

Marscher, tåg, demonstrationer

Stockholms gatuoffentlighet 1887–1914¹

Inledning: det större projektet

Detta paper är en del av ett större forskningsprojekt med titeln "Konfliktrepertoar i förändring. Offentliga möten i Stockholm 1849–1921" som jag försöker få finansiering för. Projektets övergripande syfte är att bidra med ny kunskap om Sveriges konfliktrepertoarer – som jag med Charles Tillys ord förstår som "de etablerade sätt som vilket par av aktörer framför och mottar anspråk med bäring på varandras intressen"² – genom en analys av det offentliga mötet i huvudstaden från mitten av 1800-talet och fram till det demokratiska genombrottet. Under den tid projektet spänner över övergav många människor i Sverige en äldre konfliktrepertoar med tidigmoderna rötter för en nyare konfliktrepertoar, en som är levande än idag. Jag vill alltså kasta nytt ljus över (en del) av den process varunder den moderna, västerländska politiska kulturen växte fram och etablerades i Sverige. Projektet har som mål att bidra till förståelsen av Sveriges demokratiseringsprocess och historiska konfliktrepertoarer.

Det hör till saken att under de långa årtiondena som ledde fram till det demokratiska genombrottet var mötesfriheten inskränkt i Sverige i allmänhet och i Stockholm i synnerhet – en mänsklig rättighet som är ett nödvändigt villkor för att en stat ska kallas för demokratisk var inte lagligt garanterad. Upprepade initiativ från liberalt och sedermera socialdemokratiskt håll att få till en laglig garant för denna mänskliga rättighet strandade gång på gång på konservativt motstånd i riksdagen.

Stockholm utgjorde här något av ett särfall, då en skrivning i den lokala ordningsstadgan från sommaren 1886 gav överståthållarämbetet makten att förbjuda myndigheten misshagliga demonstrationer. Som jag har visat i min tidigare forskning tycks i alla fall arbetarrörelsen inte ha fått hålla några alls i Stockholms innerstad från sommaren 1886 till våren 1902 och inte heller alltid åren därefter³, något som väcker frågor om hur det såg ut med andra aktörers möjligheter att demonstrera i huvudstaden.

I projektet ska jag undersöka konfliktrepertoaren i Stockholm från 1849, när offentliga möten för första gången blev lagligt erkända i Sverige,⁴ och fram till och med det demokratiska genombrottets fullbordan 1921. Som rikets huvudstad tycks just Stockholm i alla fram till 1870-talet ha haft en

¹ Författaren vill härmed tacka Stockholmsgillet samt Stads- och kommunhistoriska institutet som har finansierat den forskning som detta paper bygger på.

² Charles Tilly, *Popular contention in Great Britain, 1758–1834*, 1995, s. 43, min översättning. Se även ibid. s 16-17.

³ Se vidare Magnus Olofsson, "Rösträttskravallerna i Stockholm 1902 och den återvunna demonstrationsrätten", i Andrés Brink Pinto och Martin Ericsson (red.), *Politik underifrån. Kollektiva konfrontationer under Sveriges 1900-tal*, Lund 2016; Magnus Olofsson, "Demonstrationsfrihet med förhinder. Demonstrationer i Sverige 1849–1921", i *Rösträttens århundrade. Kampen, utvecklingen och framtiden för demokratin i Sverige*, Ulrika Holgersson och Lena Wängnerud (red.), 2018.

⁴ En mer begränsad mötesfrihet för landsbygden infördes 1816. Se vidare Olofsson 2018.

konfliktrepertoar som skiljde sig från landsorten.⁵ Då Stockholm var rikets politiska centrum var det också den ort där de tyngsta politiska aktörerna hade sin självklara bas. En undersökning av det offentliga mötets plats i konfliktrepertoaren i just Stockholm kan alltså kasta ljus över hur de största politiska organisationerna i riket använde eller inte använde sig av offentliga möten för att framföra krav och bilda opinion på under den process som ledde fram till att Sverige blev en modern liberal demokrati.

Undersökningen kommer också att rikta sökarljuset mot Stockholms polisväsende, som utövade stor makt över vem som fick arrangera offentliga möten och var och när. Offentliga möten reglerades av lagar och förordningar vars uttolkning av myndigheterna satte ramar för de politiska aktörernas agerande.⁶ Jag har rekonstruerat det juridiska ramverket i ett annat sammanhang,⁷ och i projektet vill jag svara på frågan om hur lagar och förordningar faktiskt tillämpades, hur myndigheternas agerande formade de offentliga mötena i huvudstaden, något som är betydligt mer krävande och som måste bygga på stora inventeringar av myndighetsarkiv och tidningar.

Centralt för projektet blir att analysera vilka grupper och organisationer som arrangerade vilka typer av offentliga möten och i vilka syften över tid. År 1849 var offentliga möten något nytt i Sverige, något som få människor hade kunskap om och erfarenhet av. Jag vill påstå att sjuttio år senare var offentliga möten en etablerad del av konfliktrepertoaren, något som många hade personlig erfarenhet av. Själva förändringsprocessens förlopp är till stor del okänt. Genom att frilägga historiska mönster i bruket av offentliga möten vill jag svara på hur både stora och små politiska aktörer använde offentliga möten i sitt politiska agerande. I teoretiska ordalag handlar det om att analysera hur en avgörande förändring i huvudstadens konfliktrepertoar gick till.

[En inledning till: det mindre projektet](#)

Detta paper är en del av ett delprojekt som jag har fått ett stipendium av Stockholmsgillet för att genomföra. Delprojektet syftar till att undersöka demonstrationstågets plats i Stockholms konfliktrepertoar från 1880-talet och årtiondena framåt. Med ett demonstrationståg menar jag då en kollektiv manifestation där människor tågar fram på något sätt, typiskt via tal, sång, plakat eller fanor samtidigt som de framför ett eller flera anspråk.⁸

”Demonstrationståg” är dock ett socialt fenomen som inte är helt enkelt att gräva fram ur det förflutna. Det som däremot är relativt enkelt att hitta när vi talar om Stockholm under åren 1887 till 1914 är kollektiva tåg, marscher och processioner som ägde rum inom stadens hank och stör, oavsett om deltagarna framförde några anspråk eller ej. Alla ansökningar om tillstånd att arrangera alla typer av möten, offentliga eller ej (och annan offentlig verksamhet, som basarer, baler, styrelsemöten, positivspelning, isbanor, biofilmer, cykeltävlingar, fotbollsmatcher, visning av skäggiga damer, etcetera) finns nämligen diarieförde i Överståthållarämbetets tillståndsdiarier. Där diariefördes uppgifter om vem eller vilka den eller de sökande var, vilken eller vilka organisationer (om någon) de

⁵ Magnus Olofsson, "Upploppskulturer. Stockholm och landsort i svenska 1800-talsupplopp", i *Arbetshistoria* 2014:1–2.

⁶ Se vidare Tilly 1995, s 42.

⁷ Olofsson 2018, 65–68.

⁸ Jämför med "demonstrationståg" i *Svensk ordbok* samt "demonstration" i *Svenska Akademiens ordbok*, www.svenska.se 2019-05-13.

representerade, vilken form av verksamhet de sökte tillstånd för samt var och när en given tillställning var tänkt att äga rum. I diariet finns också kortfattade arbetsanteckningar om vidtagna åtgärder samt slutgiltigt beslut om avslag eller bifall.

Jag har hittills inventerat vart tredje år i tillståndsdariet mellan 1887 och 1914, samt 1901.⁹ Samtliga tåg jag har hittat har jag fört in i en databas med uppgifter om ansökande part, datum, rutt och liknande praktisk information samt ÖAs beslut. Förutom själva diarierna har jag även gått igenom serien handlingar till tillståndsdariet. Den är hårt gallrad, men i de fall handlingarna är bevarade innehåller de ofta originalansökningen och myndigheternas interna korrespondens och rapporter samt beslut, material som kastar ljus över diariets ofta knapphändiga uppgifter.

Givet att jag har inventerat vart tredje år gör jag inga anspråk på att ha sagt sista ordet här. Jag menar dock att källmaterialet är representativt för källserien som helhet och så omfattande att det är rimligt att anta att det fångar in större och bredare trender. På sikt hoppas jag kunna inventera hela tillståndsdariet (med handlingar) mellan 1887 och 1921. En brasklapp är dock att tillståndsdariet inte fångar in allt tågande i huvudstaden. För det första behövde uppenbarligen krigsmakten och det därmed associerade skarpskyttet inte söka tillstånd för att få marschera. För det andra förekommer självklart inte ej tillståndsgivna tåg. Framförallt det senare fenomenet är så klart av stort intresse för mitt större projekt.

I relation till mitt större projekt är tillståndsdarierna ett mycket användbart material, men det är behäftat med komplikationen att alla sorters tåg, inte bara demonstrationståg diariefördes och i de flesta fall säger de inget alls om vad det större syftet med tåget var. För att kunna säga något om vilka anspråk som deltagarna framförde, om några, behövs andra källmaterial, främst tidningar, ett stort material som jag ännu inte har hunnit titta på.

Teori: "Contentious performance", gatuoffentlighet och tåg

I den här texten vill jag lyfta ett teoretiskt problem kopplat till vad det är att göra ett "anspråk" inom den teoretiska tradition som jag kommer ifrån. Charles Tilly förstår alltså konfliktrepertoarer som de etablerade sätt på vilka aktörer framför och tar emot *anspråk* ("claims") som har bäring på varandras (politiska) intressen; det kan handla om allt från att delta i ett upplopp för att påverka spannmålspriset till att skriva petitioner för allmän rösträtt. Ett sådant anspråk betyder också att en given händelse är politisk för Tilly. Vad som är och inte är ett "anspråk" för Tilly är dock oklart, och inte heller är politikbegreppet glasklart, som Andrés Brink Pinto och Martin Ericsson har påpekat i en artikel nyligen.¹⁰

Om vi talar om ett tåg arrangerat av säg SAPs arbetarkommun som uttalat framförde krav på allmän rösträtt gör tveklöst ett anspråk som i någon mening var politiskt i Tillys mening. På samma gör knappast en blåsorkester som spelade populära örhängen ett politiskt anspråk. Men däremellan finns en gråzon. Frånvaron av explicit anspråk är knappast nog för att ett givet tåg ska anses vara opolitiskt (och därmed inte en demonstration). Stockholms studentkårs traditionella karnevalståg den sista april hölls till exempel knappast i politiska syften, men kunde användas av enskilda deltagare för att

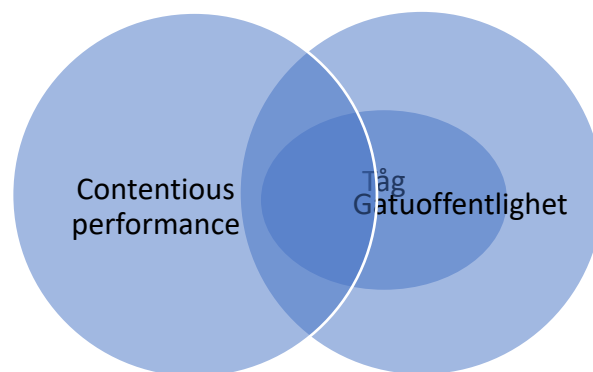
⁹ Med undantag av sista halvan av december 1911.

¹⁰ Andrés Brink Pinto och Martin Ericsson, "'Youth Riots' and the Concept of Contentious Politics in Historical Research. The Case of the 1948 Stockholm Easter Riots", i *Scandinavian Journal of History*, 44:1, 2019, s 2, 11–17.

häckla överheten – och därmed få ett inslag av anspråk/politik. Stockholms allmänna sångförenings årliga marsch till åminnelse av Gustav II Adolfs död framförde heller knappast några uttalade anspråk (om inte ”vi tycker att Gustav II Adolf var cool, gör det du också” ska anses som ett anspråk), men tågen genomsyrades av en patriotisk och kungadyrkande anda som knappast var politiskt oskyldig i en tid av hätska motsättningar mellan höger och vänster.

Själva tågandet i sig ses kan också ses som ett anspråk, ett anspråk både att få finnas till och att ha rätt att få tillträde till gatorna. Tilly menar att en central aspekt av moderna sociala rörelser är en strävan vissa upp WUNC, Worthiness-Unity-Numbers-Commitment, för andra. Ju högre WUNC, desto starkare anspråk på att bli tagna på allvar.¹¹ Ett tåg är ett sätt för en organisation att manifesterar sin WUNC i stadsrummet, vilket gör att det kan betraktas som politiskt även i frånvaron av explicit anspråk; själva tåget kan sägas utgöra ett implicit anspråk på att få finnas till och att få tåga och att bli tagna på allvar.¹² En begravningsprocession manifesterade till exempel i högsta grad en rörelses WUNC, och kan i så måtto sägas ha varit politisk även om deltagarna lämnade plakaten och slagorden hemma.

Då den rådande teorin har svår att hantera dessa komplexiteter och därtill inte kan rymma hela kulturen med kollektiva tåg i och kring Stockholm kommer jag i den här texten att utgå från begreppen contentious performance, tåg och gatuoffentlighet.¹³ Jag sammanfattar hur jag ser på sambandet mellan de tre i Figur 1.



Figur 1.

Contentious performances är enligt Tilly ”relativt [...] standardiserade sätt på vilka en uppsättning politiska aktörer för kollektiva anspråk på en annan uppsättning politiska aktörer”.

”Demonstrationståg” är alltså en ”contentious performance”, men det finns många fler: folkmöten, upplopp, namninsamlingar, till exempel. Vid en given tidpunkt består en större konfliktrepertoar av

¹¹ Charles Tilly, *Social Movements 1768–2004*, Boulder 2004, s 4–5 och *passim*.

¹² Detta resonemang är inspirerat av Brink Pinto och Ericsson 2019, s 11–17.

¹³ Jag vill tacka Martin Ericsson som var den som nämnde detta begrepp för mig.

en kombination av olika sådana performances.¹⁴ Fokus här är ju på just tåget, men i det större projektet, framförallt folkmötet och inomhusmötet, men också andra former.

Med "tåg" menar jag förflyttningar i grupp, vare sig det handlar om söndagsskolebarn på väg till en utflykt eller arga bönder som kräver pansarskepp åt alla. Vissa tåg var demonstrationer, andra inte.

De tåg som jag undersöker här ägde alla rum i en gatuoffentlighet, som jag förstår som mänsklig verksamhet, enskild och kollektiv, som ägde rum i det fysiska stadsrummet – gator och torg, parker och grönområden – till skillnad från hemmets privata sfär eller andra, stängda rum (som riksdagens kammare, eller tidningssidornas offentlighet).¹⁵ Gatuoffentligheten är alltså bland annat scenen för kommersiell, konstnärlig och politisk verksamhet. En viktig poäng här är att den kan var trång eller vid; idag är den vidare i Stockholm än i Minsk, men var under min undersökningsperiod var den vidare i London än i Stockholm. Den stockholmska gatuoffentligheten 1886–1914 formades dels av ÖAs offentliga maktutövning, dels av enskilda aktörers vilja att arrangera tåg.

En "contentious performance" kan äga rum i gatuoffentligheten, likaväl som den äga rum i andra offentligheter – att skriva en tidningsartikel som argumenterar för en skattereform eller ta till orda i andra kammaren för att förespråka en ny järnvägslinje är i högsta grad att göra ett (politiskt) anspråk inom ramen för en konfliktrepertoar, men äger inte rum i gatuoffentligheten. Det gör däremot ett demonstrationståg som kräver allmän rösträtt. Alla de tåg som jag studerar här ägde rum i gatuoffentligheten, men alla tåg var inte contentious performances.

[Analys: kollektiva och enskilda aktörers tågande i Stockholm 1887–1914](#)

Vilka aktörer, kollektiva såväl som enskilda, ansökte då om tillstånd om att få tåga i Stockholms gatuoffentlighet under min undersökningsperiod? I den tidigare forskningen finns det inte mycket att hämta för den som är intresserad av denna fråga.

Det finns mig veterligen inget alls skrivet om nykterhets-, väckelse- och idrottsrörelsens tågande i huvudstaden, ej heller freds-,¹⁶ kvinno-, eller rösträttsrörelsens. Angående arbetarrörelsens finns enstaka tåg med småfolk belagda från 1850- och 1860-talet. Jag har själv tidigare uppmärksammat att huvudstadens socialdemokrater höll i alla fall två tåg första halvåret 1886.¹⁷ Välkända är arbetarrörelsen årliga förstamajtåg från 1890. När det gäller liberaler och konservativa krafter är läget dunkelt. Jag har tidigare belagt att den konservativa pressen så sent som år 1902 betraktade demonstrationståg som ett illegitimt, för att inte säga löjligt, sätt att göra politik på.¹⁸ Bondetåget visar att i alla fall vissa konservativa till år 1914 kommit så långt att de kunde tänka sig att inta

¹⁴ Charles Tilly och Sidney Tarrow, *Contentious Politics*, Boulder 2007, s 202. Se även Hanspeter Kriesi, "Charles Tilly: Contentious Performances, Campaigns and Social Movements" i *Swiss Political Science Review* 2009, 15(2), s 341–349.

¹⁵ Detta är en provisorisk definition och jag är tacksam för alla förslag att precisera den. Notera att jag pga tidsbrist inte har haft möjlighet att läsa in mig på den gigantiska diskussionen om borglig offentlighet, något som jag så klart måste göra om jag ska gå vidare med det här begreppet.

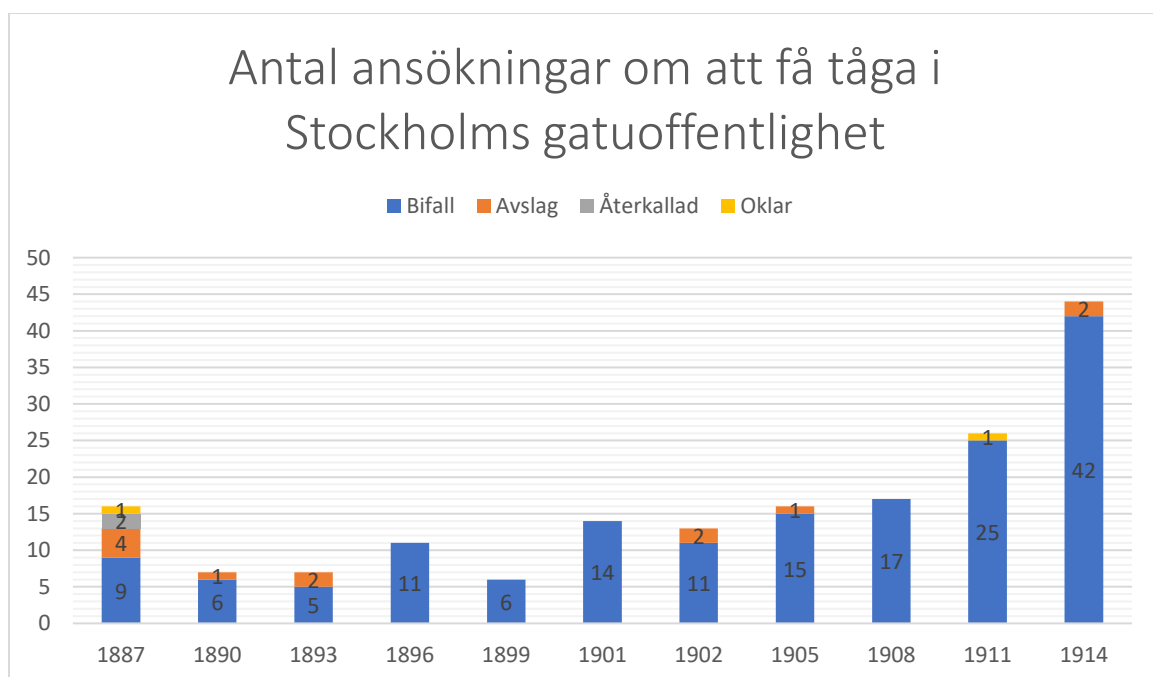
¹⁶ Fredsrörelsen var uppenbarligen inte helt främmande för att demonstrera på andra håll i landet. Se Fredrik Egefur, "'Polisen har stulit vårt standar!' Två antimilitaristiska demonstrationer i Helsingborg 1906", i Andrés Brink Pinto och Martin Ericsson (red.), *Politik underifrån. Kollektiva konfrontationer under Sveriges 1900-tal*, Lund 2016.

¹⁷ Se vidare Olofsson 2018, s 68–69, 71.

¹⁸ Olofsson 2016, s 44.

gatuoffentligheten och framföra anspråk i en av de mäktigaste demonstrationerna dittills i Sveriges historia, vilket väcker frågan om tåget var en solitär eller föregicks eller följdes av fler likande tåg.

Antal ansökningar om tillstånd för tåg i Stockholm år för år framgår i Figur 1. Antalet ansökningar år 1887 var jämfört med åren som följde högt: efter en topp på 16 ansökningar låg sedan antalet på mellan 6 och 14 för varje år fram till och med 1902. Från 1905 ökade sedan antalet ansökningar fram till 1914, ett år då antalet ansökningar var fler än 1887, 1893, 1896 och 1899 tillsammans. Det är uppenbart att intresset för enskilda och kollektiv att tåga på Stockholms gator var relativt sett låg under 1890-talet, för att sedan öka kraftigt. Något hände i stockholmarnas syn på gatuoffentlighet efter sekelskiftet, något som pockar på fördjupade studier och förklaringsförsök. Att kasta ljus om hur läget var före 1887 framstår också som angelägen – kanske var 1887 ett unikt år med mycket tågande, kanske var det del av en större topp som klingade av på 90-talet. (Som synes var antalet avslag tämligen få, en fråga som jag hoppas kunna säga mer om i ett annat sammanhang).



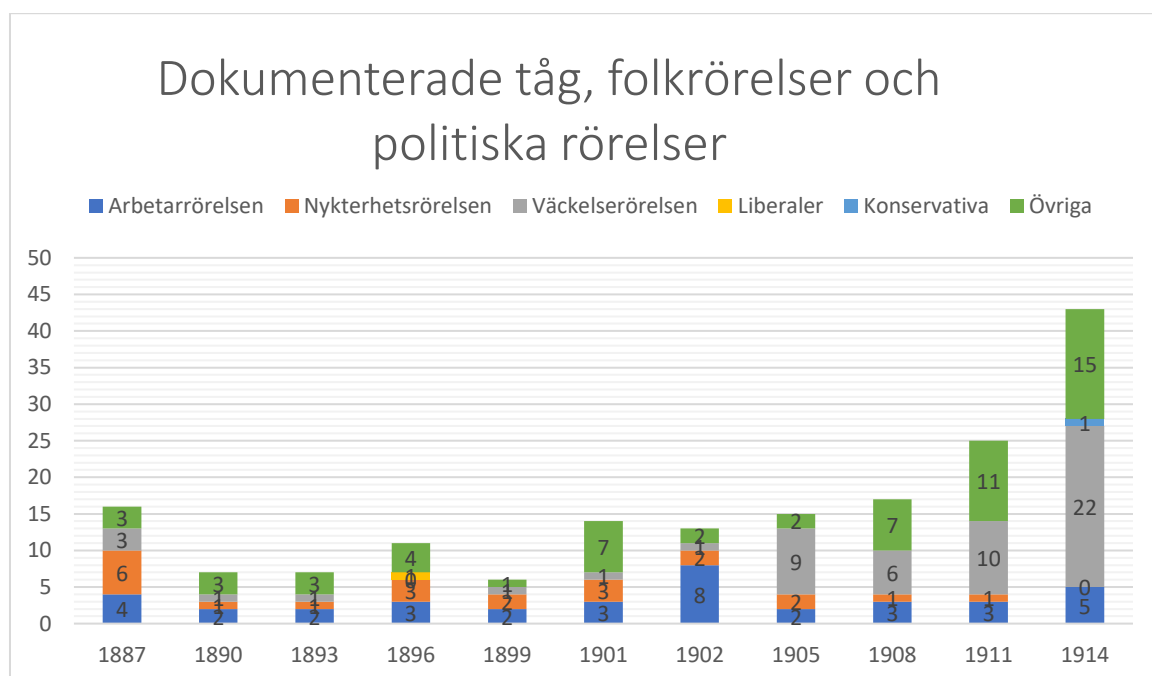
Figur 2. Källor: ÖÄs tillståndsdarium och handlingar till tillståndsdarium, angivna år, Stockholms stadsarkiv.

I Figur 3 har jag sammanställt ansökningar från de tre klassiska folkrörelserna samt liberaler och konservativa; det är troligt att många av dessa tåg framförde tämligen tydliga anspråk och alltså var demonstrationståg (och contentious performances). "Övriga" är en slaskkategori som jag återkommer till i Figur 4 längre ned.

Arbetar-, nykterhets- och väckelserörelsen tillsammans stod för en majoritet av alla ansökningar om att få tåga under samtliga undersökta år. Inte bara det: människor ur dessa rörelser tågade under hela undersökningsperioden. Arbetarrörelsen arrangerade minst två tåg varje år, medan nykterhets- och väckelserörelsen tågade minst en gång om året utom ett år vardera (1914 respektive 1896). Det är slående att alla tre folkrörelser redan år 1887 var inställda på att göra sin WUNC synlig i gatuoffentligheten.

När det gäller arbetar- och nykterhetsrörelsen finns inga tydliga trender över tid; notera att arbetarrörelsens rekordnotering år 1902 hängde samman med rösträttstriden och den politiska storstrejken det året. Däremot skedde en dramatisk ökning av väckelserörelsens intresse för att tåga i Stockholms gatuoffentlighet. Efter toppen 1887 gick väckelserörelsens folk inte i många tåg fram till och med 1902, varefter antalet steg kraftigt: från ett tåg om året 1899, 1901 och 1902 till 9 1905 och hela 22 1914.

En titt på enskilda organisationer ger en slående bild av Stockholms gatuoffentlighet. Den mest aktiva organisationen i gatuoffentligheten i Stockholm var – Frälsningsarmén. Av de 55 ansökningar från väckelserörelsen som jag har hittat stod Frälsningsarmén för inte mindre än 52. Ingen annan enskild organisatör arrangerade ens i närheten så många tåg. Först 1911 och 1914 visade sig andra väckelserörelser i gatuoffentligheten (Stockholms fria missionsförening, Stockholms kyrkliga ungdomsförbund). Ingen enskild nykterhetsorganisation dominerade på samma sätt, även om godtemplarorden var framträdande.

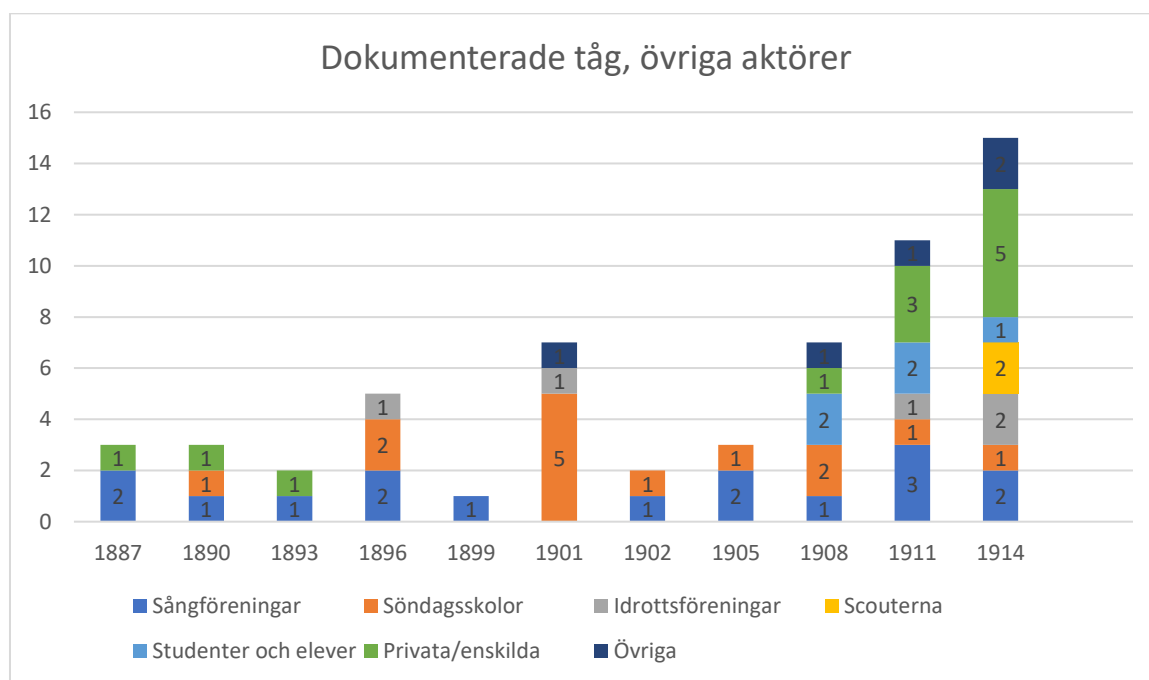


Figur 3. Källor: ÖÄs tillståndsdarium och handlingar till tillståndsdarium, angivna år, Stockholms stadsarkiv.

Av arbetarrörelsen 37 tåg arrangerades två av S-anstrukna föreningar (en ungdomsklubb och en folkpark), nio av fackföreningar, ett av facket och partiet tillsammans och de övriga 25 av partiet. Under åren fram till 1900 stod Socialdemokratiska förbundet, SAP självt eller dess norra distrikt (dvs det med Stockholm som säte) bakom ansökningarna. From 1901 var det dock ofelbart arbetarekommunen i Stockholm som stod för ansökningarna, inalles 18 styck. Tillsammans stod frälsningsarmén och arbetarekommunen för 40 procent av samtliga ansökningar under åren 1887–1902, och inte mindre än 50 procent för ansökningarna under from 1901. Dessa två enskilda organisationer dominerade tillsammans med godtemplarna och arbetarrörelsen i stort tågandet i gatuoffentlighetens 1900-talets halvtannat första årtionde.

Minst lika slående är frånvaron av liberaler och konservativa. Det enda konservativ anstrukna tåg under mina undersökningsår var just bondetåget. Givet vad jag sagt ovan om den konservativa pressens syn på gatuoffentligheten så sent som 1902 är det knappast i sig förvånande. I ljuset av att Sveriges liberaler var principiellt för en vidsträckt mötesfrihet, som gång på gång bröt en lans för en mer demokratisk lagstiftning och firade den vidgade gatuoffentligheten i april 1902 som en stor seger är det kanske mer förvånande att de under mina elva inventerade år bara arrangerade ett enda tåg: en uppvaktning av den gamle folktribunen Adolf Hedin den 23 april 1896. Liberalismen framstår som en politisk rörelse som var för principen om demonstrationsfrihet, men tämligen ointresserad av att själv utöva den.

I Figur 4 har jag delat upp kategorin "övriga" från Figur 3 i större grupper, vilket förefaller mig viktigt för att klargöra vilka aktörer förutom frälsningsarmén som stod bakom den ökade mängden tåg i gatuoffentligheten mot slutet av min undersökningsperiod. En framträdande aktör var Stockholms allmänna sångförening som varje 6 november (utom 1901) tågade till Riddarholmskyrkan för att hylla Gustav II Adolf på den store mannens dödsdag. Även andra sångföreningar bad understundom om tillstånd för tåg. Ett annat tydligt drag är de återkommande tågen med söndagsskolebarn. I bägge dessa två fall går det inte att se någon tydlig trend över tid.



Figur 4. Källor: ÖÅs tillståndsdarium och handlingar till tillståndsdarium, angivna år, Stockholms stadsarkiv.

Det gör det däremot när det gäller flera andra aktörer. Jag har hittat en handfull tåg arrangerade av enskilda personer under de första åren, något som upphörde i halvtannat årtionde för att komma tillbaka från med 1908. En annan trend var att flera nya aktörer som började arrangera tåg efterhand som åren gick: idrottsrörelsen (from 1896), studenter eller elever (from 1908), scouter (1914). Till det kommer kategorin övriga som innehåller organisationer som inte lätt låter sig kategoriseras, som Föreningen Enighet ger styrka, De gamlas dag eller Barnens julflaggekommitté (from 1908). År 1914

ville personer tillhörande samtliga dessa kategorier tåga i gatuoffentligheten, som framstår som betydligt med diversifierad det året än något föregående år.

Sammanfattningsvis har jag alltså belagt att de tre stora folkrörelserna alla var högst intresserade att tåga genom huvudstaden rakt genom hela undersökningsperioden, liksom Stockholms allmänna sångförening och huvudstadens söndagsskolor. Med åren breddades synbarligen den skara organisationer och enskilda aktörer som ville tåga, vilket tyder på en ökad acceptans för detta sätt att inta gatuoffentligheten. År 1914 kunde till och med landets konservativa krafter tänka sig att demonstrera, även om de var noga med att kalla sin demonstration för ett "tåg".

Slutligen vill jag säga något om de som inte syns i mitt material. Fredsrörelsen, djurrättsrörelsens och kvinnorrörelsen lyser med sin frånvaro. Även rösträttsrörelsen är helt osynlig (men utökad rösträtt var ett stående inslag i socialdemokratiska tåg). Säkerligen kan alla dessa rörelser ha arrangerat enstaka tåg åren jag inte har inventerat, men även om så var fallet så lär deras sammanlagda tågande ha varit tämligen begränsat. Att följa upp detta mönster framåt och bakåt i tiden samt att förklara det blir en viktig fråga i min fortsatta forskning.

En annan viktig fråga för mitt större projekt blir att reda ut i vilken grad alla dessa tåg går gjorde något slags anspråk, eller, med andra ord, huruvida de var contentious performances eller ej, något som jag hoppas kunna göra genom att inventera huvudstadens tidningar. Här vill jag inte gå i den teoretiska fällan att dela in tågen i två grupper, de som var politiska och de som inte var politiska, utan försöka hitta ett sätt att beskriva dem på ett kontinuum. Att fullfölja inventeringen av tillståndsdarierna, dels att fylla i luckorna i min serie, dels att vidga jakten till åren före 1887 efter 1914 är bara en av flera saker jag vill göra. Ytterligare en undersökning som framstår som viktig är att leta upp samtida uppskattningar på tågens storlek – den metod som jag tillämpar här gör ingen åtskillnad på frälsningsarméns många, mindre tåg, och arbetarrörelsens tusenhövdade. Det kommer troligen att ge en någon annan bild av olika arrangörers tyngd i gaturummet än den jag gett här.

Källmaterialet

Figur 2–4 samt analyserna av dem bygger på nedanstående källmaterial, som finns på Stockholms stadsarkiv.

- Överståthållarämbetet för polisärenden, Äldre poliskammaren, 1 CIL, Tillställningsdiarium, volym 1 (1887), 4 (1890), 7 (1893), 10 (1896)
- Överståthållarämbetet för polisärenden 1, Äldre poliskammaren, EXIII, Handlingar till tillställningsdiariet, 1 (1887), 4 (1890), 7 (1893), 10 (1896)
- P Överståthållarämbetet för polisärenden 1, Polismästaren, CVIII, Tillställningsdiarium, 1 (1899), 3 (1901), 4 (1902), 7 (1905), 10 (1908), 13 (1911), 16 (1914)
- Överståthållarämbetet för polisärenden 1, Polismästaren, EVI, Handlingar till tillställningsdiariet, volym 1 (1899), 3 (1901), 4 (1902), 6 (1905), 9–10 (1908), 18–20 (1911), 27–29 (1914)