



Forbonden och det Nordiska kallblodet

Historisk bakgrund

Sverige internationaliserades tidigt i historien. Ett ursprung var nog Vikingarna som trots ryktet som krigare mest var handelsmän med stor reslust. Efterhand blev handel med omvärlden en helt avgörande drivkraft för den ekonomiska och kulturella utvecklingen i Sverige. Vi exporterade bland annat produkter från våra malmer men också lin och andra hantverksprodukter. I och med det växte behoven av transporter, vilket skapade den så kallade forbondetiden. Forbönderna var dåtidens motsvarighet till SJ och Lastbilscentralerna.

Forbوندetiden sägs formellt pågått från 1645 till 1880, men forbonden fanns i princip långt tidigare. Framkomligheten var allmänt sett begränsad eller skedde på snö och is. Forbondens transportverksamhet var koncentrerad till vintern där släden var ytterst effektiv på packad snö och is. Turerna baserades på uppgjorda farleder mellan norrlandskusten till isfria hamnar i Norge, mellan Mellansverige och Christiania, samt mellan Norrland och framförallt Stockholm. Handel mellan Sverige och Norge har med all sannolikhet pågått på detta sätt ända från tidig vikingatid. Det finns dokument från t.ex. 1100-talet som reglerar färd och handel över gränserna.

Här låg alltså stora delar av den svenska godstrafiken eftersom importen och exporten

vintertid gick över Norge och stora varugrupper som malm, järn, järnvaror och lin ingick. Det krävs inte alltför stor fantasi för att förstå att dessa foror, med upptill hundratalet hästar i varje resa, pågick över flera veckor under krävande och knappa förhållanden. Stora foror tog vägen från Sveriges ostkust över Jämtland till Norge och de isfria hamnarna. En körkarl kunde hantera upp till 6 lass. En lastad färdskrinde kunde väga upp till 600 kilo och man klarade ca 3 mil om dagen. Därför krävdes raststationer med dessa avstånd. Vi kan utan tvivel inse att här krävdes friska, tåliga, förnöjsamma och arbetsvilliga hästar.

Handelsresorna skedde i en slags triangel. Från Norge importerades kolonialvaror, salt, fisk och hästar. Dessa varor byttes i Jämtland till skinn, hantverk och jordbruksvaror. Sedan transporterades dessa söderut till Mellansverige. På hemvägen handlades järn, koppar, smide och linne som sedan blev huvudprodukter för export till Norge. Stora mängder spik, smidda i Jämtland, ingick. Under 1700-talet anger tullmätta mängder bland annat årliga kvantiteter på över 40 ton järn och koppar samt 50 000 till 70 000 meter linnetyg. Upp till 2 000 jämtlänningar, ur en befolkning på 40 000, kunde vistas samtidigt på den stora marknaden i Levangen. På den svenska sidan fanns marknaden i mars som hölls på Gregoriedagen. Ett antal personer kom att stå i centrum som handelsmän och skapade förmögenheter och makt.

1981 gjordes en resa med häst och släde från Klövsjö i södra Jämtland, genom Härjedalen till Röros marknad. Detta gjordes som en enskild händelse, ett upprepande av det som skett historiskt sedan Röros fick järnväg ca år 1850-60.

Forbonden återuppstår

Initiativtagare till resan var Jöns Fahlén i Klövsjö och Einar Montén i Vemdalen.

Initiativet fick stort genomslag och blev ingen engångsföreteelse. Resan upprepades 1983 med tio hästforor och 25-30 personer. En förening bildades: Föreningen Forbonden, med sitt säte i Klövsjö. En drivande kraft i detta sammanhang var, förutom Jöns Fahlén, Arne Brandén i Vemdalen.

Sedan har det rullat på och ett flertal ”körlag” har hakat på idén och utvecklat den. För närvarande är det minst 80 hästekipage som kör in på Malmplassen i Röros vid invigningen av ”Rørosmartnan”. Det är framförallt norrmännen som hakat på ideén och majoriteten av fororna kommer nu från skilda platser i Norge. Röros var en marknad som i början av 1980-talet var neråtgående besöksmässigt. Den firade år 2004 150-års jubileum och idag kommer mer än 10 000 besökare på invigningsdagen. Marknaden startar näst sista tisdagen i februari och pågår i fem dagar. De sex aktiva körlagen samlas numera en gång per år till en Forbonderiksdag. Föreningen har sina medlemmar i både Sverige och Norge med mellan 120 – 150 medlemmar.

Egna upplevelser av Röros och forbonden

I februari 2010 åkte jag, min hustru Ulla och vår Australian Shephard till Röros för att möta ”forbönderna”, hästarna och uppleva marknaden på plats. Vädret under de 4 dagarna var soligt och vintrigt. Helt underbart alltså!

Det svenska tåget startar som sagt i Klövsjö och följer vintriga vägar till Röros, en resa på ca 14 mil under 5 dagar. I Röros mötte jag ett tåg med 5 Dölehästar som hade färdats från Västlandet i 10 dagar, dvs. mer än dubbla distansen.



Röros kyrka.

Inför samlingen i Röros inväntas alla körarlag som samlas strax utanför och sedan görs en gemensam ”tågning” in genom centrum av Röros. Mäktigt! I år var det totalt 88 ekipage.

Nedan följer en bildkavalkad av diverse forden och situationer, vilket borde ge en bild av själva färden och samlingen. Jag har inga ”sociala” bilder från kvällarna och mornarna under färden till Röros. Sådana finns dock på www.forbonden.se. Där går det också att beställa boken om forbonden;

”Forbonder förr och nu”

av Jöns Fahlén, Britt Johansson m fl

En beskrivning av den gamla forbondekulturen och hur arvet har bevarats av en nutida forbondeförening. Pris 200 kr inkl. moms, frakt 45 kr.

Hans-Erik Uhlin



De 88 ekipagen samlas upp efter defilerings.



Foto: Hun



Foto: Hun



Foto: Hun



Foto: Hun



Foto: Hun



Foto: Hun



Foto: Hun



Foto; Hun



Foto: Hun

Hedemarkens forbondelag, dôle. Rest i 10 dagar.



Foto: Hun

Ut ur Röros efter defilering.



Foto: Hun



Foto: Hun



Foto: Hun



Röros, en av få städer med bevarad och ursprunglig träbyggnation.



Redaktör och ansvarig utgivare:

Hans-Erik Uhlin heu@ulleriks.se

Ordförande:

Anna Berglund anna@apona.se

Webmaster:

Ida Krekula ida@stallhvang.se

Design:

Annika Almqvist annika@ruvisson.s