

Arons Daniel Danielsson.

(En Ullwispojke som blev Rönnäsbo.)

När man i museet i Leksand ser ett par så kallade klackskor får man lätt den uppfattningen att dessa äro något riktigt urgammalt, vem skulle kunna tro att ända till år 1942 levde en skomakare som i sin ungdom varit med och gjort sådana skor. Denna man var Arons Daniel Danielsson i Västra Rönnäs. Hann föddes i Kockgården i Ullwi år 1854, själv har han berättat att det var fattigt för dem när han växte upp, hans mor var dock en duktig människa och det skulle icke ha behövt vara så knapt för dem om icke hans far varit så begiven på starkvaror. Till konfirmationen kunde Daniel icke få några nya kläder, man lånade istället rock och hatt av den två år yngre Klockar Per i Hälla och så lät man sätta nya överläder på ett par gamla skor så att han fick något på fötterna.

Ännu voro näverskor, lågskor förstås, allmänt ibruk, föst några år senare när han själv kommit i skomakarlära skaffade han sig ett par pliggskon, (kängor) dessa voro nu nymodiga och det dröjde icke länge förän ungdomen allmänt skaffade sig sådana, som den ena hade skulle även de andra ha.

Det var hos Hammar, eller som han mest kallades Lasses Daniel Elofsson som Kock Daniel kom i skomakarlära. Lasses Daniel var mästare för ett skomakarlag som ibland var ambulerande och flyttades från gård till gård, men ~~örxrdet~~ mesta arbetade på verkstaden hemma i gården när de sydde åt grannar och andra som icke bodde allt för avlägset. De sydde vanligen åt en gård i taget, till den gården gick hela skomakarlaget och åto frukost, middag och kväll, men "lissniedag" och "aftöval" bars till dem på verkstaden. I regel skulle då alla familjens medlemmar hava var sitt par skor, pliggskon till sommaren osh näverskor, även kallade svenskskon, till vintern, även de sistnämnda börgade man nu sy i form av kängor. En och annan gubbe höll dock troget fast vid lågskor även på vintern. Man kan tänka sig lågskor i skogen i djup snö, då fodrades allt att snösockorna voro försedda med starka hällor. Men Tjällängsfar i Rönnäs försäkrade att han med lågskor klarade sig bättre i snön än de som hade kängor.

När man i en gård väntade skomakarna skulle man hava iordningställt läder, vanligen berett av huden efter en vid gården slaktad ko, vidare skonäver, om det skulle vara svänkskor, och slutligen skogarn av starkt hem spunnen lintråd, som skulle vara nystad i stora nystan, innuti nystanet skulle ligga en sten för att det skulle bliva tungt och icke hoppa

ur sållet när skomakaren gjorde becktråd. Det var under Kock Daniels första läroår som han var med och gjorde klackskor, det var systrarna Gatu Anna och Gatu Margreta som skulle hava var sitt par, Det enda lärpojken fick göra åt dem var att han donade till nävern för klackarna. Det var alltså till Gatugården som dessa kommo, säkerligen de sista klackskorna i Ullwi. Även på andra områden höll man i den gården fast vid gamla sedvänjor, där sattes jumfrumåttet fram till bränvinet, var och en som ville ha fick en jumfru bränvin till frukosten och en till aftåval. Man fick ju bränvin ide andra gårdarna också, men där satte man fram glas.

När Kock Daniel var i 20års åldern tog han plats hos en skomakare i Domnarvet. Medan han var där skaffade han sig sin första kavaj som fick ersätta leksandsvästen. När han sedan gjorde ett besök i hemmet väckte kavajen stort uppseende bland byborna, särskilt i en gård voro de riktigt svåra. ~~XOXOX~~ Det var dock icke den första kavajen i byn, men att just han skulle gå klädd så ansågs riktigt opassande.

Till Domnarvet kom Kock Daniel icke mer, Lasses Daniel som var överhopad med arbete, övertalade honom att ånyo taga plats hos sig.

En söndagseftermiddag hade de lagt sig för att hvila middag på verkstaden som var en trappa upp. De vaknade vid att någon kastade en pinne mot ett av fönstren, när de tittade ut var gården full av kullor från Häradsbygden som kommo för att beställa skor. Nu var det icke att ligga och dra sig längre utan det var att upp och taga mått. Lasses Daniel var vid denna tid beryktad för att göra fina skor och från vitt skilda håll, icke minst från Häradsbygden, kommo beställningar. Och vem kan räkna de många par brudskor han gjort.

Kock Daniel blev måg i Aronsgården i Västra Rönnäs dit han även flyttade, blev själv mästare och bildade ett skomakarlag som dels arbetade hemma på verkstaden och dels flyttade från gård till gård, då även till andra byar. Även de voro beryktade för att göra fina skor.

Arons far som han nu hette var ända till sin sena ålders dag en rask och rörlig man. Tillsammans med den ändå äldre soldaten Frans deltog han med utmärkelse i en gångtävlan: det första Tunaloppet. Den milslånga vägen till Noret tillryggalade han, fram och åter med cykel ännu det sista året han levde.

Han har berättat mycket om gamla tider särskilt om leksandskarlarnas klädedräkt, Imitten av 1800talet började leksandsdräkten att påverkas av nya moder och en del förändringar kommo i bruk. Kyrkrocken var av gammalt öppen baktill, nerifrån och till midjan där en stor knapp

Arons Daniel Danielsson berättar.

var fästad i denna skulle handskarna vara fastknöpta, när man icke bar dem på händerna. Den nymodiga rocken var slutent baktill och försedd med innerfickor. Från min barndom mins jag att en gammal man en gång kom inn till oss och satte sig på en stol medan han utträttade sitt ärende, när mannen gått undrade jag varför han hade handskar fästade i ryggen, jag fick det svaret att de brukade så förr. Det fins några små tavlor föreställande gamla leksandsdräkten, på en av dessa vänder en man ryggen till, den öppna rocken och knappen synes tydligt. Mindre tydligt ~~tydligt~~ synes knappen på J Exners oljemålning: "En söndag utanför Leksands kyrka!" De ovannämnda små tavlorna kan man få se, dels i sakristian och dels en trappa upp i Kindals kafé.

Pälsen var av gammalt försedd med beam på kragen, omkring ärmarna, på skörterna neröver och rundt om nertill, men så togs det bort, först neromkring, sedan på skörterna, så att slutligen endast det på kragen och ärmarna återstod. Lustigs Daniel, (järnhandlar Danielssons far) var den första skraddare som sydde fickor på pälsarna. En reform som många var emot, det skulle komma snö i fickorna. När man på vintern i kyrkväg bar päls och rock skulle rocken, om den satt väl, täcka pälsen så fullständigt att endast bramet var synligt. Det klädesplag som nuförtiden kallas för väst, kallade våra förfäder livväst eller livstykke till skilnad från den dåtida västen som var försedd med ärmar. Den var leksandskarlarnas rock, som bars vid alla tillfällen,

utom när man var i kyrkan och på vintern när man istället hade pälsen. Den var så kort att den knapt räckte ned till byxlinningen, men det brtydde icke så mycket ty man bar alltid ett förskin som kallades för skimpa, sydd av brunt kalvskin eller i bästa fall getskin. Det enda tillfälle då icke skimpa icke skulle vara på var, förutom i kyrkväg, när man var på gäspö, då skulle man helst hava en på axlarna broderad kläsströja eller en bred livrem som fyllde tomrummet mellan västen och byxan, livremmen var av grovt, i vackra mönster, kruset läder, framtill knäpt med fyra eller sex smala remar med sölja och beslag av mässing. Även knäremar i samma stil funnos. Både kläsströjan och livremmen voro dock klädesplagg som långt ifrån alla ägde, dessa behövde bara, innan de gingo till bröllopsbordet taga av sig kyrkrocken och sätta på sig västen istället. När pojkar gingo ut om söndagseftermiddagarna voro de klädda i skimp om de icke hade livrem. Men bland nymodigheterna under 1800talets mitt var även seden att pojkar gingo ut utan varken skimp eller livrem, de gamla föraktade dock detta mod och framhöll det opassande i att gå gäspöklädda varje söndag. Bland huvudbonaderna intog hatten det främsta rummet, Någon särskild leksandshatt har dock aldrig funnits, men i regeln brukades hattar som de civila redan ansågo för omodärna. En toppmössa stickad av ylle, "struttätta" kallad, brukades mycket både vardag och söndag, dock sällan utom byn. "Kasjetten," av svart skin eller läder fodrad med ylle och försedd med uppslag som kunde fällas ned över öronen, var en stark och varm huvudbonad. Knäbyxor, voro om sommaren av skin helst getskin om vintern av vit vadmal. Utan på strumporna hade man på vintern snösockor av vadmal, till kyrkdräkten hörde svarta, till vardagsbruk vanligen vita. I vardagslag bar man sällan ~~västen~~ leksandsvästen utan istället en ulltröja sydd av halvylletyg av obestämd färg vanligast grå, med ärmar i rockmodell och framtill knäpt med "äktör & mällör".

N ä r k o m p o t a t i s e n t i l l U l l v i ?

Första gången man möter potatisen i Sveriges historia är en gång långt tillbaka i tiden, då svenska soldater någonstans i Europa fingo till mat: "ett slags rötter!"

I början av 1700 talet infördes potatisen till Sverige av Jonas Ahlströmer, men spridningen gick trögt på grund av folkets motvilja mot allt nytt, så att man kan då trygt påstå att till Ullvi kom den då inte den gången.

Först år 1762 när soldaterna kommo hem från det sjuåriga kriget spridde sig odlingen allmänt i landet. En finsk dragon omtalar efter hemkomsten, att alla hade i Tyskland fått en sådan smak för potatoes, att aldrig en ryttarsoldat eller båtsman rest hem, som icke medtagit minst ett stop att kunna sätta uti en täppa vid deras torp. Han hade själv över en kanna med sig och beskrev, huru goda de äro till smaken och födande, att när de äro kokade eller stekta och doppade i litet salt, har man både bröd och sovel och kan leva därav flera dagar. Han och många hade underrättat sig, huru de sättas och skötas, och att nästan aldrig missväxt infaller med denna jordfrukt.

En och annan officer rent av befallde sina knektar att efter tyskt mönster plantera jordpäron på sitt boställe. Bonden log i början åt företaget men följde småningom exemplet.

I en av sina bergsmanshistorier talar Carl Larsson i By om soldaten N:o 35 Per Erik Åsberg vid Folkare kompani på Wästmanlänningarna, när han kom hem från kriget i Pumarn hade han ett par kok med sig i ränseln och de förvarade hans mor i ett skrin till våren då de sattes på bästa biten i täppan. Det gick bra. På hösten fick han innemot en hæl span. Men dom nändes icke äta av de där jordpäronen mer än att dom smakade några på själva julafton. Och så sålde han litet åt bönderna i byn för en riksdaler kappen. Året efter fick han tre halvspann och då tordes dom äta jordpäron till varje söndag. Och tredje året gav de så mycket, att han kunde alldeles slippa att äta rovor. Undra inte på att jordpäronen voro hans ögonsten. Bönderna sprungo som grå katten i soldattorpen om värarna för att få några kok att sätta.

Eftersom freden slöts i maj månad 1762 var det icke tänkbart att någon skulle hinna hem och sätta potatis det året. Det mäst troliga är att de blevo kvar i Tyskland till hösten och då fanns den nya skörden att tillgå. Det kan alltså fastslås att 1763 var det årtal då potatisodlingen i Sverige började bli allmän.

Var det någon från Ullvi med i det sjuåriga kriget? Enligt församlingsböckerna var det, under de fem år som svenskarna deltog i detta krig, icke mindre än fem soldater från Ullvi. Den äldsta av dem var Corpral Kock född 1719, han var vid krigets början 38- och vid dess slut 43 år, dog 4 år därefter 47 årgammal. Efter honom har Kockgården, nuvarande Tunbergs, fått sitt namn. Så var det soldaten Anders Olsson Urwäder, han var måg i den gård som sedan bar hans namn. Född 1720, vid krigets början 37, vid dess slut 42 och vid sin död 1775, 55 år gammal. Vidare var det två korpraler båda födda 1721, Den ena av dem hette Wass, så länge han bodde i byn var han skriven på n:o 45, men han flyttade senare med sin familj till Hjulbäck. Den andra korpralen vers namn jag icke lyckats tyda, var från Vålbergsgården. Den yngsta av de fem var soldaten Ullkvist från Snarvgården, född 1727,

Årken som försvunnit III. M A L M K Ö R N I N G.

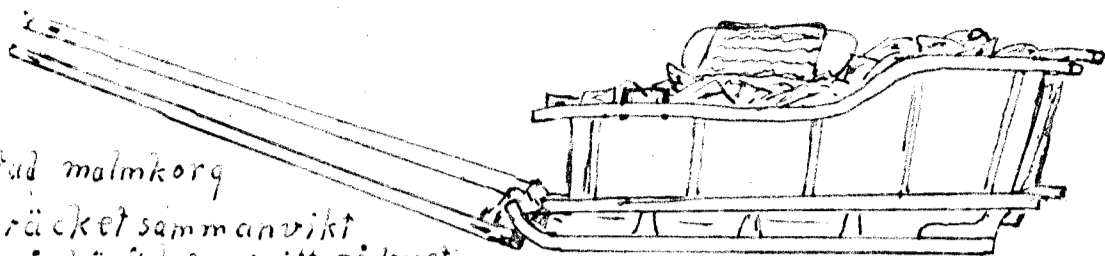
Min far brukade säga: "Förr i tiden körde man malmen till kolen, nu istället kör man kolen till malmen!" Det är sant att när man förr anlade en masugn eller järnbruk så skulle det naturligtvis vara vid ett vattenfall, men ett av villkoren var även att trakten var så rik på skog att man kunde få så mycket träkol som behövdes för driften. Därför tillkom det bruk i trakter där ingen malm fanns, såsom Siljansfors, Bäcka, Furu- dal, Ickholmen och ^{och Snöån} Limån. Till dessa bruk fraktades malmen sjöledes sedan den förut framkörts till farleden. De gamla talade om "Limåjakten", en segelskuta som fraktade malm, utlastningsstället var Bunk, där det fanns en brygga och en malmbod, men även vid Dimbon var en utlastningsplats. När de skulle segla eller ro uppför älven var det sällan som det gick för. Ett ställe där det var särskilt svårt att få rätt vind i seglen var vid den så kallade Avundskroken, älven runt Näset och Gubbåkern. Så kom Siljans första ångfartyg hjulbåten Prins August som fick draga pråmarna men den fraktade annat gods också gänte passagerare och gick regelbundna turer till Mora. En sak som mycket retade ullviborna var att de måste betala för att få åka med, de ansågo det vara orättvist när båten i alla fall skulle gå. Mycket malm även järnmalm har av ålder brutits i gruvorna i Ål ja även inom Leksand har malm brutits. I berget bakom gården vid Dimbon finnes rätt stora gruvor, ja till och med från en liten gruva i skogen nedanför Lissbjörken har man kört järnmalm ned till Insjön. De många små gruvhål som fins i socknens östra del vittna dock mest om misslyckade försök att finna malm. För att bruken kring Siljan skulle få sina behov fyllda måste man dock vända sig till större gruvor och sådana fanns vid Hamsarvet nära Gryksbo. Varje vinter gick en ström av malmforor därifrån och till Dimbon. Mästarens var det sjöföre och då gick färden över sjöarna: Smålingarna, Gopen, Årbosjön, Bjudtjärn, och Histjärn till Insjön. Men stundom var föret sådant att man föredrog att färdas på fasta marken. På återvägen kunde man taga en genväg över bergen och då förbi Vålberg. Ännu lever personer som kört malm på denna trad. Men icke bara karlarna utan även kvinnor arbetade med malm, vid Hamsarvet till exempel kunde man även träffa på ullvikvinnor som svslade med att sortera malm, bland dem var Stor Margareta Andersdotter. Under den tid på 1870 och 80 talet som Sågmyra Nickelbruk var i gång, kördes malm dit från Slättbergs gruvor. Det var dock icke alltid som leksandskarlarna hade malmkörning så nära inpå knutarna, för det mesta var det att rusta ut sig för längre turer och vanligast var det till gruvorna och bruken på båda sidorna om gränsen mellan Dalarna och Gästrikland, från Svabensverk i norr till det i By socken belägna Grönsinka bruk i söder. Men om någon ullviskarl någonsin kört malm till det sistnämnda stället är dock ovist. Vist är att en vinter i slutet av 1880 talet var ett lag ifrån Ullvi där och körde timmer. Denna resa var märklig så till vida att det var första gången som någon ullviskarl körde med timmerkälkar. Redan då var malmkörningen ett minne blott. Men därförut ^{var} den allmän och vem kan minnas namnen på alla gruvor och bruk som de gamla berättat om. Vintjärn var ett ställe där man varit i många år, därifrån kördes malm till fyra bruk, mest dock till Svartnäs. Där var regeln att innan man började köra malm skulle varje körkarl göra en tur till Svabensverks masugn och hämta tackjärn. Björnmossen i samma trakt var ett annat ställe som man mycket talat om. Jag kan dock icke erindra mig att någon från Ullvi varit vid

någon gruva eller bruk i Västerbergslagen, Men till Norberg voro de en vinter och därom berättade Daniels Olof Jakobsson att när de foro hemifrån var det meningen att de skulle till ett bruk i Husby socken. Men på vägen dit träffade de en karl som framhöll att vid Norbergs bruk var det många fördelar som saknades vid det bruk dit de ämnade sig, bland annat fanns där en träbrygga att köra fram lassen på istället för att man eljest måste köra på själva malmhögen för att avstjälpa lassen. Mannen rådde dem att gå inn till en handelsman där i näreten och be honom att telefonera till Norberg och höra om de fingo komma dit. Men det visade sig att telefonen var obrukbar och något samtal kunde det icke bliva den dagen. Då beslöt ullviskarlarna att fara till Norberg ändå. Vid framkomsten dit befanns det att vintervägen icke var iordningställd men det gjorde ingenting, det fanns annat som de fingo köra medan de väntade på att den väg som de skulle köra malm på blev klar.

Vid malmkörning använde man sig av en liten skrinna som kallades malmkorg, den rymde knappast mer än en halv kubikmeter, den måste dock vara starkt byggd likaså måste även släden under vara stark. Man använde alltid slädar, bruket att sätta kälkar under skrindan var ännu okänt. Man hade den åsikten att ju smalare en släde var desto lättare gick lasset, alla voro rädda för att hava en släde som var bredare i gänden än de andras. Malmkörningen samlade mycket folk och hästar på samma ställe och trångt var det både i bostäderna och stallen. Men allra störst var trängseln vid malmhögarna där de skulle lasta. Ibland var det nästan omöjligt att komma intill och få plats för sin malmkorg. Man har berättat om en som med häst och tom malmkorg körde tvärs över lasset för en annan, detta för att komma till en plats där det fanns litet utrymme. Om mornarna var det ett jäktande i bostäder och stall innan man kom iväg och på vägen försökte de köra förbi varandra. När man fått lasset på var det att sätta kurs på bruket. Körkarlen styrde lasset genom att gå bakom och hålla i ävlarnas ändar eller också gå på venstra sidan och hålla i ett, för ändamålet fastsatt handtag av järn, i det senare fallet gick han i en upptrampad väg, vid sidan om den andra som kallades "kalväg". Endast när vägen var jämn och bra kunde han kasta sig upp på lasset och åka. Man skulle kunna tro att ett till volymen så litet lass var bekvämt att köra men så var dock icke fallet, det var tvärtungt och den smala släden gjorde att det var lätt att stjälpa, körkarlen måste under hela vägen vara på sin vakt för att undvika drag och slingor ibland fick han med hela sin kraft hålla emot så att icke lasset stjälpte. Framkomen till bruket körde han först upp på vägen där lasset vägdes, skrindans vikt, som drogs ifrån, var med rödkrita skriven på malmkorgens bakgavel. Sedan fick man köra upp på malmhögen och stjälpa av lasset. Vi har sett att vid Nordberg fanns en träbrygga att köra på och därifrån avstjälpa malmen. Men en sådan fanns inte på alla ställena utan det var att skotta på snö och köra upp på den knaggiga högen som ständigt ändrade form och blev större och större ju mer malm som kom fram. Var det två vändors väg så var stunden för middagsmåltiden nu kommen och man körde till bostaden för en rast innan man sedan gjorde den andra vändan.

Betalningen för körningen utgick efter vikten av malmen som kom fram den antecknades vid vägen, såvida icke polättsystem var infört, då varge körare istället fick mottaga polätter som han fick förvara och inlemna till kontoret vid lekviden.

lastad malmkorg
närräcket sammanvikt
sänpa hödsäcken mitt på lasset



Förkarlen styrde lasset genom att gå bakom och hålla i åvlarnas ändar eller också gå på vänstra sidan och hålla i ett handtag av järn i det senare fallet gick han i en uppstrampad väg vid sidan som kallades "kalväg". Endast när vägen var jämn och bra kunde han kasta sig på lasset och åka.

Malmkorgen var för liten att lasta hela utrustningen av hö och proviant på när man for hemifrån, därför tog man den på botten i en större skrinna som rymdde mera.

Stor Olof Olsson i W. Rönnäs berättar att han ^(genom) en i sin ungdom var på malmkörning. Det var en körning som han icke alls tyckte om. Det tunga lasset dunkade och small i knipporna, det var att köra över en sjö upp över en landbacke och ner på en sjö igen och så vidare undan för undan. Han tyckte det var den tråkigaste körning han varit med ~~om~~ på.

"Djäkenstugu Oll" från Wändat var en stor och stark karl, han brukade mycket vara vid Vintjärn på malmkörning, En gång var det några som togo sig det ofoget före att med förenade krafter vältra ett stort gråbergsblock i Djäkenstugu Olls skrinda, men Olle stälde sig rak i skrindan och tog blocket med båda händerna lyfte upp det och slängde det i en av de andras skrindor där det slog sönder slädtaket och kom ned på själva medarna. En annan gång var det tre gruvdrängar, eller om det var bruksarbetare, som kom och ville bråka. De voro just i närheten av ett plank när Olle kastade den första över planket, den andra kastade han samma väg men den tredje kastade han ^{genom} över planket, sedan var han icke besvärad av dem mera.

Erik Lek och Perhans Daniel Andersson var ett år omkring 1940 till Svartnäs med höknippor, där träffade de en man som mindes den tid då malmkörningen var igång och när han fick veta att de voro leksandskarlar från Ullvi blev han mycket intresserad och kunde uppge namnen på några gamla ullviskarlar som varit där och kört.

Malmkorgen var för liten att lasta hela utrustningen av hö och proviant på när man for hemifrån, därför tog man den på botten i en större skrinda som rymde mera.

B e r g s l a g s l a s s .

De gamla skrindorna voro icke så särdeles stora och långsläden som innan kälkarna kommo i bruk var den enda typen av meddon, var icke heller lämpad för stora lass. Att trampa och stoppa i oändlighet var regeln vid all lastning särskilt hölass. När en körkarl skulle rusta ut sig för en hel vinter var det besvärligt att kunna få allting med sig. Det skulle vara foder åt hästen, (att knippa höet var icke brukligt), mat, kläder, sängkläder och husgeråd åt sig själv, allt måste man tänka på ända till hämbaret att vatna hästen i, det hängdes vanligen bakpå lasset fastsurrat vid bindstängen.

De gamla talade ^{om bergslagslass} som skilde sig från andra lass däruti att man icke bara ^{lastade} en hög råga utan även på båda sidorna surrade man fast sammantrampat hö, men även säckar och dyligt som efter alla konstens regler bands fast vid lasset. Djäken Olof Andersson berättade, om jag minnes rätt, att när man lastat så mycket man kunde på höjden så välte man omkull lasset och lastade ena sidan samt lade det sedan på andra sidan för att kunna lasta den motsatta. Han berättade även om en äventyrlig färd han varit med om med just sådant lass. De voro många i sällskap med en transportfore och voro någonstans på de ändlösa vägarna norr om Älf-dalen då de överraskades av snöstorm. När natten nalkades och hästarna voro uttrötta beslöto de att tända en eld och stanna över natten. Av en torrfura fingo de bränsle, När de stit och kommo tillbaka till hästarna stodo dessa och fröso, våta som de voro av svett och snö. Det var ingen annan råd än att fortsätta, men hur skulle hästarna orka ta sig fram? Resultatet blev att de lemnade kvar sidolasten för att hämta det sedan, nu blev lassen smalare och lättare ~~ohh~~ resan fick ett lyckligt slut.

Yrken som försvunnit IV R o d d a r k u l l o r .

Alla känna vi till ångfärjorna i Stockholm, som sjöledes förmedla persontrafik mellan de olika stadsdelarna. Redan före ångbåtarnas tid hade man på dessa linjer båtar till allmänhetens tjänst. Dessa båtar roddes av kvinnor. Man ansåg väl att det var för simpelt arbete för en karl att ro, och så blev det naturligtvis billigare om man hade kvinnor anställda. På båtarna åt Mälarsidan var det civila kvinnor som kallades "Roddarmadamer", de voro ryktbara för sin manhaftighet och skrädde minsan inte orden om någon ville tränga sig på en redan fullsatt båt. Enligt en gammal teckning kunde det rent av bliva slagsmål vid avgången. På alla linjerna i Saltsjön var det kullor som rodde.

Gamla Hanses mor i Ullvi är den enda jag vet som varit i Stockholm som rodderska, man kan ju antaga att hennes kamrater voro från Häradsbygden där hon själv var född och uppväxt. Enligt vad hon själv berättat rodde hon på en linje som utgick från Djurgården, om den sedan gick till Slussen eller till Söder mins jag icke. Båten var försedd med skovelhjul på sidorna, man behövde alltså icke ro med åror utan istället dra på en vev, som hon själv uttryckte: "Jussöm nö'n drar en slipsten!" Det är klart att en kulla ensam icke skulle orka med båten, allra minst när det var så lång trad som här, det var naturligtvis flera att hjälpas åt.

I en bok som heter "I Sverige", kapitlet "Djurgården", berättar den danska sagoförfattaren H.C. Anderssen år 1849: ".....framför slottet går den uthuggna breda stentrappan ned till vattnet där dalkullan står och ringer i klockan, ombord! Här finns båtar tillräckligt att välja emellan, alla med hjul, det är dalkullor som vevar det runt." På en av Fritz von Dardel görd teckning från samma tid, synes i förgrunden just en sådan båt som lagt ut från trappan vid Gustav III ~~7037~~ staty, skåvehjul, ett på vardera sidan i båtens främre del och mellan dem fyra kullor, två med rättvikshättor, i aktern passagerare sam-~~packade~~ packade, kvinnorna med uppspända parasoller och gubbarna i stormhattar, typiskt för detta tidevarv. Något längre bort synes en likadant lastad, något mindre båt, men här rör kullorna med åror. Längre bort en ångbåt och några segelskutor. I bakgrunden Skepsholmen och Katarinatrakten. På en annan teckning som jag sett är ett tak längs båten, under stod: "Vefslup", 1810-20-talen (vevades av kullor Stockholm-Vaxholm tur-retur samma dag!) Avståndet mellan de båda städerna är över två mil. Våra förfäder hava arbetat för sina slantar.

I sinom tid ersattes dessa båtar med ångfärjor och rodderskorna fingo avlösning.

Ännu en gång skulle dock leksänaskullor till Stockholm för att ro. Det var på Konst- och Industriutställningen år 1897, då man till utställningsbesökarnas förnöjelse bygt, vid stranden av Djurgårdsbrunnsviken, en stor gråtta kallad Sagogråtten. Ingången var från sjösidan och för att komma inn måste de besökande färdas med båt, dessa båtar roddes av anställda kullor. En syster till Petters mor i Hälla kunde till sina ungdomsminnen även räkna den att ha rott de kungliga inn i Sagogråtten.