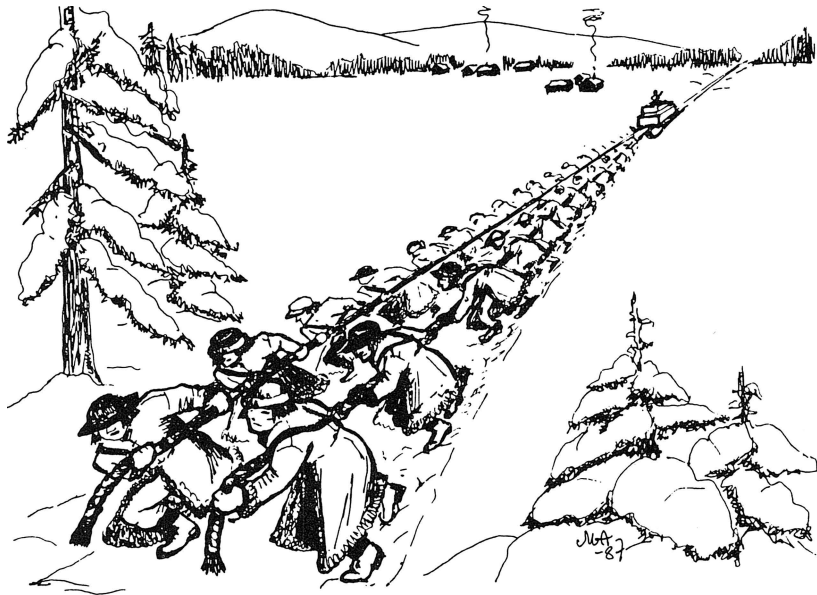


Kungshästarna

Under senare delen av första världskriget och åren därefter var Karl Lärka flitigt verksam på Sollerön med fotografering och intervjuer med äldre människor. Han besökte bl a den åldrige Flint Lars Olsson, i dagligt tal kallad ”Måsan Lass”, och upptecknade med hjälp av sin halvt självkonstruerade stenografi, hans berättelser samt tog några av sina mest lysande porträttfotografier någonsin. Måsan Lass var då 87 år gammal och på Lärkas foto verkade hans drag som snidade ur en vresig björkstubbe, ett fårat ansikte märkt av decenniernas strävan och slit. Halvt skymda av det långa polkahåret (skopklippt) har de trötta ögonen spår av en gammal mans resignation inför en oundviklig föränderlighet i världens skeenden. Lärka stenograferade ner denne erfarne mans berättelser från hans ungdom och då bl a upplevelserna som ”kungshäst” — när 180 man drog konung Karl XIV Johans sarkofag från Älvdalen till Gävle hamn.

En återblick på denna märkliga transport ger en mångfald av intressanta uppgifter som belyser företagets omfattning och betydelse för bygden.

Det svenska kungahuset hade sedan tidigt 1800-tal intresserat sig för stenindustrin i Älvdalen och även gått in med ekonomiska åtaganden. Kungen gick under denna tid in som huvudman för porfyрverket i Älvdalen. Under industrins storhetstid tillkom bl a den berömda Rosendalsvasen, en praktpjäs i porfyрgranit som alltjämt finns på slottet ute på Djurgården. Efter konung Karl XIV Johans död år 1844 beslöt hans son och tronarvinge Oscar I, att faderns stoft skulle vila i en sarkofag i fornmörsks stil. Dåvarande disponenten Robert Vilhelm Brouhn vid Älvdalens porfyрverk fick



uppdraget att låta tillverka sarkofagen som en avbild av ett antikt verk, fält-herre Agrippas sarkofag som kejsar Augustus lät tillverka.

Vid foten av Garberget i Älvdalen anträffades ett lämpligt block som forslades på vinterföre till porfyrverket, en sträcka på cirka 2 mil. Blocket lär ha vägt omkring hundra skeppund (16 ton) och var enligt Måsan Lass en "skridlöper" d v s ett flyttblock som förts till platsen av inlandsisen. Jordstenar ansågs fastare än bergblock. De sprack inte så lätt och var bättre att bearbeta.

Tillverkningen av sarkofagen påbörjades år 1844 men det dröjde åtta år innan den var färdig. Det var ett imponerande arbete med en höjd över sockeln på 2,6 meter, en bredd på 1,7 meter vartill kom benen på bägge sidor. Vikten upgick till 67 skeppund (ca 10 700 kg) för själva kistan och 27 skeppund (ca 4 300 kg) för locket. Praktpjäsen kostade kungahuset 18 000 riksdaler, en icke föraktfull summa pengar efter den tidens mått.

Trots att sarkofagen stod klar år 1852 dröjde det ännu fyra år innan transporten kunde ske. Konstmästaren Steffensson vid Falu gruva hade åtagit sig att ombesörja transporten för en summa av 6 300 riksdaler banco plus 354 riksdaler för tågvirke till draglinorna. Hela transporten kostade 9 000 riksdaler, således halva tillverkningskostnaden och konstmästaren gjorde sig en god slant i förtjänst. Vagnar kunde inte användas på grund av den stora tyngden och därför tillverkade Björk Anders i Rättvik ett par kraftiga slädar, 15 alnar långa och med ända upp till 12 tum breda skoningar i medarna. Slädarna var försedda med broms, en grov järnstång tvärs över bakändan med fotslånga klor, som karlar med spakar skulle klämma ner i utförsloporna. Klorna rev upp isen ända ner till gruset vid inbromsning. Bägge slädarna försågs med stora och komplicerade överbyggnader till skydd för den värdefulla lasten.

Transporten krävde ett stort antal dragare. Hästar kunde inte användas till att dra slädarna eftersom de inte kunde förmås lyda tyglarna så jämt att det tunga lasset skulle kunna förflyttas säkert under den långa färden. Enda möjligheten var därför att utnyttja mänsklig kraft. Det gick ut ett påbud i socknen och även i Mora och Sollerön om att det behövdes kraftiga och villiga karlar att dra slädarna till Gävle. Många anmälde sig och efterhand blev det under den snörika vintern 1856 klart för avfärd.

Vid slädarna spändes långa draglinor, två för varje släde. Varje karl hade en sele eller ”tug” som fästes i draglinorna. Den första släden med locket drogs av sjuttio Mora- och Sollerökarlar medan den andra släden med den tyngre kistan drogs av etthundratio äldvalingar. Den lättare släden skulle gå först för att spåra. Samtliga dragare bar sina sockendräkter med långa vita fårskinnspälsar. Helgdagsdräkterna var påtagna med moradräktens långa frans och äldvalsdräkten med ståndkrage och skärmmössa. Förman var handlanden Sundvallsson i Brittgården.

Den 9 februari var alla förberedelser avklarade och slädarna startade sin färd. Denna väckte stort uppseende i bygden. Mycket folk hade samlats under glam och hurrarop. Förmannen Sundvallsson stod på kistlocket i första släden och ropade och domderade för att få allt att fungera. Redan vid starten började dock svårigheterna. Halvvägs mellan porfyverket och kyrkan fastnade den första släden i svackan och dragarna blev hängande som ”pinglor” i linan. En del av dem hängde hela fem alnar över marken och ”det var inte att släppa heller”. En äldvalsgumma ruskade på huvudet och sade att ”de var ute på en farlig resa och de skulle ha änglar med så gick

Till Polen som ku - rir fick han or - der sig be - - ge, och för att re - san skul - le så
fort som möjligt ske, stoppa han sin per - son in - - ut - - - i en ka - - non, och när
skot - tet brann av, var han fram - me si så där, ty han var så fasligt
stark, att han al - drig föll till mark, och fast det var led - samt, såg han gla - der ut än - - då!

Carl Johans krigsmarsch eller visan om Karl XII:s kurir som gärna spelades under färden, här upptecknad som gånglåt efter Isak Anders, Älvdalen.

det bra”. Släden kom dock loss med älvdalingarnas hjälp och första dagen nåddes byn Gåsvarv. En hel hop skådelystet folk var med till byn. Förutom de två stora slädarna kom ett antal packlass efter med dragarnas bög-säckar. Var och en av dem hade ju att ta med sig egen mat.

Två fiolspelmän fanns också med. Hins Lars från Mora satt på lockets överbyggnad i första släden och Gyris Anders från Klitten satt på kistan. Det var bistert kallt och Gyris Anders lånade ett par tjocka fingervantar och spelade lika bra med dem på, berättades det. Hins Lars kunde dock inte spela med vantarna på och han frös grusamt om fingrarna. Sedan hela tåget stannat i Gåsvarv för natten blev det fullt i alla gårdar med fest och dans överallt.

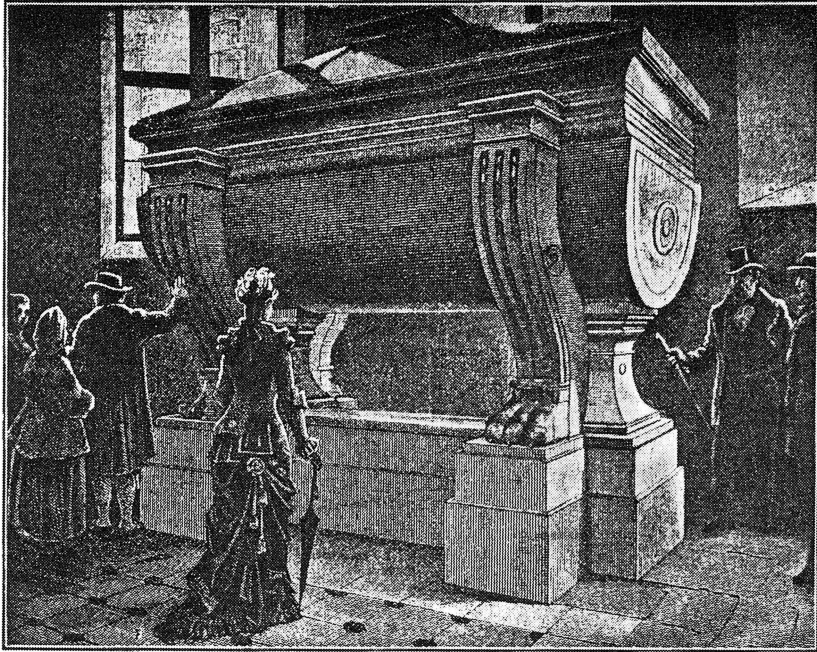
Nästa dag fortsatte färden. I kistan fanns en stor tunna med brännvin. Det var avtalat med förmannen att dragarna skulle få en sup brännvin efter varje uppförbacke. Snart höjdes rop om att de även skulle få en sup före backen för att klara den. Dragarnas dagpenning var 1,25 riksdaler och fritt brännvin medan spelmännen hade 2,50 riksdaler och ”allt brännvin de ville ha”. De var uppenbarligen privilegierade så att de kunde dricka vad de

behagade oavsett motlut. Sundvallsson hade brått att vrida kranen på brännvinstunnan.

Andra natten fanns följet i Garberg och tredje dagen drog de vidare. I medluten gick det undan och bromsklorna kunde riva upp issjok stora som bordsskivor. I en backe invid Björka höll det på att gå illa för Martis Erik från Kåtilla. I en brant sväng halkade han av någon orsak och kom under kistsläden med bröst och huvud. När han drogs fram blödde han kraftigt ur näsa och mun och räddades troligen till livet av att det var lös snö under medarna där han hamnade. De måste väga med lunnor så släden nästan tippade i älven innan de fick loss honom. Måsan Lass berättade för Lärka om detta: ”du ska tro att det såg något till gräsligt ut när vi drog fram honom. Över hela byxan stod det blod som om det varit mjöksull och ögonstenarna var ute. Ja-a, ukt ä såg ut”. Han berättade även att han undrat över vem som flyttade honom, för nedom Garberg var det en som kom emellan vid ett stup och det var han som drog på den plats Måsan Lass varit förut. Det kan dock i efterhand tänkas, att han där min-des fel eller kryddade sin berättelse eftersom den som kom under var älv-daling och drog kistsläden medan Måsan Lass drog släden med locket tillsammans med Morakarlarna.

Under färden satt spelmännen på slädarnas överbyggnader och spelade låtar eller visor som sjöngs av dragarna. Sången lättade upp humöret. Bl a sjöngs Karl Johanmarschen som skrivits av en soldat ur Westmanlands regemente. Den kallas än i dag för sarkofagmarschen i Älvdalen. En av de populäraste visorna var Gyris Anders gånglåt ”Si go’ afton och go’ kväll”. Vidare spelades en gånglåt efter Isak Anders och även Hins Lars marsch vid kungskistan.

Påföljande dag nådde slädarna fram till Våmhusvägen norr om Kråk-berg och nästa dag kom de fram till älven vid Bastubacken i Mora. Slädar-na lämnades på norra älvstranden och dragarna eller ”kungshästarna”, som de själva då började kalla sig, passade på att hälsa på bekanta i Morastrand. Isen här var 18 tum tjock och slädarna drogs över nästa morgon. När de kommit över blev det strejk, dragarna ville ha bättre dag-penning. Så blev det dock inte och en samlingssignal sköts med en av por-fyrverkets gamla salutkanoner. Den laddades dock för kraftigt och när det small sprängdes den i bitar. Vid smällen blev en Sollerökarl svårt sargad i bägge benen. Han måste köras hem på grund av sina skador. Vid olyckan



*Karl XIV Johans sarkofag i Bernadottska gravkoret i Riddarholmskyrkan, Stockholm.
Efter teckning av C. S. Hallbeck.*

fick också en Morakarl en skråma i huvudet och Sundvallsson själv fick sin päls sönderskjuten på flera ställen.

Att dra slädarna över Siljans is hade varit oklokt. Redan vid överfarten till Mora-Noret brast isen när den tunga släden kom och flottbron började sjunka. När vattnet på bron började bli fotsdjupt, tog kungshästarna ett krafttag och sprang över med lasset. Denna dag kom de ända till Garsås efter en dagsetapp på omkring två mil. Där måste fiolspelmannen Hins Anders vända om, eftersom han förfrusit fingrarna och inte kunde spela. Han hade bytt med brodern Lars i Mora. Sedan blev det ännu kallare och när Sjurberg passerades uppmättes minus 36 grader.

Den backiga och svåra vägen vid Bjursås ansågs för besvärlig och de föl-

jande dagarna gick färden över Leksand—Hälgbo—Rexbo—Morbygden och till Falun. Tidningen Dalpilen hade haft flera notiser tryckta om transporten och när man så på tisdagen den 19 februari 1856 drog genom Falun hade väldiga skaror samlats för att titta. Det blev riklig traktering i staden och många sågs krypande på gatorna med bögsäcken på ryggen.

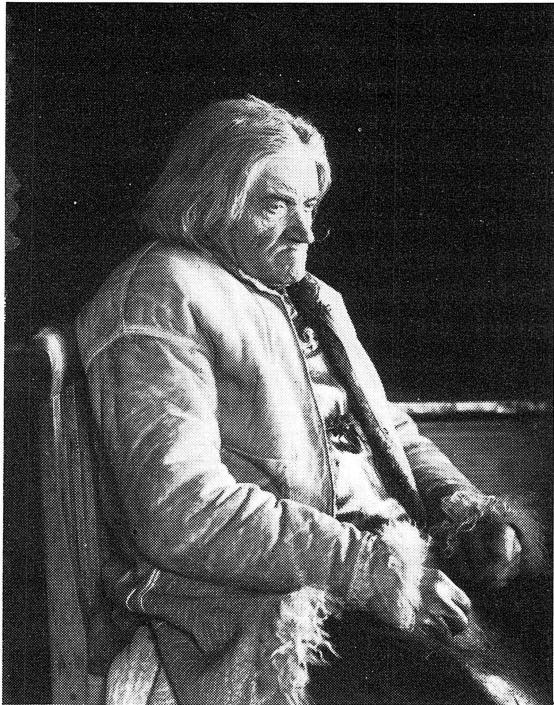
Under vistelsen i Falun blev det ånyo strejk. Efter ett stort möte avskedades de värsta bråkmakarna och lönen höjdes till 1,50 riksdaler pr dag. Kl 10 nästa morgon startade transporten vidare över de vida skogarna mot Gästrikland. Dagsmarscherna var på två à tre mil. Nattkvarter togs i Borgårdet, Lumsheden, Kungsgården och Valbo. Var än kungshästarna drog fram samlades stora människoskaror för att bese ekipagen.

Den 24 februari övernattade manskapet i Valbo efter det att en bro i trakten sjunkit flera tum vid överfarten. Grevinnan Anna Stackenberg vid Åby gård i Valbo skaldade ett poem över färden och ur dikten återges ett par strofer:

Där drager ett tåg under mörknande sky
i aftonens ensliga timma
det mötas av skaror kring gårdar och by
som väntat i köld och i dimma
Det tåget drar fram med högtidliga steg
i facklornas sken på den snöhöljda väg
likt rosor kristallerna glimma

En börda förs fram under furornas skygd
så tung att dess like knappt kändes
trehundra masar från Dalarnes bygd
likt hästar, att draga den, spändes
Mot slutet av tåget där mäktig och hög
en mörk sarkofag står på granrisklädd drög
de väntande blickarna vändes

Där uppe i Norden en stolt sarkofag
av Älvdalsporfyr blivit bruten
mot Stockholm den föres nu dag efter dag
av dalkarlar dragen och skjuten
I Ridderholmskyrkan bland fanor och flor
skall konungen vila i nyinrett kor
av Dalarnas klippa omsluten



*Kungshästen Måsan-Lass
vid 86 års ålder.
Foto: Karl Lärka år 1917.*

Dikten bestod av ytterligare ett antal versar och visar den uppmärksamhet som transporten väckte vid denna tid. En trumslagare följde också med ett stycke från Falun men han slog snart sönder trumskinnets i kylan och vände om tillbaka.

När sarkofagtågen anlände till utkanterna av slutmålet Gävle, kom många invånare fram och ville hjälpa till med att dra slädarna sista biten. Det berättas, att då tyckte dalkarlarna att hade dom orkat dra så långt så skulle de orka ända fram. Så tog de i och drog så "folket bara flög ikring dem på båda sidorna". De tunga slädarna kom fram utan hjälp av utomstående.

Flera tidningar i Gävle refererade sarkofagens ankomst till staden på allehanda sätt, t ex Norrlandsposten:

"... hurusom tåget i rask marsch i dag mellan kl 8 och 9 f.m. forskred öfwer gatorne ned till hamnen, der de båda väldiga packlårarne nu måste afwakta sjölägenhet för vidare fortskaffning till Stockholm. Kungens hästar, såsom de handfasta Dalkarlarna, utstyrda med sina dragselar, kallade sig, erhöllo genom sammanskott af några stadens invånare nödig förplägnad af ärter, sill, dricka o.s.w. på åtskilliga traktörställen häri staden och tyckas deraf funnit sig serdeles wederqwickta efter sina 14 dagar långa strapatser.."

Den 27 februari 1856 fanns sarkofagen på plats i Gävle hamn och hela färden hade alltså från starten 9 februari tagit 19 dagar i anspråk. I hamnen fick dock transporten vänta hela sommaren på lämplig båtlägenhet. Först den 23 augusti skedde ilastningen ombord på kronoångfartyget "Amiral von Südow" under befäl av premiärlöjtnant C. Kreuger. Sjöresan tog ett par dagar och den 26 augusti ankom fartyget till Stockholm. Där lossades sarkofagen och fördes över till Riddarholmskyrkan där den fick sin slutliga plats i det Bernadottska gravkoret.

När den stora praktpjäsen nått sin avsedda bestämmelseplats, hade kungshästarna för länge sedan dragit åter till hemorterna. En del av dem passade på och drog uppåt norrlandskusten för att söka andra arbetsförtjänster. Sannolikt ingick många Sollerökarlar i den flock som återvände, men hur många man som deltog är dessvärre höljt i dunkel. Riksarkivet saknar avlöningsrullor för det manskap som drog Karl XIV Johans sarkofag. I konung Oscar I:s räkenskaper i slottsarkivet finns endast kostnadsuppgifter beträffande leveransen men inga avlöningslistor. Sådana listor kan ej heller anträffas varken i Statskontorets arkiv eller i det Bernadottska familjearkivet. Enligt Severin Solders blev en del räkenskapshandlingar bortstulna i Falun vid ett tillfälle och har aldrig återfunnits sedan dess. Där ingick också Älvdalens porfyrverks räkenskaper för år 1856. En fullständig förteckning över de Sollerökarlar som ingick i kungshästarnas skara kan således inte presenteras. Inte ens namnet på den soldkarl som skadades svårt av signalkanonen vid avfärden från Mora finns bevarat. Kyrkans dödbok för detta år saknar uppgifter och man kan därav dra den slutsatsen att skadan inte ändade mannens liv.

Måsan Lass uppgifter är bristfälliga. Han var åtskilligt till åren kommen när han berättade om färden för Karl Lärka och troligen hade många detaljer fallit honom ur minnet eller förvanskats efterhand. Man kan dock förstå att det var si och så med disciplinen under färden. Det söps friskt efter den tidens sed och brännvin ingick ju i färdtrakteringen. Troligen var manskapet berusat större delen av tiden. Hela företaget bar en prägel av



Kungshästen Rulljugås Mats Jönsson "Olans-Mas", Karl Lärkas morfar, fotograferad utanför husets veranda i Lärkagården, Gruddbo, tillsammans med några kvinnor i bekantskapskretsen.

Foto ca 1915 av Johan Öhman.

fest över sig. Var de än drog fram var det en tilldragelse av stora mått och det blev ett svirande och pokulerande under övernattningarna. Jugen Niss ville låna pengar av Måsan Lass men denne avböjde eftersom han kände honom väl och "förstod att det var ovisst om han skulle få igen dem". Självsparade Måsan Lass av lönen och hade 20 riksdaler när han kom hem. Om kungshästarna fällde också Måsan Lass det omdömet, att "inga var segare att dra än soldbyggare och bonäsare". Han hade tydligen fått den uppfattningen att Morakarlarna inte nådde samma goda klass i uthållighet.

Av Måsan Lass berättelse kan man dock förstå att en hel del Sollerökarlar deltog. Av skäl som tidigare nämnts kan inte någon fullständig bild av deltagarna ges. Den muntliga traditionen ger enbart fragmentariska in-

blickar i företaget och kyrkböckerna innehåller inga uppgifter av värde. Fyra karlar är dock kända ”kungshästar” och kan presenteras till namnet:

— Måsan Lars Olsson som förut nämnts, ”Måsan Lass från Bengtsarvet, född 6 juni 1831, son till Måsan Olof Andersson och Margareta Persdotter, flyttade år 1854 till Gruddbo i samband med gifte och fick ”särknamnet” Flint Lars, gift med Anna Matsdotter år 1854.

— Jugen Nils Jönsson, ”Jugå Niss” från Bengtsarvet, född 24 april 1827, son till Jugen Jöns Olsson och Sara Nilsson, gift med Kerstin Jönsdotter år 1857.

— Rulljugås Olof Jönsson, ”Olans Ull” från Gruddbo, född 20 juli 1816 (Karl Lärkas morfar), son till Rulljugås Jöns Jönsson och Kerstin Andersdotter, gift år 1844 med Karin Olsdotter.

— Rulljugås Mats Jönsson, ”Olans Mas” från Gruddbo, född 15 november 1822, broder till Olans Ull, gift med Cherstin Andersdotter år 1849.

Transporten av sarkofagen betraktas åtminstone i Älvdalen som en milstolpe i porfyriverkets långa historia. Att omfattningen var betydande visas av att arbetsfolk (dragare) måste lejas utanför socknen, främst från Mora och Sollerön. Troligen betraktades händelsen som av mindre betydelse på ön. Arbetsresor var vanliga vid denna tid. Kungshästarnas insats sågs nog mera som en arbetsresa, om än av ovanligt slag. Historien om dessa dragare kvarstår dock som ett kuriöst inslag i Solleröbornas arbetsresor och gav säkert anledning till många goda berättarkvällar för de inblandade ”kungshästarna”.

Helmer Nilsson