

Typer och tidsdrag från uppländsk bygd

DANIEL SKÄRBERG, EN UPPLÄNSK SPELMAN

Uppländsk bygdekultur inrymmer en rad mästerspelmän, vars legendariska bedrifter fortfarande är gångbara i den brokiga flora av historier, som uppstått kring gestalter från gången tid. Tråkigt nog är det få spelmän som själva skrivit ner sina upplevelser. Det mesta av det vi hört har vandrat från mun till mun och på denna krokiga väg mellan generationerna naturligtvis »bretts på» och förvanskats; ofta kan man numera knappast göra sig en föreställning om vad som en gång var sant.

Ett lysande undantag som krönikör utgör mästerspelmannen *Daniel Skärberg* i Gårdskär. Han räknades på sin tid som Byss-Calles förnämste elev. Därutöver var han en händig karl, kapabel till litet av varje. Han var bl. a. en förnämlig snickare och en och annan produkt från hans verkstad finns väl fortfarande i någon gömma. Dessutom var han byns allt i allo i fråga om upprättande av officiella skrivelser. Många gulnade bouppteckningar bär hans underskrift. Själv skrev han prydligt och ordentligt i motsats till sina klienter, som ofta fick nöja sig med att sätta sitt bomärke i handlingarna.

Daniel Skärberg härstammade från en släkt med stora kulturella intressen. Fadern, hamnfogden Eric Skärberg, var en bemärkt man i byn. Bland hans släktingar förvaras ännu den gedigna silversked från 1850, som bär inskriptionen: »Af Uppsala Läns Kungliga Landthushållnings-sällskap till Hamnfogden Eric Schärberg för trädplantering.» Resultatet av denna insats kunde för ett 30-tal år sedan ses i form av en präktig allé av aspar, som sträckte sig från landsvägen fram till Skärbergs stuga. Nu är det mesta av detta 100-åriga trädbestånd borta. Eric Skärberg var född 29 sept. 1775 och dog, enligt sonen Daniels anteckningar, »i en ålder av 86 år och 31 dagar den 29 okt. 1861».

Sonen Daniel föddes 1811. Han hade spelmanslusten i blodet och var redan i sextonårsåldern en fullfjädrad spelman. Utom Byss-Calle hade han Gulamåla-Viten som lärare. Han tycks enligt efterlämnade anteckningar ha haft stor respekt för bägge. När han var 18 år började han spela på bröllop i byn och lärde ungdomen dansa efter de sextondels-

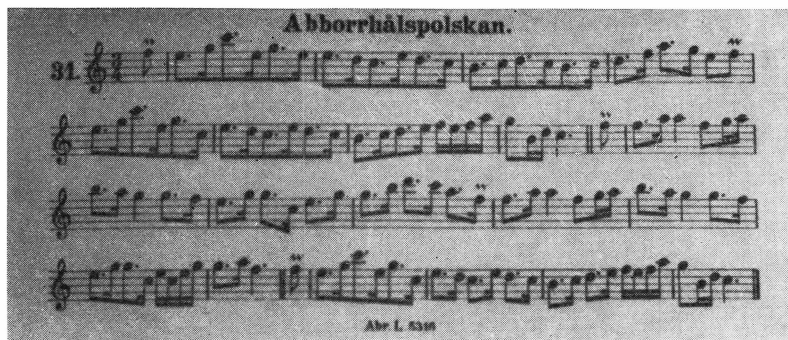


Bild 1. Daniel Skärbergs »Abborrhålspska». Ur RUBEN LILJEFORS, *Uppländsk folkmusik*.

polskor han fått lära sig av Byss-Calle. Hans stamrepertoar vid bröllopen tycks ha varit »Tyska klockorna, Tranan, Stormfågeln, Rölivstycke, Hållnäs och Älvkarleby brudmarscher» samt marschen »När Sverige intog Norge».

Daniel Skärbergs enda dotter, Kajsa Stina Edlund, brukade intill sen ålder berätta om faderns bedrifter. Liksom de andra av sin generations spelmän var Skärberg starkt skrockfull. Han pysslade i ensamhet med sina trolldomspåsar, bestående av malda abborrhuvuden, svinhår och andra mystiska ting, som förvarades i instrumentet, så att ingenting skulle »skämma» musiken. Han hade flera harpor hängande på väggen i sin kammare och när han skulle bort på spelning, frågade han dem vem som ville bli med. Oftast var det »Lovisa» som visade sig mest villig. Hon »ljommade» alltid när det drog ihop sig till kalas.

Allt detta och mera därtill kunde dottern Kajsa Stina berätta om tills hon, 90-årig, gick hädan.

I sin dagbok nämner Daniel Skärberg ingenting om sina trolldomskonster. Där är han den korrekta »bokföraren», som noga håller reda på sina auktioner och boutredningar i byn. Hans historiska intresse bevisas av en »kungalängd», som sträcker sig från Odins död till tiden för Karl XIV Johans levnad. Han berättar om goda och dåliga år för byns strömmingsfiskare och om sjukdomar och nödtider: »1881 den 2, 9, 10, 11 och 12 februari var det ett ryseligt yrväder så att ingen minnes maken med nog snö, hvilken drefs ihop i så underliga bergsfårmiga fasoner, så att det var undransvert att se uppå . . . Vid Skutskär fanns en snödriva som

var 40 fot. Söndagen Septugusima blef ingen Gudstjenst hållen i Elfkarle kyrka emedan inte någon prest eller någon människa kunde komma dit. Folk frös i jel i Uppsala och Wattholm. Isen låg kvar i hafvet till öfver midsommar, och många förlorade sina fiskredskap.»

»40 martyrs dag» spelar en dominerande roll i Skärbergs väderleksanteckningar. Han jämför år efter år hur vädret förhåller sig just den dagen.

Något av faderns sinne för trädplantering tycks han ha fått, att döma av anteckningen: »1861 satte jag 3 apelkärnor Östergyllen och 1876 3 ekaplantor 4 tum höga.»

Aplarna växte upp och gav rik frukt. Många generationer skolbarn, som tog genvägen över Skärbergs, sedermera Edlunds gård, passade på att förse sig av fallfrukten, och någon kunde väl också, om kassan det tillät, för en femöring tillhandla sig ett par kilo av de vackra äpplena. Nu är »Östergyllen» borta. Ekarna ser fortfarande ungdomliga ut, men så är de ju inte heller mer än 80 år gamla.

Om sitt liv som spelman skriver Skärberg helt sakligt. Han spelade på det första bröllopet 1829 och fortsatte till 1885, då han spelade »åt Anna Klockare och Petter Öström i Marn». Då var han 74 år gammal. Det var inte bara i Gårdskär han anlitades som spelman utan också i bygderna runt omkring. De »som snikade undan spelpengarna» skrev han inte upp.

Någon bohem var Skärberg inte trots att han var spelman, därom vittnar de äldre gårdskärbor, som brukade titta in i gubbens snickarverkstad när de gick hem från skolan. Ordning och reda skulle det vara. Alla bruksföremål i såväl verkstad som boningshus var märkta med den skärbergska stämpeln. I snickarboden rådde den mest minutiösa ordning; ve den besökare som tog ner t. ex. en vinkel från dess spik och inte hängde den tillbaka igen.

Jag har tidigare nämnt något om Skärbergs händighet som snickare. Utom möbler, vackert fanerade, tillverkade han bl. a. hopfällbara nystkronor och härvlar. De sistnämnda var originella därigenom att de var försedda med en »klocka», som markerade varje varv av härveln och med en klubba som slog för varje »knäpp», dvs. pasman.

Vid sidan om sin näring som snickare och spelman höll sig Skärberg med »rävgrop» i ängsbacken bakom stugan. På stången i gropens mitt band han fast en anka, som i nattens tystnad med sitt ängsliga snatter lockade Mickel i fällan. Fångsterna var ibland goda, därom vittnade de rävskinn, som liksom segertecken fästes upp på snickarbodens solsida.

Musikaliskt stod Skärberg helt under inflytande av sina läromästare



Bild 2. Daniel Skärbergs sigill, som han brände in på alla sina tillhörigheter.

Byss-Calle och Gulamåla-Viten. Åtskilliga egna låtar lämnade han efter sig, bl. a. »Abborrhålpolskan», som fått sitt namn efter det tränga sundet »Abborrhålet» i skärgården utanför fiskehamnen.

De allra äldsta i byn minns ännu den långa gångliga gestalten när han vandrade fram efter byvägarna. Han gick en smula framåtlutad och fick därför benämningen »Långkroken». Genom sin mångkunnighet imponerade han stort på byborna, men man respekterade också hans mystiska krafter. På ålderns da'r beslöt Skärberg att tillverka sin egen likkista och tog hem virke, men döden kom överraskande och bräderna fick ligga obegagnade.

Minnets av denna sällsamma gestalt fördunklas mer och mer av tiden, men ekot av hans harpolåt ljuder ännu i den uppländska spelmansmusiken.

Aron Hallenberg

SIGTUNAS FÖRSTA ÅNGBÅT — ETT HUNDRAÅRS-MINNE

Genom att Uppsala på 1830-talet fick ångbåtsförbindelse med Stockholm öppnade sig även för Sigtuna en möjlighet till regelbunden sjöfartsförbindelse med dessa städer. Fartygen anlöpte visserligen inte Sigtuna, men man kunde nå dem med utrodd. Dessförinnan hade man varit hänvisad till segelfartyg eller roddbåtar. Någon livligare trafik förekom säkerligen ej. Sigtuna var en alltför obetydlig ort för att någon annan

trafik än dess invånares roddturer till Stockholm med sina krukmakare-alster och trädgårdsprodukter skulle förekomma annat än i undantagsfall. Rodd från Stockholm till Sigtuna kunde emellertid erhållas enligt särskild taxa, fastställd å Stockholms rådhus 1817 28/2. Avgiften var sex riksdaler banko, för återresan med samma båt hälften. Roddarna voro skyldiga att vänta ett dygn om så önskades, emot att de erhöello tre skilling för varje timme de fingo vänta.

På 1840-talet annonseras några lustresor till Rosersberg med olika fartyg. En del av dessa resor utsträcktes till Sigtuna, men staden var tydligen för obetydlig och okänd för att locka folk till turistbesök.

För hundra år sedan fick emellertid Sigtuna den första i staden hemmahörande ångbåten med regelbundna turer mellan Stockholm och Löfstaholm vid Garnsviken. I en liten notis i Post och Inrikes tidningar 27 juni 1854 heter det: »Ångbåtsfart till Sigtuna lär nu komma att öppnas från Stockholm, med en snabbgående ångbåt, i fall framgång gynnar den dertill började aktieteckning, hvarom grefve Björnstjerna (Drottninggatan N:o 21) och kyrkoherden Alm i Sigtuna åtagit sig att lemna närmare upplysning.»

I slutet av 1854 var tydligen bolagsbildningen färdig, ty 2 nov. annodas i annons i Posttidningen aktieägarna i Sigtuna Ångbåtsbolag att verkställa första inbetalningen å aktierna, eller en tredjedel av det tecknade beloppet. Inbetalningen skulle ske före 1 dec., antingen till greve Björnstjerna eller i Sigtuna till kyrkoherde Alm. Annonsen förmåler vidare att några få aktier ännu funnos att tillgå. Den är undertecknad Direktionen, varför det är tydligt att bolaget bildats och tillsatt styrelse. Samma dag omtalar en notis i Stockholms Dagblad, även återgiven i Posttidningen, att »en ny ångbåtskommunikation i Mälaren kommer åter att öppnas. Ett aktiebolag har nemligen bildats av i Sigtuna stad och i dess omgifvande trakter bosatta personer, hvartill teckningen är nära fulltalig, för att åstadkomma en regulier ångfartygsfart emellan nämnde stad och Stockholm, hvarmed början kommer att redan nästa sommar ega rum.»

Det har inte lyckats mig att vinna kännedom om vilka mer än greve Björnstjerna och kyrkoherde Alm som voro bolagets stiftare, eller överbudtaget något om dess bolagsordning. Enligt aktiebolagslagen av 1848 skulle ansökan om fastställande av ett aktiebolags reglemente, dvs. bolagsordning, inges till Civildepartementet och reglementet fastställas i konseljen. Någon sådan ansökan har icke ingivits av Sigtunarederiet. Orsaken framgår av det avslag å ansökan om registrering som Aktie-

bolaget för Upsala sjöfart fick 1853 1/4. I detta heter det i bästa kurialstil: »Då de förbindelser, hvilka åligga dem som i Rederi-Bolag sig förena, finnas särskildt i lag bestämda, och de öfverenskommelser, som delägare i sådant Bolag kunna finna för godt att med iakttagande af lagens berörde föreskrifter särskildt sig emellan ingå, äro för dem förbindande utan att dertill erfordras Kongl. Maj:ts fastställelse, så när vid berörde förhållande ifrågavarande Bolag icke kunde anses vara af beskaffenhet att påkalla tillämpning af den särskilda lagen om aktiebolag, fann Kongl. Regeringen den sökta reglementsfastställelsen icke böra äga rum.» Herrar ämbetsmän hade tydligen inget begrepp om vad som egentligen avsågs med aktiebolag. På 1860-talet uppgick emellertid ett ljus även för dem och rederiaktiebolag fingo sina reglementen fastställda, men då hade Sigtuna Ångbåtsbolag upphört.

Den drivande kraften vid Sigtunarederiets tillkomst och säkerligen dess störste delägare var nog greve Carl Magnus Ludvig Björnstjerna, som ägde både Almarestäket, som bolagets fartyg skulle passera och anlöpa, samt Löfstaholm vid Garnsviken, som blev fartygets slutstation. Man kunde därför förmoda att uppgifter rörande rederiet skulle kunna finnas i arkivet på Almarestäket. Gårdens nuvarande ägare, greve Carl Björnstjerna, har emellertid på förfrågan meddelat att så ej är fallet.

Huruvida rederiet hette Sigtuna Ångbåtsbolag eller Sigtuna Ångfartygsbolag är ej heller klart. Genom annonser kallas Sigtuna *Ångbåtsbolag* att sammanträda i Sigtuna skolhus 13 jan. 1855, men genom annonser anmodas aktieägarna i Sigtuna *Ångfartygsbolag* att före 15 jan. 1855 verkställa andra inbetalningen å tecknade aktier. Annonserna härom upplysa även att fortfarande några aktier funnos att tillgå. Det gick tydligen trögt med aktieteckningen. Något igångsättande av trafiken under 1855 blev ej av och den i november 1854 uttryckta förhoppningen härom gick ej i uppfyllelse.

Då någon bolagsordning ej kunnat anträffas, saknar man kännedom om aktiekapitalets storlek. Hos Bergsunds mekaniska verkstad hade emellertid bolaget beställt en ångbåt till ett pris av 42 000 riksdaler, vilket möjligen kan vara aktiekapitalets belopp.

Fartyget blev färdigt först i slutet av maj 1856. Det var en mindre hjulångare, som fick namnet SIGTUNA. Om dess utseende är ingenting bekant, någon bild av båten har ej anträffats och ritningarna till fartygsbygget synas ej längre existera. Åtminstone känner man på Statens sjöhistoriska museum ej till vare sig bild eller ritningar.

Besiktning av passagerarfartyg skedde på denna tid genom särskilda

besiktningmän, vilka i Stockholm förordnades av Överståthållareämbetet och i andra städer, där sådan besiktning kunde ifrågakomma, av länsstyrelsen. Någon besiktning av fartyg kunde ju ej förekomma i den lilla obetydliga staden Sigtuna, utan ångfartyget SIGTUNA besiktigades i Stockholm. Handlingarna rörande sådan besiktning ingåvos till polisen, men en lika okunnig som nitisk polissekreterare har lyckats gallra alla dessa oersättliga handlingar. Genom att P. R. Ferlin i sitt kända arbete Stockholm, som utkom 1858, medtagit uppgifter om en del i Stockholm besiktigade fartyg har av en lycklig tillfällighet en uppgift om SIGTUNA bevarats. Fartyget fick föra högst 136 passagerare och var således ett ganska litet fartyg om man jämför med de samtida Uppsalabåtarna, av vilka både PRINS GUSTAF och UPLAND fingo föra 213 passagerare. Tyvärr är passagerareantalet det enda vi känna om SIGTUNAS storlek.

Som nämnts levererades SIGTUNA i slutet av maj 1856. Den 14 maj ansåg man sig kunna annonsera att fartyget skulle börja sina turer omkring 20 maj, men först 27 maj kl. 5 e. m. synes fartyget ha avgått på sin första resa till Stäket, Sigtuna och Löfstaholm enligt annons i Stockholms Dagblad 26 maj och notis i samma tidning 28 maj. Denna notis återfinnes även i Post och Inrikes tidningar samma dag, men denna tidning har även en notis 3 juni, förmälände att SIGTUNA började sina resor 31 maj. Denna senare notis torde emellertid vara en s. k. tidningsanka.

Under 1856 fördes fartyget av kapten F. J. Jouhlin och gjorde utom söndagar dagliga turer från Stockholm $\frac{1}{2}$ 4 e. m. samt från Löfstaholm $\frac{1}{2}$ 8 och från Sigtuna 8 f. m. Kommissionär i Stockholm var detta år C. S. Ponsbach på Bäraregilletts kontor å Riddarholmen, där biljetter såldes. Nästa år var C. O. Strindberg kommissionär och 1858 åter C. S. Ponsbach. Vem som var fartygets befälhavare 1857 och 1858 framgår ej av annonserna om fartygets turer.

Resorna 1857 voro samma som 1856, men man började även utnyttja fartyget för lustresor. Vid en sådan resa pingsten 1857 inträffade ett olyckstillbud, varom Stockholms Dagblad 3 juni förmäler:

»Ångfartyget SIGTUNA som härifrån pingstdagen gjorde lustresa till Upsala, hade det missödet att stöta på grund i Stäket. Fartyget kom väl strax af grundet, men sprang läck under damsalongen, så att passagerarne, hwilka i anseende till det i går på hemresan inträffade regnvädret, icke kunde wistas på däck, woro utsatta för det ej mindre obehaget att wada i watten i salongen.» Huru fartyget hölls flytande samt skadans omfattning framgår, som synes, ej av notisen. Skadan synes dock ha varit

snabbt reparerad, ty en till 4 juni annonserad lustresa till Uppsala förefaller ej ha blivit inställd. I Uppsala var magisterpromotion 5 juni, då för tiden ett stort evenemang även för huvudstadens invånare. Det var tydligen med tanke härpå, som SIGTUNA annonserades avgå till Uppsala torsdagen 4 juni kl. 3 e. m., med återresa lördagen 6 juni kl. 8 f. m. I följd härav inställdes fartygets resor till Löfstaholm 4 och 5 juni samt från Löfstaholm 5 och 6 juni.

Tydligen hade seglationsåret 1857 lämnat stort underskott, ty med 1858 infördes varannandagsturer. Fartyget avgick från Stockholm tisdagar, onsdagar och fredagar kl. 4 e. m. och återvände från Löfstaholm måndagar, onsdagar och fredagar kl. 1/2 8 f. m. Övriga veckodagar sökte man sysselsätta fartyget på annat håll. Enligt annons 22 juni gick SIGTUNA måndag, onsdag och fredag 1/2 4 e. m. till Drottningholm och återvände till Stockholm på aftonen.

Under seglationsåret 1859 fördes SIGTUNA av kapten J. Billing och dess kommissionär i Stockholm var J. E. Frick, n:o 9 Riddarholmen. Turerna hade detta år blivit inskränkta till två resor i veckan i vardera riktningen, nämligen från Stockholm torsdagar och lördagar kl. 4 e. m. och från Löfstaholm måndagar och fredagar kl. 1/2 8 f. m.

I Stockholm hade fartyget sin tilläggsplats vid Riddarholmen. I Sigtuna angjorde det Malmbyggen, som låg lämpligt till vid dess färd inåt Garnsviken. Ägarinnan av fastigheten Malmkvarteret n:o 9, eller nuvarande kvarteret Garvaren n:o 2, Malmgatan 25, hade sin tomt snett emot byggen och ansåg sig kunna dra fördel av den nya kommunikationen. Hon ingick till magistraten i Sigtuna med en skrivelse, vari hon anhöll att på sin tomt få uppsätta ett stånd för att »till salu hålla ångfartygs passagerare, sodavatten och saft, bakelser, karameller och konfekt samt bär m. m.». Det är ju klart att hon inte ville sälja passagerare, men hon hade liksom många andra svårt att skriftligen behärska sitt modersmål. Icke desto mindre torde hon ha blivit Sigtunas första »stånds-person». Den blomstrande kioskhandeln i Sigtuna har således hundraåriga anor.

Ångfartyget SIGTUNAS rederi var tyvärr tjugufem år före sin tid. Företaget bar sig icke och kunde existera endast fyra år. Något större passagerareantal var naturligtvis inte att påräkna varken från Sigtuna eller de byggor, som anlöptes, och frakterna voro ej tillräckliga för att täcka omkostnaderna. Med seglationsåret 1859 gav man upp försöket att hålla trafiken i gång. Den 26 maj 1860 annonseras att SIGTUNA gör lustresa till Drottningholm annandag pingst och att »god harmonimusik medföljer»

— ett så gott som nödvändigt attribut till tidens lustreseannonser. Och kort därpå, 31 maj, meddelar en notis i Stockholms Dagblad att ångfartyget SIGTUNA i dessa dagar genom ingenjör Julius Lönngren försålts till fabrikören E. A. Levin i Borgå för 22 000 riksdaler. Då förmedlaren säkerligen skulle ha sin provision, kan man förutsätta att rederiet endast fick ungefär hälften av vad fartyget kostat i byggnad.

SIGTUNA avgick till sin nya hemort, Borgå i Finland, 27 juni 1860 under befäl av kapten C. E. Forslund. Ett flertal annonser om resan förmåla att fartyget skulle medtaga passagerare och fraktgods. Avgiften för salongspassagerare var 18 riksdaler och för däckspassagerare 8:50 riksdaler. Från Borgå kunde passagerarne resa med annat fartyg till Helsingfors för en avgift av en rubel silver. Det verkar för vår tid förvånansvärt att ett så litet fartyg som SIGTUNA fick medtaga passagerare över Alands hav. Men den tiden hade man ej så stora fordringar på vare sig bekvämlighet eller sjösäkerhet.

Sigtunaborna voro nu åter hänvisade till Uppsalabåtarna, men fingo på 1860-talet något bekvämare förbindelse med dem. En brygga byggdes nämligen i Sigtuna vid Ropsten, där fartygen kunde lägga till så att utrodd endast förekom till de båtar, som gjorde snabbresor mellan Uppsala och Stockholm och vice versa.

Ett nytt försök med ångbåtsförbindelse mellan Stockholm och Sigtuna gjordes 1873 av ett i Stockholm hemmahörande rederibolag, som vid midsommartiden nämnda år insatte en nybyggd propellerångbåt vid namn WENNGARN å traden Stockholm—Löfstaholm. Redan efter några dagar slutade fartyget att gå till Löfstaholm och fick först Eriksund och sedermera Finstaholm till slutstation. Även detta företag var tydligen dödfött och med seglationsåret 1876 upphörde WENNGARNS resor. Dess senare öden äro okända. Först på 1880-talet kom Mälare-trafikens stora uppsving och ångbåtstrafik på Sigtuna blev lönande. Under tre årtionden sysselsattes flera fartyg samtidigt på traden.

Hjulångaren SIGTUNA hamnade som nämnts i Borgå. Den fick där namnet BORGÅ och gick i daglig trafik mellan Borgå och Helsingfors. De första åren ansågs den motsvara »alla billiga anspråk på rymlighet, snabbhet och komfort», men pretentionerna ökades och från 1869 insattes en ny och större hjulångare vid namn RNEBERG att alternera med BORGÅ. Den senare ombyggdes 1874 och fick då namnet VIKINGEN samt gick mera tillfälligt i trafik mellan Helsingfors och städerna österut. Ännu

i Finlands skeppskalender 1877 finnes VIKINGEN upptagen, men i nästa kalender, som utkom först 1880, är fartyget borta. Ångfartyget SIGTUNAS slutliga öde är sålunda okänt.¹

Gunnar Hellström

NOT

¹ För upplysningar rörande fartyget efter 1860 står förf. i tacksamhetsskuld till Stadsarkivarien Ragnar Rosén i Helsingfors.