

This is an electronic reprint of the original article. This reprint may differ from the original in pagination and typographic detail.

Med hyrkusk i Åbo

Wassholm, Johanna

Published in:
Åbo Underrättelser

Publicerad: 09/03/2021

Document Version
(Referentgranskad version om publikationen är vetenskaplig)

Document License
Publisher rights policy

[Link to publication](#)

Please cite the original version:
Wassholm, J. (2021). Med hyrkusk i Åbo. *Åbo Underrättelser*.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Med hyrkusk i Åbo

I 1800-talets Åbo fanns ingen kollektivtrafik i modern mening. För den som behövde färdas snabbt och någorlunda bekvämt inom staden var det bästa alternativet att anlita en hyrkusk som till ett rimligt och reglerat pris transporterade passagerare från dörr till dörr. Vagnar med förspända hästar väntade i kö vid särskilda hållplatser. De mest centrala av dessa fanns nedanför Samppalinna-restaurangen, som vid den tiden tjänade som paviljong för ångbåtspassagerare, och vid huvudposten i hörnet av Aura- och Eriksgatan.

Hästar och kärror dominerar gatuvyerna på fotografier av finländska städer fram till 1900-talet. I slutet av 1800-talet fanns i Åbo ca 150 hästekipage. Från det nya århundradets första decennium fick hästarna sällskap av motordrivna fordon, som efter några årtionden skulle ersätta dem helt och hållet.

Med hästkraft drevs också det första försöket till modern kollektivtrafik i staden.

Spårvägsaktiebolaget i Åbo, Finlands första hästspårvagnsbolag, började trafikera längs Slottsgatan mellan Varvstorget och Domkyrkobron 1890. En aktie i bolaget kostade 100 mark, men var en misslyckad investering. Bolaget gick i konkurs efter bara några år, och det skulle dröja till 1908 innan reguljär elspårvagnstrafik etablerades.

De flesta hyrkuskar var lokala, även om det särskilt i Helsingfors och Viborg även fanns många som var ryska. Det var också vanligt att ryska köpmän som etablerat sig i Finland och som bedrev hyrkuskverksamhet som bisyssla anställde kördrängar från hemlandet. De ryska influenserna avspeglades i en mängd begrepp som slog rot i vardagsspråket. I folkmun benämndes hyrkuskarna ofta efter det ryska ordet för körkarl, i försvenskad form ”izvoztijk”, i förfinskad form ”vossikka”, ”issikka” eller ”isvossikka”. Begreppen förekommer vanligt i memoarer och skönlitteratur från den ryska tiden.

Också körkarlarnas tjänsteuniform bar rysk prägel. Den bestod av en hög skärmössa och en lång mörkblå kappa, på ryska benämnd ”halat”, försedd med dubbla knapprader i silverfärg. En annan bekant term är ordet ”pirssi”, härlett ur ryskans ”birzha”, som användes för att beteckna de hållplatser där hyrkuskarna inväntade passagerare. Ordet ”pirssi” har i överförd mening levt kvar i finskan till våra dagar, som en folkslag beteckning på en taxi, lekfullt även för egen bil.

Liksom den senare taxitrafiken – i alla fall fram till dessa att den avreglerades för några år sedan – var även hyrkuskarnas verksamhet strikt reglerad. Den som önskade livnära sig som hyrkusk måste årligen ansöka om tillstånd av stadens magistrat och både hästarna och vagnarna besiktades regelbundet. Den som hade förvärvat behörigt tillstånd hade en numrerad plåtskylt, ett slags registreringsnummer, som synligt skulle vara fäst runt halsen på kusken. Detta var en säkerhet för passageraren, som kunde lite på att skjutsen var legal och som i den händelse att problem uppstod kunde anmäla kusken till ordningsmakten.

Hästskjuts användes inte bara för nödvändiga resor inne i staden utan var också ett populärt färdmedel för folk som var ute för att roa sig eller gjorde utflykter till den omgivande landsbygden. I lokaltidningarna och i memoarer kan man ta del av livfulla skildringar av glada sällskap som anlitar en hyrkusk för att ta sig till Runsala, Lundo eller Satava för att njuta av lediga söndagar eller för att fira högtider och bemerkelsedagar.

Vid tiden för andra världskriget var hyrkuskarnas tid i huvudsak förbi, men ännu efter kriget fanns enstaka hästekipage i gatubilden. Så sent som 1962 presenterade *Turun Sanomat* i en artikel Åbos sista körkarl, Armas Virtanen, som hade glidit in i branschen redan 1925 i sin fars fotspår. Fadern, Karl Oskar Virtanen, hade varit en av Åbos 223 hyrkuskar i början av 1900-talet, det årtionde då deras antal var som störst.

I artikeln poserar Virtanen med Piirto, den sista hästen som drog passagerare i Åbo. Enligt Virtanen har det blivit allt svårare att livnära sig som hyrkusk. Bilisterna har blivit allt fräckare och staden hade börjat sanda gatorna vilket försvårade användningen av släde vintertid. Staden hade vägrat att utse en ny hållplats för Virtanen och Piirto, som brukade invänta passagerare i hörnet av Aura- och Eriksgatan. År 1962 hade hörnet förvandlats till en byggarbetsplats efter att posthuset rivits för att ersättas av KOP-triangeln. Symboliken är uppenbar: på motsvarande sätt som gamla hus hade rivits för att ge plats för det nya moderna Åbo hade en näring med gamla anor i staden nått sin vägs ände.