

# TT KLINGARIKE FÖR EN HÄST! LÅGTEKNOLOGISKA FORTSKAFFNINGMEDEL

av Mats Blomqvist

En 1990-talssvensk är inställd på att kunna resa ungefär vart som helst i världen på relativt kort tid, veckor eller dagar beroende på det finns kommersiell flygtrafik. Sådana resor är inte heller förbehållna fåtalet, utan de flesta gör under sitt liv någon längre resa som turist, affärsresenär eller konferensdeltagare. Interkontinentala varutransporter är lika lätta så nästan ingen svensk finner något egendomligt i att köpa färsk frukt från en annan världsdelen i snabbköpet eller skaffa en dator ihopsatt av delar tillverkade i olika länder.

Under större delen av mänsklighetens historia har dock resor varit betydligt mer osäkra och farofyllda. En bonde eller hantverkare färdas sällan eller aldrig längre sträckor. Även för de som reser mer regelbundet (t.ex. köpmän eller pilgrimmer) är en längre färd sällan rutin, utan kräver noggranna, och ibland långvariga, förberedelser och därtill åtgärder att skaffa sig gudars eller helgons beskydd (t.ex. skulle en grekisk eller romersk sjökaptan aldrig bege sig till havs utan att offra till Poseidon). Det är först när järnvägen och ångbåten slår igenom som vanligt folk kan färdas långt under någorlunda säkra och rutinmässiga förhållanden.

Kommunikationsmedlens begränsningar påverkar både handel och politik i grunden. En stat måste kunna kommunicera med sina mest avlägsna delar inom rimlig tid för att hålla reda på vad som händer ute i periferin och tillräckligt snabbt vidta nödvändiga åtgärder. Detta slags förhållanden råder till exempel i det spanska väldet i Amerika och på Filippinerna under perioden 1600-1800 eller i det romerska imperiet; de stora avstånden mellan centrum och periferi får direkta konsekvenser för det politiska skeendet. Delningen av det romerska riket är en direkt följd av det omöjliga i att styra det från en punkt.

I samhällen som förlitar sig på vind- och muskelteknik finns det klara gränser för hur fort man kan resa. Dessa begränsningar förändras föga före ångmaskinen. Om och när de ändras är det inte alltid på det sätt som en modern människa förväntar sig. Den genomsnittliga restiden mellan Rom och London är faktiskt en dag längre i slutet på 1700-talet än under 200-talet, trots att det franska diligensväsendet är väl utvecklat. Det är inte heller så mycket lättare att ta sig från Skandinavien till Medelhavsområdet under 1500-talet än under vikingatiden, även om relationerna mellan de två områdena är bättre och det finns betydligt gynsammare möjligheter för handel.

Restiderna påverkar också hur förhandlingar förs mellan stater, eftersom ambassadörer sällan kan kommunicera med sin hemstat i rimlig tid utan måste förlita

sig på tidigare instruktioner och sitt eget omdöme, vilket är anledningen till att ambassadörer är så viktiga personer. I fantasy-miljöer så kan detta givetvis modifieras av olika slags magisk långdistanskommunikation. Nyheter rör sig också tämligen långsamt och information om till exempel krigsutbrott, fredsförhandlingar, prisfluktuationer eller andra viktiga händelser kan ibland nå berörda parter med flera veckors försejning. (I områden där telegrafnätet inte är väl utbyggt kan sådana förseningar förekomma så sent som under första världskriget.)

Nedan tar jag upp olika metoder att ta sig fram och exempel på hur de påverkar människors sätt att leva.

## FOTVANDRING

Det är svårt idag att inse hur viktiga och omfattande resor till fots var under tidigare perioder. Innan djur tämjdes för rid- eller dragändamål så finns det givetvis inget annat sätt att ta sig fram; under största delen av vår historia är sålunda fötterna enda färdmedlet. Detta begränsar givetvis hur mycket förnödenheter eller handelsvaror man kan bära med sig längre sträckor, men trots detta sprider sig stenåldersmänniskor över nästan hela jorden.

Även långt senare färdas de flesta människor till fots, ibland förvånansvärt långt. Pilgrimmer tar sig till fots från exempelvis Nordeuropa till Santiago de Compostela i Spanien eller Jerusalem. (Man kan givetvis göra detsamma idag, men då är det inte ett sätt att resa utan en sportprestation eller ett mediajippo.) Många går långa sträckor för att ta sig till marknader eller för att driva djur till och från betesmarker. De mellan- och sydamerikanska rikena före 1492 saknar riddjur och sjöfart och har endast lamor som packdjur, så deras beroende av apostlahästarna är extremt.

Före järnvägarnas genombrott är man beroende av fottransporter även för strategiska militära förflyttningar, vilka ofta är mycket omfattande. De stora imperierna från sumerierna till Napoleon upprättas av soldater som går dit deras härskare bestämmer. I många fall ser härskarna goda militära marschvägar som viktigare än handelns framkomstmöjligheter; de romerska vägarna är ett bra exempel på detta.

När det finns moderna transportmedel rör sig stora folkgrupper längre sträckor till fots endast när den lokala infrastrukturen kollapsat eller i samband med någon annan form av kris. Flyktingar har i alla tider varit tvungna att röra sig osedvanligt långa sträckor på jakt efter en fristad.



## RIDDJUR

När man tänker på resor under exempelvis medeltiden så är det lätt att se en ryttare framför sig. Även om detta rent statistiskt inte är särskilt korrekt – i de flesta kulturer är riddjur alltför dyra för vanligt folk – så har hästar och andra riddjur haft stor betydelse under historien. Ett samhälle som nyttjar riddjur i större omfattning behöver en infrastruktur deras uppfödning och utfodring, oavsett om det är en nomadkultur eller ett feodalt jordbruksamhälle. I många fall är riddjur faktiskt viktigare militärt eller statusmässigt än som transportmedel. (I den inflationsekonomi som råder i många fantasyspel inser man dock inte alltid hur dyr en häst är att köpa och hålla med foder.)

Stora stater som saknar områden för hästuppfödning har nästan alltid problem att införskaffa tillräckligt många djur. Både kineser och romare köper därför hästar av stäppernas nomadfolk, vilket fungerar så länge man inte är i konflikt med dem. I samhällen där hästen har militär betydelse så är kontrollen av hästuppfödningens områden strategiskt viktigt (förutom att det givetvis är en stor inkomstkälla). I det medeltida Europa får tillgången på stridshästar ibland politisk betydelse och de är vanliga som gåvor härskare emellan. Napoleons krigsmakt hämtar sig inte från den jättelika förlusten av hästar under fälttåget i Ryssland 1812 och hans fiender får därför en avsevärd fördel under fälttågen 1813-15.

I vissa tropiska områden är det svårt eller omöjligt att föda upp hästar på grund av sjukdomar (t.ex. sömn-sjuka). I många fall måste man istället införskaffa lo-

kala riddjur som är resistent mot sådana sjukdomar och tål klimatet, något som flera europeiska kolonialmakter är tvungna att anpassa sig till på andra kontinenter, t.ex. köpte britterna i Indien antingen hästar på plats eller från Australien.

Hästarnas behov av rätt sorts föda i tillräcklig mängd behandlas ofta inte i rollspelssammanhang, där man ibland istället får intrycket att hästar inte har mer egen vilja än en bil. Hästar kan även drabbas av sjukdomar och även om så inte blir fallet behöver de omvårdnad (en så enkel sak som att man ibland måste se till eller byta hästskor glöms ofta bort).

Få andra djur har använts för ridändamål. Kameler är viktiga i en del områden där det är svårt att hålla häst på grund av torka, men hästar är snabbare och mer lätt-hanterliga. I vissa områden, främst runt Medelhavet och i Amerika, har man ibland ridit mulor, men dessa har alltid varit mycket viktigare som packdjur än som riddjur. Detsamma gäller åsnor som dessutom är för små för många ryttare.

## PACKDJUR

Även i samhällen där riddjur är av liten betydelse har man nästan alltid nyttjat något packdjur, t.ex. hästar, åsnor, mulor, kameler, dromedarer, lamor och yakar. Även elefanter har använts för detta ändamål, även om de är vanligare i t.ex. skogsavverkning eller krig.

Packdjur är oftast snabbare än vagnar och ställer inte samma krav på vägnätet, men mängden last per klövjedjur är givetvis mycket mindre. Snart når man till den punkt – högst tre veckors färd, reds anm. – där ”nyttolasten” i form av det som kan medföras utöver mat till djuren och djurskötarna blir ekonomiskt liten. Detta är en av anledningarna att varor som förs med karavan från Asien till Europa är så dyra.

I många fantasyspel underskattar och förenklar man de svårigheter som är förknippade med långa karavantransporter. På samma sätt som pirater angriper handelssjöfarten är det vanligt att banditer eller nomadstammar angriper karavanhandeln, antingen genom vad man kan kalla ”beskyddarverksamhet” eller genom plundringsräder mot karavaner eller de städer som växer upp längs karavanlederna. Handeln mellan Europa och Kina erbjuder ett stort antal exempel på detta från romersk tid och framåt.

## VAGNAR OCH ANDRA FORDON

I lämpliga områden utvecklas olika former av vagnar, kärror, slädar och liknande, oftast dragna av hästar eller oxar. (Slädhundar var och är dessutom betydelsefulla i stora delar av den arktiska klimatzonen). Vagnar är ofta långsammare än rid- eller packdjur och kräver någon form av vägnät. Även en välgjord vagn går sön-

der relativt ofta, men är normalt det enda kostnads-effektiva sättet att frakta stora mängder tung last till lands. På många ställen och under många tider är vagnar det vanligaste färdmedlet för kortare transporter, medan man försöker sköta längre transporter på floder eller till sjöss.

## FLODTRANSPORTER

Flodbåtar är ett ofta förbisett och underskattat sätt att resa och/eller frakta tungt gods. I områden som saknar ordentligt vägnät är detta det enda sättet att frakta föremål som inte kan klövjas. Dessutom finns det nästan alltid ting som är för tunga för vagnar och vägar, t.ex. stenblock för större byggnadsverk. Stora floder blir därför nästan alltid viktiga kommunikationsleder, t.ex. Donau eller Gula floden. Kontrollen över flodhandeln kan bli mycket ekonomiskt viktig och tullstationer och liknande inrättningar växer ofta så att säga upp i flodbåtarnas kölvatten.

På samma sätt är kanaler (t.ex. i Holland och delar av England) ett praktiskt och ekonomiskt sätt att frakta skrymmande gods. Stora kanalsystem kräver dock en statsmakt eller annan part med resurser nog att bygga och underhålla kanaler och slussar. De är nämligen känsliga för åverkan och vanvård, så ett kanalsystem kan genomgå plötsliga försämringar om till exempel kungamakten försvagas eller får ekonomiska problem.

## SJOFÄRDER

Sjöfärder är det snabbaste och mest ekonomiska sättet att resa långa sträckor och det enda sättet att ta sig mellan öar och kontinenter. I allmänhet är sjöfart vik-



tigare än karavaner när det gäller långdistansfrakt. Många stater är beroende av den för sitt välstånd, t.ex. Genua, Venedig, Hansan, Holland och England.

Trots den tekniska utvecklingen under antiken och medeltiden lider sjöfarten av vissa begränsningar som först kan övervinnas när man uppfinner fler framdrivningsmetoder än segel och rodd. Medeltida eller antika segelfartyg kan inte segla mot vinden i någon större omfattning så sjöfarare måste därför i stor utsträckning lyda vindens nycker och kan bli "inblåsta" i en hamn om vinden ligger fel. Det kan gå veckor innan vinden vänder och man segla dit man vill. Detta gör att tidtabellsbunden trafik inte förekommer förrän ångmaskinen introduceras. Man kan säga att det genomsnittligen tar 17 dagar att segla från Venedig till Alexandria, men den faktiska restiden kan variera mycket runt detta värde.

Långa sjöfärder förknippas alltid med faror som oväder, pirater, långvarig stiltje (och därmed faran att mat och färskvatten skall ta slut). Man löper dessutom risk att navigera fel och inte veta var man är. Under huvuddelen av den tid vi här behandlar har man bristfälliga kartor och navigeringshjälpmiddel och dessutom är det inte alls säkert att den geografiska teori man anammar är korrekt, vilket kan leda till ytterligare svårigheter. Columbus trodde till exempel ända till sin död att han kommit till Asien.

## AVSLUTNING

Alla dessa omständigheter gör att tid och avstånd får en annan innebörd än vi är vana vid och att restider är något som man blott kan gissa sig till. De varierar med årstiden (på många ställen tar man sig snabbare fram med släde på vinterns frusna floder och sjöar än med vagn under resten av året) eller väder och vind.

Den största skillnaden mellan nutidsmänniskan och hennes föregångare under tidigare sekel är kanske inte de praktiska begränsningarna utan själva attityden till resande. Före 1800-talet finns det egentligen inget som motsvarar vår tids turism eller nöjesresor, även om rika romare reste till exempelvis Egypten för att beskåda de forntida minnesmärkena. Detta påverkar givetvis hur man i historiska rollspelskampanjer, eller sådana som är inspirerade av någon historisk epok, kan resa och vilka bortförklaringar man kan komma med när lokalbefolkningen börjar undra över vad man håller på med. I moderna kampanjer går det ofta att säga att man är turist, något som tenderar att accepteras av de flesta så länge man inte betar sig misstänkt (eller råkar befinna sig i Nordkorea). Resande under tidigare perioder behöver tillgripa andra metoder när det gäller detta som så mycket annat.