



*Jöns Norin med hustru och barnbarn.*

## Om forskjutsar och Norins travartakt

Vi som nu bor på Sollerön, som numera med sina två broar närmast kan betecknas som en bit av fastlandet, kan knappast föreställa oss hur man förr måste inrätta hela sin livsföring efter den enda förbindelse med fastlandet, som Siljan innebar, både vinter och sommar. Men man kan inte säga att öborna var isolerade, färdvägen över Siljan utnyttjades verkligen, sommartid med allehanda båtar, småbåtar, storbåtar, kyrkbåtar, malmskutor m. m., vintertid med släddon. Över sjön for man efter ved och virke, hö och spannmål. Över sjön for man också på herrarbete och handelsresor. Ett vanligt mål för de sistnämnda var Falun. En faluresa tog en vecka, tre dar dit och tre dar hem, med första övernattningen i Siljansnäs. Alla hästar var inte lika pigga som prosten Godèes Piggos, som sprang till Falun och tillbaka på dagen och till Gävle på en dag, när det var vinter och isföre.

Man förde med sig och sålde fågel och lake i fruset tillstånd samt laggkärl, och på återvägen tog man varor till affärsmännen i Mora. Fordonet var en färdsläde, där korgen var byggd av täta bräder och ganska djup. Den var bredare bak än fram med svängda sidor och såg ut som en kort båt, där den plöjde sig fram genom snön på oplöjda vintervägar över sjön. Även kvinnor fick ibland tjänstgöra som "förbönder", och fast man kunde bädda ner sig i hö i släden mot kölden innebar resorna ofta svåra strapatser. Man minns "Fassa" i Sool-Öen 1974! Även strykande varg kunde vara en fara.

Det berättas om Smas Olov från Utanmyra, som skulle till Leksand med forä. Han tog med sig sin bror, som var mycket tyst och lite "bakom". Det var svinkallt, och hur det var så frös Olov ihjäl på hemvägen "sud å Syljan". Brodern lyckades få hem hästen och den döda Olov, klev in i stugan och förkunnade: "Ull a klåå!"

Under sommartid, så fort sjön var öppen, for malmskutorna över Siljan. Traden var Insjön (Ål) — Lövön (även Dunderön kallad) — Skålnäs — Siljansfors. Vintertid for fororna samma väg. Man körde malm från Leksand, träkol och kastved till Siljansfors och Johannesholm samt järn och glas till Falun och Gävle. Dundersläkten hade parstuga på Lövön och höll färdstuga där. Av parstugan återstår nu bara grunden och en igenrasad källare. Man hade också färdstall med inte mindre än 18 hästplatser för övernattnings med foror. Någon annan betalning än gödseln gavs inte, men den var värdefull nog. Det är f. ö. anmärkningsvärt hur ofta just gödsel var betalning för varor och tjänster i olika sammanhang. Är det inte ett värde, som vi placerar på fel ställe, d. v. s. i avloppen och sjöarna, i våra dagar?

Men sjön hade framför allt betydelse som vägförbindelse med skog och slog och fäbod på fastlandet. När snön inte hindrade, gick färderna lite härs och tvärs över sjön, men vanligen höll de ungefär samma riktning. Det var Rothagen — Skålnäs (Ryssa), som anslöt till den urgamla vintervägen Hafsgatu västerut, samt Kulåra (el. Levsnä) — Mångån, den s. k. Kvänngatu, som sen fortsatte västerut med bl. a. "Hövägen" ända till Garberg och Oratjärnberg. Dessa vägar hade stor betydelse för allt, som skulle hämtas hem vintertid, och man såg tidvis slädarna i en strid ström röra sig över isen. Man skulle till kvarnen och mala, man skulle köra ut gödsel i fäbodarna, och man skulle framför allt hämta virke och sloghö från västersko-gen. Alla som hade slogmyrar åt samma håll följdes åt för att hjälpa



*Ängslada.*

varandra bana väg och staka, och dagen för avfärd pålystes i kyrkan, vanligen i jultiden, när isen bar västerut och snötäcket ännu inte blivit besvärande tjockt. Det kunde vara ända till tjugotalet skjutsar ibland.

Det var en otrolig mängd sloghö, som hämtades hem västerifrån, och dessutom torkade kärvar av lövris och vitmossa, som rivits och lagts i stack. Vid Skipustjärn och myrarna däromkring stod vinterhässjorna i långa rader, tills man körde hem höet på skrinda eller långsläde under vintern. Höskrindan hade spjälor, färdskrindan var hel, och "umfjöler", en smalare och lägre hel släde, användes vid körning av gödsel. Så man behövde använda många färdmedel, men vanligen kunde man lyfta av överdelen och använda samma kälkar.

Vinterhässjor användes långt fram i tiden. Man vet att Rullpers Nils hade en skogshässa vid Skipustjärn söder om Säxen så sent som 1917. Och väster om Långsjön stod för några år sedan en myrtall med inborrade pinnar och några meter därifrån resterna av en annan. De hade tjänstgjort som hässjekrakar för skogshässa. Så nära är vi gränserna till naturahushållningens tid!

Vid de större slogarna hade man också ängslador. Från knutarna på främre gaveln på dessa, där även dörren fanns, satte man ut hässjor, som öppnade sig som två armar från framsidan, och höet kunde lätt vid lämpligt tillfälle bärgas in i ladan. Sven Hinders minns deras lada i Ekunänet väster om Ekorrberg. Där fanns ett femtal lador, och han brukade hjälpa till med att bära höet på ett par hävlar till hässjan. Ofta såg man sådana lador i små ”ängen” omkring fäbodarna.

Bland hästkarlar på Soll intog Jöns Norin en rangplats. Han var bror till Häll och Lärkas hustru Olans Kisti, och namnet var ett gammalt soldatnamn. Han bodde i Norinsgard uppe på ”Bäckan”, kyrkbyn, och körde posten till Vika station med åktrilla på sommaren och släde på vintern. Blev tiden lång på resan, så sjöng han en stump, för det gjorde man förr i tiden även om man inte hade vad man kallar sångröst. Man sjöng i sitt arbete, och man sjöng på vandringarna i skog och mark. Och Norin kunde sjunga! Hade han ingen lämplig visa, så hittade han på en.

När man skulle över till fastlandet för att hämta ved eller hö, blev Norin självklart ledaren. Samtliga gav sig ut tidigt på morgonen. Man tog det lugnt i början, gick och masade bredvid hästen i solskenet och språkade med varann om ditt och datt. Man högg upp ett hål i isen och bjöd hästarna att dricka, det kunde vara svårare att få vatten dit man kom. När man hunnit över halva sjön, sa någon: Ska vi inte försöka ta oss över i land nu då! och då blev det ofta kappkörning. Man fick se sig för så att inte släden började slänga och gå runt hästen, i synnerhet gällde detta vid blankis och stark blåst.

— Norin körde fram och satte sig upp frampå släden med ett ben på vardera sidan om medarna och tog spjörn mot skacklarna, så att inte släden skulle slänga. Så tog han ett fast tag i tömmarna, så hästen — som hade ett lika hetsigt temperament som körkarlen — kände att nu var det allvar av. Så sjöng han, hårt och taktfast, till häst-klockornas pinglande musik och styrde hästen så att han föll in i takten i allt raskare trav:

*”Ett två tre, tre fyra fem,  
fem sex sju, åtta tie tolv,  
tolv tretton, fjorton femton,  
sexton sjutton, aderton och T j u g o - E N!”*

— Vid sista takten fick hästen en snärt och tog ett galoppsteg, men bara ett, för sen satte hela skaran av i raskt trav i kapp över isen.

Ja, det var då det! Nu har man inte sett en släidskjuts på isen på flera år. Bilarna har tagit över, och sloghöet frågar ingen efter längre. —

*Håll Albert Jönsson*  
/ gm L.S.

The image shows a handwritten musical score for a piece titled "NORINS TRAVARTAKT." It consists of three staves of music in treble clef with a key signature of two sharps (F# and C#). The melody is simple and rhythmic, with lyrics written below the notes. The lyrics are: "Ett två tre, tre fy-ra fem, fem sex sju åt-ta ti-e tolv tolv tret-ton fjor-ton fem-ton sex-ton sju-ton a-der-ton och tju-go-en". There are several accents (^) above the notes, and the word "acc." is written below the first few notes. The score ends with a double bar line and a fermata over the final note.

### NORINS TRAVARTAKT.

*Takt — en kort melo-distump som upprepas många gånger.*