

Ekippage



Vagnhistoriska Sällskapet's Medlemstidning 4 - 2012

Medlemsservice E-post: medlemsservice@vagnhistoriska.org

Sverige:
Gerhard Winroth
Västmossa gård, 733 99 Möklinta
Tel. 0224-840 40

Finland:
Margareta Segersven
Karskogv. 678, Fin-02580 Sjundeå
Tel. 00358-925 621 92, +358-407094787

Vad Händer Snart?

2013

26 jan VHS styrelsemöte, Valla
19-24 mars VHS-resa till EQUITANA, Essen
27 april VHS styrelsemöte,
Hotell Bogesund, Ulricehamn

27 april VHS årsmöte,
Hotell Bogesund, Ulricehamn
27-28 april VHS årsmötesresa
09-11 aug SM Körning, Flyinge

VHS Styrelse

Ordförande

Gerhard Winroth
Västmossa gård, 733 99 Möklinta
Tel. 0224-840 40 / 0705-23 69 34
gerhard.winroth@telia.com

Sekreterare

Odd Jansson
Brudviksgården, 795 70 Vikarbyn
Tel. 0248-204 44
odd@brudvik.se

Ledamot

Åke Öberg
Stora Broby 1, 583 60 Gammelkil
Tel. 013- 33 03 35 / 0703-28 30 67
ake_oberg@hotmail.com

Suppleant

Perlof Kallings
Dalhem Myre 239 62256 Dalhem
Tel. 070-727 40 14
sinicura@telia.com

Vice ordförande

Tommy Blomquist
August Wallins väg 1, 247 72 Genarp
Tel. 040-480 110 / 070-544 55 45
tommy.blomquist@gmail.com

Ledamot

Peter Ambjörnsson
Klevens Gård, 546 91 Karlsborg
Tel. 0505-305 07 / 0706-58 28 11
peter.ambjornsson@nammo.com

Suppleant

Kjell Olof Vågstedt
Lilla Slätthult 7, Furusjö 566 91 Habo
Tel. 0392-200 09 / 0706-01 37 52
kjell-olof@vagstedt.com

Suppleant

Rolf Eriksson
Lillkärsvägen 49, 181 59 Lidingö
Tel. 08-76 75 755 / 0737-71 86 48
rolf.h.eriksson1@telia.com

Kassör

Allan Sunnerud
Spärringe Sunnegården 2, 590 47 Vikingstad
Tel. 013-830 17 / 0702-590 631
allan.sunnerud@gmail.com

Ledamot

Björn Synnerstad
Troserums Säteri, 590 98 Edsbruk
Tel. 0493-400 08 / 0705- 744 008
synnerstad@troserum.se

Suppleant

Lars Hellsten
Lindåsen Grymmakäret 35, 545 92 Ålgårås
Tel. 0506 400 49 / 0702-577 499
hellsten.lars@telia.com



Ekipage

Nr. 4 2012
26:e årgången

Ansvarig utgivare:
Gerhard Winroth

Redaktion:
Tommy Blomquist
August Wallins väg 1, 247 72 Genarp
0705-44 55 45
tommy.blomquist@gmail.com

Catharina Hansen
Korsg. 11, 268 71 Teckomatorp
0418-66 09 59 - 070-239 23 91

Utgivning 2013

Nr	Manusstopp	Utkommer
1	15 feb	v 11
2	15 maj	v 24
3	15 aug	v 37
4	15 nov	v 50

Tryck: FS Grafiska AB
ISSN 1104-3598

Vagnhistoriska Sällskapets adress:
c/o Allan Sunnerud
Spärringe Sunnegården 2
590 47 Vikingstad

Hemsida: www.vagnhistoriska.org
e-post: info@vagnhistoriska.org
Bankgiro: 5793-1289
Plusgiro: 583056-7
Utland: SWIFT/BIC: NDEASESS
IBAN: SE7895000099602605830567
Org.nr.: 88 32 01-81 40
Medlemsavgift: 200 kr/år

Omslagsbild: Hannes och Jasper
för släden
Foto: Göran Erlandsson

Innehåll

Ordföranden har ordet.....	1
Tsaren som blev den svenska adelns ridlärare ..	2
Årsmötesresan.....	10
Anmälan till årsmötesresan	11
Ekipage i Malmö i äldre tider	12
VHS anordnar slädparti i Rättvik.....	17
Planera in nästa steg i vagnsrenoveringen?	18
Hästmässan Equitina 19-24 mars 2013.....	18
Världsomsegling 1876, del 6	20
Vad betyder monogrammet?	21
Vagnsrenoveringen blev en succé.....	22
När snö och kyla öppnar vägar.....	24
Redaktörens funderingar	27
Krönikan	28
Kupé	31

Ordföranden har ordet

Återigen har nästan ett år gått. Vintern närmar sig. Det är alltid spännande att se vad den bär med sig. Regn eller snö. Helst skall det vara lagom med snö. Slädturer är en alldeles försummad aktivitet. Tystnaden när man glider fram, bortsett från bjällerklängen är en verklig naturupplevelse. Jag hoppas att så många som möjligt får tillfälle att njuta av det i vinter.

Mycket har hänt under året. I år har vi inte legat på latsidan. Vi hade en resa till Windsor i maj. Samtliga deltagare fick sitt lystemåte tillfredsställt med hästar och ekipage. Vår årsmötesresa gick i år till Östergötland. Vi var något färre deltagare i år men vi som var med var mycket nöjda. Vår vagnrenoveringskurs hölls i september. Vi hade tolv deltagare och den första delen av kursen var mycket lyckad. Nästa del kommer nästa år. Vi har etablerat visst samarbete med Föreningen den Beridna Högvakten. Det är roligt om vi kan länka ihop alla som håller på med hästar och hästkultur. Det behövs sannertligen. Vi har även sonderingar ute för att etablera samarbete med andra föreningar som vi har intressegemenskap med.

Samtidigt är det en del som inte har hänt. Tyvärr fick vi ställa in två evenemang på grund av för dålig uppslutning. Slädpartiet som är en höjdare och Sparreholmsdagen. Det är sorgligt att så fina tilldragelser måste ställas in. Vi skall emellertid inte hänga läpp för det. Här ger man sig inte. Nästkommande år skall vi åter bjuda in till dessa begivenheter. Jag lovar att bägge begivenheterna är värda att vara med på.

För det gångna året vill jag rikta ett stort tack till alla som på ett eller annat sätt medverkat i Sällskapet. Det är ni medlemmar som möjliggör vår verksamhet. Som alltid uppmanar jag er att skaffa nya medlemmar. Vi har som jag alltid påpekar ett fint sällskap att rekommendera.

Slutligen önskar jag er alla en God Jul och ett Gott Nytt År.

Gerhard Winroth



KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Lördagen den 27 april 2013 klockan 18.00
Hotell Bogesund, Sturegatan 7, ULRICEHAMN
Föredragningslista enligt Sällskapets stadgar

Tsarens son som blev den svenska adelns ridlärare, Kari Lawe

Sedan 1500-talet hade man i Sverige sökt få till stånd en adelsutbildning i enlighet med renässansens antikiserande, ridderliga ideal där avancerad ridning enligt de spanska neapolitanska principer som utarbetats vid de aragoniska kungarnas hov i Neapel, intog en central roll. Att få igång en sådan utbildning kom emellertid att ta många hundra år och förverkligades inte förrän i mitten av 1700-talet då man i Sverige för några decennier kom att tillgång till en ridinstruktör och utbildare som ansågs som sin samtids främsta.

Samtida porträtt av tsar Peter I som bör ge en god bild av hur Ekelund kan ha sett ut. (Jean Marc Nattier). I sina memoarer berättar nämligen Skjöldebrand att Ekelund var mycket lik de porträtt han sett av tsar Peter: Han var till växten stor, mycket rak, utan tvång, ända till sena ålderdomen, och i hans väsende var något majestätiskt. Hans ansikte liknade mycket de porträtter jag sett dels i gravvyr, dels i originalmålning av Peter I.



Adelsutbildning i uppförsbacke

I mitten av 1500-talet hade någon av Vasakungarna tagit initiativ till att bjuda in en av den kände, neapolitanske ridmästaren Federico Grisones lärjungar, Sigismondo Locatelli, till Sverige. Sigismondo Locatelli, som var verksam vid hovet i Ferrara, kände sig smickrad över den svenske kungens inbjudan, men fördrog att stanna i Ferrara.

Några decennier senare sökte ytterligare en Vasakung, Karl IX, grunda en adelsutbildning vid hovet där de unga adelsmännen tillsammans med kronprinsen, under ledning av Johan Skytte, skulle tränas i ridning, tornerspel, diverse krigiska övningar samt historia, matematik och språk.

Trots kungens stöd rann utbildningen ut i sanden. Lika illa gick det med de planer på ett *Collegium Illustre* - en adelsakademi som Karl XI:s naturlige son Karl Karlsson Gyllenhielm hyste. Kortlivad blev även drottning Christianas ridakademi vid Rörstrand.

Förbud att besöka katolska utbildningsanstalter

Från slutet av 1500-talet hade det konfessionella klimatet försvårat för de svenska adelsmännen att få en ståndsmässig utbildning. Uppsala möte 1593 hade förbjudit katolska bekännare att undervisa inom landets gränser och svenskar fick inte resa till katolska utbildningsanstalter.

En ny värld

Efter Westfaliska freden 1648 kom detta förbud endast att gälla blivande präster. Trettioåriga kriget hade öppnat en ny värld för den svenska adeln. De insåg att Sverige i jämförelse med kontinenten var kulturellt efterblivet och att de själva i jämförelse med kontinentala ståndsbröder i det närmaste var bönder. Att få igång en fungerande adelsutbildning hade följaktligen högsta prioritet.

Dröm om Collegium Illustre

I april 1655 lade Magnus Gabriel de la Gardie - rikets och Uppsala universitets kansler - fram ett betänkande

för Karl X Gustav med förslag på ett svenskt *Collegium Illustre* där adelsynglingarna skulle förberedas innan de ansågs mogna att bege sig till en utländsk utbildningsanstalt. Som det skulle stå de unga adelsmännen fritt att besöka även katolska akademier ansågs det inte minst viktigt att grundligt befästa deras lutherska tro. Följaktligen skulle de förutom i de ridderliga exercitierna även undervisas i teologi, juridik, fysik, matematik, historia, statskunskap och vältalighet. Emellertid rann även dessa planer ut i sanden.

Akademistallet i Uppsala grundas

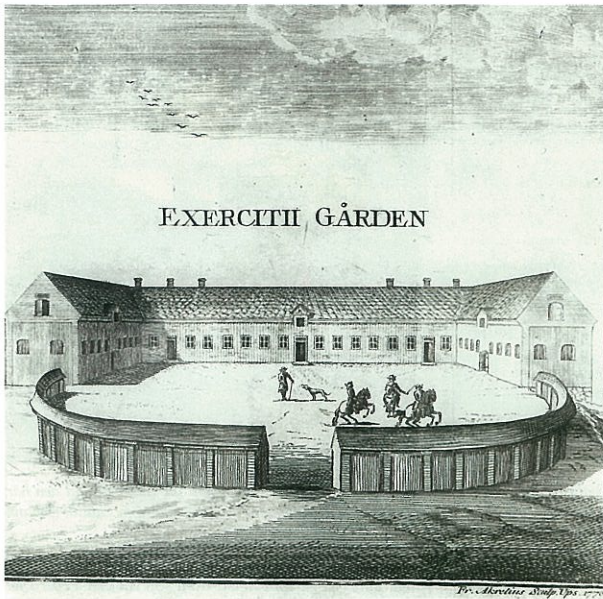
I början av 1660-talet började emellertid en exercitierinstitution att växa upp vid Uppsala universitet. 1661, hade Magnus Gabriel i rådet yrkat på att hästar skulle knytas till Uppsala Universitet för att möjliggöra adelns ridträning. Då regeringen ett år senare anslagit det s.k. Kungsstallet till det planerade adelskollegiet hade rektor, Olof Rudbeck d.ä. även tagit med lokaler som möjliggjorde ridundervis-

ning. Två år senare, den 14 februari 1663, beslutades genom ett kungligt brev att universitetet skulle ställa fem exercitiemästare till de adliga elevernas förfogande; en i franska, en i spanska, en i italienska, en i fäkning, en i dans och en i voltigering. Först två år senare, 1665, anställdes en ridmästare, den troligen från Tyskland bördige Henrik Scherer. Till sitt förfogande fick han tjugotvå hästar som skänktes av Magnus Gabriel de la Gardie.

Fortsatta motigheter

Ridinstitutionen blev snabbt populär bland studenterna. Bland professorerna däremot, röntede den inte motsvarande uppskattning. I konsistoriet klagade de ständigt över att studenterna föredrog ridmästarens undervisning till förfång för de övriga universitetsämnen. Till deras motvilja bidrog troligtvis även att de högadliga studenterna vid denna tid hade högre rang än professorerna och i de akademiska processionerna gick före dessa.

Trots att statsmakterna var måna om att det skulle finnas en adelsutbildning vid universitetet var Scherer



Stallgården som den såg ut 1769, dvs. på Ekelunds tid. Troligtvis är det Ekelund själv som står i mitten av gården med käpp och hund, just i färd med att undervisa tre studenter till häst av vilka en verkar utföra Levad och 4en annan Terre a terre.



General A. F. SKJÖLDEBRAND (1757—1834).
Se sid. 18.

Efter en tavla av HILLERSTRÖM på Ökna slott i Södermanland.

Anders Fredrik Sjöldbrand, elev och nära vän till Ekelund.
(Hillerström)

anslag så knappt tilltagna att han fick utfodra hästarna på egen bekostnad. Dessutom ersattes inte hästarna som blev sjuka eller avled. Till sista hade Scherer endast en frisk häst kvar. Med en häst gick det inte att bedriva någon undervisning. Detta fick till följd att Magnus Gabriel De la Gardie 1682 berövade Scherer den franska språkmästarlön han uppburit sedan mitten av 1670-talet, något som i högsta grad upprörde Olof Rudbeck. Tre år senare avled Scherer, fullständigt utblottad.

Efter Scheers död låg ridundervisningen nere till början av 1690-talet då Karl XI till ridmästare utsåg den tyske majoren Caspar Heinrich Gerdes, tidigare ridmästare vid hovet i Köpenhamn och universitetet i Lund, samt chef för Flyinge stuteri. Även Gerdes fick bedriva sin verksamhet under ytterst knappa omständigheter. Av konsistorieprotokollen framgår att han själv fick stå för reparationer på bostaden, stallet och ridhuset, samt att undervisningen vintertid omöjliggjordes av snö, is och regn. Strax efter det att det stora nordiska kriget utbröt år 1700 lades ridundervisningen åter ner och Gerdes begav sig till Stockholm.

Under de följande årtionden låg all utbildning nere vid ridskolan. 1738 inlämnade emellertid beridaren vid hovstallet i Stockholm, Georg Friedrich von Waldén, en supplic till Fredrik I om att få återuppta undervisningen. I denna supplic poängterade han det skandalösa i att det



Ryttare från Spanska Ridskolan på Ekelunds tid. Observera att ridskolan vid den här tiden hade hästar av alla möjliga färger och inte bara av schimmlar som i nutid. (Johann Georg von Hamilton)

i Sverige saknades en fungerande utbildningsanstalt för adeln. I andra länder var dylika akademier omhuldade. Resultatet av den svenska församlingen blev att de som hade råd begav sig utomlands, medan de som saknade ekonomiska tillgångar blev utan utbildning. Ett år senare kunde von Waldén, trots motstånd från konsistoriet, starta upp med fjorton hästar tillhandahållna av hovstallet. Von Waldéns tid i Uppsala blev emellertid kort. Redan fem år senare, 1744, tillträdde han nämligen en tjänst som stallmästare vid Strömsholms och Kungsörs stallstater.

En av samtidens mest fantasieggande gestalter

Till von Waldéns efterträdare valdes samma år kvartermästaren vid Livregementet till häst, Johan Leven Ekelund, en av det svenska 1700-talets mest fascinerande och fantasieggande gestalter, med ett liv spännande som en roman och med anseende som samtidens absolut främsta ryttare och hästkännare.

Majestätisk och värnadsbjudande
Enligt sin elev och nära vän, den senare generalen och ledamoten av Svenska Akademien, Anders Fredrik Skjöldebrand (1757-1834), var Ekelund inte vilken svensk underofficer

som helst, utan son till tsar Peter I av Ryssland. Dessutom var han mycket lik porträtt som Skjöldebrand sett av tsaren samt dessutom majestätisk och värnadsbjudande. När han om morgonen samlade sina eleverna omkring sig, hade de enligt Skjöldebrand, alltid känt en oemotståndlig böjelse att buga sig. Dessutom var han enligt Skjöldebrands fortsatta skildring en gudabenådad ryttare som med i det närmaste osynliga hjälper kunde få hästen att göra de allra vackraste och märkliga rörelser:

Vid ryska hovet

Sin ungdom hade Ekelund tillbringat vid ryska hovet där han sysslade med utbildning av hästar. En av dessa hästar, utbildad just i en av de vackra och märkliga rörelser som Skjöldebrand beundrat, nämligen en sorts mycket spektakulär passage som med en samtida spansk term kallades *Pissador elegante*, hade till och med, enligt Ekelunds berättelse, ansetts vara så unikt att den förärats kejsarhovet i Wien.

Beundrare av de gamla renässansmästarna

Efter tsarens död 1725 skulle Ekelund ha varit inblandad i en konspiration som tvingat honom att lämna Ryssland. Emellertid hade han fått

behålla ett omfattande apanage som möjliggjort för honom att besöka de främsta kontinentala ridakademierna. Den som framför andra vann hans gillande, och där han också var lärjunge under flera år, var akademien i Bologna. Där hade han, som framgår av hans bevarade skrifter, undervisats i den gamla italienska skolan, så som den under 1500-talet utformats av den neapolitanska adelsmannen Giambattista Pignatelli – den allra främsta av alla ridmästare – enligt Ekelund.

Kejsarens lärare – den högre skolans mästare

Efter åren i Bologna begav sig Ekelund till Spanska Hovridskolan i Wien – kronan bland maneger – enligt Ekelund, där han vann kejsaren Karl VI:s synnerliga uppskattning. I del två av sin ridlära - *Ridscholan*; återger Ekelund en episod vilken visar dels att repertoaren vid den kejserliga manegen under 1700-talet avsevärt skiljde sig från de rörelser och språng som i nutid visas upp, dels hans starka självkänsla och den både beundra och avundsjuka han väckte i samtiden.

Bland kejsarens livhästar fanns en som kunde göra *Redopp* (kommer av det italienska ordet *radoppiare*, fördubbla, och är en skola mitt emellan skolorna på och över marken) med *Terre à terre* satser i förening med *Courbette* (hästen hoppar framåt med något lyftad främvel och kraftigt vinklade bakben.). Då kejsaren hade vetskap om Ekelunds ridskicklighet bad han honom en dag att säga sin uppriktiga mening om hästen. Ekelund hade då svarat att hästen, enligt hans mening, var tränad med för höga *Levader*, något som han inte ansåg förenligt med *Redopp* i *Terre à terre*. Tränad efter hans metoder skulle hästen göra betydligt mer majestätiska redopper än den nu kunde prestera. Trots invändningar och varningar från de övriga ridmästarna, att hästen skulle kunna ta skada av Ekelunds metod, gav kejsaren honom tillstånd att träna hästen. Efter en tids träning visade Ekelund upp hästen för kejsaren, som då kunde konstatera att Eklund haft rätt. Hästen gjorde nu betydligt mer majestätiska redopper. Därefter hade kejsaren själv fått pröva att redoppa

efter Ekelunds metod. Då en av de andra ridmästarna anmärkt att han inte kunde se någon skillnad och att hästen var så lydiga att vem som helst skulle kunna göra övningen, bad kejsaren honom att sitta upp och visa vad han menade. Uppvisningen misslyckades och kejsaren brast i skratt, nöjd med att ha kunna rida betydligt bättre än ridmästaren.

Därefter hade kejsaren uppmanat Ekelund att göra om övningen med förbundna ögon. Något som även det lyckades. Ekelund och hästen fick kejsarens välförtjänta beröm medan de övriga ridmästarna stod avundsjuka runtomkring.

Livgardist

Till följd av några händelser i Ryssland förlorade Ekelund emellertid sitt apanage och fick lämna Wien. Enligt obekräftade uppgifter skulle han därefter ha blivit beridare och sergeant vid Nylands dragonregemente. Hur därmed än må ha förhållit sig, så blev han 1739 korpral vid Livregementet till häst och kort tid senare kvartermästare vid samma regemente. 1744 utnämndes han, som redan nämnts, till akademistallmästare i Uppsala.

Akademistallets guldålder

Under Ekelunds tid nådde utbildningen vid Akademistallet sin höjdpunkt. Hans anseende som ryttare, utbildare och hästkännare i världsklass drog som aldrig tidigare adelsynglingar till Akademistallet

Beundrad av sina elever

På sina elever gjorde Ekelund, som redan framkommit, ett outplånligt intryck. Generalen Skjöldebrand slutade sina dagboksanteckningar om Ekelund med orden *"Han var en ädel man och stor i sin konst."*

En annan av hans elever, Gustaf Johan Ehrensward, konstaterade att Ekelund var en av de bästa ryttare som någonsin funnits i Sverige, samt att han övertygat dem om att ridkonsten var den yppersta av vetenskaper. Av ytterligare andra vittnesbörd framgår att Ekelund brukade inleda sina föreläsningar med orden: *"När Gud skapte människan, skapte han också hästen."* Dessa föreläsningar var



Kejsaren Karl VI, Ekelunds elev och den magnifika vinterridskolans byggherre. (Johann Georg von Hamilton)

därefter indelad i två delar: Del 1. *Om människan: Gud gav människan förstånd för att kunna styra hästen. Vore detta nog sagt om människan.* Del 2. *Om hästen.*

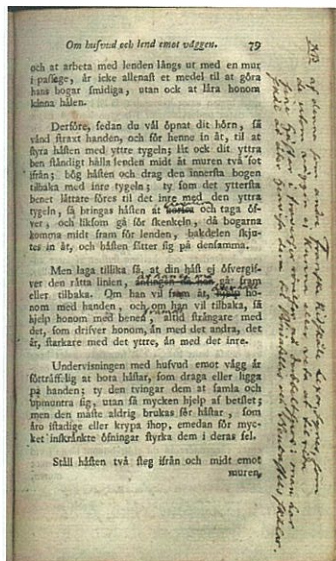
Motarbetad av professorerna

Trots detta behandlades han snålt av stadsmakterna och fick kompletterade de hästar han erhöll från hovstallet med egna inköp. Inte heller professorerna var välvilliga till verksamheten vid Akademistallet. En som i allra högsta grad ogillade ridan-

det var professorn i astronomi, Daniel Melanderhielm, som i en promemoria nedtecknad 1783, några år efter Ekelunds död, hävdade att det under gamle stallmästare Levens (Eklunds) tid varit som en epidemi bland noblessen att rida på stallet, att alltid gå ridklädda och med ridspö i handen, att prata hästanatomi samt att bevista stallmästarens föreläsningar i anatomi, veterinärmedicin och ridkonst, därigenom försummande alla övriga studier.



En av de vackra och spektakulära hästarna vid Spanska Ridskolan under tidigt 1700-tal. (Johann Georg von Hamilton).



Bland Ekelunds bevarade skrifter finns hans personliga, rättade och kommenterade exemplar av Mathias Alexander von Ungern Sternbergs svenska översättning av Claude Bourgelats bearbetning av hertigen av Newcastles ridlära, *Nya Newcastle eller afhandling om ridkonsten*. Här ett avsnitt om olika övningar med huvud och länd mot väggen. (Uppsala Universitetsbibliotek D 1363:4)

Förakt för fransmännen

Den skola Ekelund lärde ut till sina elever var den gamla italienska skolan som han lärt vid akademien i Bologna, med en och annan modifikation från engelsmannen William Cavendish, hertig av Newcastles, en mästare vilken även han arbetade i den italienska skolans anda och som vunnit Ekelunds gillande.

De franska mästarna däremot, som i nutid anses som höjdpunkten av den aristokratiska skoloridningen och som själva fundamentet för den moderna dressyren, var med undantag för Salomon de la Broue - en av Pignatellis personliga elever - djupt föraktade av Ekelund. Dessa franske apor, var hans ständiga beteckning på dem. Inte minst ondgjorde han sig över de rörelser som senare kommit att kallas öppna och sluta. Övningar på volt

var enligt honom betydligt mer verk-samma.

Ekelund var vid den här tiden i Sverige inte ensam om att uppskatta hertigen av Newcastle. 1752 exempelvis, lät Mathias Alexander von Ungern Sternberg - en av cheferna för Ekelunds gamla regemente, Livregementet till häst, utge en svensk översättning av fransmannen Claude Bourgelats bearbetning av hertigen av Newcastles ridlära, *Nya Newcastle eller afhandling om ridkonsten*. Bland Ekelunds bevarade handskrifter i Uppsala Universitetsbibliotek, Carolina Rediviva, finns hans personliga, kommenterade och rättade exemplar av översättningen.

Ekelunds ridlära

Ekelund delade emellertid inte bara med sig av sina kunskaper genom lek-

tioner och föreläsningar. Dessutom arbetade han på en egen ridmanual, den tidigare nämnda *Ridscholan*. Syftet med verket - vilket var tänkt att bli hans testamentar - var att i någon mån kunna motarbeta de felaktigheter som han ansåg spreds genom de franska ridmästarna och återuppräta de gamla italiensarnas principer. Trots att verket i sin helhet är skrivet på svenska, är följaktligen alla kommandord och fakletter på italienska. Hans förhoppning inför framtiden var att åter en Pignatelli eller Newcastle skulle framträda inom ridkonsten.

Av *Ridscholan* eller som den också kallas *Absoluta regler till ridkonsten*, finns ett antal manuskript bevarade i Uppsala Universitetsbibliotek - Carolina Rediviva, och i kapten Emil Ficks samling i Livrustkammaren. Av okänd anledning blev emellertid ver-

ket aldrig tryckt, trots att exemplar dedicerats både till Riksstallmästaren Adam Horn och till Överhovstallmästaren Adolf Fredrik Lewenhaupt.

Ridscholan är uppdelad i två delar; *Ryttarescholan* och *Hästescholan*. I *Ryttarescholan* redogör Ekelund för ryttarens utbildning från de första övningarna på longerlina och upp till den högre skolans rörelser och språng. I *Hästescholan* redogörs för hästens utbildning från den första dressyren på longerlina och upp till den högre skolans rörelser och språng. Här finns även ett kapitel om hur man lär hästar att hoppa naturhinder.

Av ett av manuskripten i Carolina Rediviva (D 1376) framgår dessutom att Ekelund arbetat med sitt verk under en stor del av sitt liv. Just det exemplaret är från 1750-talet (övriga manuskript är från början av 1770-talet), men arbetet skulle ha påbörjats redan under 1730-talet, med andra ord medan han fortfarande var kvar på Spanska Ridskolan.

Omfattande undervisning i hästkännedom

Förutom i ridning undervisade Ekelund sina elever även i veterinärmedicin, anatomi, hästvård, åldersbestämning, hovslageri, och avelslära. Även i dessa ämnen författade han en rad skrifter vilka i likhet med hans ridlära aldrig blev publicerade men som i form av talrika handskrifter finns bevarade i Carolina Rediviva.

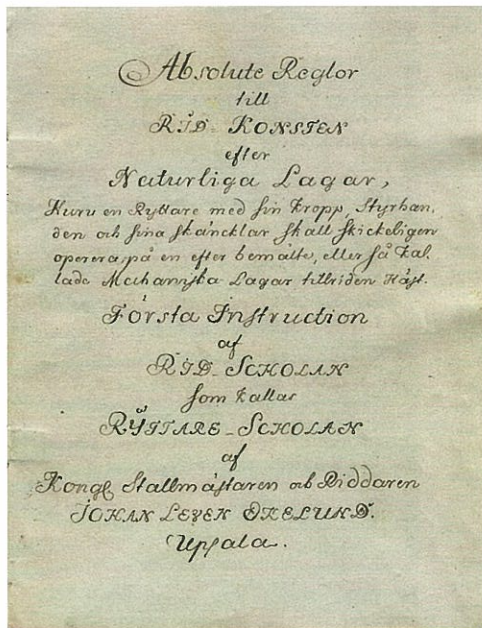
Till den gamla svenska hästens försvar

I en av dessa skrifter; *Kunskap om hästealdern och underrättelse å de därpå vissatte kännemärkena*, (D1363:3) dedicerad till Riksstallmästaren Hans Henrik von Liewen, tidigare elev till Ekelund, framgår att Ekelund inte bara var en stor beundrare av den italienska skolan, utan även av den gamla svenska hästen, en stark och långlivad häst som enligt Ekelund på ett alldeles utmärkt sätt tjänstgjort både som kavallerihäst och som skolhäst. Som exempel nämner han att han under många år haft

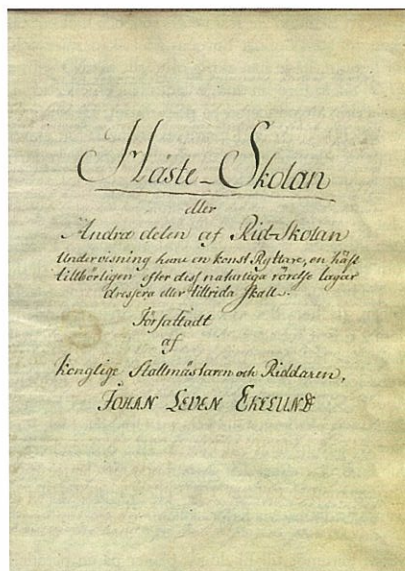
en sådan häst, bördig från baronen Wrangels stuteri i Östergötland, vid Akademistallet. Denna häst blev trettiofem år gammal. Till Ekelunds stora sorg hade nu denna hästras kommit ur modet. Anledningen härtil var, enligt Ekelund, lata, otacksamma och högfärdiga ynglingar som genom sin önskemål fördärvat vad tidigare generationer byggt upp. Att denna utläggning om den svenska avelns förfall fanns med i en skrift dedicerad till Riksstallmästaren hade sina skäl.

Planer på att återupprätta Strömsholm

I sina memoarer berättar den tidigare citerade Ehrensvärd att Ekelund genom erfarenhet och resor på kontinenten skaffat sig omfattande kunskaper i hästavel. Dessa kunskaper hade han velat använda till att organisera och återupprätta stuteriet på Strömsholm – vilket vid denna tid, enligt Eklund, lämnade mycket övrigt att önska. Inte minst bedrev man där en okontrollerad korsningsavel där man tanklöst blandade turkiskt,



Ryttarescholan, del I av Ekelunds Ridscholan. (Uppsala Universitetsbibliotek D 1377).



Hästeskolan, del II av Ridscholan, dedicerad till riksstallmästaren Adam Horn. Här finns berättelserna både om den häst som Ekelund dresserade i Ryssland och som sedan skänktes till Wien och om hans egen senare verksamhet vid Spanska Ridskolan. (Uppsala Universitetsbibliotek D 1378)

berbiskt, engelskt, holsteinskt och till och med öländskt blod. Då stadsmakterna hade nekat honom att få ta i tu med Strömsholm skulle han, enligt Ehrensvärd, i vredesmod ha bränt alla sina verk. Att så inte var fallet vittnar de bevarade handskrifterna om.

Gemensam sak med Linné för nya kategorier ryttare

1700-talet var en på många sätt omvälvande epok. Inte minst gällde detta inom ridningen. Från militärt håll höjdes kritik att adelsakademierna med sin ensidiga betoning av spektakulär skolridning inte på rätt sätt förberedde för krigets krav. Som ett motdrag började kavalleriskolor att växa upp. Dessutom började även andra kategorier än adelsmän, vid den här tiden få behov av ridutbildning. Vid Uppsala universitet argumenterade Ekelunds samtida, de båda medicineprofessorerna Nils von Rosenstein och Carl von Linné inte bara för att ridning var nyttig för hälsan, utan dessutom för att blivande fältläkare skulle underkastas ridutbildning.

Av dedikationsbrevet till Hans Henrik von Liewen (D 1363), framgår att Ekelund börjat skissa på en enklare ridlära, avsedd för underofficerare och vad han kallade "gemena ryttare" troligtvis då just de blivande fältläkarna och lägre militärerna. Av allt att döma stannade denna ridlära på pappret. Från slutet av 1700-talet ersattes emellertid adelsmännen som dominerande elevgrupp vid Akademistallet av de blivande fältläkarna och icke adliga militärer – underofficerare.

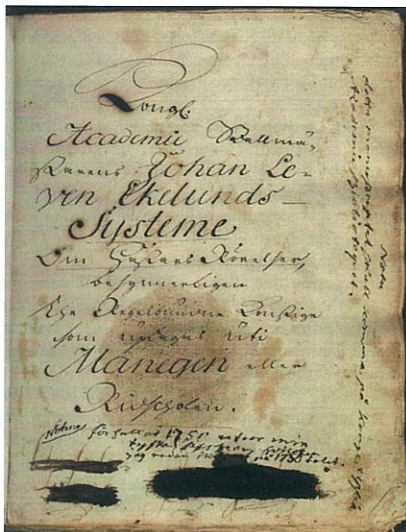
Adlad

Trots att Ekelund var tsar Peters son, och haft en ställning och ekonomi som öpnat Europas adelsakademier och stuterier för honom, hade han aldrig officiellt räknats som adelsman. 1773, två år före sin död, adlades han emellertid. Dock blev han aldrig introducerad på riddarhuset. Dessutom levde han ogift och saknade vad man vet, arvingar. Sin grav fick han i Uppsala domkyrka, strax innanför norra kyrkodörren i förre tobakshandlaren H Martin Werns grav.

Mot en ny tid och parallella läror

Den eleganta, spektakulära skolridning som Ekelund ansågs som sin tids främste företrädare för, fick sitt definitiva slut med Franska Revolutionen och de efterföljande Napoleonkrigen, då hela det samhälle som utgjort fundamentet för denna ridstil sopades bort. Ekelunds monumentalverk; *Ridscholan* fick följaktligen ytterst liten påverkan på ridkonstens fortsatta utveckling i Sverige. Två av Ekelunds elever; Anders Stuberg Reuterstam och Karl Petter Fagerström blev dock båda akademistallmästare i Uppsala. Den förstnämnde blev dessutom lärare åt Gustav III:s bröder hertigarna Carl och Fredrik; medan den sistnämnde blev lärare åt Clas Adam Ehrengrenat, det tidiga 1800-talets hippologiska geni, "den svenska ridkonstens fader" kallad.

Ser vi däremot till Ekelunds planer på en parallell, förenklad ridutbildning för ickeadliga ryttare föregrep han på sätt och vis den parallella utbildning som kom att förverkligas av svenska armén under 1900-talet och där i första hand officerare kom att utbildas i avancerade dressyrörelser och olika tekniker för arbete vid hand, medan lägre befäl och manskap blev föremål för en kraftigt förenklad utbildning.



Av detta manuskript från 1750-talet, framgår att Ekelund arbetat med sin ridlära allt sedan 1730-talet, dvs då han fortfarande var kvar vid Spanska Ridskolan. (Uppsala universitetsbibliotek D 1376:1)

Källor och litteratur

Carolina Rediviva- Uppsala

D1360; D 1361; D 1362; D 1363; D 1375; D 1376; D 1377; D 1378 (Ekelunds bevarade handskrifter)

Livrustkammaren

Kapten Emil Ficks samling. Ridscholan 1-3. Fick 31-33

Busser, J.B., *Utkast till beskrivning av Upsala*. Upsala 1769

Ehrensvärd, G.J., *Dagboksanteckningar förda vid Gustaf III:s hov*. Utg. E.V. Montan. Del I. Stockholm 1877

Fischerström, N., *Ridskolan å Strömsholm 50 år den 4 juli 1918*. Uppsala 1918.

Furugren, B., *Akademistallet i Uppsala blev Sveriges första ridskola. Håsten 3* (1976), s 6-7

Furugren, B., *Svensk ridkonst genom tiderna*. Uppsala 1973 (stencil)

Ribbing, O., Eklund (Ekelund), Johan Lewin. *Svenskt biografiskt lexikon*. 12 Stockholm 1949

Taube, G., *Musik, dans, språk och andra akademiska färdigheter i Uppsala*. Uppsala 1963

Edvardsson, I., *Akademistallmästarna och de adliga studenterna*. Ekipage 3(2011), s 18-21

TILL SALU

PROMENADVAGN

Oskar Ljungberghs vagnfabrik
Kuskbock, dynor och fotsäckar
4.000:-
Tel. 0120-611 33 eller 0738-43 08 07



TILL SALU

SKÅNSK ÅKVAGN

Gummibelagda hjul.
Mycket gott skick (renoverad)
Tfn. 040-40 10 42



Är ett företag inom träförpackningsbranschen som producerar och återvinner laspallar av trä.

Pallar och tillbehör

Engångspallar, EUR-pall, halvpallar, helkragar, pallkragar, pallkragslock, pallramar, specialpallar, träpallar, trälådor, häckar och plywood.

Tel: 040-48 01 90 www.glf.se

Bäckaskog Slott

*Vi erbjuder allt från konferenser,
bröllop och helgpaket till
hotellrum. Logi i slott till B&B.
Ett kök värt att prova!*

Barumsvägen 255, Fjälkinge, Tel. 044-53020,
www.backaskogslott.se, info@backaskogslott.se

Greppa körningen med praktisk kurs

bruks- skog och tömkörning ingår
1-5 dagar, 2-4 personer/grupp



www.svangell.se 0703 - 81 02 17

Läderoljan Effektiv kan beställas via hemsidan

ANNONSERA I EKIPAGE?

KONTAKTA:

Tommy Blomquist
August Wallins väg 1
247 72 Genarp
Tel. 070-544 55 45
tommy.blomquist@gmail.com

Årsmötesresan 27-28 april 2013

"GÅRDARNA RUNT SJÖN"



Birgit Sparre

Årsmötesresan förlägger vi till trakterna runt Ulricehamn och Birgit Sparres omskrivna Gårdarna runt sjön.

Vi har för avsikt att besöka några av dessa gårdar som blivit extra kända genom Birgit Sparres romaner. Gårdar som ligger runt sjön Åsunden i en av Sveriges vackraste natur.

Här i Sjuhäradsbygden rådde från 1366 fram till freden i Roskilde 1658 ständig krigsberedskap. Gränstrakterna mot Danmark gjorde att här byggdes många fästen för att trygga försvaret. Torpa var en av gårdarna.

Vi kommer att ha Hotell Bogesund i Ulricehamn som utgångspunkt och boende. Ulricehamn hette faktiskt Bogesund fram till 1741.

De gårdar vi får möjlighet att besöka är **Källebacka Säteri**. Huvudbyggnadens första våning uppfördes i slutet av 1600-talet och andra våningen liksom den kvarvarande flygeln i mitten av 1700-talet. Fortfarande är mycket av ursprungsredningen intakt. Josefsons har undan för undan utfört omfattande restaureringsarbeten. Källebacka är bygg-



Källebacka Säteri



Toarps Säteri

nadsminnesförklarad. Nuvarande ägare är Lars-Erik Josefson. Vidare besöker vi **Edhells Gårdsmuseum** hos VHS-medlemmarna Straafjord.

VHS-medlemmen Keith Olsson med fru Ulla välkomnar oss till **Toarp Säteri**. Toarp säteri är en gammal herrgård med anor sedan 1400-talet. På Toarp bedriver man idag jordbruk i form av fårskötsel och hästavel (Frieserhästar). På gården finns över 500 gotländska pälsfår. Vidare finns en mycket fin vagnsamling. Gårdsbutik. Toarp utnämndes 2001 av LRF i V. Götaland till "Bästa gårds-miljö".

Torpa, Torpa Stenhus, ett av Sveriges bäst bevarade medeltidshus, byggt på 1400-talet och tillbyggt på 1500-talet. Torpa var den Stenbockska ättens stamgods. Här hämtade Gustav Vasa sin tredje hustru, Katarina Stenbock 1552. Nuvarande ägare är Pehr Zethelius.

Vi besöker också **Finnekumla Gård** och Johan Sparre. Gården ligger vackert med utsikt över Sämsjön. Gården har varit i släkten Sparres ägor i flera generationer. I dag är det en KRAVGård med en dikobesättning på ca. 50 djur. På kyrkogården ligger Birgit Sparre begravd.

Om Ulf Danielsson är hemma, så får vi möjlighet att titta på **Alfred Nobels omskrivna privata vagn med tillhörande selar**. I brist på intresse från Nobelmuseet har Ulf haft stark vilja och ett stort intresse att omhänderta och vårda detta förnämliga kulturarv. Ett reportage om vagnen har varit infört i Ekipage (3-2009).

Ett besök på VHS-medlemmen Sten Björkmans **Vagnhistoriska Museet i Fristad** är naturligtvis ett måste när vi är i trakterna. Sten har dessutom ett hyrverk.

Fristads Folkhögskola med **Fristads Hembygdsförening** gästar vi och tittar bl.a. på några intressanta vagnar.

Reservation för någon liten ändring i programmet. Detaljerat besöks- och tidsprogram sändes till deltagarna i god tid före resan.

Anmälan och bokning till årsmötesresan



27-28 april 2013 till "Gårdarna runt sjön"

- Var:** Resa i Birgit Sparres hemtrakter "Gårdarna runt sjön"
Utgångspunkt och boende: Hotell Bogesund, Ulricehamn.
- Pris:** 1750:-/person exkl. boende.
I priset ingår måltider, kaffe, guidningar, visningar, entréer och färd med buss under lördagen.
- Anmälan:** Anmälan i form av anmälningsavgift 750:-/person inbetalt till VHS PG 58 30 56 – 7 **senast 1 mars 2013**, resterande 1000:-/person **senast 1 april 2013**.
- Logi:** Hotell Bogesund, Sturegatan 7, 523 35 ULRICEHAMN
Tel. 0321-154 10 Fax. 0321-413 10
info@hotellbogesund.se
Dubbelrum 995:-
Enkelrum 750:-
Boka i god tid och uppge VHS-tillhörighet.
- Program:**
- | Lördag | Söndag |
|---------------------|-------------------------------|
| Källebacka Säteri | Alfred Nobels vagn hos |
| Edhells Gårdsmuseum | Ulf Danielsson (kan ev. utgå) |
| Toarps Säteri | Vagnhistoriska Vagnmuseet |
| Lunch | Lunch |
| Torpa Stenhus | Hembygdsgården Fristads |
| Finnekumla Gård | Folkhögskola |
| Årsmöte | |
| Middag | |
- Detaljprogram med deltagarförteckning sändes till deltagarna i god tid före resan.
- Övrigt:** Den som önskar speciell kost i anledning av allergi meddela detta till Tommy Blomquist tel.0705-44 55 45
- Frågor:** Tommy Blomquist tel. 0705-44 55 45, tommy.blomquist@gmail.com

Kom med oss på en intressant tur!

Ekipage i Malmö i äldre tider

AV CIVILINGENJÖR AXEL CRONQUIST

Ur Malmö Museums årsberättelse

1928

Väl kunna vi vara övertygade om, att "den skånska prinsessan", då hon på gamla dagar 1761 blev hustru på Malmö residens vid sin ungdoms älskade, landshövdingen Georg Bogislav Staël von Holsteins sida, här åkte i karosser efter spannkörda hästar skrudsade i seldon med plymer och tofsar, och säkerligen ha alla detta förnäma pars efterträdare intill landshövding Dicksons haft ekipage, som vunnit gillande inför malmöbornas kritiska blickar. Men i detalj veta vi mycket litet om de don, som rullat på våra gator intill nästan alla senaste tid.

Därför får man vara glad för den minsta lilla uppgift, som möter i gamla handlingar, i teckningar eller i traditionen. En sådan är, att den kände Haqvin Bager, vid samma tid som friherre Staël von Holstein innehade landshövdingestolen, varje söndag under gudstjänsttid demonstrativt skulle hava kört förbi stadens båda kyrkor, emedan en förordning om flitigt bevis-

tande av gudstjänsten utkommit, och vilken den besynnerlige mannen ogillande.

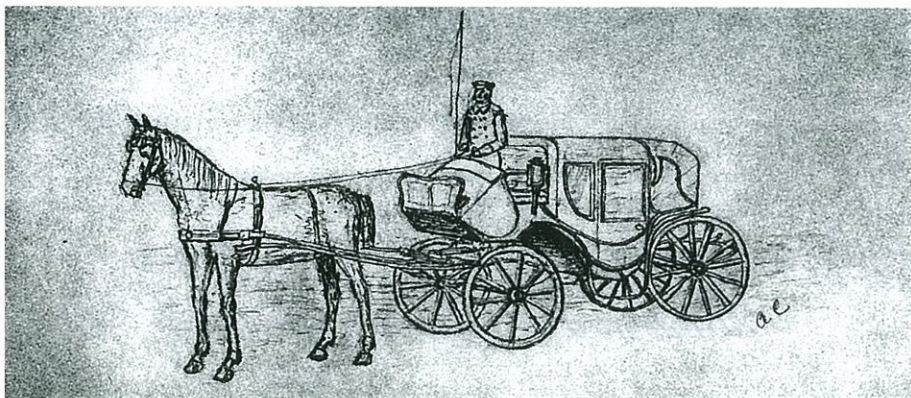
En särskild sorts korta notiser om malmöborgares åkdon finner man i stadens politieprotokoll. Så läser man, att drängen Johan Kruse i tjänst hos handelsmannen Lorens Kockum den 13 februari 1815 fick böta, för att han kvällen innan, "under det att folket varit på återväg från spektakelhuset", kört fortare genom massan, än vad tillåtet var enligt magistratens kungörelse. Under samma vinter blevo även handelsmännen Båths och O. M. Ekbergs drängar bötfällda, för att de kört utan bjällror. Sådana uppgifter säga oss dock ej heller mycket, i synnerhet som det faller av sig själv, att Lorens Kockum - Frans Suells svärson - åkte hem i eget ekipage, då han varit på fest hos vänner och fränder.

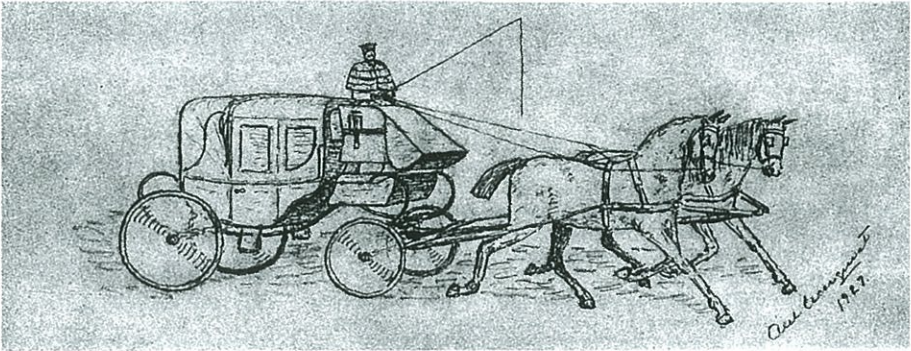
Och stort mera än en uppgift blir ju ej heller, att Oehlenschläger åkte till

*Remvagnarna trängdes
i förra århundradet ut av
tryckfjädersvagnarna, men
de höllo sig dock rätt länge
kvar.*

Lund i lagman N. J. Hoffmans vagn både vid besöket där den 14 juni 1829, och då han veckan därefter den 22 juni för från Malmö för att av skaldebordern lagerkrönas under domens val. Men uppgiften är ju dock rätt så intressant.

Det första exakta meddelande om något malmöekipages utseende jag lyckats spåra upp, finnes i en ung senårs, fröken Marie-Louise Forsell, dagbok av år 1842, vari omtalas dåvarande förste lantmätaren sedermera generaldirektören Ludvig Falkmans eleganta vagn med svarta hästar och





Vagnar, brukade i Malmö under 1800-talet. Efter fotografier och teckningar av ing. Axel Cronquist.

hans svärfar handlanden Petter Ståhles med fina vita. Själva konstruktionen å vagnarna talar den unga damen helt naturligt icke om, men vi kunna nog antaga, att korgarna hängde i remmar fästa i C-fjädrar, och måhända hava vi t. o. m. en avbildning av det Ståhleska ekipaget å en teckning över Gust. Adolfs torg på 1840-talet av dekorationsmålaren C. C. Dahlbergs hand. Här knogar ett par hästar åstad med en stor vagn över torget, där fåren beta i den frodiga grönskan.

Fjäderkonstruktionen framträder dock ej tydligt på bilden, men hästarna tycks ha bröstor, vilket även är sannolikt, att de i verkligheten hade.

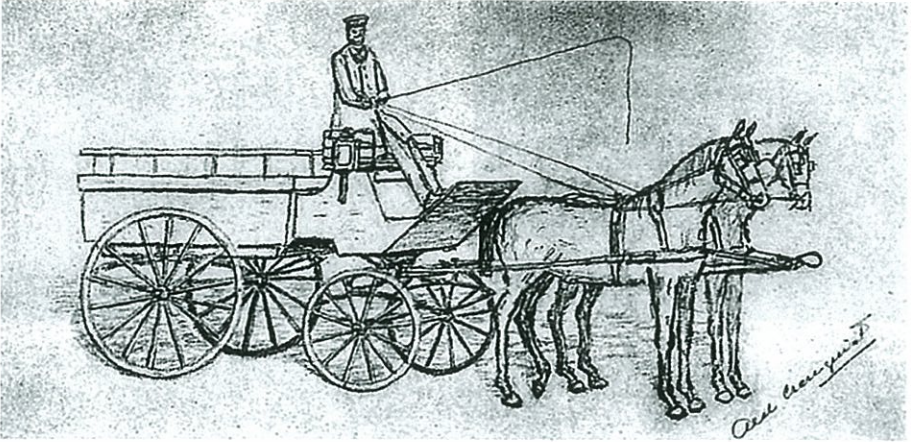
Remvagnarna trängdes i förra århundradet ut av tryckfjädersvagnarna, men de höllo sig dock rätt länge kvar. De sista två med detta förnåliga fjäder-system, som synts i vår stad, tror jag

man får antaga hava varit en från Skabersjö, i vilken greve Otto Thott själv säger sig många gånger i barndomens dagar hava åkt, redan innan den ombyggdes till slåde. I denna senare form har jag sett den, då det svarta spannet pulsade fram i drivorna på Södergatan under 1880- talets snöiga vintrar. Den andra med fläkt från gamla goda tiden var prosten Lars Feuks från Böringe, vilken min sagesman, patron W. Luttrupp, flera gånger på 1860- talet såg på malmögatorna.

Jag ser visserligen även på en teckning från Malmö från så sen tid som 1872 tvenne mycket vederhäftigt ritade sådana vagnar i barouch- eller viktoriaform dragna av hästar i helkoller och hindertyg. Troligen är det dock, att dessa endast äro staffagefigurer utan motsvarighet i verkligheten, synnerligast som helkollerseldon vid denna tid voro mycket sällsynta i Malmö, och

hindertyget existerade utan tvivel endast i konstnärens fantasi.

Nu hava emellertid för länge sedan ej endast så gott som alla remvagnar i vår landsända utan även de flesta tryckfjädersvagnar av äldre typ än från 1870-talets slut skattat åt förgängelsen. Därför känner ens förtjusning knappast några gränser, då man i Nordiska museets förråd står framför landshövding Troils gamla barouch på tryckfjädrar. Jag skulle tro, att den är bygd före 1850, och den har givetvis gjort många intressanta turer mellan köpenhamnssbåten och residenset och därifrån till järnvägsstationen. En sådan var, då kusken Dahlqvist stolt körde sitt svarta spann ned till kajen en julidag 1869 för att möta kronprins Dredrik av Danmark, som var på väg till Stockholm för att hämta sin brud. Men han behärskade ej fullt sina ädla djur, ty dessa skrämdes av mängdens hurrarop, då prinsen



stigit i vagnen. De slogo i sken, men fasttogos av folket, och sedan fick Dahlqvist till sin stora förtrytelse endast köra två, då förnämligare liv voro anförtrödda åt hans körkonst. Några år därefter, den 16 september 1872, körde han åter sin präktiga vagn, som nu var framtill förbyggd med glas, ned till köpenhamnsbåten. Denna gång var färden dyster, ty det var kung Carls sista.

Denna vagns konstruktionssätt var ej ovanligt för sin tid, men dock äro ganska få med borttagbar framkur bevarade hos oss, och denna har för malmöforskare speciellt intresse, därför att den är den enda gamla malmövagn med lakeysäte, som ännu kan rulla på sina hjul.

Då jag var pojke, såg man ofta en gammal kusk köra en gammal dam till hennes landställe eller till de förnämligare butikerna. Damen var gamla fröken Björkman och hennes vagn, en "sufflett", var även gammal. Den var förspänd med en gammal brun häst och byggdes om vintern för med glas liksom den troilska, och gröna gardiner skyddade ägarinnan från nyfikna blickar. Den gamla damen bodde i en gammal gård på Södergatan, som för länge sedan ombyggt och på senare tider ägts av handlanden Wingård. Då hon kört in om sin port, stängdes denna alltid obarmhärtigt efter henne, och jag skulle då ofta gärna liksom gossen

i Andersens sagor velat giva en tennsoldat för att komma in i "det gamla hus", för att se på härligheten därinnehåll, vilken för mig bestod i det gamla ekipaget, när det spändes av och hästen sattes i stall.

En annan gammal vagn, som jag gärna skulle velat ha sett, men vilken dock alltid undgick mitt spanande pojköga, var den originelle rådmannen Nils Herman Quidings, vilken dog 1886. Hans dotter friherrinnan Annie Åkerhielm talar om, att den nästan alltid stod stilla i vagnsporten på gården vid vid Östergatan och endast en gång om året spändes efter hyrda hästar, för att föra familjen till nyutsprungna bokskogar.

Mycket ofta kunde man däremot i slutet av 1870-talet, om turen var god, om morgnarna få se en ytterst ståtlig charabang, då den framstående kommunalmannen J. P. Bager med medlemmar av sin familj for in från landstället Rosenlund till kontoret i staden. Jag tror, att denna vagn var den vackraste i sitt slag jag någonsin sett i Malmö, och med de stora svarta, i bröstordragande med å dockor fästade linor, gjorde ekipaget ett förnämt engelskt intryck.

Men var lyckan mig endast ett par gånger huld, då jag spanade efter detta, så var den det så mycket oftare, då skabersjöspannet körde över torget.

*Men ännu rullar ibland
på vägarna en gammal
ytterst vredlig landå,
bevarad från den tid, då
så gott som alla större
handelsmän i den då rätt
oansentiga staden hade
hästar och vagnar.*

Gamle greve Otto Thott hade vagnar av den gamla typen, som användes, innan 1880- och 1890-talens spinkiga former kommit upp, både en landå, en kupé och en landålett. Jag älskade spannet och då den ståtliga svartskägige kusen Nils Sjöberg med skickliga händer styrde de fyra svarta in på Nyströms gård, tyckte jag, att lyckan ibland faller bra orättvist här i världen, ty varför kunde ej greve Thott lika gärna haft sina hästar i min fars gård på andra sidan torget.

Fast nog ville jag därför ej, att det thottekipage, som höll i vår gård, friherrinnan Irmengards från Ebbarp, skulle vara vederlag för ett byte, om en där ej var samma glans över hennes seldon och hästar som över skabersjöarna. Ty kusen Petter var min vän, som lärde mig köra och rida, och han var även en förnämlig herregårdskusk, som prydde upp både den lilla smålands- "sufflett-

ten" och den stora danska landån. Och även en charabang hade Petter, som dock på 1880-talet brann upp vid en eldsvåda, då den en gång tillfälligtvis var utlånad till Toppelagård. Det var en praktig vagn av den typ, som ännu ej är helt utrotad, om en numera rätt sällsynt.

Då var den ganska vanlig och av sådana exemplar i vår stad är handlanden Gabriel Hedmans värd att anteckna ej minst på grund av en ovanlig detalj i ekipagets utrustning. De välfödda hästarna i bröstselar, en grå och en brun, som kördes av en kusk med ärevärdigt långt skägg, hade nämligen två par linlyftare var. För övrigt hade även den på 1880-talet gamle grosshandlaren Daniel Hjorth en sådan vagn, fast något mindre, vilken han ofta med en vit eller svart själv körde, sittande inne i vagnen, under det att kuskbocken var tom. På Bellevue fanns en nästan likadan, som ofta var i staden om somrarna, då familjen Dieden skulle ned till badhuset vid hamnen för att svalka sig i sundets böljor, och kanske lika ofta körde överstelöjtnanten Carl Platen från Rönneholm genom Södergatan med samma sorts vagn in på vår gård, där de stora vackra hästarna, en grå och en brun och deras fina svartbeslagna helkollerselar hade många beundrare i en stor pojkskara.

Men även enklare vagnar som t. ex. bagare Svedbergs (fig. 8) vilken en tid drogs av en stor synnerligen vackert apelkastad häst i bogträsele med

mycket nickel, och tunnbindare Lundbergs, som den gamla hantverksmästaren själv brukade köra från vagnens baksäte, skulle givetvis vara en fröjd för ögat att återse.

Stor sannolikhet finnes dock ej här för, fasten trenne vagnar från ungefär samma tid nu i Malmö museums ägo stå för all framtid skyddade i en långa på Malmöhus - alla av mycket stort intresse. Väl kan jag omöjligt minnas, då greve Corfits Augustin Beck-Friis, innan Malmö - Ystadsjärnvägen öppnades i början av 1870-talet efter sitt fina helkollerselade spann kom körande in i den ena av dessa, en landå med rundad kur, för att presidera vid hushållningssällskapets möten. Men minnet är så mycket starkare av de två andra, i synnerhet den diedenska kupén från Bellevue, som har så vackra proportioner, att man kan säga linjerna än i dag äro moderna, och vilken användes, jag tror, så sent som 1914, visserligen de senare åren förspänd med hästar endast i halvkoller. Den tredje, sommarvagnen från Kronetorp, gick för sista gången på Malmö gator 1918, då ägarinnorna fröknarna Bergh lånade ut den för att efter husarhästar, som även stälts till förfogande, underlätta malmöläkarnas arbete vid färderna till de sjuka under den rasande epidemien.

Det var intressant att då återse den gamla vagnen, men där var ej nu samma charm över ekipaget, som då den gamla polisongpryde kusen förr kom

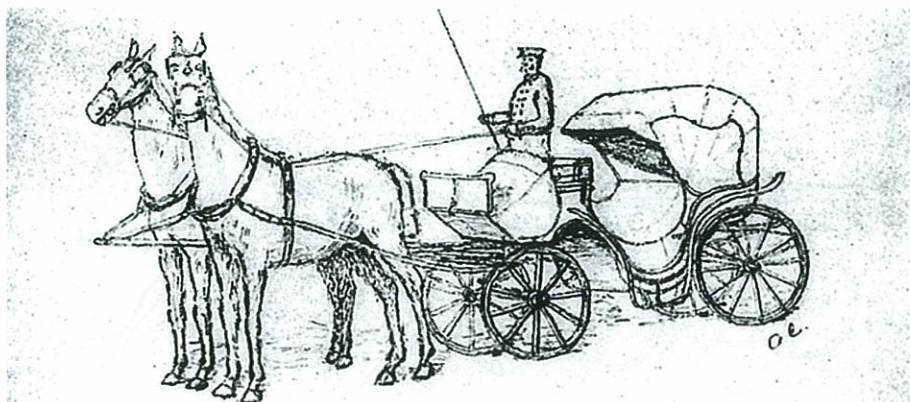
med den gula och den gråa, som då buro bogträselar med nickelskollar på topparna, och stannade utanför Bark-

*Men även på
ekipagen märkte man,
att Malmö ej stod
stilla. Landshövding
Wachtmeister, garvare
Fröst och Diedens
på Östergatan hade
modernare vagnar.*

man och Berghs hus vid Kyrkogatan.

Men ännu rullar ibland på vägarna en gammal ytterst trevlig landå, bevarad från den tid, då så gott som alla större handelsmän i den då rätt oansenliga staden hade hästar och vagnar. Den äges nu av en lantpatron, men var förr den fina grosshandlaren C. P. Schougs paradvagn. De silverpläterade kurspännena satte detta åkdon i en särskild klass närmande sig galavagnar och de vackra ädla fuxarna i vitbeslagna helkollerselar voro de finaste i 1870-och 1880-talets Malmö.

Ack, om man en dag fann även någon av de stora heltäckande "suffletterna", som på 1880-talet efter präktiga hästar mycket ofta om vintrarna rulla fram över Södergatan; den ena efter



smäckra gråa i bröstselar med linlyftare från Blekingsborg och den andra efter en grå och en brun i svartbeslagna helkoller från Bellevue. Ty dessa två jämte fröken Björkmans och konsul Theodor Flensburgs, vilka alla kunde ommonteras till fullt täckta, äro de intressantaste vagnar av gammal typ, som i min tid i Malmö haft hästar vid stängan.

På 1860-talet gick emellan Skånes huvudstad och grannen i söder en diligens, som jag av en författare sett betecknad som "en stor gulmålad täckvagn". Den gick emellertid ej oftare än två gånger i veckan. Huruvida en annan vagn, som jag själv kommer ihåg från min barndom, kördes oftare, vet jag ej, och jag vet ej ens, om den gick hela denna route. Jag tror dock detta, fast jag har minnet, av att den kallades "diligensen till Skanör". Men den förmedlade ju även trafiken till denna stad över Vällinge, där syskonstädernas egen postvagn mötte. Så därför namnet i pojks mun. Däremot minns jag mycket tydligt, hur den såg ut, då den kom skramlande fram över Södergatan. Det var en mycket stor och lång charabang. Bakvagnen var väl hög, men jag tror i alla fall, att man kunde kalla vagnen rätt vacker. Den var fullt öppen och alla platserna voro i allmänhet upptagna, varför där ej var annat utrymme för det ofta mycket stora bagaget än uppe på kuskbocken. Och där satt kusken högt till väders på uppstaplade koffertar, packlärar och kappsäckar. Han körde sina

hästar i rask trav, även då vagnen var full av resande. Övergödda kan man ej påstå, att kamparna voro, men bra ben och senor tycktes de ha. Utstyrelsen var rätt lantlig; kusken hade inget livré och några hornlåtar hördes aldrig. Seldonen voro vanliga arbetselar med bogträn och linor av järnkätting med lädertutor vid hästländerna.

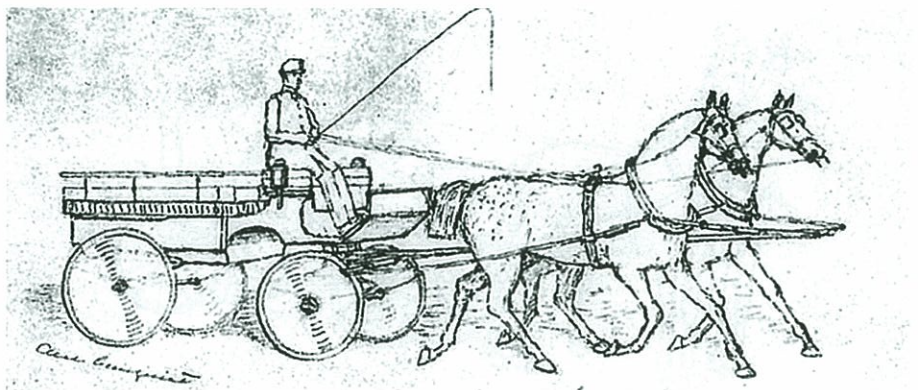
Landån var alltid i Malmö ansedd som den enda verkligt ståndsmässiga vagnen, om den än i allmänhet även fick gå, då en kupé, om etiketten skulle strängt följas, varit mera på sin plats. Länge funnos ej få sådana av den äldre förnämliga grova typen kvar i vår stad och dessa kommo speciellt fram, då herrskapen körde till knutsbaler eller andra större festligheter med jungfru på bocken vid kuskens sida.

Tydligt kan jag ännu se och även höra ekipagen köra förbi våra fönster, då Knutsklockan ringer till samling, eller teatern öppnat sina portar för en maskerad, eller Amaranten firar fest. På takten höres genast Håkansson med med Bagers svarta, och även Engströms bruna högbenta välfödda i helkollerselar och buxtonstångett äro lätta att känna igen på sin något stackiga gång. Livligt springa Kramers rappar förbi. Nickelskollorna på bogträspetsarna glänsa i lyktskenet och bredvid den lugne "Store Per" sitter Kersti i schalet. "Kina Nilssons" grova gula arbetshästar göra sig utmärkt bra i sina blänkande bogträselon med linlyftare och glänsande nickelbeslag, då hovarna

smålla i stenläggningen. Doktor Falck har stora vackra djur i helkollerselar, och hans fina vagn med den välvda kuren och det rundade fönstert glömmes sent. Och många andra köra förbi; Faxes och Kockums ekipage med lätta bruna passa så väl i stil med 1880-talets Malmö. Doktorerna Claus och Berling köra i sina förmiddagskupéer, båda ekipagen minnesvärda, kanske mest det förra med långsvansade vackra grällar. Nästan gengångaraktigt far konsul Emil Flensburgs stora gamla kalesch förbi. Hästarna äro gamla, men humöret finnes kvar, och de ligga båda lika hårt på bettet, fast den högra sticker med nosen och den andra krämar halsen.

Och så kommer hyrkusken Olsson med Primus och Rigolett´ och stannar framför porten; vagnsdörren smäller igen, "Maria städerska" hoppar upp på bocken och mina föräldrar och två älsta syskon åka till Amaranten.

Men även på ekipagen märkte man, att Malmö ej stod stilla. Landshövding Wachtmeister, garvare Frost och Diedens på Östergatan hade modernare vagnar och Daniel Hjort köpte en ny landå från Köpenhamn, vars glänsande lack än i dag på Malmöhus kan fröjda en vagnentusiast. Hästutställningarna i början av 1900-talet framkallade ekipagelyx efter andra synpunkter. Men nu är även denna borta, och tjutande bilar härska allena, där förr vackra vagnar rullat fram.



Vagnhistoriska Sällskapet anordnar



slädparti i Rättvik

Lördagen den 16 februari 2013

Slädturen kommer att gå på skogsvägar/stigar. Inställes vid snöbrist. Utflykten startar vi Nittsjö Keramikfabrik i anslutning till skogsvägarna. Ta med dig din egen häst, olika typer av slädar finns att låna. Även par. Bokas hos Odd.

Lokala kuskar med häst och släde kan ev. medverka för dem som inte har egen häst. Kostnad 250:-/pers, betalas på plats, bokas hos Odd.

Uppstallning kommer att ske i gäststallar på Rättvikstravet. 315:-/häst och natt. Grundspån + värme ingår. Extra strö kan beställas för 80:-/bal. Stallplats bokas hos Odd. Betalas till VHS postgiro.

Boende sker på B&B, dubbelrum 350:-/pers inkl frukost, lakan, handduk eller 4-bäddsrum 300:-/pers. 4-bäddsstugor finns att tillgå 300:-/pers. Bokning av boende på Vikarbyns B&B sker på telefon 070/7493578. Mer info www.vikarbyn.com Betalning sker på plats.

Middag, tvårätters inkl kaffe och kaka, dryck tillkommer,

serveras under kvällen på Vikarbyns B&B trevliga matsal av Krickans Catering.

Beräknad avfärd ca 12.00 och åter ca 17.00. Varm förtäring vid brasa under rast vid sommarfäbod och information av fäbodbrukaren samt av en "forbonde" som åkt t.o.r. till Rörös. Ev facklor under hemfärden i skymningen/mörkret.

Slädturen är ca 8 km och beräknas ta 1.5-2 tim enkel resa. Program, deltagarförteckning och karta samt praktiska tips kommer att meddelas deltagarna. Middag, förstärkt fika på fäboden och liten minnesgåva ingår i avgiften.

Anmälan i form av bokningsavgift 300:- inbetalt till VHS postgiro 58 30 56 - 7 senast 14 januari 2012. Resterande betalning om 300:- senast 7 februari 2013.

Förfrågningar till Odd Jansson 0248/20444 eller odd@brudvik.se

x = Utan kaffel middag + luren

Välkommen!



Foto: Göran Erlandsson och Pernilla Jobs

Dags för att planera in nästa steg i vagnrenoveringen



Steg 1 i VHS vagnrenoveringskurs genomfördes ju på ett positivt sätt i september 2012. Nu är det dags för att planera in steg 2. Preliminära datum är satta till helgen den 5-7 april 2013 eller helgen efter den 12-14 april 2013. Vi avvaktar besked från vandrarhem och Forsviks bruk. Annars är konceptet lika med start vid lunch på fredagen och avslutning med lunch på söndagen.

Denna gång blir det dock mer fokus på att slipa och måla. Vi kommer att bjuda in specialister på detta från ett färgtillverkningsföretag som sysslar med den typen av färger vi använder. Självklart finns det utrymme för att ta med sig ett objekt som inte är påbörjat. Vi får väl försöka köra en minivariant av steg 1 kursen. Det bör dock inte vara för komplicerade saker. Tiden är ju begränsad och fokus är som sagt på ihop sättning och ytbehandling.

Kostnaden är inte fastslagen ännu av förståliga skäl, men kursen kommer givetvis att vara prisvärd.

En mer definitiv inbjudan med ytterligare fakta kommer senare i Ekipage och på vår hemsida. Har ni några frågor eller idéer går det bra att redan nu kontakta Lasse Hellsten 0506-400 49 eller Peter Ambjörnsson 0505-305 07.

Välkomna

Besök världens största hästmässa

EQUITANA 19-24 MARS 2013



 2013

Weltmesse des Pferdesports
16.-24. März 2013 - Messengelände Essen

Plats	Messegelände, Essen, Nordrhein-Westfalen, Tyskland
Tid	19-24 mars 2013
Arrangör	Vagnhistoriska Sällskapet i samarbete med Hovslätts Bussresor, Jönköping
Pris	4.190:-/person (beräknat på 40 personer) I priset ingår: Bussresa, färja, vägskatt, 2 nätter i dubbelhytt, 3 nätter i dubbelrum, 5 frukost och 2 kvällsbuffé.
Program	19 mars Avresa från Jönköping på em.. Vi kör E4 mot Trelleborg. Avgång med TT-line kl. 22.00 till Travemünde. Incheckning i dubbelhytter insides och kvällsbuffé. 20 mars Frukost innan vi kör iland i Travemünde kl. 07.30 Vi kör direkt till Mässan (ca45 mil). Under kvällen incheckning i dubbelrum på Inter City Hotel i Gelsenkirchen. Hotellet är 3-stjärnt och ligger ca. 15 km från Mässan 21 mars Frukost därefter åker vi till Mässan. Återresa enligt gruppens önskemål. 22 mars Frukost därefter åker vi till Mässan. Återresa enligt gruppens önskemål. 23 mars Frukost och utcheckning, därefter åker vi till Mässan. På em. åker vi mot Travemünde och färjan som avgår kl. 22.00 Incheckning i dubbelhytt insides och kvällsbuffé. 24 mars Frukost innan vi kör iland i Trelleborg kl. 07.30 Vi åker mot Jönköping, dit vi anländer strax efter lunch.
Anmälan	Tacksamt för prel. bokning snarast då rumsbokningar mm. kräver svar. Senare information om slutlig anmälan och betalning.
Frågor	Kjell-Olof Vågstedt tfn.0392-200 09 eller 0706-01 37 52

*Några platser kvar.
Anmäl snarast.*

Det sista slädpartiet i Skillinge



När jag var åtta år skaffade mina föräldrar ett sommarställe i Gladsax utanför Simrishamn. Genom ett grannpar, Leo och Sonja, lärde vi känna bröderna Hugo och Curt Andersson i Skillinge. Hugo hade en stor och vacker gård med mängder av olika sorters djur, inte minst då

två fina gamla ardennerhästar, Doris och Jumbo, 28 respektive 20 år gammal. För mig som storstadsbo, var Hugos gård ett oerhört fascinerande och älskat utflyktsmål. Curt var den mer intellektuella av de båda bröderna och vi inledde en korrespondens. Ofta skickade mig Curt fo-

tografier, åtföljda av små berättelser om vad de föreställer. Ett av dessa fotografier föreställer det sista slädpartiet som ägde rum i Skillinge. Slädpartiet organiserades av skolan och ägde rum den 20 februari 1954.

Kari Lawe

Stall i kyrkan

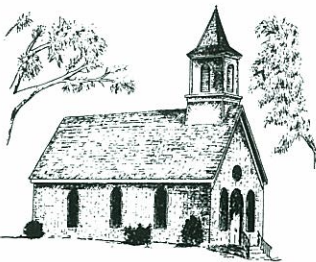
Enligt julevangeliet föddes Jesus i ett stall – men innebär det att kyrkor kan användas som stall? De flesta anser nog att detta är att gå över en gräns, respektive för helgade platser förbjuder det. I krig är dock tydligen allting tillåtet. Här är ett par exempel ur svensk historia:

Gunnar Wetterberg berättar i sin Oxenstierna-biografi om hur Gustav II Adolf och hans soldater under det danska kriget 1612 kringränts av fiender. Händelsen ägde rum den 11 februari vid Vittsjö kyrka i norra Skåne. Svensarna, som stallat sina hästar i kyrkan, blev totalt överraskade och tog till flykten över en tillfrusen sjö. Hästen som kungen red brakade genom isen men majestätet kun-

de räddas av kammarjunkaren Per Banér och ryttaren Tomas Larsson.

En annan författare, Marika Stiernstedt, berättar i boken Riksäpplet också om ett tillfälle då en kyrka använts som stall. Det var under ryssarnas härjningar av den svenska ostkusten sommaren 1719. Ryssarna kom i stora galärer som inte bara medförde soldater utan också hästar. De plundrade och brände i hela Roslagen. Men Öregrunds kyrka fick vara orörd. - där.inredde ryssarna ett stall för sina hästar.

Kyrkornas helgd stod tydligen inte så högt i kurs varken hos svenskar eller ryssar. Kanske berodde det på att kyrkorna



i bägge fallen låg i fiendeland.

För de vanliga kyrkobesökarna fanns på landsbygden ofta särskilda kyrkstall, där hästarna kunde vara under gudstjänsten. I övre Norrland, med dess långa avstånd, uppförde församlingarna ofta vid sockenkyrkan hela kyrkstäder, med bostäder och stall, av vilka de senare ibland kunde rymma över hundra hästar.

Ingmar Edvardsson

Världsomsegling 1876

sista delen



Ater i hemmahamn!

Världsomseglingen 1876 går mot sin fullbordan och återvänder till Hastings efter 11 månader, Mrs Brassey denna gången tillsammans med ca 40 personer både vuxna och barn har gjort långa seglatser tidigare, detta är första gången man har ett ångdrivet segelfartyg och kan trotsa vädrets nycker på ett bättre sätt. Temat för de tidigare avsnitten har varit de många intressanta hästanspända utflykterna till de mest exotiska mål, denna gången blir det mest sjöfart och en hästvagnstur på Aden samt "pyramidutflykt" med charabang, några kortare åsneritter genomförs även.

Under rutten mot Röda Havet är hettan intensiv, men man har haft

möjlighet att bunkra lyxartikeln IS tack vare att hamnarna förfogar över ismaskiner. Levandelagring på båten av kött i form av både får och gris är inte helt enkelt, på väg mot Aden kastade sig en stor gris överbord och visade sig vara en god simmare men fångades till sist in igen. Den 15-e april skymtar Adenklippan, därstädes bunkras kol mm, hämtning beställd med en öppen med goda hästar förspänd vagn för färd till mr Convajes varumagasin (dåtidens köpcentra) sällskapet upplever arabiskt liv med åsnor och kameler släpandes tunga bördor tillsammans med öknens beduiner, resans fyra mil (eng.) till bl.a. vattencisterner huggna i berget, marknad, tunnlar och fästning. Man ser

*Världsomseglingen
1876 går mot sin
fullbordan och återvänder
till Hastings efter 11
månader.*

rika odlingar med säd av dubbel manshöjd. Gynnsam vind genom Tårarnas Port på väg mot Suez, och väl inne i Röda Havet som skimrar i marinblått. Från mastkorgen kan man urskilja den för arabhästavel och kaffeplantager berömda staden Mokka Jyamen.

Temat för de tidigare avsnitten har varit de många intressanta hästanspända utflykterna till de mest exotiska mål, denna gången blir det mest sjöfart och en hästvagnstur på Aden samt "pyramidutflykt" med charabang, några kortare åsneritter genomförs även.

Till Suez den 25 april och i kanalen stannar man vid "gare" för omkörning, delar av sällskapet skall ta landvägen med tåg till Kairo. Sedan Mrs Brasseys besök för 8 år sedan har öknen förvandlats till fruktbar land med hjälp av bevattningar, samtidigt såg man både skördear-

bete och beredning till nästa skörd med hjälp av extremt fula svarta vattenbufflar. I Kairo beställs en stor charabang för färd till hotellet samt nästa dags resa till pyramiderna som redan då kommersialiserats, mot betalning kunde man få en arab att springa upp och ned för pyramider på tid.

Synnerligen besvärligt väder möter Sunbeam efter att ha lämnat Alexandria, så småningom passeras 10 mil s. Kreta och anlöper efter två dygn Valetta på Malta. Nästan som att komma hem utbrister Mrs B. eftersom sällskapet varit här förr. Den 14 maj passeras Greenwichmeridianen och har därmed fullbordat resan runt jordklotet. Nästa strandhugg efter att ha passerat Tunisbukten blir Gibraltar, de berömda aporna syns inte till men faran för att de skall dö ut är inte akut de är 24 till antalet. Vid ankomsten till Gibraltar uppfattas välbekanta toner av engelsk militärmusik. Sedvanlig utflykt denna gång på åsnerygg till fästningsverk och utsiktsplatser.

Efter att passerat Cadiz ömsom i vindstilla med ångdrift och ömsom i frisk bris för fulla segel.

Jakten blir tvungen att anlöpa Lisabon som skydd för hård storm. I vanlig ordning incheckning på ett därstädes välbekant hotell. Utflykt med "hästbanan" (hästspårvagn) till närbelägna Cintra en historiskt intressant ort som undertecknad känner igen från ett besök. Lissabon har sedan gammalt en tradition med spårvagnar i den mycket kuperade staden. Sex dygn senare får man en skymt av engelsk jord i Start Point och så småningom åter hemma i Hastings och varma välkomstceremonier efter 11 månaders bortovaro.

Detta var sista delen av min resume av den intressanta 135 år gamla reseskildringen jag fann i gömmorna med min farfar Einars namnteckning på försättsbladet.

Gunnar Gullander, hästägare

Vad betyder monogrammet?

Detta monogram finns på en Nylundsviktorias.

Kan någon säga vad det står för?

Snälla – hör av Dig om Du vet!

Redaktionen 0705-44 55 45





Vagnrenoveringskursen 2012 blev en succé



Den 21-23 september kom tolv förväntansfulla deltagare till Forsvik i Karlsborgs kommun för att renovera sina vagnar och lära sig lite om detta samt få inspiration och ett socialt utbyte.



Deltagarna kom från hela Sverige och hade sett inbjudan antingen i Ekipage, vår hemsida eller via hembygdsföreningarnas tidning. Åldersfördelningen var från ca 30 till 70 år och båda könen var representerade. Så det blev en härlig blandning av tankar, idéer och erfarenheter.

Ekipagen representerade även de en fin blandning. Det var en släde, en kalesch, en elegant förmodligen dansk wurst, en fintrilla, två kärror (giggjar), en promenadvagn med kuskbock och en promenadvagn (åkvagn) med kuskbock för liten häst. Vagnarna var alla lite speciella med en mängd uni-

ka detaljer som gav krydda till identifieringsrundan. Dessutom fanns ett flertal separata hjul som blev slipade och grundmålade.

Vi samlades på fredagen i Forsviks vandrarhem för lunch och presenterade oss för varandra och berättade lite om vår bakgrund och det ekipage vi hade med oss. Undervecknad och Peter Ambjörnsson berättade hur upplägget för kursen skulle vara och att det även innehöll lite sociala överraskningar på lördag kväll. Alla verkade förväntansfulla och positiva och efter installation på rummen, byte av kläder var det avlastning som gällde.

Lokalen vi hyr på Forsvik är perfekt med bra utrymme, golv, ventilation och belysning.

Efter en genomgång och identifiering av respektive objekt och tankar runt hur ekipaget skulle nyttjas började en isärplockningsprocess under överinseende av oss handledare. Många frågor dök upp och många tips delades ut. Blästring var beställt till lördag morgon kl 0800, så det var lite bråttom för en del. Humöret var gott och alla hjälptes åt. Det är fantastiskt att se 14 personer som inte kände varandra tidigare svetsas samman på några timmar när man har

*Det är fantastiskt att se
14 personer som inte
kände varandra tidigare
svepas samman på några
timmar när man har
samma fokus på samma
plats.*

samma fokus på samma plats. Med en fikapaus, middag och lite teori om vagnstyper och ett bildspel från verkligheten fortsatte sedan de praktiska aktiviteterna långt in på kvällen.

På lördag morgon kl 0800 startade arbetet igen utan något gnäll och vinkelsslipar, hylsnycklar och hammare kom till användning. Blåsterkillen i Karlsborg fick jobba med tre lass från Peters bil och gjorde ett bra jobb. När delarna kom tillbaka blev det ommöblering till målarverkstad och grundmålningen kom igång. Alla var förbluffade att de hunnit så mycket på så kort tid, och energin flödade. Kanske berodde det delvis på den

utsökt goda maten och fikabrödet att alla jobbade. Kanske bidrog även regnet en del. På eftermiddagen gjorde vi en summeringsrundvandring bland objekten för att diskutera vad som gjorts och vad som återstod samt hur de problem som uppkommit hade lösts. En bra ide som kom från en av deltagarna.

Efter middagen på lördagen bjöd VHS på lite vin och en guidad tur på Forsviks bruk samt ett besök på den enda ångdrivna hjulångaren i Sverige vid namn Eric Nordevall II. Ettan ligger på Vätterns botten och har nu kopierats via gamla ritningar och besök med dykare på originalet. Vandringen med guide och insupande av alla historiska fakta uppskattades mycket.

Söndagen började som vanligt kl. 0800 med entusiastiskt arbetet och glada skratt. Vi började nu känna varandra så pass att det gick att dra en liten historia då och då. Mycket grundmålning återstod och även en del reparationsarbete. Ett teoripass med fokus på vagnens delar och lite allmän information om VHS och att det fanns böcker och kataloger att

handla bidrog till att göra även denna förmiddag innehållsrik. Efter fikat gick som vanligt luften ur lite grann och alla började plocka ihop sina saker. Dock målade Ann sina hjul in i det sista, tom efter lunchen ströks det grundfärg på löt och ekrar.

Söndagslunchen blev avslutningen på en intensiv helg med nya kontakter, nya fakta och förhoppningsvis en blodad tand för att renovera vidare och nå det slutmål var och en satte upp. En del ville gärna starta steg 2 helgen därpå.

Vi var dock ense om att konceptet höll och att steg 2 är ett måste. Peter och jag planerar därför en kurs i början av april 2013 om alla pusselbitar faller på plats med lokal och logi.

Tack för att vi fick vara med och lära känna er, era tankar och erfarenheter och vi hoppas att vi kunde förmedla någon av våra.

Vi ses nästa år

Mvh

Lasse och Peter, genom Lasse



STEGVAGN M 1917

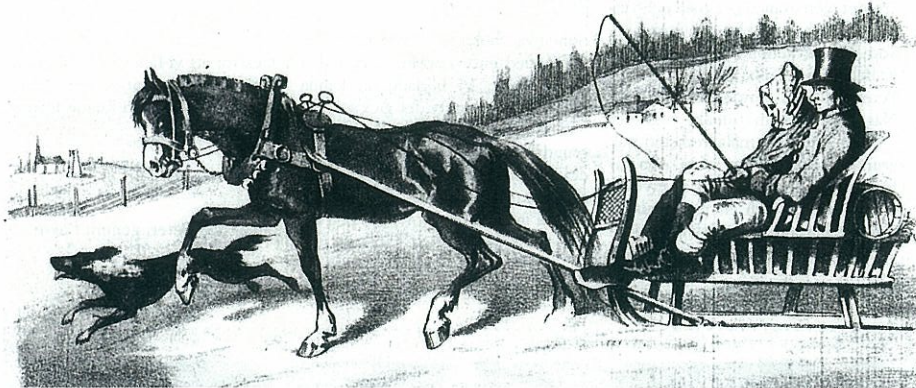
Vagn för eldledare inom artilleriet.

Tysktillverkad. 1 ex. inköptes enligt uppgift till Sverige och artilleriet.

”Utsiktstornet” kunde vevas upp till anseelig höjd.

När snö och kyla öppnade vägar

Innan vi fick järnvägar som underlättade resandet var långfärder ändå inte något ovanligt. Men de skedde ofta vintertid och i släde. Vintervägarna gjorde det möjligt att ta sig till avlägsna och även isolerade platser. Men en resenär måste räkna med strapatser. Det framgår av några släddåkares berättelser. De som gav sig ut på långa resor var mest förbönder, köpmän, och myndighetspersoner i tjänsten. Samt naturligtvis sådana människor som hade gott om tid och pengar.



En uppländsk bonde och hans hustru i släde på väg till Distingsmarknaden i Uppsala. Här verkar det inte vara särskilt mycket snö och inte heller så kallt. Litografi av A. Weidel 1860.

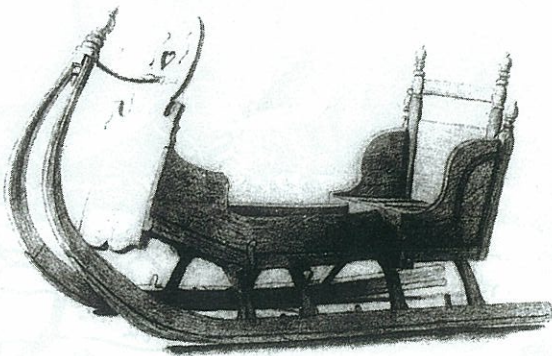
En tidig rapport om slädens förträfflighet som transportmedel kommer från adelsmannen Johan Ekeblad. 1650 hade denne vunnit en häst på spel men beklagar att han inte har någon släde att sätta den för. Med tiden tycks dock slädfrågan ha ordnat sig. I ett brev daterat 17 december 1662 tackar han snickaren Erik Larsson för en större släde denne gjort. Släden hade prövats under en lång färd som gått från Ekeblads gods Stola i Västergötland över Hova – Tiveden (i djup snö) – Örebro – Köping – Västerås till Stockholm. Visserligen hade Ekeblad tvingats ligga två dygn i Västerås för

reparationer, då släden börjat bli utsliten "så att okarne och jernen refve i snön". Men konstruktionen var bra. "Hon gick så väl att hon inte stjälpit en gång, ehuru här var elakt slängföre emot Stockholm", skriver han.

Finländaren Arvid Järnefelt berättar om en gammal kursläde som tillhört en biskop i slakten och använts vid dennes visitationsresor i sitt stift. Släden var gammal och gisten, men en sliten björnfäll hade spikats över slädbotten för att kolden inte skulle tränga igenom. Det hindrade dock inte snöstoft från att virvla in från alla

håll. Förhänget fram fladdrade som en flagga i storm. Skycket var gjort av läder med en fyrkantig glasruta i mitten. Genom rutan kunde man bara iakttä hästarnas gungande lokor och manarna som fladdrade för vinden. "Om nätterna gnistrade miljoner stjärnor på himlen, och vi körde kuren nerfälld för att kunna se dem bättre", skriver författaren, som tyckte att Karlavagnen liknade en släde.

En som ofta gjorde långa resor var Zacharias Topelius. Han var verksam som författare och redaktör i Helsingfors men besökte ofta sin födelsestad



En åkkläde från 1600-talet. Den kommer från *Errvala gård i Närke* och sägs ha tillhört fältherren *Gustaf Horn*. Sätet har plats för en person, som kunde ha sina fötter i fotpårar, placerade i den tränga lådan framför. Körkarlen stod troligen på medarna bak.

Nykarleby i Österbotten. Bland annat gjorde han en resa i kurskläde nyåret 1856. Med på färden följde den blott fyra månader gamla dottern Maja, "insydd i harskinn och insvept i sin mors skinnkappa". Termometern visade som mest minus 22 grader Celsius, ganska beskedligt med tanke på att det här ofta brukade vara nedåt 30. Författaren har tidigare berättat om stränga vintrar när många människor hittats döda i snödrivorna och om ett tillfälle när en kusk kommit fram till en gästgivargård sittande ihjälfrusen på bocken.

I Norrbotten fanns under 1800-talet en framgångsrik familj med industriikare, köpmän och redare med namnet Bergman-Olson. Huvudmannen hette Johan och var bondson från Näsbyn vid Kalixälvens östra strand. Släktns medlemmar gjorde under årens lopp många resor mellan Kalix och Stockholm. Där ägde de ett handelshus, med kontor och bostad på Skeppsbron samt lantställe vid Waldemarsudde på Djurgården. Trots att familjen Bergman hade många fartyg som beför Bottenhavet älskade de att göra den långa resan vintertid i släde, även om den tog cirka tio dygn. Åkdonet, en lätt kurskläde av rissletyp, hade specialbyggets på Björkfors bruk,

som var i släktens ägo. Korgen, vars sidor bestod av tunt, glest ihopfogat, spjälvirke, täcktes till stor del av en rejäl kur. Botten var fylld med ett mjukt och doftande finjägerhå. Övertäckt med renhudar. I främre delen fanns en oskyddad kuskbock. Släden drogs vanligen av en kvick och uthållig finnhäst, som var försedd med rankdon. Denna sele, med den karaktäristiska höga runda bågen, gav en mjuk och ryckfri gång. Bjällerkragen hade ett 20-tal bjällror med olika klang. Vid långfärder krävdes dock oftast två hästar. Fru Henrika Bergman, Johans hustru, gjorde den långa resan mellan Kalix och Stockholm i november 1852. Hon hade varit med om sonen Johan Augusts bröllop under sommaren och skulle egentligen ha rest tillbaka till huvudstaden tidigare, men höststormarna fick henne att skjuta på återresan. I ett brev har hon berättat om varför hon föredrog slädfärden. Kuren var hennes "lilla kammare" där hon till och med kunde sova, skriver hon. En som hade det tuffare var yngste sonen Robert, som satt på kuskbocken och körde, utsatt för väder och vind. Ofta sjönk temperaturen ner mot minus 30 grader. Därför var han ordentligt påpälsad och hade värmande finjägerhå till och med i lappskorna. Och han

täckade inte nej till brasorna på gästgivargårdarna. Färden gick bitvis ganska långsamt, när snön föll ymnigt och packade ihop sig. Då kändes det tryggt att veta att man kunde få förstärkning av en extra häst vid gästgivargårdarna.

Risslan var den dominerande åkkläden i Norrbotten. En lättare variant kunde dras även av ren. I en rissla färdades lektor Carl Svedelius i Luleå på nyåret 1903 nära 1 000 kilometer för att hjälpa nödställda barn i obygderna. Bland annat öppnade han åtta arbetsstugor. Det var en slags internat, där fattiga barn fick undervisning, mat och logi samtidigt som de utförde olika arbetsuppgifter, t ex bärplockning av hösten. Han skrev om resan i en serie artiklar i *Aftonbladet*.

Norrländska förbönder kom till Stockholm, Uppsala och andra marknadsstäder i Mälardalen så fort vintervägarna blivit farbara. De medförde last med fryst skogsfågel, hudar, skinn och handastöjd av olika slag.

Norrländska förbönder kom till Stockholm, Uppsala och andra marknadsstäder i Mälardalen så fort vintervägarna blivit farbara. De medförde last med fryst skogsfågel, hudar, skinn och handastöjd av olika slag, Norrlänningarna kallades med olika namn, t ex sörkörare eller hälsingar, oavsett varifrån de kom. Åkdonet utgjordes av ett mellanting mellan rissla och långsläde och kallades vanligen för färdskrinda. En del var av så enkelt slag att de, efter fullgjord tjänst, såldes som kaffeved vid färdsålet. En resa från Umeå till huvudstaden tog cirka tre veckor – halva tiden om man körde dag och natt. En del körde egna hästar, andra utnyttjade skjutstjänsten. Brännvinet flödade på färden, och hästskoare och andra bedragare dök ständigt upp. För säkerhets skull ingick ofta en pistol i



Släkten Bergman-Olsons kursläde. Snitt av Sune Bergman efter ett fotografi. Släden skänktes 1896 till Nordiska museet.

forbondens utrustning. Vid plötslig barmark uppstod problem. Det var inte alla gånger så lätt att få hjälp med hjuldon av ortsbefolkningen – till ett vettigt pris.

Att vädret växlade på en långresa fick man räkna med. Järnvägsbyggaren Clas Adelsköld berättar om ett äventyr vintern 1856 under byggandet av Gävle-Dalabanan. Tillsammans med företagaren och riksdagsmannen Per Murén i Gävle företog han en resa till England för att beställa materiel till bygget. Första etappen gick utan problem. Det var gott slädföre ända till Linköping, men där måste de resande byta till vagn. På dåliga vägar och med ömsom regn och ömsom blötsnö, ibland på bondkärra, ibland på släde, "krånglade" de sig söderut. I Helsingborg tog de, trötta och våta, in på ho-

tell Mollberg för en natts vila. Men sömnen blev kort – de väcktes efter någon timme av nattportieren, som berättade att en "isbåt" just skulle försöka ta sig över Sundet och att det gällde ta chansen, för man visste inte när nästa möjlighet yppade sig - det kunde dröja dagar. De tvekade inte utan tog på sig sina våta kläder och gick ned till hamnen. Där fick passagerarna, utom våra slädåkare ett par tyska handelsresande, hjälpa till att skjuta båten framför sig på den ojämna isen, tills man kommit halvvägs över, när det plötsligt blev öppet vatten. Färden kunde så småningom fortsätta mot målet, först med en dansk postångare och sedan vidare land- och sjövägen, som då var isfri.

Ingmar Edvardsson

Fotnot:

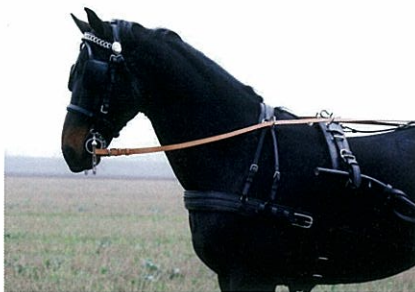
Waldemarsudde på Djurgården var på Johan Bergmans tid en liten lantgård med ladugård och stall för två hästar. Gården såldes 1899 till prins Eugen, som där lät uppföra den ståtliga byggnad som idag är konstmuseum.

Källor bl a:

N. Sjöberg (utg.): *Johan Ekeblads bref*, 1911
 Arvid Järnefelt: *Mina föräldrars roman*, 1988
 Zacharias Topelius: *Självbiografiska anteckningar*, 1922
 Gunnar Bergman: *Med kursläde Kalix-Waldemarsudde*, 1959
 Gösta Naeslund: *När sörkövarna...*, *ur Sv. Vägföreningens Tidskrift*, 6/1930
 Clas Adelsköld: *Levnadsminnen II*, 1900.

Adelssons Sadelmakeri

- * Tillverkning
- * Reparationer
- * Bröstselar
- * Lokselar
- * Vagnar
- * Körutrustning
- * Personlig service



www.adelssons.se

Pernilla & Johan Ädelsson, 033-280035, 0705-86 71 93
Slätthult, Dalhem, 516 95 Målsryd

Redaktörens funderingar

Nu lider 2012 mot sitt slut. Redaktionen har under året gett ut 4 nummer av Ekipage. Trots höga kostnader för oss i Sällskapet med vår tidning, ser jag det som värdefullt, att vi kan ha en tidning. Förhoppningsvis tycker också en del medlemmar detta.

En medlemstidning håller samman föreningen och är ett bra forum för information och kanske ger den lite underhållande och lärorik läsning.

En medlemstidning skall inte göras av en redaktör alena. Det är alla medlemmars skyldighet att engagera sig för att få ett bra innehåll. Jag har värdjat ett otal gånger om detta engagemang. Det händer ju en hel del inom vårt intresseområde runt om i landet – litet som stort. Varför inte skicka in några rader/bilder och dela med sig till glädje för oss andra medlemmar? Du avgör – skall det bli bättre 2013?

Nu är det snart jul. Helgen som för de flesta innebär



ledighet, fest, kontakter med släkt och vänner. Jag vill önska Er alla läsare en RIKTIGT GOD HELG – så mysig som man önskar sig.

Jag vill här också TACKA de medlemmar, som så troget och regelbundet bidrar med artiklar till Ekipage. Ingen nämnd men heller ingen någonsin bortglömd. Utan deras intresse och engagemang skulle jag bara ha två A4 blad att skicka ut som "tidning". Min önskan är jag hade haft någon möjlighet att belöna Er.

Även fs grafiska i Malmö tackar jag för 2012 och det goda samarbetet med vår tidning.

Till Lilla Anna som tömmer min "Ekipagelåda" på innehållet och förvandlar röran till den vackra medlemstidning vi har, sänder jag ett verkligt STORT TACK. Tur att Du finns!

Tommy



Krönikan!



Gör körtävlingarna publikvänliga och ta fram släden!

Tävlingssäsongen är till ända. Åtminstone när det handlar om utomhustävlingar. För min del har det handlat om några tävlingar i distriktet, men också som åskådare vid SM i Vaggeryd, fyrspanstävling i Windsor och fyrspanstävling i Breda, Holland, i slutet av sommaren.

Om man deltar i en tävling kan man notera att vädret är bra eller uselt, att hindren är svåra eller lätta, att uppställningen är mer eller mindre lyckad, samt naturligtvis var man hamnade i prislistan. På det hela taget är jag nog ganska nöjd med min tävlingstermin. Vinsterna har kommit i dressyren. I maraton är jag för långsam. Ska jag skylla det på hästarna eller på åldern?

Besöker man en tävling som åskådare är det helt andra kriterier som angör om en tävling är bra. Vädret spelar viss roll. Men det finns ju kläder. Och paraplyer. Uppställningen är man helt omedveten om, eftersom tillträde är förbjudet. Hindren i maraton är superviktiga. Om man kan se vad kuskarna gör inne i dem förstås.

Vid samtliga tävlingar har jag varit besviken. Hindren är som regel ytterst välbyggda och erbjuder för kuskarna stora svårigheter. Men – jag ser inte in i dem, jag ser inte hur man kör i dem, kan egentligen inte bedöma någonting. Det blir helt enkelt tråkigt!! I Windsor undrade jag hur kuskarna alls kunde särskilja det ena hindret

från det andra. De var intill förväxling lika.

Om körsporten ska överleva som publiksport måste hinderbyggarna tänka om ganska radikalt. Publiken måste kunna se in i hindren. Kanske ska det till läktare, kanske ska det göras på annat sätt. Utnyttja kullar, naturliga eller konstgjorda. Mera vattenhinder. Grunda så vattnet sprutar.

Kuskarna är idag kolossalt skickliga på toppnivå. Hästarna är fantastiska. Vagnarna utvecklas varje år. Men folk som ska beundra kommer inte åt to se graden av skicklighet. Det är förgalet!

Detsamma gäller konkörningen. Hur svårt det än är och hur skickligt kuskarna än kör är det för publiken faktiskt oftast tråkigt. Hoppsporten har lyckats göra banhoppning till verklig show. Inte minst var det Gothenburg Horse Show som visade vägen. Men när det gäller körning har utvecklingen stannat av. Det som har hänt är att tiderna har vässats och vägarna krånglats till. Men egentligen är det mest förändringar på ytan. Förändring och utveckling behövs! Inte för kuskarnas skull men för publikens.

Tävling är för mig en viktig sporre i det dagliga arbetet med hästarna. Tävligen är tillfället då jag kan mäta mig med andra, men framför allt få en bedömning av var mitt spann befinner sig i utvecklingen. Att tävla är

förstås inte allt; det har i tidigare krönikor också ganska tydligt markerats.

När min fru och jag besökte Kjell-Olof Vågstedt i somras pratade vi en hel del om vad man kunde göra med sin häst och sitt fordon. Kjell-Olof pläderade för begreppet "häst och termos", alltså att man utan större pretentioner tar sin häst, packar matsäck och drar ut på färde, kort eller längre. Utmärkt idé tycker jag, även om jag tycker *termos* låter lite väl opretentiöst. God mat i samband med en utflykt förhöjer upplevelsen enormt.

Slädparti med varm glögg eller vagnsfärd till en vacker plats med goda vänner. Vårt land är ovanligt väl lämpat för utfärder. Det finns massor av små underbara vägar som leder förbi små sjöar och andra vattendrag. Folk i Holland, Belgien, Tyskland och England kan bara drömma om det som vi har om knuten.

Den stora sociala poängen med körsport är ju att man kan ta med sig passagerare, som kanske inte alls kan eller vill(!?) köra eller rida. Låt oss nyttja denna fördel till glädje för oss och våra vänner, med eller utan häst.

För övrigt vill jag gratulera svensk körsport som får Gerhard Winroth till grenledare!

Rolf Hedquist

Kupé

Brougham

En kuskkörd heltäckt vagn med fönster, där korgen/kuren, är kuperad, d.v.s. med rak framsida. Det finns också varianter med oval eller flerkantig front. Den tar, beroende på storleken, i allmänhet två – fyra passagerare. Ibland är det ordinarie sätet för två vuxna kompletterat med ett smalt motsäte (Strapontin).

Kupén är i allmänhet målad i diskret mörka färger – blå, svart eller grön, men röda och gula hjul förekommer. Klädseln är vagnskläde, skinn eller siden.

På äldre modeller har kuren en liten diskret "puckel" bak, som avslöjar att där finns ett s.k. sword case, ett utrymme där även annat än vapen kan förvaras.

Vagnen är oftast utrustad med ellipsfjädrar, men även C-fjädrar förekommer på elegantare modeller. Den körs enbet eller par.

När kupén användes på landsbygden var lyktorna vanligen lågt placerade vid kuskbocken för att kunna lysa upp mörka vägar. I stadstrafik satt de högt på själva korgen.

Kupén var en mycket användbar vagn, särskilt vintertid, då passagerarutrymmet kunde värmas upp med exempelvis värmekrus. Efter hand förbättrades kupén och blev populär inom olika yrkesgrupper; doktorskupé (i folkmun "pillerask") blev ett begrepp. Den som ville färdas inkognito kunde inte heller finna ett bättre fordon.

Kupén kallas i England Brougham. Den första Broughamen byggdes 1838 av Londonfirman Robinson & Cook på beställning av Lord Brougham, som ville ha en enkel men bekväm enbetsvagn för stadsbruk. Han hade inspirerats av de street cabs, d.v.s. hyrvagnar, som fanns i Paris och London.

Den nya Broughamen, som hade plats för en eller två passagerare, slog snabbt igenom och ersatte kabrioletten som gentlemannavagnen på modet. Det dröjde inte länge förrän alla Londons vagnmakare tillverkade den. Förbättringar skedde ständigt, bl.a. för att nedbringa vikten. 1893 meddelades att ingen heltäckt vagn vägde så litet som en Brougham,

nämligen 17 cwt, d.v.s. 864 kg.

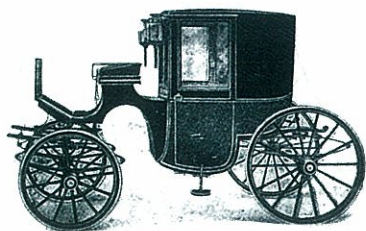
I passagerarutrymmet kan man finna detaljer som inbyggd askkopp, klocka, speglar och ett talrör med vilken kontakten med kusken sker.

Det var vanligt med två uppsättningar hjul, stålskodda för grusvägar och gummiklädda för Londons träklubbsgator.

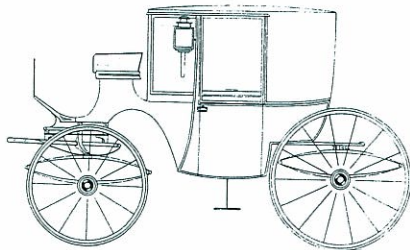
Clarence

Clarensen, som är större än Broughamen och tar fyra passagerare, introducerades 1842 i England och fick sitt namn efter hertigen av Clarence, sedermera William IV. Den har svängda linjer och ett lågt placerat kuskåte. Fronten är antingen rak eller försedd med ett välvt fönster. Ur Clarensen utvecklades Fourwheelern, den populära Londondroskan. Den var ofta försedd med ett räckle för bagage på taket.

Bilden på tidningen sista sida visar en Kupé.



Kupé/brougham



Clarence

Posttidning B

Avs:

Vagnhistoriska Sällskapet

Spärringe Sunnegården

590 47 VIKINGSTAD



Kaufr. Elgshammr.

Foto: Jonas Cla. Ericson