkman  
i sin sinne blifver med den  
Sven och sin fru, Junckfru Catharina  
Johan Wijkman sin hustru och sin  
fru, Junckfru Sofiana Wijkman  
med ut behöfver sig till Stockholm

Anhållandes derföre om mit Hese-Pas; Jordenstull länders  
här med på Höghsbemåtte Hans Kongl. Maj:ts samt å  
dragande Kall och Embetes wägnar til alla wederbröande,  
som på de Hese-Pas någon upfikt at hafwa tillkommer, min  
respective tjenst-och wäntlige begäran, at låta bemåtte Pas  
såsom uti den rätta Hese-stadde frift och  
obehindrat passera. Stockholm den 6. Feb.

Anno 1743.

*Uppenlyst för Herr Baronis och Herr Wijkmans*



*Wijkman*

*Wijkman*  
*Wijkman*

*Wijkman*

Pass för Johan Henrik  
Wijkman med sällskap  
1743 6/10. Johan Henrik  
Wijkmans papper. Vol. I.  
RA.

*From handl. ang. 900 1 (1926)*

flesta förstördes efter användandet. Myndig-  
hetsprägel är tydlig med tryckt blankett,  
ingress som anger utfärdande myndighet,  
myndighetens sigill och underskrifter av två  
ämbetsmän. Att kontroll skett under resan  
framgår av noteringen vid ett kastell med  
namnteckning av kontrollören.

De här båda passen gavs till personer som  
helt enkelt behöfde förflytta sig över längre  
avstånd inom riket. Tills vidare kan vi nöja  
oss med att passet utgjorde ett myndighets-  
bevis på den resandes identitet – om än otill-  
fredsställande – i en tid när den inte kunde  
kontrolleras genom en snabb kontakt åt ena

eller andra hållet, och dessutom visade att myndigheten inte sett något hinder för att bevilja resan.

## Utan laga försvar

Nu till nya exempel! De skånska sädesfälten krävde extra arbetskraft under och efter skörden i en tid då allt måste ske för hand. Det blev chans till inkomst för bland annat de halländska bondsöner och drängar som kunde undvaras i hemorten under den perioden. I de passjournaler som länsstyrelsen i Halland förde fylldes vissa år sida upp och sida ner med namn på män som fick pass för att bege sig till Skåne på tröskarbete. Deras namn noterades och likaså gården, socknen och häradet de kom ifrån. Åren 1816–1824 utfärdades mellan 350 och 700 sådana pass varje år.<sup>5</sup> Under tiden i Skåne vandrade dessa arbetare från by till by för att finna gårdar där man behövde arbetsfolk. De behövde då ett bevis på att de hade tillstånd att färdas på detta sätt för att inte riskera att bli gripna som lösdrivare och sändas till armén eller sättas i tvångsarbete.<sup>6</sup> Kravet på laga försvar fanns kvar nästan hela 1800-talet ut och för de personer det här var fråga om innebar det i princip att de skulle ha årstjänst. Framgick det inte tydligt att de hade det – och det gjorde det ju inte under dessa arbetsvandringar – måste de kunna visa att de inte bara drev omkring. De vandrande arbetarna hade också intresse av att vid behov kunna visa för sina arbetsgivare att de inte var lurendrejare. Frågan var vem som skulle utfärda dessa bevis. Prästen i hemsocknen låg nära till hands. Han utfärdade flyttningsattester och frejdebetyg och han var den myndighetsperson som bäst kände sockenborna. Det förekom också att prästen skrev intyg för arbetsvandringar långt från hemorten. Ibland var det snarast ett frejdebetyg, ibland var det formu-

lerat som pass.<sup>7</sup> Den rätta passmyndigheten för landsbygdens befolkning var emellertid länsstyrelsen, det framgick klart av 1812 års passföreskrifter. Det var ingen nyhet då, men det uttrycktes ännu mera entydigt än i tidigare föreskrifter. Trots det användes fortfarande intyg av prästen, och i Kopparbergs län med dess omfattande arbetsvandringar, det så kallade herrarbetet, hade prästerna även därefter Kungl. Maj:ts särskilda tillstånd.<sup>8</sup> De halländska arbetsvandringarna är synliga i länsstyrelsens passjournaler några år men inte dessförinnan och inte därefter. Man kan spekulera i vad det beror på. Kanske fördes de upp på en separat förteckning som förstörts eller förkommit. Möjligen vände de sig i stället till prästerna.

De hittills relaterade fallen har rört personer som sökt och fått sin länsstyrelses pass därför att de skulle förflytta sig utanför sitt hemlän och de absolut flesta inrikespassen var av den typen. Men även inom länet kunde pass behövas. Länsstyrelsen i Blekinge utfärdade i april 1819 ett pass för avskedade volontären Eric Ringquist för att under återstoden av året undervisa allmogens barn på åtskilliga orter inom länet.<sup>9</sup> Han hade inte någon årstjänst som gav honom laga försvar och när han försörjde sig med ambulerande undervisning behövde han ett pass, även om han befann sig i hemlänet. I hans pass skrevs också signalementet in i enlighet med 1812 års passförfattning att detta skulle göras för andra än ämbets- och tjänstemän, bofasta eller borgare. Med andra ord, de som man kunde misstänka inte skulle klara sin försörjning utan bli lösdrivare, tiggare eller orosmoment skulle göras igenkännliga. Krav på signalement hade förekommit också före 1812 men då mer tillfälligt.<sup>10</sup>

I motsats till den avskedade Ringquist kan en del av tröskarbetarna från Halland ha haft en tjänst som normalt gav dem laga försvar, en tjänst som de tillfälligt var lediga från för

att utnyttja chansen till extrainkomst. I så fall måste husbonden ha godkänt arrangemanget med tröskarbetet.<sup>11</sup>

### Arbetsgivare eller passmyndighet?

Nära hundra år tidigare, i april 1728, skickade Wilhelm Bennet sin kammartjänare Olof Pravell från Bälteberga i Ottarp, numera i Helsingborgs kommun, till Stockholm med uppdrag att uträtta en del ärenden. Han sände honom med en skeppare och formulerade sitt intyg för tjänaren som ett pass: »Ty är min hörsam- tjänst och vänliga begäran till alla dem som på de resande uppsikt hava, det de låta denna min utskickade, såsom uti mina angelägenheter stadder, obehindrad pass- och repassera». Detta husbondens pass an-

vände Pravell för båtresan till huvudstaden men där fick han lämna det ifrån sig, vilket innebär att han inte tilläts »repassera» på det utan fick skaffa ett nytt pass och då rimligen ett utfärdat av överståthållaren (landshövdingens motsvarighet i Stockholm).<sup>12</sup> Wilhelm Bennet på Bälteberga utnämndes i november samma år till landshövding i Hallands län efter en lång militär bana, men han var inte landshövding när han skrev passet och inget antyder att han skrev det i annan egenskap än som husbonde för sin tjänare.<sup>13</sup> Att rikets främsta stånd ofta »förpassade» sina tjänare fortfarande i mitten av 1700-talet framgår av att man då från landshövdingehåll framhöll att adelns tjänare precis som andra borde ta pass av länets chef. Det gjorde de uppenbarligen långt ifrån alltid.<sup>14</sup>

104

N<sup>o</sup> 636.

Vår hörsam- tjänst och vänliga begäran till alla dem som på de resande uppsikt hava, det de låta denna min utskickade, såsom uti mina angelägenheter stadder, obehindrad pass- och repassera.

Bälteberga d: 12 April a: 1728.

W. Bennet från PHS

Landshövding 1728-1740 från PHS

Privat utställt pass för Olof Pravell 1728 12/4. Överståthållarämbetets äldre kansli F IA: 17, SSA.



1812 års passförfattning anger som redan framhållits ännu tydligare än tidigare författningar att det var landshövdingen respektive överståthållaren i huvudstaden samt magistraterna i andra städer än residensstäder som hade ansvaret för utfärdande av pass. Landshövdingen kunde i viss mån delegera men det var hans ansvar.<sup>15</sup> (Dessutom utrikesstatsministern men hans pass avsåg inte resor som i sin helhet var inrikes.) Passen skulle nu också vara tryckta. Att det krävdes var något nytt men större passutfärdare hade tryckt egna formulär i decennier, en del i mer än ett sekel, sedan man väl fått tillgång till tryckerier. Med tryckta pass blev det lättare att urskilja sådana som skrivits av obehöriga som präster och husbönder, eftersom dessa var skrivna för hand alltigenom.

Å andra sidan är det lätt att förstå att det kunde uppstå en sammanblandning mellan vad husbonden skulle göra, nämligen intyga att tjänaren hade hans tillstånd eller till och med uppdrag att bege sig till annan ort, och vad den passutfärdande myndigheten skulle göra, nämligen utfärda ett pass för denna resa i den mån den sträckte sig utanför hemlandet. På samma sätt var gränsen ännu inte klart utstakad mellan pass och de intyg krigsbefälen gav sina underställda vid uppdrag i tjänsten som krävde bortavaro och vid beviljad permission. Hade soldaten inte ett sådant intyg riskerade han att tas för desertör eller lösdrivare och det även vid en kortare resa. Vid 1700-talets mitt uttalade sig landshövdingarna över hur stort område en militär permissionssedel borde gälla utan att länsstyrelsen kopplades in. Inom regementet kunde kompanichefens intyg räcka, tyckte de, men utanför detta ville de ha överstens sedel, som då också borde innehålla vissa uppgifter av speciell passkaraktär och dessutom skrivas på i landskansliet, den del av länsstyrelsen dit passfrågorna hörde.<sup>16</sup> Regimentena var ju knutna till landskapen eller rättare länen, och

tanken var alltså här att den militär som rörde sig utanför sitt län borde ha landshövdingens tillstånd förutom sin militära chefs. Pass eller permissionssedel? Båda hade till uppgift att intyga att innehavaren hade rätt att förflytta sig inom de ramar som angavs vad gällde område och tid. Gränserna var fortfarande glidande. Av passjournalen som fördes i Blekinge länsstyrelse under 1800-talets första decennium framgår att militärer kom med »permissionspass» och fick dem påtecknade. En del av dessa permissionspass var uppenbarligen skrivna vid flottbasen i Karlskrona och fick nu påskrift av den rätta passmyndigheten, länsstyrelsen, innan färden gick till orter utanför länet. På liknande sätt fick en verkmästare och en timmerman sina uppvissade order om att fara på en skogsförrättning påskrivna i länsstyrelsen.<sup>17</sup> Intyg och order förändrades över tid från att ha fungerat som pass till att förses med påskrift och därmed »förvandlas» till ett pass för att slutligen utgöra en ansökan om och ett underlag till pass.

En sådan ansökan om pass för visst uppdrag skrev ägaren av Klippans pappersbruk S.M. Sunnerdahl 1840 för Petter Johansson Rosenquist, som antagits till att samla lump inom Skåne. Nu såg bruket till att han fick pass från länsstyrelsen i Kristianstads län, ett pass som täckte hans kringfarande där. Till denna ansökan fogades ett prästbetyg av vice pastor i Rosenquists hemförsamling Mörrum med uppgift om födelsedag, födelseort och aktuell mantalsskrivningsadress. Utrustad med dessa båda papper infann sig den blivande lumpsamlaren i Kristianstad och fick ett pass på tre månader som lumpsamlare för Klippan inom länet och med ålder och signalement inskrivna.<sup>18</sup> I sin ansökan för Rosenquist hade Sunnerdahl dessutom anhållit att »vederbörande» mot betalning skulle lämna biträde vid insamlandet och vid transportrandet. I första hand torde denna begäran



Konungariket. *Ålfrs församling, Rönneby förs. Ålfrs förs.*  
 Helt nytt handtryck utgivet af mig. Konungarikets förhållanden. 1840  
 Utgivet af mig. Helt nytt handtryck utgivet af mig. Konungarikets förhållanden. 1840  
 Utgivet af mig. Helt nytt handtryck utgivet af mig. Konungarikets förhållanden. 1840  
 Utgivet af mig. Helt nytt handtryck utgivet af mig. Konungarikets förhållanden. 1840  
 Utgivet af mig. Helt nytt handtryck utgivet af mig. Konungarikets förhållanden. 1840

Alfredson den 29 februari 1840  
 Alfrons församling

Ansökan om pass för  
 lumpsamlare 1840 28/2  
 av ägaren till Klippans  
 pappersbruk Läns-  
 styrelsen i Kristianstads  
 län, landskansliet E. I. 1,  
 LLA.



Konungariket. *Ålfrs församling, Rönneby förs. Ålfrs förs.*  
 Helt nytt handtryck utgivet af mig. Konungarikets förhållanden. 1840  
 Utgivet af mig. Helt nytt handtryck utgivet af mig. Konungarikets förhållanden. 1840  
 Utgivet af mig. Helt nytt handtryck utgivet af mig. Konungarikets förhållanden. 1840  
 Utgivet af mig. Helt nytt handtryck utgivet af mig. Konungarikets förhållanden. 1840  
 Utgivet af mig. Helt nytt handtryck utgivet af mig. Konungarikets förhållanden. 1840

Alfredson den 29 februari 1840  
 Alfrons församling

130

1210

avse kronans tjänstemän ute i länet och ska ses mot bakgrund av att Klippans pappersbruk vid denna tid var landets främsta pappersbruk både i fråga om produktionens storlek och kvalitet och i stort behov av tillgång på råvara.<sup>19</sup> I passjournalen finns ingen antydan om att passet skulle ha särskild notering om sådant biträde.

## Skjuts, mat och logi

Pass kunde emellertid innehålla tillägg i den ordinarie formuleringen som skulle underlätta färden och därmed det till färden knutna uppdraget. Inför riksdagarna anbefalldes landshövdingarna att se till att gästgiverierna var väl rustade för riksdagsmännens resor.<sup>20</sup> Om det då i passen framgick att de resande skulle till riksdagen kunde de räkna med bättre logi och snabbare färd. Ibland skrevs det explicit: »således är till begagnade av Riksdagsskjuts berättigad».<sup>21</sup>

»Äger begagna gästgiveriskjuts» eller enkelt »gästgiveriskjuts» anger länsstyrelsen i Blekinge län för några personer i sin passjournal 1840.<sup>22</sup> Ett pass som gav tillstånd till en viss resa innebar nämligen inte en självklar rätt att erhålla skjuts eller skjutshäst genom gästgivaren mot åsatt pris. För många var det ändå uteslutet eftersom de inte hade råd att betala. Andra som handelsmän fraktade sina varor med egna lastdjur, ofta klövjade de eller – sedan vägarna blivit något bättre – körde med egna foror eller utnyttjade vinterföret. När resande klagade över långa väntetider och trassel vid skjutshållen, därför att hästarna inte räckte till, resulterade det i ökad kontroll över gästgiverierna genom särskilda dagböcker som skulle föras där, men också i begränsningar i rätten att utnyttja systemet. På 1760-talet kom t.ex. i rask följd flera påbud rörande detta. De som behövde skjuts för sina varor borde själva avtala med personer som var villiga att skjutsa, och så

ålades också städernas borgare att göra förkortare resor ut på landet. Undantag gjordes för fågellass från Norrland – ripor får man förmoda – ostron och hummer, läckerheter som inte tålde dröjsmål. Vissa grupper uteslängdes från skjutssystemet. Gesäller, lärodrängar, båtsmän och liknande hänvisades till att ta sig fram till fots eller på egen hand ordna någon som åtog sig att skjutsa, såvida de inte hade fått särskilt tillstånd att använda gästgiveriskjuts, något som i så fall skulle skrivas in i passet. Vad angick »lösa och tärande» personer så förbjöds alla passutfärdare strängt att ge dessa pass med tillstånd till gästgiveriskjuts.<sup>23</sup> Varför det i fallen i Blekinge 1840 särskilt noterades sådant tillstånd framgår inte. Kanske hade någon ett brådskande ärende, kanske förde någon med sig varor som trots allt bedömdes kunna accepteras i det ordinarie skjutssystemet. Om gästgivaren var tveksam var det bra att ha tillståndet inskrivet i passet, som ju skulle visas upp för denne.

Ett belysande exempel i en drastisk situation utgör det pass som länsstyrelsen i Kalmar 1723 utfärdade för sin skarprättare som rekvirerats av länsstyrelsen i Kronobergs län för att där avrätta en som dömts till döden för tidelag. Passet gällde färden till Växjö och åter med bland annat följande formulering: »med befallning till vederbörande gästgivare att vid dess anfordran tilldela honom prompt skjuts av tvenne hästar emot kontant betalning, så att han därigenom icke må uppehållas».<sup>24</sup>

Tilläggs ska att passen hade haft en mycket större betydelse i fråga om skjuts och logi och förplägnad så länge det ingick i allmogens skattskyldighet att gratis ge denna service för kronans behov, inklusive befordran av posten fram till dess den 1636 fick en särskild organisation. Då var det uppgifterna i passet som definierade om och i vilken omfattning bönderna var skyldiga att stå till

tjänst. Systemets svagheter – att det missbrukades av icke berättigade och att det slog hårdast där samfärdseln var störst – kom man någorlunda tillrätta med först vid 1600-talets mitt, då det föreskrevs inrättande av gästgiverier till de resandes tjänst mot ersättning.<sup>25</sup> Dock var bönderna skyldiga att utan ersättning skjutsa kungen med följe och köra för militära behov ytterligare några decennier samt transportera fångar fram till 1734.<sup>26</sup>

Ett öppet pass för militär förflyttning utfärdade landshövdingeämbetet i Malmöhus den 3 juli 1719 för generalmajor Bennets regemente. Det var alltså under den tid då ersättning skulle betalas ut. Det hade följande innehåll. Bennet hade fått befallning att vara beredd att omedelbart bege sig på marsch med sitt regemente när order kom. Kronofogdarna i de fögderier där regementet låg inkvarterat beordrades nu i detta pass att omedelbart då de fått meddelande om tidpunkten för uppbrottet, skaffa fram hästar för trossen och fältskären så att de genast kunde tas i anspråk. Antalet hästar preciserades, likaså hur betalning till allmogen skulle ske och kvitenser tas för såväl hästarna som deras bete. Slutligen redogjordes för hur underofficerarna och de gemena ryttarna respektive överofficerarna och deras drängar skulle få sitt underhåll under marschen. I passet hänvisades till olika punkter i tågordningen, dvs. gällande regler för militära durchmarscher.<sup>27</sup>

Hur en kvinnlig fånge 1728 skulle föras från Ystad till Malmö fästning reglerades likaså av landshövdingeämbetets öppna pass. Häri befalldes en kronofogde att hämta ut fången ur häktet i Ystad med häst och vagn, som allmogen skulle ställa till förfogande emot attest, och sedan med angiven bevakningshjälp föra henne till nästa fögderi. På samma sätt skulle hon sändas genom det ena fögderiet efter det andra fram till slutmålet och kvitteras vid varje överlämnande. Fången

skulle åtnjuta den vanliga fångförtäringen. Allt ingick i detta pass som skickades till magistraten i Ystad. Här anges inget om ersättning eftersom det var före 1734.<sup>28</sup>

Man kan tycka att kronofogdarna borde veta vilka regler som gällde i den ena eller den andra situationen och inte skulle behöva dessa detaljerade anvisningar och påminnelser om regelverket. Man kan å andra sidan inse att detta sätt att utveckla vad uppgiften innebar utgjorde en löpande utbildning och fortbildning i de olika ämbetsgöromålen i en tid då man inte ständigt gick på kurs.

Man kan dessutom tycka att dessa öppna pass för militära ändamål respektive för förflyttning av en fånge inte borde kallas pass utan snarare är befallningar. I länsstyrelsen betecknar man dem inte heller helt enhetligt vid den här tiden. Varierande har man benämnt ärendet öppet pass respektive öppen befallning i diariet och i konceptet till den utgående skrivelsen, konceptet här i betydelsen det hos myndigheten bevarade exemplaret. Likaså växlar den rubrik under vilken man i diariet registrerat denna typ ärenden mellan öppna order, öppna pass och öppna pass och order.<sup>29</sup> Öppna kallades ju sådana brev som var avsedda att göras kända för fler än den brevet gällde. Språkbruket här visar hur vitt passbegreppet då fortfarande var men alltid med kärninnehåll av att en förflyttning skulle ske och var tillåten. Så småningom tryckte en del länsstyrelser särskilda blanketter med rubriken Fångförpassning.

## Handel

Handeln märks också i passen. Enligt den dominerande näringspolitiska ideologin hörde handeln hemma i städerna och den var reglerad för att generera inkomster åt staten i form av tullar och acciser, accentuerat genom införandet av lilla tullen vid stadens gräns

1773  
 Uppen bemyndigad af husmannen Måns  
 Jonasson i Qwärlöv kunnat att skrivit  
 ett ännu Tobaksköpskontra som han  
 som fort ut följande af husmannen  
 plantarings föreläsa utlyg af landslöf  
 d. 3 Febr. 1788.

Måns Jonasson  
 Komminister

Så vittrolyghet i denna  
 Sven Nilsson  
 Pål Kallstén

1788 24. Febr. Kop. Pål  
 Cui Falkenberg



Intyg för husmannen Måns Jonasson i Qwärlöv (Kvärlöv i nuvarande Landskrona kommun) om egenodlad tobak 1788 3/2, skrivet av församlingens komminister och underskrivet av två personer som har kännedom om saken. Notering visar att sökanden fick pass till Falkenberg. Länsstyrelsen i Malmöhus län, landskansliet E IVA:4, LLA.

1622 (i de tidigare danska landskapen från och med 1658).<sup>30</sup> Allmogen hade visserligen rätt att sälja sina egna produkter till vem de ville och fritt köpa för eget bruk men där gick gränsen fram till 1789, då det generellt blev tillåtet att även idka kommissionshandel med grannens produkter.<sup>31</sup> Handeln på landsbygden skulle i övrigt ske på av städerna hållna tillåtna marknader. Kronan försökte tvinga den köpenskap som de västgötska gårdfarihandlarna sedan länge bedrev in i Borås, som fick stadsprivilegier 1622 enbart härför – men förgäves. Borgarna där och likaså invånarna i flera härader i stadens närhet förvärvade rätt

att fortsätta sin gårdfarihandel och det även utanför städernas torg och marknader.<sup>32</sup> Också i vissa andra områden i riket bedrev allmogen en omfattande handel och lyckades utverka särskilda tillstånd. Under framför allt 1700-talet beviljade kronan fler och fler undantag från huvudregeln »handeln åt borgerskapet», delvis utifrån nya näringspolitiska idéer. Ståndssamhället bestod men man tøjde gränserna genom övergripande undantag i form av särskilda tillstånd och lättnader. Nyare forskning har visat att landsbygdshandeln var mycket betydande både kvantitativt och vad gäller spridningen.<sup>33</sup> Med hänsyn till

det regelverket måste emellertid den som sålde och köpte utanför dess ramar kunna visa att han hade rätt att göra det. Det blev passets uppgift. Det visade att personen i fråga fick bedriva handel, inom vilket område han fick göra det och ofta för vilken tidsperiod tillståndet gällde. Man använde sig av »normalformuläret» för pass i den mån man hade tryckta sådana att fylla i, och man hade då möjlighet att tillfoga sådant man speciellt ville framhäva som t.ex. att resan gällde för »föryttrande af gårdsavel». <sup>34</sup> Men passen kunde också utformas för en viss kategori och då innehålla mycket information som rörde just denna grupp. Pass för olika kategorier västgötska gårdfarihandlare innehåller t.ex. uppgift om relevanta författningar, tillåtna varor och särskilda skyldigheter under färden och vid återkomsten. <sup>35</sup>

Passens betydelse med hänsyn till bestämmelserna om tillåten och otillåten handel visas också av bevarade intyg som lämnats in till passmyndigheten i samband med ansökan om pass, t.ex. att den vara som den blivande resenären vill fara bort och sälja kom från hans egen produktion. Passet var den viktigaste handlingen för den som var ute på handelsfärd. Den kunde kompletteras med förteckning över varorna och då med hänsyn till betalningen av tull. <sup>36</sup>

## Kontrollen

Hur effektiv var då kontrollen? Föreskrifterna duggade tätt, påmindes om, förtydligades, ändrades och påmindes om igen. Särbestämmelser förekom. Det är svårt att få en helt klar bild av de föreskrifter som rådde under olika perioder och det är ännu svårare att veta hur noga bestämmelserna efterlevdes. Säkert är att gällande bestämmelser påmindes om i situationer då överheten ansåg att det behövdes och allt talar för att resulta-

tet då blev en tillfälligt strängare kontroll. Precis som nu skärptes också föreskrifterna i utsatta lägen och det blev i sig ett incitament till noggrannare bevakning. Det kunde röra sig om tillfälliga händelser eller en utveckling under längre tid. Så snart de makthavande i huvudstaden 1756 fått kännedom om att det planerades ett revolutionsförsök, som med kungaparet i centrum riktade sig mot regering och riksdag, resulterade det i ett påbud. Alla underofficerare, ryttare och soldater från närbelägna regementen som samlat sig i huvudstaden utan att vara i tjänst skulle visa sina pass eller permissionssedlar i slottskansliet, och dessutom skulle husvärdarna infinna sig för att ange namnen på de av dessa män som de hyste. <sup>37</sup> Det blev en dubbel kontroll av dem som kunde misstänkas vilja delta i kuppen och i den kontrollen utnyttjades passsystemet. Författningar med tidsmässigt längre räckvidd var de hårdnande föreskrifterna om obesuttnas rätt att förflytta sig efter det att folkökningen och med den proletariseringen satt in under 1800-talet. 1824 gällde det lösdrivare och gifta icke bofasta och 1844 gesäller. <sup>38</sup> Vad man ville förhindra var att personer som hade svårt att klara sin försörjning drog omkring i riket och tiggde och orsakade oro och i de fall det fanns familj lämnade den kvar oförsörjd.

Passkontrollen för färder inom riket var nära kopplad till kontrollen över dem som passerade rikets gränser, svenskar såväl som utlänningar. Hade någon utlänning lyckats ta sig in i landet utan att ha tillstånd av svenska myndigheter skulle han fångas upp och förhöras. Kunde han vara spion, orosstiftare eller tillhörande gruppen löst folk, dvs. icke bofasta, eller tiggare? Sådana skulle inte släppas in. Svenskar å andra sidan hade inte rätt att lämna sitt land utan tillstånd och måste komma tillbaka inom stipulerad tid för att inte råka illa ut. Bakom dessa bestämmelser låg föreställningen att landets storhet och

välstånd var beroende av en stor befolkning. Svenskarna behövdes i Sverige.<sup>39</sup> Kontrollen inom riket var för dem också ett hinder på vägen till en otillåten utlandsresa.

## Samhället förändras

1860 upphävdes skyldigheten för resande att vara försedda med pass genom en kunglig förordning.<sup>40</sup> De förhållanden som låg bakom behovet av pass inom riket var då sedan decennier i stark förändring. Den framväxande liberalismen krävde inskränkning av privilegiesamhället och ekonomiskt betydde det näringsfrihet. 1846 togs det första stora steget då skråväsendet avskaffades och handel tilläts även på landsbygden förutsatt att rörelsen drevs minst tre mil från stad. Utvecklingen fullföljdes 1864. Därefter skulle varje medborgare i princip få ägna sig åt den näring han önskade och utöva den i staden eller på landsbygden. Själva resandet höll på att revolutioneras genom ångbåtstrafik och järnvägar, som erbjöd bekvämare och snabbare förflyttning över större områden. Järnvägshotell för de resandes behov kompletterade. Antalet resenärer ökade och att kontrollera vilka som steg av och på dessa nya samfärdsmedel var inte lätt. Framför allt, Sverige hade fred sedan 1815 och rädslan för fiender och spioner avtog. När man behövde få fram information om oroande händelser och individer gick det snabbare än tidigare genom telegrafnätet som byggdes ut på 1850-talet. Det var alltså både förhållandet till omvärlden, en annan samhällssyn och nya tekniska landvinningar som gjorde att passsystemet övergavs.

Under tiden den utvecklingen pågick hade passkontrollen lättats i vissa delar. Som framgått fanns från 1812 möjlighet för »kända och säkra» personer att få pass för alla resor inom riket för tid på upp till ett år. Det med-

förde allt eftersom tiden gick att sådana personer inte alltid brydde sig om att skaffa pass, medvetna om att de knappast skulle råka ut för kontroll såvida inget särskilt oroande inträffade. C. J. L. Almqvist ger i sin roman »Det går an» från 1838 en samtidsrealistisk bild av en resa med ångbåt och gästgivare-skjuts från Stockholm till Lidköping. I den informerar sig sergeanten Albert om den unga Sara Videbeck genom det pass som hon låter ångbåtens kapten förvara under resan »till all möjlig säkerhets vinnande för sin person», pass »som annars ångbåtsresande sällan medföra» enligt författaren. När Albert betalar gästgivaren i Arboga innan han och Sara tillsammans reser vidare säger gästgivaren: »Pass skulle väl också ses, men för herrskapet kan det icke behövas». Men Albert har ett och passar på att visa det. Gästgivaren noterar att det enbart gäller Albert men tillägger att det inte gör något. Sara och Albert som träffats på resan har uppfattats som man och hustru och låtit folk förbli i den uppfattningen. Då Albert inte vill avslöja hur det egentligen förhåller sig, fabulerar han därför kvickt ihop en förklaring; han hade tänkt fara ensam och tagit ut pass i enlighet därmed men i sista stund tagit med sig frun. Gästgivaren konstaterar att det inte gör någonting. »Ordentligt folk, som resa anständigt och betala, frågar man aldrig efter pass.»<sup>41</sup> Enligt regelverket skulle pass medföras både vid resa med båt och på land och de skulle visas upp för gästgivaren. Vid den här tiden hade kontrollen uppenbarligen börjat lättas. Vid senare diskussioner om inrikespassen, under riksdagen 1856–1858, konstaterade den ene riksdagsmannen efter den andre att passförfattningarna sällan tillämpades strikt.<sup>42</sup> Det samma framgår av passjournalerna, som med tiden upptar allt färre högre stånds och besuttna personer. Då Etienne De la Gardie 1856 tog ut ett pass på ett år för sig, sin familj och sin betjäning var han en av relativt få i

den positionen som brydde sig om att skaffa pass för resande inom riket.

De resande som man fortfarande 1860 ut-satte för kontroll var de som bedrev handel under färden och de försvarslösa. De skulle skaffa pass också i fortsättningen.<sup>43</sup> Med den utvidgade näringsfrihetsreformen 1864 ändrades det för de handlande. För dem gällde det därefter »för ändamålet utfärdat pass» eller intyg om anmälan till myndighet om verksamheten. Kravet på pass för försvarslösa föll 1885 då försvarslöshetsstadgan avskaffades. I stället för en kontroll i förväg med fortsatt dito under vägen inriktades samhällets åtgärder därefter på den som påträffades som lösdrivare.

Inte ens de som passerade rikets gränser behövde pass efter 1860, vare sig svenskar eller utlänningar. Den typen pass återkom först i och med första världskriget. Proceduren med pass för varje resa var för omständlig för snabba och goda utlandshandelsförbindelser och synen att svenskar inte skulle få lämna landet hade ändrats. Ett steg på vägen togs 1840 då regeringen upphävde föreskrifterna om att svenskar för att få pass till utlandet skulle lämna borgen eller ned-sätta pengar som garanti för sin återkomst.<sup>44</sup> 1860 blev det alltså fritt fram. Ynglingar i bevaringsåren måste dock inhämta Kungl. Maj:ts tillstånd för att få utvandra.<sup>45</sup>

## Slutord

Det är i det långa perspektivet man ska se passens funktion och utformning fram till 1860. Då inser man varför passet skulle gälla *en* resa, kopplat som det var till ärendet och ärendets art. Att ärendet var viktigt berodde i sin tur på att det var knutet till näringspoli-tiska och samhällseliga uppfattningar, som fick sina konsekvenser i författningar av olika slag. Ståndssamhället gav stånden olika

uppgifter, hustavlan och tjänstehjonsstadgan reglerade förhållandet inom familjen och mellan husbonde och tjänstefolk. myndighe-terna ställde krav på laga försvar och regel-verket för fattigvård hänvisade den som inte kunde försörja sig till de närmaste och i sista hand hemsocknen. Allt detta tillsammans med en i dessa krigiska århundraden högst rimlig rädsla för spioner, svårigheterna rent praktiskt att ta sig fram över längre avstånd samt det förhållandet att identitetshandlingar normalt inte förekom, resulterade i ett sam-hälle där passen hade flera uppgifter. De var flexibla instrument som överheten kunde använda och anpassa efter vad omständig-heterna krävde. Specialvarianter uppstod som gårdfarihandelspass och fångförpass-ning och ytterligare ett antal men de låg alla inom det vida passbegreppet, vars kärninne-håll var att en förflyttning skulle ske och var tillåten. Med utbyggnaden av den statliga administrationen och dess professionalise-ring följde en klarare gräns mellan offentligt och privat. Intyg av privatpersoner blev då – enbart – underlag till av myndigheter ut-färdade pass. Passen var långtifrån perfekta legitimationshandlingar men i stort använd-bara intyg i en omgivning där man inte var känd. Och inte minst: genom den utbyggda förvaltningen hade staten skapat en apparat så att man med hjälp av passen kunde skärpa kontrollen när det bedömdes viktigt, som i tider av krig eller inre oro eller vid svår epi-demi, och ta det litet lättare i lugnare tider. Vår tids samhälle har andra förutsättningar och arbetar med andra metoder.

## Summary

This article explores how passports, used in the past by people travelling within Sweden, reflect current ideas and practical circum-stances of contemporary society. Using some





När skjutsen passerat, enligt August Malmströms Grindslantén.

examples as a starting-point, the author discusses how economic and social conceptions and statutes, as well as the state of technical development, constitute the base of the passport system. The fact that Sweden often was involved in warfare, was another reason for the control of travellers within the country. The passports contained information about the purpose, the destination and often the estimated time for the journey. That is why, in general, a new passport had to be issued for each journey. There could be variations in the information in the passport, depending on its purpose. When in the 19th century great changes took place politically and technologically during a period of peace, the passport system was abandoned, not only for domestic travel, but also for journeys to and from foreign countries. During the first world war passports were reintroduced, but only for people crossing the national borders.

## Noter

- <sup>1</sup> Ex. från andra länder Lövgren 2000 s. 214, om Danmark hos Gulddal & Mortensen s. 8–11. Fler passförfattningar än i denna artikel hos Lövgren 2000.
- <sup>2</sup> Länsstyrelsen i Kristianstads län, landskansliet E I:3.
- <sup>3</sup> Påbud om resandes skyldighet att med behörigt pass vara försedda 1812 14/8. Årstrycket (Citeras Påbud)
- <sup>4</sup> Om Wijkman, se Schybergson.
- <sup>5</sup> Länsstyrelsen i Hallands län, landskansliet A I:54–62. Antalet pass efter överslagsberäkning.
- <sup>6</sup> Almquist samt Tjänstehjonsstadgorna 1723 6/8 resp. 1739 21/8, Årstrycket.
- <sup>7</sup> Lext 1968 s. 186–195, Lext 1984 s. 290–299
- <sup>8</sup> Rosander s. 42–47 om Kopparbergs län 1810. Äldre ex. hos Lövgren (opublicerat).
- <sup>9</sup> Länsstyrelsen i Blekinge län, landskansliet C I:1 1819 22/4
- <sup>10</sup> Till alla landshövdingar om de resandes pass 1685 27/3, Kongl. Stadgar s. 893. Föreskrifter om signalement därefter ej påträffade förrän 1812.
- <sup>11</sup> Lext 1868 s. 193ff., Lext 1984 s. 306 not 19, Wichman s. 32
- <sup>12</sup> Se bild 2. Stavningen i citatet normaliserad.
- <sup>13</sup> Om Bennet, se Elgenstierna bd 1 1925 s. 287
- <sup>14</sup> I Passväsen vol. 1 finns en sammanställning av vad landshövdingarna anser om förpassningen, skriven mel-

lan tjänstehjonsstadgorna 1739 och 1803, av allt att döma vid 1700-talets mitt, som också Rosander ansett (s. 36).

<sup>15</sup> Till kronofogde enligt Kungl. Maj:ts resolution 1739 16/3 på bondeståndets allmänna besvär § 60, Utdrag Utur alle del 2 (gällde främst allmoge långt ifrån residensstaden); Till posteringschefer vid gränsorterna enligt Påbud 1812 14/8 §§ 4, 11.

<sup>16</sup> Passväsen vol. 1 (se not 14)

<sup>17</sup> Länsstyrelsen i Blekinge län, landskansliet A Ia:28 (1805 8/1, 15/2 m.fl.), B Ia:11 (1809 12/1)

<sup>18</sup> Pass utfärdat 1840 2/3, Länsstyrelsen i Kristianstads län, landskansliet E I:1. I passjournalen anges namnet enbart som Peter Johansson men ålder, födelseort och övriga uppgifter stämmer. Om Sunnerdahl se Clemensson s. 99–109.

<sup>19</sup> Clemensson s. 108

<sup>20</sup> Tex. skrivelse från Kungl. Maj:t 1809 6/4 ang. skjuts och andra bekvämligheter för riksdagsfullmäktige, Länsstyrelsen i Blekinge län, landskansliet B Ia:11 s.491, D Ia:35 nr 491.

<sup>21</sup> Hiera pass för riksdagsmän i febr. 1815, citatet från passjournalen 1823 7/1. Länsstyrelsen i Blekinge län, landskansliet B IIa:6 resp. C I:2.

<sup>22</sup> 1840 4/1, 7/1 10/2. Länsstyrelsen i Blekinge län, landskansliet C I:4

<sup>23</sup> Kongl. Maj:ts nådige Förordning angående Thet, som hädanefter bör iackttagas wid Gästgifware-gårdarne i Riket 1762 22/6, Kongl. Maj:ts nådige Brev till samtelige Landshöfdingarne, Angående [...] Skiutsen på Gästgifware-Gårdarne i Riket 1763 31/5, Kongl. Maj:ts Nådige Förklaring angående Gästgifware-skiuts 1766 11/12. Årstrycket.

<sup>24</sup> Pass för skarprättare Jonas Falck 1723 6/6, Länsstyrelsen i Kalmar län, landskansliet E II:1. Stavningen i citatet normaliserad.

<sup>25</sup> Kongl. Maj:ts Krögar- och Gästgifware-Ordning 1649 1/10 samt 1651 11/8, Årstrycket. Holm har visat hur bönderna besvärat sig över skjutsning och gästning, Rosander s. 32 har berört passen i detta sammanhang, Lövgren opublicerad forskning.

<sup>26</sup> Om Kronoskjuts se Rabenius.

<sup>27</sup> Länsstyrelsen i Malmöhus län, landskansliet B IIIa:1 s. 174, A Ia:1 fol. 206

<sup>28</sup> Länsstyrelsen i Malmöhus län, landskansliet A Ia:8 1728 23/7 (Öppet pass för hustru Gertrud Larsdotter)

<sup>29</sup> Länsstyrelsen i Malmöhus län, landskansliet B IIIa:1–2 (1719–1720), B IIIa:9–10 (1728–1731).

<sup>30</sup> Johannesson s. 54 och 72 om införandet av lilla tullen i Skåne.

<sup>31</sup> Ullenhag s. 41 och där anförd litteratur.

<sup>32</sup> Andersson Palm s. 27–34, Lundqvist s. 301.

<sup>33</sup> Ahlberger s. 15, Lundqvist s. 273–277.

<sup>34</sup> Foto av sådant pass 1800 i Ullenhag s. 68. Jmf. passjournal 1822 8/6 »för att avyttra choklad som hon själv tillverkar», Länsstyrelsen i Blekinge län, landskansliet C I:2.

<sup>35</sup> Gärdfarihandelspass utfärdat av magistraten i Ulricehamn 185013/7 i Boger s. 75, pass för handelsborgare utfärdat av magistraten i Borås 1827 19/5 i Andersson Palm s. 254.

<sup>36</sup> Andersson Palm s. 387 not 32.

<sup>37</sup> Kongl. SlottsCanselliets Publication 1756 26/6, Utdrag Utur alle del 6.

<sup>38</sup> Lövgren 2000 s. 204

<sup>39</sup> Lövgren 2000 s. 201f.

<sup>40</sup> SFS 1860:34

<sup>41</sup> Almqvist s. 24, 65f.

<sup>42</sup> Motion av J.J. Ekman 1856 4/12, Bilagor till Borgarståndets protokoll 1856–1858 nr 218 s. 452ff.; Reservation av herr Thomé 1857 27/3 till Allmänna Besvärs- och Ekonomiutskottets betänkande nr 75, Bihang till samtliga Riks-Ståndens protokoll 1856–1858 8:e saml. s. 3ff.; Carl Magnus Björnstjerna och Lars Hjerta 1857 11/4, Adelsn protokoll 1856–1858 bd 5 s. 244ff.; Herr Ödmansson och herr Bodell 1857 15/4, Borgarståndets protokoll 1856–1858 bd 3 s.168ff.; Ola Månsson 1857 8/4, Bondeståndets protokoll 1856–1858 bd 5 s. 77f.

<sup>43</sup> Redogörelse för kraven på lättnader resp. skärpning av kontrollen fr.o.m. 1823 års riksdag hos Lövgren 2000 s. 208–213.

<sup>44</sup> SFS 1840: 15.

<sup>45</sup> SFS 1860:42 Artikel 1 §4, Wohlin s. 12.

## Källor och litteratur

### Källor

Johan Henrik Wijkmans papper, Riksarkivet (RA)

*Kongl. Stadgar, förordningar, bref och resolutioner, ifrån åhr 1528 in til 1701. Angående justitie- och executions-ärenden*, utg. av Schmedeman, Johan, Stockholm 1706 (Citeras Kongl. Stadgar)

Länsstyrelsen i Blekinge län, landskansliet, Landsarkivet i Lund (LLA)

Länsstyrelsen i Hallands län, landskansliet, I.L.A

Länsstyrelsen i Kalmar län, landskansliet, Landsarkivet i Vadstena (VaLA)

Länsstyrelsen i Kristianstads län, landskansliet, LLA

Länsstyrelsen i Malmöhus län, landskansliet, I.L.A

Passväsen vol.1, RA

Riksdagshandlingar 1856–1858

Svensk författningssamling (SFS)

*Utdrag Utur alle ifrån den 7. december1718 utkomne Publike Handlingar, Placater, Förordningar, Resolutioner och Publicationer*, del 2, utg. av R.G. Modée och H.E. Lindhielm, Stockholm 1746, samt del 6, utg. av H.E. Lindhielm, Stockholm 1761 (Citeras Utdrag Utur alle)

Årstrycket

Överståthållarämbetets äldre kansli, Stockholms stadsarkiv (SSA)

## Litteratur

- Ahlberger, Christer, *Den svenska staden – vinnare & förlorare*, RAÄ 2001
- Almqvist, V., Artikel Lösdrifvare, *Nordisk Familjebok* bd 17, Stockholm 1912, sp. 288–291
- Almqvist, C.J.L., Det går an. *Svenska Vitterhetssamfundets utgåva Almqvists Samlade Verk* 21, 1993
- Andersson Palm, Lennart, *Borås stads historia I. Stad och omland fram till 1800-talets mitt*, Historiska Media 2005
- Boger, Gustaf, *Västgötaknallarna*, Ulricehamn 1963
- Clemensson, Gustaf, *Klippans pappersbruk 1573–1923*, Lund 1923
- Elgenstierna, Gustaf, *Den introducerade svenska adelns ättartavlor*, Stockholm 1925–1934
- Gulddal, Jesper & Mortensen, Mette, Inledning. *Pas. Identitet, kultur og graenser, Jesper Gulddal & Mette Mortensen (Red.), Informations Forlag 2004*
- Holm, Johan, Gästning och skjutsning. Politik och infrastruktur i tidigmodern tid. *Sammanflätat. Civilt och militärt i det tidigmoderna Sverige*. Maria Sjöberg (Red.), *Opuscula Historica Upsaliensia* 40, 2009
- Johannesson, Gösta, Stadens näringsliv och ekonomi. *Helsingborgs historia IV.2, Helsingborg 1969*
- Lext, Gösta, *Mantalskrivningen i Sverige före 1860, Göteborg 1968*
- Lext, Gösta, *Studier i svensk kyrkobokföring 1600–1946, Göteborg 1984*
- Lundqvist, Pia, *Marknad på väg. Den västgötska gård-farihandeln 1790–1864*, Avhandlingar från Historiska institutionen i Göteborg nr 52, 2008
- Lövgren, Anna-Brita, Material om resande, *Skånsk släktforskning, Jubileumsskrift 1937–1987*, Lunds genealogiska förening 1987
- Lövgren, Anna-Brita, Rätten att färdas fritt, *Rätten. En festskrift till Bengt Ankarloo*, Nordic Academic Press 2000
- Rabenius, O.M.Th., Artikel Kronoskjuts, *Nordisk Familjebok* bd 15, Stockholm 1911, sp. 49
- Rosander, Göran, *Herrarbete. Dalfolkets säsongvisa arbetsvandringar i jämförande belysning*, Uppsala 1967
- Schybergson, M.G., Artikel Wijkman. Johan Henrik, *Nordisk Familjebok* bd 32, Stockholm 1921, sp. 387 f.
- Ullenhag, Kersti, *Sörkörare. Bönder med lärft på lassen från Norra Ångermanland 1750–1850*, Örnsköldsviks kommuns skriftserie nr 1, Örnsköldsvik 1982
- Utterström, Gustaf, *Den svenska arbetarklassens historia. Jordbrukets arbetare del I*, Stockholm 1957
- Wichman, Holger, *Örnsköldsviks historia 1842–1942*, Örnsköldsvik 1943
- Wohlin, Nils, *Emigrationsutredningen bil.1, Utvandringsslagstiftning. Öfversikt af dess utveckling och nuvarande beskaffenhet i Europas olika stater*, Stockholm 1908

# Skånelänningar i Fjärran Östern

## Resenärer i österled från 1700-tal till 1900-tal

Av Ingemar Ottosson

Docent i historia, Högskolan Kristianstad

Idag är det knappast någon som höjer på ögonbrynen om man säger att man varit på charterresa i Thailand eller på vandring i Förbjudna Staden i Peking. Men en gång i tiden var världen stor och få människor var ute och reste. Före massturismens tid (och den började endast för några årtionden sedan) kom de flesta aldrig utanför sina lokalsamhällen. Av de här behandlade fyra långväga resenärerna förknippas en med Halland, en annan med Blekinge och de båda övriga med Skåne.

I denna uppsats ska vi möta några undantag, fyra skånelänningar som begav sig ut på mycket långväga färder. Dessa utflykter förde dem ända till Bortre Orienten. Deras sysslor – naturforskare, affärsman, upptäcktsresande respektive diplomat – ger en fingervisning om vilka kategorier som brukade resa till avlägsna länder. I sällskapet saknas endast en missionär. För flertalet av dem har vi goda primärkällor i form av rese-schildringar eller memoarer. Framställningen kommer att röra sig framåt från artonde till tjugonde seklet. Syftet med uppsatsen är att visa typexempel på hur även människor från vår landsända har varit aktörer i en av världshistoriens viktiga trender, brobyggandet mellan civilisationerna i väst och öst.

Även om inte många skånelänningar färdades till Fjärran Östern förr så inleddes relativt tidigt en livlig västerländsk trafik dit. Forskare har räknat ut att omkring 6700 europeiska skepp seglade till södra och östra Asien redan under 1700-talet. Det är i genomsnitt nästan 70 om året.<sup>1</sup> Däremot reste så gott som inga asiater till Europa. Om vi lyfter blicken från de enskilda reseberättelserna och ser helheten kan vi alltså skönja ett tydligt mönster. Förhållandet mellan öst och

väst var helt asymmetriskt. Det var européerna som drog ut på sjöfärder långt hemifrån. Östasiaterna hade däremot inga ambitioner att kräva handel, omvända folk till någon religion eller ta kolonier i Europa. Före 1800 besatt Kina lika rika ekonomiska resurser som västerlänningarna men i det stora spelet om världen hade landet bara blygsamma, om ens några, visioner. Östasiaterna var isolacionister. Isolering troddes vara ett sätt att hålla den ovälkomna globaliseringen på avstånd. I längden skulle det dock inte fungera och idag är det asiaterna som reser till Europa och exempelvis köper Volvo. För Kinas del är det första gången någonsin.

### Pehr Osbeck

I det lilla fridfulla Våxtorp nära Hallandsåsen verkade i slutet av 1700-talet kontraktsprost Pehr Osbeck, en lärd växtforskare som sett världen. Av våra fyra resenärer är han den mest kände. Egentligen var han inte skånelänning utan född några mil norr om gränsen, i grannlandskapet Västergötland 1723. Dock skulle han tillbringa mer än halva sitt liv i sydligaste Halland där han studerade blommor och insekter.<sup>2</sup> I sin idylliska tillvaro på-



Ostindiefararen »Götheborg» som seglade till Kina 2006. Foto förf.

minner han något om sin brittiske samtida, lantprästen Gilbert White, som 1789 utgav klassikern »The Natural History of Selborne» och blev en föregångsman för det moderna naturintresset.<sup>3</sup> Som tjugotvååring hade Osbeck skrivit in sig på universitetet i Uppsala och mött Carl von Linné som redan var ryktbar i det europeiska forskarsamhället. Denne var en krävande lärare och känd för att sända ut sina studenter på farliga uppdrag. När Osbeck mötte Linné hade en av dessa, Christoffer Tärnström, just dött i feber någonstans i Vietnam. Efter några års studier bad läraren Osbeck ge sig iväg med Svenska Ostindiska Kompaniet till Kina för att ta hem växter. Idag skulle det motsvara en förfrågan om att bli astronaut. Linné hade bland annat planer på att bli först med att odla kinesiskt

te i Europa. Under merkantilismens tid skulle allt eller nästan allt produceras på hemmaplan.

Osbeck accepterade uppdraget. Bara 27 år gammal gjorde han sig beredd att göra sitt livs resa. Kina ansågs ännu praktiskt taget som världens ände. Japan var stängt utom för en handfull holländare (fast Linné skulle lyckas skicka dit en annan lärjunge), Australien var inte upptäckt och Söderhavsoarna mycket ofullständigt kända. 1750, i Fredrik I:s sista regeringsår, anträdde den unge forskaren sin resa med ostindiefararen »Prins Carl». Sverige inklusive Skåne befann sig i frihetstiden och det fördes en livlig politisk debatt mellan hattar och mössor. Ett av ämnen var den eventuella nyttan av Sveriges handel med Kina. Denna drevs av över- och

medelklassens starka efterfrågan på lyxvaror. Estetiken på modet kallades »kineseri» och även på sydsvenska herrgårdar kunde man finna solfjädrar, teserviser, siden och lack-möbler.<sup>4</sup>

Av Ostindiska kompaniet anställdes Osbeck såsom skeppspräst. Som sådan hade han till uppgift att trösta och lugna manskapet under de dramatiska och farofyllda seglatser som väntade. Den 25 augusti 1751 var expeditionen framme vid Huangpu eller »Whampoa», inloppet till destinationen Guangzhou (Kanton), där 17 andra europeiska skepp redan låg förtöjda. Alla var konkurrenter i fråga om handeln med Mittens rike. De svenska sjömännen fick stanna vid ankomstplatsen medan Osbeck och de andra i handelsdelegationen togs ombord på kinesiska djonker som eskorterade dem uppför Pärlfloden till »Faktorigatan», känd från panoramamålningarna av 1700-talets europeiska handelskontor.<sup>5</sup> I dagens Guangzhou är alla spår av denna kommersiella storhetstid försvunna. På den plats där det svenska faktoriet låg finns bara en anonym park, Wenhua Gongyuan, med besökare som alldeles säkert är helt omedvetna om Osbeck, Linné och merkantilismen.

Den unge forskaren fick tillbringa fyra och en halv månad i tropikhetten i en sydkinesisk miljö som var ofattbart främmande för en som bara kände till rokokons Sverige. Vistel-selängden var den tid det tog affärsmännen att förhandla fram sina kontrakt och anskaffa de eftertraktade kinesiska varorna. Om Osbecks förehavanden är vi väl underrättade genom hans resedagbok, utgiven på svenska 1757 (och på kinesiska 2006). Osbeck höll plikttroget predikan för landsmännen varje söndag, men tycks ha ägnat större delen av sin tid åt att samla och beskriva växter. Ofta skedde insamlandet på kvällarna med kinesiska barn som åskådare. Osbeck var en god iakttagare och en tolerant upplysningsmän-

niska som noterade allt nytt han såg utan pekpinna. »Peruquer, Handskar, Bröd och Caffé kan Chinesen wara utan», skrev han nyktert.<sup>6</sup> Men det som engagerade honom mest var växterna. Naturvetenskap på 1700-talet handlade mycket om samlande (och, i bästa fall, klassificering). Herbarierna fylldes snabbt. Inalles fick Osbeck ihop 900 arter, däribland en teplanta, en pisang (ordet »banan» hade ännu inte kommit i bruk i Sverige) och *jinjinxiang*, en växt som av Linné döptes till *Osbeckia chinensis*.<sup>7</sup>

År 1752 återvände Osbeck med ett fullastat handels skepp till Sverige. På hemresan inträffade ett mycket allvarligt missöde. Någon slängde hans tebuske överbord. Detta omintetgjorde Linnés och det svenska etablissemangets högtflygande teodlingsstrategi. I sin dagbok tröstade sig Osbeck med att teplantor ändå brukade dö före ankomsten till Godahoppsudden.<sup>8</sup> Trots allt blev hans resa en stor framgång. 1758 upptogs Osbeck i Vetenskapsakademien och Linné hade redan innan frågat sin f d elev om han inte ville segla till Kina igen för att plocka upp fler växter. Denna gång blev svaret nej. Osbeck skylldes på dålig hälsa och istället fick han snart sin kyrkoherdetjänst i Halland. Där kunde han verka under lugnare omständigheter under återstoden av sitt liv som varade ända till 1805.<sup>9</sup>

## Louis Palander

Det nittonde seklet var en period av teknik-optimism och europeisk kolonialism. Sverige avyttrade sin sista koloni, Saint-Barthélemy, 1878 men samma år utrustades Asienexpeditionen som genomförde det oscariska Sveriges största bragd: upptäckten av nordostpassagen. Den som fick äran var finlands-svensken Adolf Erik Nordenskiöld, fastän det knappast var han som styrde fartyget. Kaptenen på »Vega» var en sjömilitär från

Blekinge, löjtnant Palander från Karlskrona. Louis Palander var född 1842 med svensk far och fransk mor. 1856 blev han kadett på Karlberg och när han seglade iväg på sin långresa hade han redan deltagit i en rad flottexpeditioner, bland annat till Spetsbergen.<sup>10</sup> Efter att i förväg ha lämnat in resplanen till H. M. Konungen, som var del-finansiär av projektet tillsammans med grosshandlare Oscar Dickson och den ryske gruvägaren Sibirjakoff, reste sällskapet iväg från Karlskrona vid midsommartid 1878.<sup>11</sup> Staden var redan ryktbar i upptäckarsammanhang. 1851 hade Sveriges första officiella jordenruntseglat avgått därifrån, under befäl av amiral Christian Adolf Virgin. De svenska bidragen till kartläggningen av världen kan delvis ses som ett försök att kompensera en förlorad stormaktsställning och vinna ära på nya fält. Expeditionen 1878–80 blev en stor nyhet i den offentlighet som numera skapades av den västerländska tidningspressen. Traditionerna från dessa år skulle senare fullföljas av Sven Hedin.

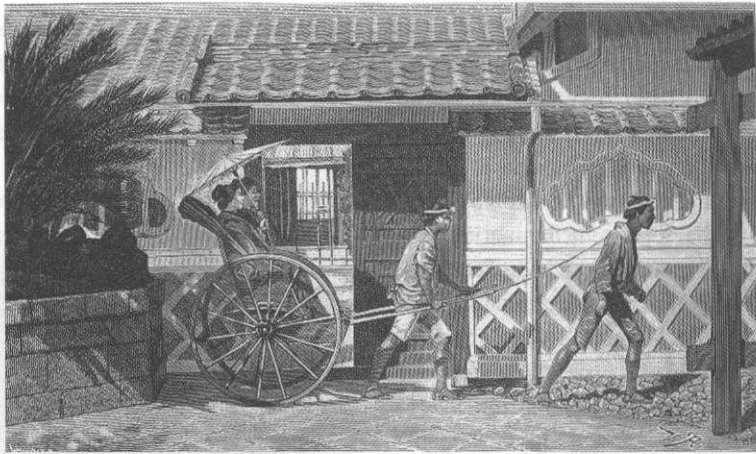
Efter övervintring hos tjuktjerna i nordöstra Sibirien lyckades »Vega» ta sig till Berings ö. Den 2 september 1879 kunde Palander och hans besättning triumferande telegrafera hem till Sverige att man hade nått Yokohama i Japan och därmed klarat bedriften. Bara två dagar senare slogs händelsen upp stort på löpsedlarna i Sverige och övriga Europa.<sup>12</sup> Själva resan längs Ishavskusten är väl dokumenterad (förutom expeditionens officiella berättelse finns också en dagbok av skeppstimmermannen Sven Andersson), men lika intressant är att se hur det gick för Palander och Nordenskiöld sedan de anlät till östra Asien.

Där pågick stora omvälvningar. I mitten på 1800-talet hade de ledande västmakterna med kanonbåtspolitik öppnat Östasien för sin handel. Kina envisades ännu med isolationism men längst i öster hade Japan antagit



Louis Palander af Vega.

utmaningen och inlett ett moderniseringsprogram. I japanska historieböcker är det känt som *bunmei kaika*, »civilisation och upplysning». Det tidigare slutna öriket hade öppnat portarna för en hektisk omvandling, och på 1870-talet införde landet järnvägar, gatubelysning, värnplikt, industri och grundskola – allt på en gång.<sup>13</sup> Till konceptet hörde också ett nyväckt intresse för modern vetenskap. »Vegas» ankomst till Japan blev förevändning för två månader av regeringsbanketter, festtal och ordensutdelningar. Staden Yokohama hade en generation tidigare bara varit en fiskeby, men nu hade den på rekordtid utvecklats till ett av världens dynamiska handelscentra. Svenskarna fick ta in på stadens förnämsta härbärke, Grand Hotel, och snart var de medelpunkten för närmast ofattbara hyllningar. På middagarna var det alltid rikligt med västerländsk mat och vin. Vid Palanders sida fanns ministerresident Edmond Willem Ferdinand van Stoetwegen, Nederländernas högste representant i Japan – som



Scen från Yokohama på 1800-talet.

hade regeringens uppdrag att även tillvarata svenska intressen i landet. På andra sidan satt marinminister Kawamura Sumiyoshi, en av Japans främsta militära profiler och senare uppföstrare av arvprins Hirohito. »Detta härliga och märkvärdiga land», skrev Nordenskiöld efteråt. Höljda av ära fick han och Palander framträda i Tokyo Geografiska Sällskap där de tilldelades en minnesplakett. Gästerna fick också skaka hand med Meiji-kejsaren, en spenslig 27-åring som stod orörlig medan han läste upp sitt välkomsttal på japanska, tolkat till franska, dåtidens internationella kommunikationsspråk.<sup>14</sup>

Vad såg Palander av sitt värdland? Yokohama och dess strandvillor fungerade ju närmast som en västerländsk kuliss. Ändå fanns mycket japanskt att se. »Underligt formade dvärgträd», sminkade damer i kimono och ett land utan boskapsskötsel, där det inte tycktes finnas en enda arbetshäst eller ox. Männen hade redan gått över till europeisk frisyra och de extremt renliga kvinnorna tillbringade morgnarna med att borsta sina bländvita tänder, en sedvänja som knappt var känd i Sverige. Folket hade ett alldeles eget kulturarv och talade ett tungomål som inte ens var avlägset släkt med kinesiska. Allt

väckte häpnad. Det enda besökarna inte riktigt kunde ta till sig var japanernas förkärlek för sparsmakad stil. För societetssvenskar som var vana vid tunga möblemang och pompösa väggdekorationer (och levde före IKEA:s tid) föreföll även kejsaren bo lite väl spartanskt med så få möbler. Inte heller förstod man den poesi som man fick höra i översättning. Den kunde verkligen inte mäta sig med dikter av Carl David af Wirsén eller pseudonymen »Oscar Fredrik».<sup>15</sup>

I slutet av oktober 1879 seglade »Vega» vidare och i tidernas fullbordan nådde Palander och Nordenskiöld hem till Europa. I Paris mötte de Victor Hugo över en lunch och i Köpenhamn fick de åka öppen vagn genom staden och äta supé med kung Christian IX, »Europas svärfar». De båda celebriteterna inbjöds också till Lund men fick tacka nej, eftersom kung Oscar hade uttryckt önskan att den första bit av fosterjorden de beträdde skulle vara huvudstaden. Hemkomsten blev en även för den tiden sällsynt uppvisning i storsvensk patriotism.<sup>16</sup>

Efter triumftåget adlades Palander och kunde sedan kalla sig »Palander af Vega». Han steg i graderna och fortsatte sin tillvaro i Karlskrona till 1901 när han blev sjöminister



i den regering som införde den allmänna värnplikten i Sverige. Som sådan efterträddes han av amiral Arvid Lindman och avled 1920. Palanders ätt dog ut redan 1931. »Vega» blev fångstfartyg och förliste väster om Grönland 1903.<sup>17</sup>

## Nils Möller

Östasiens »öppnande» efter 1800-talets mitt skapade nya och oväntade möjligheter för västerlänningar. En av dem som utnyttjade konjunkturerna var en man ur det skånska folkdjupet, Nils Möller. Han var född den 9 oktober 1825 i Mölle under Krapperup som son till skepparen Pehr eller Petter Möller och Anna Corfitsdotter.<sup>18</sup> Efter att ha prövat lyckan som lots åt brittiska flottan under Krimkriget mönstrade han på fartyg som förde honom till avlägsna farvatten som de äldre ännu kallade för »ostindiska». Han var en företagsam man och snart hade han etablerat sig som skeppsredare i Helsingborg, där familjen flyttade till Bruksgatan 22.

En dag 1861 steg Möller av briggen »Teresa» i Shanghai. Denna lilla, men snabbt växande, stad hade före öppnandet i november 1843 varit okänd för omvärlden. Nu var den emellertid en nybyggarmiljö för västerlänningar med avsikt att snabbt tjäna ihop en förmögenhet. Denna värld dominerades av briter och de fasta punkterna i tillvaron var strandpromenaden (*The Bund* på anglo-indiska), klubben och kapplöpningsbanan. Alla vardagliga sysslor sköttes av inhemska tjänare och utländska gäster färdades i bärstol. Det var den koloniala livsstil som redan utbildats i Indien och på Java. Efter ankomsten gjorde Möller ett avgörande val. Istället för att satsa på en framtid som relativt välbärgad helsingborgare beslöt han att slå ner sina bopålar i Östern. Efter en tid som företagare i Hongkong startade han rederi i Shanghai. Han skulle stanna i fyra decennier.<sup>19</sup>

Stämningen gentemot västerlänningar var frostigare i Kina än i Japan. Till skillnad från Palander, som mottagits som en välkommen budbärare från »civilisationen», behandlades Möller och hans kollegor som inkräktare. Minnena från opiumkriget levde ännu och det förekom föga social kontakt mellan folkgrupperna i Shanghai. Dessutom var den internationella skeppsfarten en värld med hårda tag, och manskapet på skeppen fick ofta utstå brutal behandling. Ett uppehåll i en hamn ledde ofelbart till berusning och vandalism och inte sällan slutade det med att sjömännen begick dråp på någon i den kinesiska lokalbefolkningen. Bråk med dödlig utgång förekom ibland ombord.<sup>20</sup> Ändå fann sig Möller väl till rätta. I dödsrunan i »Helsingborgs Dagblad» beskrivs han som en »synnerligen skarp affärsman». Ett kännetecken för honom



Nils Möllers grav på Nya Kyrkogården i Helsingborg. Foto förf.

var hans extrema sparsamhet. Nils Möller ansågs som en sjöman av gamla skolan. Han ville inte lägga ett enda öre på sådant som han menade vara onödiga finesser och struntade till och med i att måla sina fartyg. Men han var enviss och strävsam, och till slut hade han byggt upp Shanghais ledande segelfartygsimperium. En tid var kinakustens största seglare ett barkskepp som Nils Möller ägde. Alla fartyg i »The Red Anchor Line», som hans firma kallades, flaggades brittiskt men befälhavarna brukade vara skandinaver. En hel del rekryterades från nordvästra Skåne. Ofta var de våldsamt missnöjda med de snåla villkor som erbjöds men de utförde sitt arbete.<sup>21</sup>

På gamla dagar började skeppsredaren gripas av hemlängtan. Ett suddigt foto av honom visar en grånad patriark med stor mörk mustasch och lite frånvarande blick. 1903 gjorde han till sist slag i saken och lät sönerna överta rörelsen. När han sedan åkte hem via London var hans krafter redan ned-satta. Han hade väntat för länge. Bara en dryg vecka efter återscendet med Helsingborg dog han den 14 maj 1903. »Man anser, att den aflidne efterlämnar en betydlig förmögenhet», hette det i lokalpressen.<sup>22</sup> Arvtagaren Erik Möller fortsatte att förkovra rederiet och gick även in i hästkapplopningsbranschen. Än idag reser sig »Moller's Villa», ett sagoslott mitt i centrala Shanghai, som ett minne av denna märkliga dynasti.

## Lennart Petri

Den siste i kvartetten av resenärer från Skåneland tillhör 1900-talet och härstammade från Riseberga i Klippans kommun. Skåningen Lennart Petri (1914–96) blev juridikstudent i Lund och som 24-åring bestämde han sig för att försöka bli diplomat. Året var 1938, när förhandlingarna mellan Hitler och Chamberlain samt Münchenöverenskom-

melsen stod i fokus för världens intresse. Lennart Petri berättar i sina memoarer hur han lät sy upp en kostym åt sig i Kristianstad – han kunde bära den ännu 30 år senare – och anmälde sig till diplomatprovet i Stockholm. Utrikesdepartementet var hårt belastat av tidens storpolitiska ärenden och kunde detta år bara arrangera muntliga prov. Petri tenterades av en dåtida centralfigur i utrikesförvaltningen, Zenon Przybyszewski som hade vuxit upp hos konsul Westrup i Bjärred. Provet var framgångsrikt och Petri inledde en karriär med stationeringar på skiftande platser i världen.<sup>23</sup> Höjdpunkten inträffade kanske 1963 när han skickades till Folkrepubliken Kina och Peking med titeln »Sveriges ambassadör» (Sverige och Kina hade 1947 enats om att uppgradera sina officiella kontakter till ambassadörsnivå).

Vid det laget hade relationerna mellan västerland och österland gått in i ett nytt skede och blivit mera jämlika än tidigare. Delvis var det en följd av de asiatiska koloniernas frigörelse, men det hängde också samman med att supermakterna USA och Sovjetunionen tävlade om att vinna allierade i regionen. I Östasien tenderade de österut liggande länderna att sluta sig till västblocket och de västerut liggande, främst Kina, räknades till östblocket (vilket visar på den oprecisa karaktären hos dessa begrepp). Petris uppdrag kom att präglas av allvarlig konfrontation, inte främst mellan olika kulturer utan mellan kalla krigets rivaliserande system och ideologier. I detta fall ställdes en galonprydd kunglig diplomat från Norden inför den grannliga uppgiften att för ett socialistiskt ledarskap som upplevt stormaktsintervention och gerillakrig förklara svensk neutralitetspolitik. Mottagandet präglades inte av någon kinesisk artighet. Sedvanliga cocktailpartyn och hövliga överlämnanden av noter ersattes med en agenda som markerades av utbrottet av »den stora proletära kulturrevolutionen».

Denna var en ultrakommunistisk väckelse som vände sig mot alla som inte var renlärliga, däribland givetvis även representanter för främmande makter. Ute på gatorna dominerade studenter och rödgardister som letade efter folkfiender. Dessa fördes runt i parad med strutformade hattar och nedsättande plakat. Petri uppger att hans chaufför vid denna tid inte vågade köra ambassadbilen utan att klistra Maocitat på den. På utländska kyrkogården i Peking förstördes även svenska gravar i jakten på »imperialister». Det var en period när man inte kunde tro att Kina hade vänskapliga förbindelser med Sverige. Taiwan hade representerats på en mäsas i Göteborg och det förekom mycket hård ordväxling på ambassaden. När Petri mötte Kinas utrikesminister på en mottagning och frågade om man tänkte likvidera de inhemska fienderna som Stalin hade gjort, ska denne ha genmält: »Vi är inte sådana barbarer som de» och pekade på den sovjetiske ambassadören som bara stod några meter bort.<sup>24</sup>

En avgörande kris inträffade sommaren 1967. Mittemot Mongoliets ambassad hade studenterna klistrat upp banderoller med glåpord mot detta lands ledarskap. De utländska beskickningarna omringades av rasande folkmassor. Scener från franska revolutionen tycktes gå mot sin upprepning. Ordförande Mao såg mera optimistiskt på situationen. »Stor oreda råder under himlen. Läget är utmärkt», kommenterade han. Den 23 augusti trängde massorna in på brittiska ambassaden och tog personalen tillfånga. Det föll på Sveriges lott att protestera inför detta grova brott mot folkrättens bestämmelser om diplomatisk immunitet. Petri fick det föga avundsvärda uppdraget att bana sig väg genom folkmassorna för att överlämna protesten på kinesiska UD. Han undkom oskadd, så när som på att en demonstrant drog en borste klistret över hans kostym. Mitt i allt detta arbetade Exportföreningen på att anordna en

stor svensk kommersiell utställning i Kina. Projektet fick dock läggas ned när chefen för Kinas utrikeshandelsmyndighet begick självmord efter att ha avslöjats som borgerlig sympatisör.<sup>25</sup> 1969 förflyttades Petri äntligen från Folkrepubliken, förmodligen trött på Maos lilla röda citatsamling och öknamn som *diguozhuyi goutuizi* (»imperialistlakej»), till ett lugnare liv i Österrike. I ett senare skede av sitt liv blev Petri ordförande i Svensk-kinesiska förbundet, men då hade Mao avlöst av Deng Xiaoping som tog avstånd från isolationspolitiken och öppnade landet för världshandel och investeringar. Resultatet ser vi idag.

## Avslutning

De fyra korta biografierna har visat några glimtar av skånelänningar i österled. Spelade deras landskapsidentitet någon roll för deras verksamhet i Östasien? Troligen inte särskilt mycket. Levnadsödena sammanlänkas av ett begär att lära känna främmande världar, alltså en åstundan att nå bortom det lokala perspektivet. Dessutom verkar ett psykologiskt fenomen som torde vara känt av varje utrikesresenär. Det är den starka identifikation med nationalstaten Sverige eller kanske till och med Skandinavien som inträder när man beger sig långt hemifrån. Vi kan alltså inte förvänta oss att hitta någon regional särart i deras uppträdande på bortaplan.

Men vad betydde deras vistelser i Östasien för eftervärlden? Helt klart satte de avtryck i historien. Ingen av resenärerna var visserligen banbrytare utan de följde i andras spår. Ändå visar deras aktiviteter att skånelänningar har gjort uppmärksammade insatser i den process som vi ännu inte har sett slutet på: strävan att minska avstånden och lära känna varandra tvärs över kontinentalgränserna. Det har varit en process med många friktioner och förhinder men den generella



Turister i dagens Peking. Foto förf.

färdriktningen har inte gått att ta miste på. Världen har successivt blivit »mindre». Detta har framförallt berott på den tekniska utveckling som effektiviserat kommunikationerna och som vi ännu inte skönjer något slut på.

Skånelands historia begränsas inte av Öresund och Hanöbukten. Den har utlöpare som bildar ett nät som täcker hela jorden. Även skåningar, hallänningar och blekingar finns med bland deltagarna i den långa marschen bort från gårdagens snäva horisonter och mot ett tillstånd där vi vagt kan skåda konturerna av vad som någonstans i framtiden kan bli en enda värld.

### Summary

Although the Scanian provinces had less contact with the outer world in the past, a few of their inhabitants (typically merchants,

missionaries, scientists, diplomats and sailors) were travelling to distant countries. This article provides short biographies of four locals who had the opportunity to go to the Far East. They were participants at different stages in the historical process whereby the Occident acquired and collected knowledge on the Orient.

Pehr Osbeck (1723–1805), a disciple of Linnaeus, was an explorer of plants. He departed for China in 1750 as a chaplain on board the "Prins Carl", a trading vessel of the Swedish East India Company. During his four-and-a-half-month stay at Guangzhou (Canton) Osbeck succeeded in collecting several rare plant species. Osbeck was later elected member of the Academy of Sciences and spent the rest of his life as a vicar in rural Halland.

Louis Palander (1842–1920) was a naval

officer from Karlskrona, the main city of Blekinge. In 1878–1880 he was the captain of the expedition to find the Northeast Passage (the Northern Searoute), led by A. E. Nordenskiöld. On board the “Vega” they managed to sail north of Siberia to Japan. The account of their voyage testifies to the rapid progress of Japanese modernization after centuries of seclusion.

Nils Möller (1825–1903), the son of a sailor, was born in a fishing village in northwest Scania. In 1861 he went to newly-opened Shanghai and established himself as a wealthy businessman. His “Red Anchor Line” was the leading shipping company on the China Coast at the end of the 19th century.

Lennart Petri (1914–1996) from Scania was appointed Swedish ambassador to the People’s Republic of China in 1963. He experienced the convulsions of the Cultural Revolution and was the diplomatic messenger who delivered the international protests against the intrusion into the British embassy in Beijing in 1967.

Ett tack till Hans-Otto Pyk, Höganäs, för värdefulla upplysningar om Mölle.

## Noter

- <sup>1</sup> Haudrère, s. 93.
- <sup>2</sup> De biografiska uppgifterna är hämtade ur Svensk Uppslagsbok, artiklarna »Osbeck» och »von Linné».
- <sup>3</sup> Worster, s. 29 ff.
- <sup>4</sup> Brorsson, s. 117, 120 ff.
- <sup>5</sup> Ottosson, s. 200 f.
- <sup>6</sup> Osbeck, s. 152.
- <sup>7</sup> Frängsmyr, s. 145 ff.
- <sup>8</sup> Osbeck, s. 265.
- <sup>9</sup> Hodacs/Nyberg, s. 151, 162 f.
- <sup>10</sup> Svensk Uppslagsbok, artikeln »Palander».
- <sup>11</sup> Palander, bilaga, s. 6 f.
- <sup>12</sup> Palander, bilaga, s. 40; Nordenskiöld, bd II, s. 298 ff.
- <sup>13</sup> Ottosson/Ekholm, s. 206 ff.
- <sup>14</sup> Nordenskiöld, bd II, s. 301 ff.
- <sup>15</sup> *ibid.*, s. 328 ff, 360 f, 383.
- <sup>16</sup> *ibid.*, s. 396 ff.
- <sup>17</sup> Svensk Uppslagsbok, artikeln »Palander».

<sup>18</sup> För dessa arkivdata ur Brunnby sockens husförhörs-längd tackar jag Leif Gustafsson, Mörrum.

<sup>19</sup> Nilson, s. 131. Boken är en biografi av kapten Oscar Olin från Kalmar.

<sup>20</sup> *ibid.*, s. 51, 64.

<sup>21</sup> *ibid.*, s. 130, 132, 145; Helsingborgs Dagblad 15.5 1903.

<sup>22</sup> Helsingborgs Dagblad 15.5 1903.

<sup>23</sup> Petri, s. 23 ff.

<sup>24</sup> *ibid.*, s. 355 ff.

<sup>25</sup> *ibid.*, s. 370 ff.

## Källor och litteratur

### Källor

- Helsingborgs Dagblad 15.5 1903
- Nordenskiöld, Adolf Erik, Vegas färd kring Asien och Europa, Stockholm 1880
- Osbeck, Pehr, Dagbok öfver en Ostindisk Resa åren 1750, 1751, 1752, Stockholm 1757
- Palander, Louis, »N.O.-passagen förbi Sibiriens nordkust och genom Beringssundet utförd under Svenska ishafsexpeditionen åren 1878–79», Kungl. Örlogsmannasällskapet i Karlskrona (utg), *Tidskrift i Sjöväsendet*, Karlskrona 1879
- Petri, Lennart, Sverige i stora världen: minnen och reflexioner från fyrtio års diplomattjänst, Stockholm 1996

### Litteratur

- Brorsson, Hedvig, »The Influence of East India Trade on Swedish Culture and Social Thought: Chinoiserie, Utility and Theory», Bengt Johansson (red), *The Golden Age of China Trade*. Hongkong 1992
- Frängsmyr, Tore, Ostindiska Kompaniet. Människorna, äventyret och den ekonomiska drömmen, Stockholm 1976
- Haudrère, Philippe, Les compagnies des Indes orientales, Paris 2006
- Hodacs, Hanna, och Nyberg, Kenneth, *Naturalhistoria på resande fot. Om att forska, undervisa och göra karriär i 1700-talets Sverige*, Lund 2007
- Nilson, Anders, Kinakaptenen, Stockholm 1986
- Ottosson, Ingemar, »A Voyage to China. Swedish Travelogues from the 18<sup>th</sup> Century», Fan Yi mfl (red), *Haiyang Wenxue. Yanjiu Wenji* [=Havslitteratur. En forskningsantologi], Beijing 2009
- Ottosson, Ingemar, och Ekholm, Thomas, *Japans historia*, Lund 2007
- Svensk Uppslagsbok, Malmö 1946 55
- Worster, Donald, *De ekologiska idéernas historia*, Cambridge 1994 (sv övers 1996)



DE SKÅNSKA LANDSKAPENS HISTORISKA OCH ARKEOLOGISKA FÖRENING bildades 1866. Föreningen är en samlingspunkt för en historiskt och arkeologiskt intresserad allmänhet.

Föreningen har utgivit Samlingar till Skånes historia, fornkunskap och beskrifning (1868–1873), Samlingar utgifna för De skånska landskapens historiska och arkeologiska förening (1874–1880), Skånska samlingar (1894–1897) samt Historisk tidskrift för Skåneland (1901–1921).

1961 började föreningen utge ALE. Historisk tidskrift för Skåneland. Första året utkom ett häfte och 1962–1976 tre häften årligen. Fr.o.m. 1977 utkommer fyra häften årligen. 1990 inträdde landsarkivet i Lund som medutgivare.

Brev och manus till redaktionen adresseras till universitetslektor Gert Jeppsson, Vapenkroken 38, 226 47 Lund.

E-post: [info@tidskriftenale.nu](mailto:info@tidskriftenale.nu)

Hemsida: <http://www.tidskriftenale.nu>

Medlem i föreningen erhåller tidskriften kostnadsfritt.

Årsavgiften för 2010, 200 kronor, kan insättas på plusgirokonto nr 24 68 31-2, De skånska landskapens historiska och arkeologiska förening.

Äldre häften av tidigare utgivna tidskrifter kan beställas på Landsarkivet, Box 2016, 220 02 Lund. Pris 60 kr per häfte.

EFTERTRYCK, helt eller delvis, medgives endast efter redaktionens särskilda tillstånd.

Föreningens styrelse:

Professor Sten Skansjö, Lund, ordf., 1:e arkivarie Elisabeth Reuterswärd, Lund, v.ordf., fil.dr Bodil Persson, Lund, sek., länsarkivarie Anders Persson, Lund, v.sekr., bitr. landsarkivarie Bengt Danielson, Lund, skattmästare, universitetslektor Gert Jeppsson, Lund, redaktör samt fil.dr Kerstin Arcadius, Malmö, professor Lars Berggren, Lund, fil.dr Solveig Fagerlund, Viken, professor Tomas Germundsson, Lund, 1:e antikvarie Bengt Jakobsson, Gislöv, landsantikvarie Barbro Mellander, Kristianstad, arkivarie Petra Nyberg, Lund, kulturmiljödirektör Mats Riddersporre, Malmö, länsantikvarie Leifh Stenholm, Karlskrona, fil.dr Bengt Söderberg, Lund, professor Anna Christina Ulfspärre, Lund, fil.dr Pablo Wiking-Faria, Varberg.

# Ale

*Historisk tidskrift*

FÖR SKÅNE, HALLAND OCH BLEKINGE  
UTGES AV DE SKÅNSKA LANDSKAPENS HISTORISKA  
OCH ARKEOLOGISKA FÖRENING  
OCH LANDSARKIVET I LUND.

## *Innehåll*

GUNNAR STÅHL

Utrikesresandet 1720–1750

En undersökning med fokus på resor mellan Ystad och Pommern

I

ANNA-BRITA LÖVGREN

Pass inom riket? Javisst!

19

INGEMAR OTTOSSON

Skånelänningar i Fjärran Östern

Resenärer i österled från 1700-tal till 1900-tal

34

Vinjetten på framsidan återger det första tecknet – en f-runa – i runhandskriften av den medeltida Skånelagen, som var gällande i Skåne, Halland, Blekinge och på Bornholm.