

Ångbåtar, omnibussar och järnvägar

Samfärdsmedlens spår i tryckta dokument

Gunnel Furuland

Som litteratursociolog med bokhistorisk inriktning har jag ofta sökt mig till områden där samhällsförändringarna blivit dokumenterade och manifesterade i tryckkulturen. Detta kan gälla både boken som fysiskt föremål och den enkla trycksaken som textbärare. I denna artikel vill jag ta fasta på viktiga och genomgripande förändringar i de svenska kommunikationerna och resvanorna från 1820-tal till 1860-tal. När resandet industrialiserades genom ångbåtar, omnibussar och järnvägar satte detta givetvis avtryck i tryckta dokument. Min huvudfråga blir därför – hur avspeglades de förändrade resmöjligheterna i bokförläggarnas och tryckeriernas verksamhet? Och vilka litterära uttryck tog det sig?

Svaret på frågan kan riskera att utvecklas till en oändlig inventering. Men min avsikt är snarare att försöka utreda korrespondensen mellan de nymodiga kommunikationerna, ett föränderligt tryckerilandskap och det kommersiella förlagssystemet. Vilka spår lämnades i de skriftliga dokumenten? Syftet är således att genom enskilda exempel från tryckta dokument fånga såväl kommunikationernas inverkan på det tryckta materialet som personliga skildringar av de moderna samfärdsmedlens framfart.

De tre samfärdsmedlen till sjöss, till lands och på räls – ångbåten, omnibussen och järnvägen – hade på allvar etablerats vid mitten av 1800-talet. Men de initierades under olika decennier och på skiftande sätt. Ångbåtens introduktion förknippas med 1820-talet, omnibussen med 1830-talet och järnvägen bröt fram först på 1850-talet.¹ Man bör erinra sig att den period jag framförallt kommer att uppehålla mig vid är en etableringsfas för dessa samfärdsmedel och att det var bussarna och järnvägarna som kom att bli bestående i långa loppet. Ångbåtarna finns visserligen kvar, men fungerar idag mest som museala företeelser för sommarturisternas nöjesliv.

De radikalt förändrade resvanorna borde rimligen ha inneburit en ny marknad för paketering av tryckta produkter. Man behövde göra de nya samfärdsmedlen bekanta och informera om avgångstider och villkor för resorna. Detta kunde naturligtvis kungöras i tidningarna, men även separata reklamtryck blev allt vanligare. Det började framställas en särskild typ av läsmaterial för användning på resan i form av handböcker, guider, romaner och noveller som tidsfördriv på resan och tidtabeller för orientering i det nya tidsbundna och linjära resandet. Denna förvandling inne-

bar att tryckproducenterna experimenterade med formatet på olika sätt. Och trycksakerna blev mycket av en bruksvara.

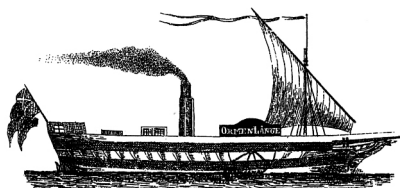
För att finna svaret på frågan om hur samfärdsmedlen satte spår i tryckkulturen behöver man givetvis konsultera bibliografier. I jakten på material om ångbåtar, omnibussar och järnvägar används Hjalmar Linnströms *Svenskt boklexikon* (faksimil 1961), som har viktiga ingångar till materialet. Förutom huvudorden ångbåt, omnibuss och järnväg i nominativ kan sådana ord som album, kalender, handbok, tidtabell, trafik, kommunikationer, tåg, rådgivare och vägvisare vara ledtrådar. Liknande stickordssökningar kan naturligtvis göras i databasen Libris, men fynden blir då i viss mån nyckfulla, eftersom träffarna är avhängiga av om materialet finns katalogiserat. Mycket av det som Kungl. biblioteket numera kallar vardagstryck är svårt att komma åt, trots datoriseringen och pågående digitalisering. Det vardagliga materialet har hittills av förklarliga skäl inte haft första prioritet när det gäller prestigeladdade digitaliseringsåtgärder. Fortfarande är forskaren hänvisad till bibliotekspersonalens kunskaper om materialet i samlingarna.

Frakt och turism – ångbåten

Den första ångbåten i reguljär trafik kom igång 1818 på sträckan Stockholm–Drottningholm. Ångfartyget *Amphitrite* gjorde en propagandatur på Mälarens vatten till Uppsala den 1 oktober samma år. Och i samma stad hade den unge Lars Johan Hierta just denna dag färdats på en draisine – en föregångare till cykeln.² Sådana enskilda händelser kan tyckas kuriösa, men signalerar att nya möjligheter öppnades för att färdas kollektivt och individuellt både för nytto- och nöjesresenärer. Några år senare hade ångbåtstrafiken kommit igång på allvar. Adolph Törneros skriver i ett brev sommaren 1824 att ”ångbåtsspektaklet” på Riddarholmen var det ”huvudsakliga publika sommarnöjet för huvudstadens beau och mauvais monde”.³

Den inflyttade engelsmannen Samuel Owens verksamhet som ångbåtskonstruktör under 1820-talet blev ett viktigt incitament för att Sverige i mitten av 1800-talet näst efter England var det land som hade störst ångbåtsflotta. Under loppet av 1830-talet började mälaringarnas antal öka avsevärt, men det verkliga genombrottet för ångbåtstrafiken skedde för stockholmstraktens del under 1860-talet.⁴

Abraham Bohlins *Handbok för resande i Sverige* (1838) ger en överblick över hur ångbåtsresandet lyckats sprida sig i Sverige under några decennier. Bohlin utvecklade här en genre trycksaker som verkligen hade tiden för sig.⁵ Det poängteras att diligenserna, som introducerats omkring 1833, minskat något medan ångbåtstrafiken till utrikes orter, städer vid Östersjökusten, på Göta kanal, Mälaren och Hjälmaren ökade för varje år.⁶ Redan 1825 hade en liten *Handbok för ångfartygens passagerare* tillägnad



Ångfartyget **ORMEN LÅNGES**

RESETOURER ÅR 1834 EMELLAN NORRKÖPING OCH STOCKHOLM

Äro bestämde å de dazar nedanstående Tabell utvisar. Afgangstiden är alltid kl. 12 middagen, då fartyget framkommer nästa förmiddag, om ej oförutsedde hinder möta. Passagerare njuta här all den bekvämlighet som under slike Resor kan pretenderas, så väl under däck uti de luftige Salongerna i anseende till uppässning, beqväma rum och ligplatser, som medelst fritt utrymme och sittplatser ofvan däck på Akterskeppet.

1. Detalj ur turlista för linjen Norrköping–Stockholm 1834. Ångfartyget *Ormen Långe* var ett av de äldsta byggt 1826 i ek och furu. I texten betonas att passagerarna kan njuta av all tänkbar bekvämlighet.

Samuel Owen tryckts. Vid den tiden fanns blott fem ångfartyg i Stockholm. Och 1833 publicerades till exempel en *Följeslagare på ångbåts-färden emellan Gefle och Stockholm*. Men dessa tunna häften tryckta i frakturstil hade inte samma höga ambitionsnivå som Bohlins handbok. Den sistnämnda tog ett helhetsgrepp på resandet och förtecknade resmöjligheterna landskapsvis. Bohlin själv var medveten om att hans arbete utgjorde en föränderlig materia, och handboken kompletterades redan året därpå med ett bihang som förtecknade de senast tillkomna ångbåsturererna.

Att författa reseskildringar i brevform var ingen ovanlighet. Den historiska läroboksförfattaren och pedagogen Jakob Ekelund sammanfogade ett antal fiktiva brev om *Hildas ångbåts-resa till Upsala, i juni månad 1830*. Hilda delger väninnan Lina sina upplevelser av de sevärdheter hon möter på färden. Texten var ett avtryck från tidningen *Journalen* från samma år. August Blanche skrev senare en kort pjäs, *Jenny eller ångbåts-färden*, som med sånginslag framfördes på Djurgårdsteatern ett tiotal gånger sommaren 1845. Ångbåten i pjäsen var uppkallad efter den då världsberömda sångerskan Jenny Lind. Albert Bonnier lät trycka bagatellen som nummer 12 i sin serie *Svenska Theatern*.⁷

Men ångbåtsresandet ingick också i utrikes resor. Sophie von Knorring skrev exempelvis *Bref till hemmet, under en sommarresa 1846* och denna skildring visar hur ett privilegierat resande med kontinenten som mål gick till. Friherrinnan lämnade Sverige med ångfartyget *Christiania* och inkvarterades givetvis i fartygets största och bästa koj efter det att betjäningen burit ner bagaget. Den sociala skiktningen av ångbåtsresenärerna var uppenbar. Författarens koj låg i anslutning till salongen. På grund av

värmen i kojen blev hon tvungen att hålla dörren öppen och hade full insyn i allt som hände ute i salongen.⁸

Göta kanal, färdigställd i sin helhet 1832, blev framför alla andra resvägar föremål för en mängd reseskildringar. Sveriges blåa band erbjöd ett koncentrat av sevärdheter i närheten av ångbåtens farvatten. Ett exempel på en sådan skrift är F.A. Ewerlöfs *En ångbåtsresa på Götha canal om sommaren 1837* (1838). Den såldes till förmån för de nödlidande i Värmland och är avfattad i brevform till en vän. Skriften var påkostad i ett vackert utförande med ett stålstick av slussarna i Trollhättan på titelbladet.

Polyhistorn Gustaf Thomée, översättare och redaktör i mångahanda företag kopplade till de bonnierska förlagen, sammanställde en ambitiös handbok över *Göta canal och dess omgivning* (1843) för dem som reste mellan Göteborg och Stockholm. Påpassligt nog utkom den både i Göteborg och Stockholm hos Albert Bonnier. Den flora av kartor, vykort och minnesblad som kanalen gav upphov till kan vi bara ana och ingår i den dolda tryckskatt som numera kallas vardagstryck på Kungl. biblioteket.

Den blott 24-åriga blivande prästen Johan Anderssons *Ångbåtsfärder kring Vettern. Pennteckningar på fri hand* (1844) inleds med en intressant betraktelse över ångbåtsresandet i allmänhet där det påpekas att en ”helt egen slags lektyr” behövs på sådana resor. Eftersom resenären ofta avbryts under färden är det bäst att ägna sig åt läsning där man kan börja och sluta när det behagar, ”utan fara att förlora sammanhanget”.⁹

Från dessa turistiskt inriktade ångbåtsalster skiljer sig Bohlins tidigare nämnda handbok genom att inkludera alla vid den tiden aktuella samfärdsmedel och förteckna dem på ett strukturerat sätt. I förordet påpekar han att denna typ av beskrivningar för resande redan finns i åtskilliga länder, men att Sverige hittills saknat sådana. Ambitionen var att göra handboken lättköpt, åskådlig och ”portatif”.¹⁰ Resehandböckerna skulle enligt Bohlin med andra ord vara billiga, pedagogiskt tilltalande och lätta att ta med i packningen. Vi kan jämföra med en *Vägvisare inom Sverige*, tryckt och förlagd i Västervik hos Ekblad 1840. Denna innehöll enbart uppgifter om gästgivargårdarna och avstånden dem emellan. Skriften var dessutom satt med frakturstil, vilket signalerade att man främst vände sig till en enklare landsortspublik till skillnad mot Bohlins som sattes i antikva. Jämförelsevis åstadkom Bohlin en uttalat kommersiell och modern produkt, som var influerad av kontinentens mer välutvecklade resekultur.

Ångbåtarna blev ett tacksamt objekt för den samtidskänslige författaren och sällskapsbrodern Carl Fredrik Dahlgren både i prosans och poesins form. I en av hans många litterära kalendrar, *Morgonstjerman. Poetisk kalender* för år 1834 (tr. 1833), ingick som huvudverk ”Grossörskan Vierdumpels resa till kanalfesten år 1832. Roman i tolf slussar”. Den originella idén inspirerar Dahlgren att skapa en berättelse på hela 376

sidor, som på ett humoristiskt sätt skildrar en tämligen aktuell händelse. I sin biografi om Dahlgren karaktäriserar Erik Axel Karlfeldt Dahlgrens skapelse som en ”borgerlig burlesk” och ett ”marknadsgyckel”.¹¹ Dahlgren ger senare på eget förlag ut ett litet häfte *Ångbåtssånger* (1837), som i korta dikter anspelar på kända ångbåtars existens.

Ångbåten levde kvar som litterärt och konstnärligt motiv. Så sent som 1865 utkom det svenska originalet *På Götha kanal. Bref från en ung flicka*. Författare var den mångskrivande Marie Sophie Schwartz. Brevformen visar sig åter vara gångbar för att skildra en resa. Artisten Reinhold Callmanders *Komiska stentryck* (1861) innehöll i sin första svit åtta illustrationer som skildrar dråpliga situationer under en ångbåtsresa. Såväl i ord som i bild var ångbåten ett användbart motiv – lika självklart som en gång hästskjutsen.

Uppenbarligen fick ångbåtsresandet redan från början ett starkt inslag av turistisk attraktion och exklusivt nöje. Det kan man märka i sådant som *Kalender för Sveriges ångfartygstrafik* (1856) sammanställd av lantmätare Adolf Helander och utgiven på Albert Bonniers förlag. I denna publikation passar förläggaren på att göra reklam för nyare skönlitteratur lämplig som reselektyr. Kalendern förtecknar ångfartygens destinationer, avgångstider och avgångsorter – ett som förordet antyder efterlängtat initiativ. Men någon fortsättning blev det inte.

Det är utan tvekan Almqvists *Det går an* (1839), som innehåller den mest kända ångbåtsresan i den svenska skönlitteraturen.¹² Öppnings-scenen är klassisk.

En skön torsdagsmorgon i Stockholm i julii månad strömmade mycket folk förbi Riddarholmskyrkan i Stockholm, och skyndade utför backen emellan Kammarrätten och Statskontoret, för att i rätten tid hinna ned till Mälärstranden, der ångbåtarne lågo. Alla hastade till Yngve Frey, lupo in öfver landgången med snabbhet, ty tiden till afresan var redan slagen, och ångkaptenen kommenderade ”fremmande” från bord!¹³

En ung kvinnlig passagerare ropar dock förtvivlat efter sin moster, ett åldrigt fruntimmer som med ”näsduksviftningar och häftiga åtbörder gaf tillkänna, att hon var en passagerare, som borde med”.¹⁴ Den övergivna kvinnspersonen håller liksom pöbeln till på båtens fördäck och vid skansen, medan bättre bemedlade köpt biljett till salong och akterdäck, iakttar Almqvist. Ångbåten var ett klassamhälle i miniatyr.¹⁵ En ung sergeant vid namn Albert lägger märke till missödet på fördäck och blir nyfiken. Hos kaptenen inhämtar han uppgifter om kvinnans namn på ångbåtens passagerarlista. Hon heter Sara Videbeck och är glasmästardotter från Lidköping. Uppgifterna grundar sig på ett pass som hon medfört och lämnat till kaptenen.¹⁶ Ångbåtsresandet krävde således passagerarlistor, men att ha med sig passet var överkurs.



Ångfartyget WESTMANLANDS Reseturer för år 1843.

1^o Ångfartyget WESTMANLAND afgår från Stockholm till Strängnäs och Westerås alla **Tisdagar** och **Fredagar**, kl. 8 f. m., samt från Westerås till Strängnäs och Stockholm alla **Onsdagar** och **Lördagar**, kl. 8. f. m.

2^o Till den 2:dra så kallade Folkmarknaden i Westerås går Ångfartyget till och från Westerås på samma dag.

3^o Söndagen den 17 September göres den vanliga Marknadsresan till Westerås och återvänder Måndagen kl. 8. f. m.

Priserna i Banco, äro följande:

TAXA för Passagerare och Åkdon.

	Salong-Biljett.		Däck.				Hytta för Gæstnar.	Större Täckvagnar.	3-hj. Kalescher.		Mindre 2-hj. Kalescher.		Trilla.		Schas eller Kårra.			
	§.	l.	§.	l.	§.	l.			§.	l.	§.	l.	§.	l.	§.	l.	§.	l.
Emellan Stockholm och Westerås	2	32	2	—	1	16	16	32	4	—	3	16	2	—	2	—	1	16
Emellan Stockholm och Strängnäs	2	—	1	24	1	—	12	32	3	—	2	24	2	—	1	24	1	—
Emellan Strängnäs och Westerås	1	16	1	—	—	32	8	32	2	32	2	—	1	32	1	8	1	—

Åkdon utan passagerare betalas med 50 procents förhöjning.

Fraktgods liquideras ombord efter Taxa.

Barn under Tolf år betala half Passagerare-afgift.

Biljetter säljas i Stockholm på Canal-Ångbåts-Contoret i Bergstråhlska huset hos Herr Arborelius; i Strängnäs hos Handlanden N. A. Rydberg, och i Westerås hos Warfs-Inspektör Ahlström.

DIREKTION.

STOCKHOLM, TRYCKT HOS W. F. DALMAN, 1842.

2. Exempel på ett vardagstryck. Tur- och prislista för ångfartyget *Westmanland* 1843 på sträckan Stockholm—Strängnäs—Västerås. Observera prisskillnaderna mellan salong, däck och hytt och att även prisuppgifter för landtransporter ingår i prospektet.

Hjulångaren som Sara och Albert färdades med hette *Yngve Frey* och hade byggts 1821. I mitten av 1820-talet var denna ett av de fem ångfartyg som konstruerats av Samuel Owen. Fartyget rymde omkring 300 personer och trafikerade sträckan Stockholm, Strängnäs, Västerås och Arboga.¹⁷ Till saken hör att Almqvist själv var en flitig resenär och upptäckte Sverige med närmast etnografiska glasögon, men i *Det går an* var folklivsskildringen inte huvudsaken.

Albert och Sara blir bekanta och nära förbundna under ångbåtsresan. Almqvists skildring av Sara och Alberts ångbåtsresa är mer inriktad på huvudpersonernas samtal och mindre på den miljö som ångbåten utgjorde. Efter att ha avslutat ångbåtsturen i Arboga fortsätter de tillsammans mot Lidköping med häst och vagn. Sara visar på flera sätt att hon är en välinformerad resenär. Hon har reda på avstånden mellan gästgivargårdarna. Dessa uppgifter hade hon inhämtat i Warodells bod i Stockholm, skrivit ner på en lista och pluggat in för att kunna räkna ut sin andel i skjutsen. Tydligt fann den ekonomiskt sinnade Sara det onödigt att skaffa en vägvisare. Sara Videbeck ger på flera sätt prov på att vara en fullfjädrad affärskvinna.¹⁸

I Warodells bod kunde man nämligen köpa sina ångbåtsbiljetter. Även Zacharias Strindberg började sälja biljetter till ångbåtarna i sin krydd-

kramhandel från omkring 1826. Han hade nära kopplingar till ångbåtarna – dottern Lisette var gift med ångbåtskonstruktören Samuel Owen. Så småningom etablerade sig också sonen Carl Oscar Strindberg, August Strindbergs far, som ångbåtskommissionär på Riddarholmen. Olof Lagercrantz framhåller att den blivande författaren och hans förfäder på ett handgripligt sätt var ”knutna till det snabba framåtskridande som utmärkte 1800-talet och som framför allt skedde i ångans tecken”.¹⁹

August Strindberg och ångbåtarna är en given association, eftersom dessa i högsta grad utgjorde hans uppväxtmiljö. I den mäterliga berättelsen ”Den romantiske klockaren på Rånö”, som ingår i samlingen *Skärkarliv* (1888), beskrivs ångbåtsflottan i målände ordalag när huvudpersonen Alrik Lundstedt närmar sig resans mål i Stockholm.

Så brusto de svarta skyarne, och när ångbåten lovade in åt Skinnarviksbergen låg den stora staden fläckvis i kvastar av solsken och fläckvis skuggad av åskmolnen och i en krets av ljus som under en lampskärm låg Riddarholmskajen med sina ångbåtar i alla regnbågens färger, sjögröna med cinnoberröda vattengångar, lysande av blankskurad mässing, och vitt järn, svarta skorstenar och kopparröda ångpipor; gamla Gripen och Kommendörkapten, den långa smala Aros med för och roder i båda ändar, Prins Gustaf och Upland, och längst bort vid Simskolan den lilla Tessin; och över master, skorstenar och flaggstänger höjde sig de två hundraåriga lindarnes gröna kupoler, under vilka bärargillet ledamöter togo skugga, och därbakom gymnasiehusets åldriga fasad och högst över alla Riddarholmskyrkans järntorn.²⁰

I Almqvists berättelse var huvudstaden utgångspunkt för en färd ut i provinsen, en typisk resa för 1830-talet, som resulterade i ett av den svenska litteraturens mest omdiskuterade samlevnadsprojekt. Strindberg däremot närmade sig på 1880-talet staden med en konstnärsblick. Här ska huvudpersonen, en fiskarson från skärgården, gå sin musikutbildning, försöka erövra det mäktiga orgelverket i Jakobs kyrka och närma sig musikens hemlighet i hjärtat av huvudstaden. För att därefter återvända till sin ursprungsmiljö som en obetydlig klockare i kapellförsamlingen Rånö i Stockholms södra skärgård.

Att resandet skildras i litterär form är inte förvånande. Men hur såg vardagstrycket ut när man propagerade för detta sätt att resa? På vilka sätt försökte man kommunicera ångbåtar till den läsande publiken? Vi kan konstatera att ångbåtstrafiken gjorde viktiga avtryck i handböcker, reseskildringar och småtryck. I dagstidningarna blev annonser om ångbåtarna legio och förekom lika ofta på väl synlig plats på tidningarnas förstasidor som marknadsannonserna. Det var den tidens börsnoteringar för det kommunikativa systemet.

Stadens kommunikationer – omnibussen

Den första hästdragna omnibussen rullade på Stockholms gator 1835. Det var början på huvudstadens lokaltrafik och bedrevs i mycket blygsam skala. Transportsättet emanerade från de skjutsar som gjordes till Djurgårdsbrunn och Sabbatsberg för att idka brunnsliv. Men själva idén till omnibussar hade givetvis hämtats från Europa, särskilt Frankrike. Tidigare hade det förekommit alla möjliga transportsätt alltifrån bärstolar och hyrkuskar till roddarmadammer, kullbåtar och vevslupar.²¹ Men i långa loppet skulle det vara bussen som gick segrande ur striden mellan transportsätten. Att den märkliga benämningen omnibuss är upphovet till dagens triviala bussar är en språklig förvandling värd att reflektera över.

Det nya med omnibuss-idén ("för alla" betyder ju ordet) var att följa en uppgjord linje och göra regelbundna uppehåll. Ingen enskild privat beställning låg alltså bakom resan. Det nya samfärdsmedlet fick därmed klara konnotationer till enklare folk med begränsade ekonomiska resurser. I Anders Fredrik Dalins samtida ordbok definieras ordet omnibus som en "hyrvagn med säten på längden för flere personer, hvilken på vissa bestämda tider går emellan vissa ställen i en stad och betjenar allmänheten för billigare pris än andra slags hyrvagnar".²² Här talas inte om olika taxor för första- och andraklasspassagerare som på ångbåtarna, utan det är allmänheten kort och gott som omnibussbolagen vänder sig till.

Det är en händelse som ser ut som en tanke att omnibussarna introducerades ungefär samtidigt som de billiga häftesserierna i mitten av 1830-talet.²³ Resandet och läsandet demokratiserades parallellt. Reaktionerna på de nya omnibuss-linjerna från de etablerade hyrkuskarna liknade litteraturkritikernas gentemot häftesserierna. Man förfasade sig över att även pigor och drängar skulle ha råd att åka och läsa – något som tidigare varit förbehållet en begränsad elit.²⁴

Premiärturen för omnibussen *Försöket* gick av stapeln kring jultid 1835. Priset för resan var 8 sk. b:o per person, exakt samma kostnad som ett häfte av Lars Johan Hiertas nystartade skönlitterära häftesserie *Läsebibliothek*. Huvudstationer var planen vid Vetenskapsakademiens hus nedanför Kungsbacken (nuvarande Drottninggatan) och Järntorget i Gamla stan. I den inledande reklamen framhölls att vagnen var prydlig, elegant och bekväm.²⁵

De prosaiska omnibussarna har uppmärksamrats sparsamt i skönlitteraturen. Ett viktigt undantag finns dock. Wilhelmina Stålbergs *Den lyckliga omnibusfärden. En händelse år 1836* – en kortroman på 159 sidor – handlar inledningsvis om detta samfärdsmedel, som nyligen hade börjat rulla på Stockholms gator. Boken utkom inte förvånande på Hiertas förlag i april 1838. Redan i första kapitlet möter vi omnibuss-vagnen *Försöket* en mulen och snöslaskig februaridag 1836.



3. Tidig avbildning av en hästbuss eller omnibuss från 1830-talet. Passagerarna är prydligt uppklädda inne i den eleganta vagnen, vars färd ombesörjes av en hornblåsande betjänt och en kusk som håller styr på hästarna. Omnibussen heter *Svea* och var omnibussbolaget Duvander & Bretzners andra vagn på linjen från Kungsbacken till Järntorget i Stockholm.

Som en nyttig och välgörande uppfinning välsignades derföre af mången den mot Kungsbacken upptågande omnibus-vagnen *Försöket*; och då den stannade på sin bestämda plats, för att snart börja sin första tur på dagens slippriga bana, helsades den välkommen af flera personer, som redan några minuter otåligt väntat på detta skydd mot regnet, denna hjälp mot halkan och smutsen.

Den hade redan gjort en färd till och ifrån den ursprungliga staden, och började nu den andra vid tolfslaget från Adolf Fredriks kyrkrtorn och den bakpå vagnen stående betjentens högljudda tutande; dock, denna gång, under mindre lyckliga auspicer för bolagets kassa, ty *sju* platser voro lediga och endast *en* upptagen. Intryckt i ett af de främsta hörnen, satt nemligen en medelålders man af högst ovanligt utseende. Efter detta yttrande torde det ej misshaga läsaren att jag, med få drag, gör hans porträtt.²⁶

Mannen som sitter i vagnen heter Smith och har utländsk bakgrund. Efter att vagnen farit blott ett stenkast stannar den och tar upp en gammal fru med en ung flicka i följe. De stiger av vid Järntorget. Mannen blir nyfiken på flickan, trots att hon är fattig och medellös. Tycke uppstår, och en intrikat historia rullas upp. Den innehåller alla nödvändiga element; sociala spänningar, triangeldrama och ett lyckligt och överraskande slut. Att den lilla berättelsen fick titeln *Den lyckliga omnibusfärden* var naturligtvis ingen tillfällighet. Wilhelmina Stålberg var en extremt marknadskänslig författare, som genom sin historia försökte tillfredsställa ett ökat intresse för vardagliga samtidskildringar. Hon visste vad hon talade om, som ensamstående och självförsörjande skrivande kvinna i centrala Stockholm.²⁷

På flera sätt kan man betrakta Wilhelmina Stålbergs berättelse som en samtida kusin till ångbåtsromansen i Almqvists *Det går an*. Men en av-

Ordnings-Stadgar för Omnibusfarten.

Kungsholms Omnibus-Bolag, som önskar och hoppas, att det nu gjorda försöket med en billig, regelbunden omnibusfart måtte af enhver med välvilja och förtroende omfattas, anser såsom oeftergilligt villkor derför, att de åkande inbördes iakttaga ett i alla hänseenden grannliga uppförande. Jemte anhållan om hvarje bildad persons medverkan här-till, får bolaget meddela följande till rättelse och iakttagande:

- 1:0 Vagnarne afgå från stationerna å nednämnda tider, nemligen:
Från Kungsholmstorget heltimmar kl. 8 f. m. till och med kl. 10 e. m.
» Kongl. Myntet halfimmar kl. $\frac{1}{2}$ 9 f. m. » » » kl. $\frac{1}{2}$ 11 e. m.
» Riddarhuset hel- och halfimmar kl. $\frac{1}{2}$ 9 f. m. » » » kl. 9 e. m.
» Gustaf Adolfs torg dito kl. $\frac{1}{2}$ 10 e. m. » » » kl. 11 e. m.
Afgången sker, så snart närmaste kyrkklockor slagit fullt ut hela eller halva timmar, undantagande vid tiden för spektaklernas slut, som afkrakas. Stutstationer äro: vid färd från Kungsholmen på dagen och till kl. före $\frac{1}{2}$ 10 e. m. Riddarhuset, men derefter Gustaf Adolfs torg, samt vid återfärden Kungsholmstorget.
- 2:0 Messingsmarker för åkning emellan stationerna, eller annat på- eller afstigningsställe, säljas för 3 skillingar banko stycket uti Hr Axelsons bod vid Kungsholmstorget; uti Hr Christiersonns vid Röda Bodarna; uti Cigarboden å NorrBro samt uti Cigarboden i hörnet emot Rådhuset. För den, som vid ankomsten till vagnen icke är försedd med inträdesmark, är afgiften för åkning 4 skillingar banko.
- 3:0 Före uppstigningen i vagnen hör den, som ernar åka, för kusken uppvisa och derefter inlägga omnibusmark eller 4 skillingar banko uti den härför inrättade läda.
- 4:0 Osnyggt klädda eller överlastade personer lemnas ej plats i vagnarna.
- 5:0 Tobaksrökning inuti vagnarna är ovilkorligen förbjuden.
- 6:0 Hundar få icke medtagas.
- 7:0 Inuti vagnarna må icke medföras korgar, knuten, paketer eller andra saker, som äro osnygga, illa luktande eller större, än att de kunna hållas i knäet. Sådant gods får, så långt utrymmet medgifver, plats på taket, utan afgift, då ägaren medföljer.
- 8:0 För anteckning af anmärkningar eller klagomål finnes en särskild bok att tillgå uti Hr Axelsons bod vid Kungsholmstorget.

STOCKHOLM, S. RUMSTEDT, 1852.

4. Ordningsstadga gällande omnibussfarten för Kungsholms omnibussbolag i Stockholm tryckt 1852. Linjen trafikerade sträckan Kungsholmstorg till Gustaf Adolfs-torg. Man hade infört ett betalningssystem med mässingsmarker och vädjade till resenärernas renhet, nykterhet, rökfrihet och snygghet i största allmänhet.

görande skillnad är att Stålberg jämfört med Almqvist har en konventionell syn på könsrollerna. Det är snarast sociala stigmata – inte könsrollerna – som den kvinnliga författaren finner vara problematiska. Någon skandalroman hade hon inte för avsikt att åstadkomma. Wilhelmina Stålberg skrev senare en av flera följskrifter till *Det går an* under titeln *Eva Widebeck, eller Det går aldrig an. En arabesk ur lifvet* (1840). Stålberg problematiserar i denna inlaga den fria kärleken, som hon menar gör det möjligt för männen att byta älskarinnor lite hur som helst, samtidigt som huvudpersonen är djupt kritisk till den rådande könsmaktsordningen.²⁸

Omnibussen var i många stycken ett långt mer prosaiskt samfärdsmedel än ångbåten. Den drogs av hästar och saknade den tekniska specialisering som ångan krävde. Hur lärde man känna detta reguljära trafikmedel som lanserades av hotfulla uppstickande entreprenörer i huvudstadens kommunikationssystem? Skiljer sig bekantgörandet av detta samfärdsmedel i staden från det sätt på vilket olika tryckta dokument skyltade om ångbåtar? Man kan konstatera att regelverket var viktigt. För att få ruljansen

att fungera behövdes tydliga instruktioner. I dagstidningarna annonserades om omnibussarna och deras färdvägar. Stadslivets resande ”för alla” var till skillnad mot ångbåtsresorna en social praktik där sociala kollisioner lätt kunde uppstå. Därför behövde man sätta upp reglementen för att stävja busliv och missbruk.

Rummets och tidens industrialisering – järnvägen

Järnvägen blev i långa loppet det allra mest genomgripande samfärdsmedlet när resandet industrialiserades.²⁹ Den knöt samman landet på längden och tvären och förändrade demografiska strukturer och näringsliv. Hela det offentliga rummet omgestaltades. Stationshusen blev den yttersta symbolen, som även bjöd in den nya tiden till bondbyar och samhällen som tidigare varit undanskymda och outvecklade. De första trafikbanorna på järnväg (med lokomotivdrivna tåg i allmän trafik) togs i bruk 1856 i Sverige.³⁰ Samma år utkom Fredrika Bremers mest kända roman *Hertha eller en själs historia. Teckning ur det verkliga lifvet*. Återigen en händelse som såg ut som en tanke.

När det gäller trycksaker innebar järnvägarnas geografiska spridning och mångfaldiga stationsanläggningar att nya centralorter och försäljningsplatser skapades i långt större omfattning än när det gäller de tidigare nämnda samfärdsmedlen. Järnväg och läsning som tidsfördriv kopplades självklart samman. Tidningsförsäljning i kiosker och via kolportörer blev alltmer vanligt.³¹ Sådana fenomen var tydliga i Storbritannien, som hade varit pionjärlandet för anläggandet av järnvägar, men med ett långt större befolkningsunderlag än Sverige.³²

Men man kan märka vissa tendenser till svenska motsvarigheter till de engelska ”railways libraries”, som samlade berättelser för läsning under järnvägsresan.³³ I Göteborg visade sig några bokförläggare vara intresserade. David Felix Bonnier började 1859 ge ut ett *Jernvägsbibliothek*, som dock bara uppnådde tre nummer. Samma år började Oscar Lamm i Göteborg att publicera en serie under titeln *Jernvägs- och ångbåtslektyr*. Serien innehöll till att börja med s.k. originalskizzer av telegrafkommisarien Sigfrid Nyberg. Men den dog redan i och med den första samlingen. Med omslagstiteln *Jernvägsböcker* började bokhandlaren Hjalmar Ewerlöf (med verksamhet i Helsingborg som flyttade till Gävle) i början av 1860-talet att ge ut i huvudsak översatta och tidigare publicerade skönlitterära berättelser.³⁴ Serien hann upp i 19 nummer innan den lades ned. Dessa initiativ tyder på att järnvägsläsning var något som lockade förläggare i andra städer än Stockholm, men att serierna oftast varken blev särskilt långvariga eller fick något större genomslag.

Vissa försök gjordes även i huvudstaden, såsom J. L. Brudins förläggande av *Ångbåts- och jernvägslektyr*. Denna serie återanvände ofta äldre texter, som förseddes med ett nytt serieomslag. Under de första åren på

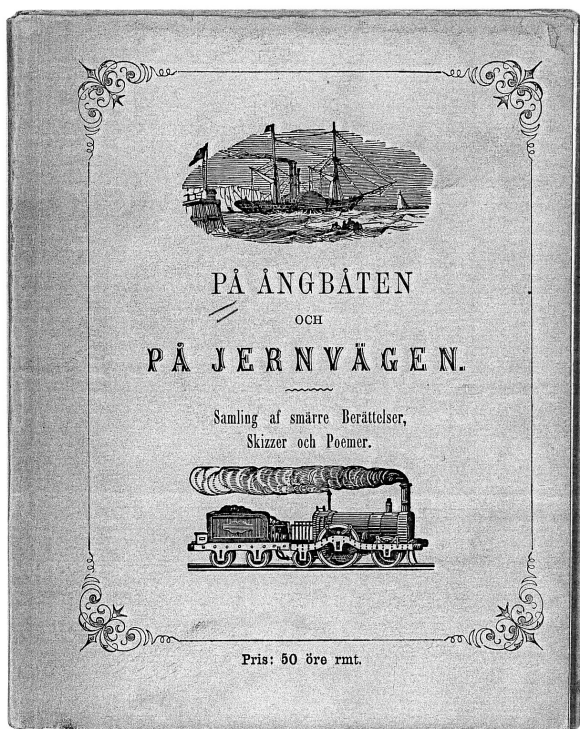
1860-talet utkom 30 nummer i denna serie. Den första titeln, *Blad ur min praktik*, var en samling berättelser av Anders Flodman, en typisk ung litteratör skrivandes för tidningar och tidskrifter.³⁵ Serien rymde exempelvis Sophie von Knorrings roman *Förhoppningar* från 1843 och Charles Dickens *Lysande utsikter* fick sin första svenska språkdräkt i detta publicistiska sammanhang.

En exklusivare tryckprodukt är samlingen *På ångbåten och på jernvägen* (1860), utgiven av C. F. Arwidsson i Göteborg. Här flockades en rad av de mest kända svenska författarnamn med Fredrika Bremer och Thekla Knös i spetsen. De flesta texterna hade tidigare publicerats i Arwidssons folkkalender *Götha*, som nu var utgången ur bokhandeln. Formatet är litet och nätt och illustrationerna relativt påkostade. Kalendern kopplad till de nya kommunikationsmöjligheterna fick ingen fortsättning. Bokmarknadens försök att utnyttja läsmöjligheterna i samband med det ökande resandet var en långsam process och fick inte något märkbart genomslag förrän under 1900-talet då reseförhållandena blivit mer bekväma.

Kuriösa inslag bland trycksakerna finner man hos Adolf Eugen von Rosen, den svenska järnvägens fader, och hans folkskrift *Jernvägsper* (1850).³⁶ Ett liknande försök att muta in tåget som en plats för läsning var en samling berättelser under titeln *Den berättande jernvägs-Olle. En lätt och småtreflig lektyr för alla jernvägs-resande* (1864). Skriften gavs ut i Mariestad och sattes i frakturstil som en enkel folkskrift. De tre berättelserna handlade om allt annat än järnvägar. Den mångsidigt produktive Ludvig Teodor Öberg försökte förse de resande med *Småroligheter och annat smått och gott att bläddra i på jernvägar och ångbåtar* (1858).

Liksom ångbåtarna gav upphov till handböcker och reseguider fick järnvägarna sin beskärda del av uppmärksamheten. En *Förteckning på märkvärdiga ställen vid jernvägarna i medlersta och södra Sverige* utgavs 1862 som ett upplysande bihang till kommunikationskartan för Sverige. Samtidigt började man utge *Vägvisaren för resande i Sverige* som ett månadsmagasin. Här samlades uppgifter om järnvägs-, diligens- och ångfartygstrafiken.³⁷ En *Jernvägs- och Ångbåttidning* utgavs av några stockholmshandlare 1869–77.³⁸ Man kan här tillägga att ångbåtskommissionären C. O. Strindberg redan 1859 gav ut ett provnummer av dagstidningen *Ångaren* med syfte att annonsera om ångfartygen. Men meningen var också att annonsera om järnvägsförbindelserna, vilket ger ytterligare ett exempel på en strävan att samordna de olika kommunikationsslagen.³⁹

Octavia Carlén sammanställde 1866 en särskild vägvisare för den nyinvidga järnvägslinjen Stockholm–Uppsala. Denna typ av vägvisare fick märkligt nog inte något särskilt starkt genomslag i Sverige. Fredrika Bremers roman *Hertha* väckte däremot ett stort berättigt rabalder tio år tidigare. Den utspelar sig i en stad, Kungsköping, som är präglad av ett pågående järnvägsbygge. Här figurerar förutom ett antal kvinnor i



5. En liten kalender med blandad läsning av kända svenska författare utgiven hos C.F. Arwidsson i Göteborg 1860. Det var vanligt att samordna ångbåtarna och järnvägarna i både tidtabeller och förströelseläsning.

umgängeslivet en uppsättning ingenjörer verksamma vid järnvägen. Och som Birgitta Holm uttrycker det använder författaren järnvägsbygget som en motor i skeendet och skapar en roman som är ”ett av de första vittnesmålen i vår litteratur från ett Sverige på väg in i moderniteten”.⁴⁰ Fredrika Bremer skrev nämligen sin berättelse parallellt med att Sveriges första järnvägssträcka för persontrafik, Örebro–Nora, kom till. Det första tåget på denna bana avgick den 5 mars 1856, ungefär samtidigt som Bremer avslutade sin sista stora roman.⁴¹ Kungsköping är inte förvånande starkt influerat av Örebro – en stad där den framflytande tekniken kontrasterar mot ett stillastående borgerligt liv.⁴²

Men denna vinter i Kungsköping hade, såsom sagt, gjort ett lysande undantag från de vanliga vintrarne. Jernvägen, som höll på att anläggas nära utanför staden, hade tillfört dess sällskapskrets en flock unga jernvägs-ingenjörer, de flesta lefnadsfriska och glada unga män, som hade gifvit nytt lif åt alla nöjen, och man hade isynnerhet gjort sin flit med benen på baler, och på soupéer, som blifvit förvandlade i baler. Med ett ord, man kunde icke påminna sig en så ”animerad” vinter i Kungsköping.⁴³

Fredrika Bremer skapade med *Hertha* den första stora idéromanen i svensk litteratur och det i dubbel bemärkelse banbrytande verket utkom den 29 september 1856.⁴⁴ Järnvägen blir symbolen för det nya moderna samhället, som skär in i gamla förstelnade strukturer som även huvudpersonen Hertha bryter sig loss ifrån. Romanen pekar mot en ny drömd världsordning där kvinna och man arbetar sida vid sida – i det här fallet Hertha och järnvägsingenjören Yngve Nordin i kampen mot den stora branden som utbryter i Kungsköping.

En enskild korrespondent skildrade i *Aftonbladet* 10/3 1856 den första svenska lokomotivbanans öppnande. Färden från Örebro till Nora den 5 mars tog en dryg timme. Men det telegrafiska meddelandet med bekantgörandet om den stora händelsen hade naturligtvis hunnit före tidningskorrespondenten. Nu hade järnvägsförbindelserna äntligen i viss mån kommit ikapp och lyckats utsträcka sig lika hastigt som de elektriska telegraflinjerna, påpekade korrespondenten. Tågresandet förändrade i hög grad hastigheten med vilken brev, tidningar och böcker kunde förmedlas och spridas över landet.

Slutsatser

Nya samfärdsmedel skapade nya geografiska strukturer och därmed nya arenor för det tryckta materialet. Man behövde under 1800-talets lopp alltmer informera och propagera för de olika möjligheterna som stod till buds för en växande skara resenärer. Pittoreska småstäder blev avbildade och beskrivna i långt högre grad än tidigare på 1830- och 1840-talen – ett led i turistifierandet av resandet.⁴⁵

En ångbåtstotalgi förknippad med ett ökat nöjesresande befrämjades av författande resenärer, samtidigt som man bör ha i åtanke att merparten av befolkningen överhuvudtaget inte hade några möjligheter att förflytta sig utanför sin hemssockens gränser. Ångbåtarna kunde vara en lämplig spelplats för möten över köns- och klassgränser som Almqvist visar i *Det går an*. Förläggaren Hierta var så pass angelägen att komma över detta svenska original att han övertalade Almqvist att ge ut manuskriptet – trots dess kontroversiella innehåll.⁴⁶

Omnibussarnas entré i 1830-talets Stockholm satte inga märkbara avtryck i skönlitteraturen – därtill var de alltför prosaiska. De korresponderade i sin framtoning som färdätt ”för alla” dock med det framväxande kommersiella genombrottet på bokmarknaden, eftersom man även på detta område talade i termer som litteratur för ”godt köp” tillgänglig för alla samhällsklasser. Det var naturligtvis den liberale affärsmannen Lars Johan Hierta som var drivande när det gäller skillingslitteraturens utbredning. Och det demokratiska samfärdsmedlet omnibussen fick bli utgångspunkt för en av den mångskrivande författaren Wilhelmina Stålbjergs boktitlar. Berättelsen rymde ett möte över klass- och kulturbarriärer,

men med moraliserande undertoner. Hierta var förstås förläggare även här.

När järnvägen bröt fram från slutet av 1850-talet grundlades nya städer och den svenska järnvägsknuten eller ändstationen var ett faktum. Sådana miljöer skapade litterära motiv som skulle leva vidare i den svenska litteraturen långt efter det att Fredrika Bremer låtit sin kvinnofrigörelse utspela sig i skuggan av ett järnvägsbygge. I den svenska arbetarlitteraturen var rallarna industrialismens förtrupp i tidigare väglöst land. Gustav Hedenvind-Erikssons trilogi om rallarepoken, *De förskingrades arv*, *Det bevingade hjulet* och *På friköpt jord* (1926–30), bildar en mäktig prolog till flera viktiga författarskap såsom Eyvind Johnsons och Albert Vikstens.

En annan mer privat synvinkel på järnvägens inverkan på mentaliteten förmedlas i kortromanen *Ombyte av tåg* (1933). Den modernistiskt influerade Walter Ljungquist sökte ge den koncentrerade tågmiljön ett filmiskt ansikte – helt i samklang med den samtida mediasituationen. Den koncentrerade stilen liknade Hemingways och berättelsen vann första pris i en tävling om bästa korta roman utlyst av *Bonniers Litterära Magasin*. Romanen blev senare filmad av Hasse Ekman och utsågs av kritikerna till årets film.⁴⁷

Ljungquists prisroman skrevs ungefär hundra år efter att ångbåtar, omnibussar och järnvägar så sakteliga börjat etablera sig i det svenska landskapet. Det skedde under en tid då medieutbudet och de tekniska och materiella resurserna var starkt begränsade. Dock började tryckpressarna gå varma för att leverera kartor, biljetter, tidtabeller och affischer. Även det som kallas vardagstryck och gottköpsvara ingick i processen då landet blev genomskuret av kommunikativa möjligheter.

Pär Lagerkvist, Karl Rune Nordqvist, Sven Delblanc, Ann-Charlotte Alverfors kan nämnas som exempel på centrala svenska författarskap som på olika sätt har skildrat den speciella atmosfären i de samhällen som järnvägen skapade, men även de orter som hamnade vid sidan av stambanorna. Kerstin Ekmans Katrineholms-svit, inledd med *Häxringarna* 1974, tog ett helhetsgrepp på kvinnolivet i ett sörmländskt järnvägssamhälle. Parallellt med Kerstin Ekman skapade Sara Lidman sitt stora verk om kolonialiseringen av Norrland. Lidmans järnbaneepos började med *Din tjänare hör* 1977 och avslutades 1985 med en femte bok. Först drygt hundra år efter att järnvägen kommit i bruk i Sverige hade dess inverkan på vardagslivet kunnat skildras i fullödiga skönlitterära verk ur ett bredare samhälls- och ett kvinnoperspektiv.

Vi behöver de skönlitterära författarnas berättelser för att begripa de nya kommunikationernas betydelse för människors inre världar.⁴⁸ Inga förteckningar, reklambroschyrer eller tidtabeller kan ersätta de skönlitterära dokumenten. Dessa återger något av hur man använde och upplevde samfärdsmedlen, något som kartornas linjenät och tidtabellernas avgångstider inte kan förmedla.

Summary

Steamboats, buses and railways and their traces in printed material. By Gunnel Furuland. This article is an attempt to find correspondences between the Swedish book market and the main means of transport in Sweden 1820–1860, namely steamboats, buses and railways. Did the new communication opportunities make way for new forms of printed material? Did they inspire the publishers to produce cheaper and more portable books? Is it only a coincidence that cheap series (“libraries”) of novels were published by the liberal businessman and publisher Lars Johan Hierta in the same decade that buses (pulled by horses) appeared in the streets of Stockholm?

Steamboats and railways were fundamental for the plot in famous books by Carl Jonas Love Almqvist and Fredrika Bremer. In Almqvists *Det går an* (1839) a steamboat journey offers a congenial background for its discussion of gender. And in Bremer's *Hertha* (1856) the construction of the first Swedish public railway plays the same role as the background for its subject of female emancipation. The popular Wilhelmina Ståhlberg lets her novel *Den lyckliga omnibusfärden* (1838) begin inside an omnibus-coach.

The new means of public transport fitted well the ambition to offer cheap reading to a mass public. A number of so called “railway libraries” and various series suitable for travelling were published. New forms of printing material also appeared, such as travel guides, handbooks and timetables. Still, none of them were of considerable extent or lasted for long. These ventures never appealed to the Swedish public in the 19th century.

Later on when the means of transport were more comfortable, people associated travelling with the opportunity to read a book. And the railway as a motive for novels has maintained its popularity into the 20th century among Swedish authors. Just to mention a few examples we find it in a number of books by Sara Lidman and Kerstin Ekman in which they describe the development of modern Swedish society.

Noter

1. Om ångbåtarna i ett samhällsperspektiv hos Fredrik Nilsson: *I rörelse. Politisk handling under 1800-talets första hälft* (Lund, 2000), 89–98. Se vidare Sverker Oredsson: ”Järnvägarna” i *Signums svenska kulturhistoria. Det moderna genombrottet*. Redaktör Jakob Christensson (Stockholm, 2008), 179–217 och Lena Lötmarker & Bo-A. Wendt: *Resmål till salu! Svenska turistbroschyrers textuella och språkliga utveckling under hundra år* (Lund, 2009), 12f. Hur omnibussarna introducerades i huvudstaden hos Stefan Back &

Jimmy Bergman: *I lokaltrafikens gryning. Hästomnibusarna i Stockholm* (Stockholm, 2005).

2. Arne Ståde: *Med ånga, gods och tidtabell. 1800-talets ångbåtstrafik mellan Stockholm och Mälärstäderna* (Stockholm, 2003), 44. Ami Lönnroth & Per Eric Mattsson: *Tidningskungen Lars Johan Hierta – den förste moderne svensken* (Stockholm, 1996), 23.

3. Adolph Törneros: *Resebrev. I urval och med inledning av Per Wästberg samt under redaktion av Jonas Ellerström* (Stockholm, 2009), 37.

4. Stade: *Med ånga, gods och tidtabell*.
5. Förläggare var N.W. Lundequist i Uppsala. Redan 1830 hade en *Ny och fullständig vägvisare genom Sveriges alla provinser* utkommit, men denna tog bara upp de gamla vanliga landsvägarna.
6. Abraham Bohlin: *Handbok för resande i Sverige; innehållande skildringar af de särskilda provinserne och deras egenheter i geografiskt och ekonomiskt afseende; med beskrifning öfver kanaler, städer, helsobrunnar, bruk, grufvor, herrgårdar och märkvärdigheter; jemte utförlig vägvisare, ångfartygs- och diligens-turer, utdrag ur skjutsförfattningar, m. m.* (Uppsala, 1838), XVII.
7. F.A. Dahlgren: *Förteckning öfver svenska skådespel uppförda på Stockholms teatrar 1737–1863 och Kongl. Theatrnas personal 1773–1863 med flera anteckningar* (Stockholm, 1866), 254.
8. Sophie von Knorring: *Bref till hemmet, under en sommarresa 1846* (Norrköping, 1847), 4f.
9. Johan Andersson: *Ångbåtsfärder kring Vettern* (Stockholm, 1844), 24f.
10. Bohlin: *Handbok för resande i Sverige*, IV.
11. Erik Axel Karlfeldt: *Carl Fredrik Dahlgren. En bild ur svensk romantik för hundra år sedan* (Stockholm, 1924), 140.
12. Om editionerna hos Johan Svedjedal: *Almqvists Det går an och konsten att överleva* (Uppsala, 1989), 11–18.
13. C.J.L. Almqvist: *Törnrosens bok. Imperialoktavupplagan*. Band III:1. *Europeiska missnöjets grunder. Hvarför reser du? Det går an*. Texten redigerad och kommenterad av Bertil Romberg. *Samlade Verk*, 14 (Stockholm, 2005 [1839]), 137.
14. Almqvist: *Det går an*, 137.
15. Johan Svedjedal: *Rosor, törnen. Carl Jonas Love Almqvists författarliv 1833–1840* (Stockholm, 2008), 342.
16. Almqvist: *Det går an*, 140.
17. Erik Lindorm: *Stockholm genom sju sekler. Stockholms historia 1252–1950. Från Birger Jarl till Gustav VI Adolf. En bokfilm* (Stockholm, 1998 [1951]), 223. Lennart Rydberg: *Mariefred och Mälarbåtarna. 150 års trafik med 30 ångfartyg på Mälaren* (Stockholm, 1978), 63.
18. Almqvist: *Det går an*, 188, kommentar 315. Sara var en ”economic woman” eller ”den moderna liberala människan förkroppsligad”. Svedjedal, *Rosor, törnen*, 345.
19. Olof Lagercrantz: *August Strindberg* (Stockholm, 1982 [1979]), 12f.
20. August Strindberg: *Skärkarlsliv. Berättelser. August Strindbergs Samlade Verk*, 26 (Stockholm, 1984 [1888]), 27f.
21. Per Anders Fogelström: *Ur det försvunna – stockholmska spår och tecken* (Stockholm, 1995), 57–88. Back & Bergman: *I lokaltrafikens gryning*, 13–26.
22. A.F. Dalin: *Ordbok öfver svenska språket*. II (Stockholm, 1853), 131.
23. Gunnel Furuland: *Romanen som vardagsvara. Förläggare, författare och skönlitterära häftesserier i Sverige 1833–1851 från Lars Johan Hierta till Albert Bonnier* (Stockholm, 2007).
24. Back & Bergman: *I lokaltrafikens gryning*, 21. Furuland: *Romanen som vardagsvara*, 457–465.
25. Lindorm: *Stockholm genom sju sekler*, 244. Back & Bergman: *I lokaltrafikens gryning*, 49ff.
26. Wilhelmina Stålberg: *Den lyckliga omnibusfärden. En händelse år 1836* (Stockholm, 1838), 1f.
27. Furuland: *Romanen som vardagsvara*, 572f.
28. Eva Borgström: ”Om jag får be om ölost”. *Kring kvinnliga författares kvinnobilder i svensk romantik* (Göteborg, 1991), 218–228.
29. Ett bevis på järnvägens inflytande på allt samhällsliv är att hela nio sidor av sammansättningar med ordet järnväg finns i *Ordbok över svenska språket* utgiven av Svenska Akademien. III (Lund, 1935), J 460–468.
30. Björn Kullander: *Sveriges järnvägs historia* (Höganäs, 1994), 35. Wolfgang Schivelbusch: *Järnvägsresandets historia. Om rummets och tidens industrialisering under 1800-talet* (Lund, 1998), 172. Se vidare Gunilla Linde Bjur & Krister Engström: *Stationsbus. Järnvägsarkitektur i Sverige* (Stockholm, 2010).
31. Schivelbusch: *Järnvägsresandets historia*, 176. Kullander, *Sveriges järnvägs historia*, 112f.
32. Richard D. Altick: *The English common reader. A social history of the mass reading public, 1800–1900* (Ohio 1998 [1957]), 88f, 299–302, 305.
33. Exempelvis ”Bentley’s railroad library” 1851–54 (eller Bentley’s Shilling Series), som innehåller en blandad kompott, dock inte så mycket skönlitteratur. Michael Sadleir: XIX

- century fiction. *A bibliographical record based on his own collection*. Vol. II (London, 1951), 16f.
34. Isidor Adolf Bonnier: *Anteckningar om svenska bokhandlare intill år 1900*. I Landsortsbokhandlare (utom Uppsala) (Stockholm, 1920), 70f. Gävle noterades 1862 som Ewerlöfs förlagsort.
35. Om Flodman i Herman Hofberg: *Svenskt biografiskt handlexikon*. I (Stockholm, 1906), 342f. Titeln hade även publicerats i Brudins serie *Svenskt original-bibliotek*.
36. Kullander: *Sveriges järnvägs historia*, 30f.
37. Utkom 1862–73. Bernhard Lundstedt: *Sveriges periodiska litteratur 1645–1899. Bibliografi*. Del II. *Periodisk litteratur tryckt i Stockholm 1813–1894* (Stockholm, 1969), nr 365.
38. Lundstedt: *Sveriges periodiska litteratur* II, nr 445.
39. Lundstedt: *Sveriges periodiska litteratur* II, nr 335.
40. Birgitta Holm: ”Fredrika Bremer och framtiden” i *Mig törstar! Studier i Fredrika Bremers spår* (Hedemora, 2001), 282.
41. Kullander: *Sveriges järnvägs historia*, 35.
42. Fredrika Bremer hade några år tidigare besökt staden. Greta Wieselgren: *Fredrika Bremer och verkligheten. Romanen Herthas tillblivelse* (Stockholm, 1978), 52.
43. Fredrika Bremer: *Hertha, eller en själs historia. Teckning ur det verkliga lifvet* (Stockholm, 1856), 5f.
44. Carina Burman: *Bremer. En biografi* (Stockholm, 2001), 379.
45. Om turistbroschyrer som började flösa i slutet av 1800-talet, se Lötmarker & Wendt: *Resmål till salu*, 44–47.
46. Svedjedal: *Rosor, törnen*, 346.
47. Filmen hade premiär 1943. *Svensk filmografi*. 4 1940–1949 (Stockholm, 1980), 261f.
48. Gunnel Furuland: ”Skönlitterära häftesserier. En idébank för historiker” i *Historier. Arton- och nittonhundratalets skönlitteratur som historisk källa* (Göteborg, 2009), 69–77.