

Ekvipage



Vagnhistoriska Sällskapet's Medlemstidning 2 - 2008



NYA MEDLEMMAR I VHS



Conny Dahlberg, Sorunda
Jenny Gustavsson, Ätvidaberg
Hans Johansson, Västerås
Hans Jönsson, Båstad
Mari Karttunen, Sollefteå
Leif Krantz, Malmö
Susanne Lille, Mölltorp

Tobias Lille, Mölltorp
Mats Ljungqvist, Forserum
Anette Samuelsson, Ödåkra
Robertus Selhorst, Korsberga
Dan Strömhäll, Dalstorp
Bo Söderberg, Borås
Dan Zackrisson, Bergsjö

Gunilla Övall, Götene
Östra Eds hembygdsförening
c/o Bo Ragnarsson,
Valdemarsvik

Ni hälsas välkommen till VHS – Vi hoppas att Ni skall trivas med oss i Sällskapet.



PÅMINNELSE!

Du glömmmer väl inte att betala medlemsavgiften på 200 kr för 2008?

Kassören

Medlemsservice

E-post: medlemsservice@vagnhistoriska.org

Sverige:

Eva Pousette
Rosendal Richeby, 740 12 Knutby
Tel. 0174-402 77

Finland:

Margareta Segersven
Karskogv. 678, Fin-02580 SJUNDEÅ
Tel. +358-92 56 12 92, +358-407094787

VHS Styrelse



Ordförande

Gerhard Winroth
Västmosa gård, 733 99 Möklinta
Tel. 0224-840 40
gerhard.winroth@vagnhistoriska.org

Vice ordförande

Tommy Blomquist
August Wallins väg 1, 247 72 Genarp
Tel. 070-544 55 45
tommy.blomquist@vagnhistoriska.org

Sekreterare

Perolof Kallings
Uljeshult Tallhöjden, 568 92 Skillingaryd
Tel. 0370-730 14
perolof.kallings@vagnhistoriska.org

Vice sekreterare

Monica Karlsson
Älgerumsvägen 20, 383 32 Mönsterås
Tel. 0499-445 24
monica.karlsson@vagnhistoriska.org

Kassör

Bernt Lövgren
Stambanavägen 135, 141 39 Huddinge
Tel. 08-449 31 36
bernt.lovgren@vagnhistoriska.org

Ledamot

Eva Pousette
Rosendal Richeby, 740 12 Knutby
Tel. 0174-402 77
eva.pousette@vagnhistoriska.org

Ledamot

Peter Ambjörnsson
Klevens Gård, 546 91 Karlsborg
Tel. 0505-305 07
peter.ambjornsson@vagnhistoriska.org

Suppleant

Mats Nyberg
Lundevägen 76, 860 33 Bergeforsen
Tel. 060-57 97 40
mats.nyberg@vagnhistoriska.org

Suppleant

Östen Karlsson
Stensbo, 697 91 Pålshoda
Tel. 0582-404 79
osten.karlsson@vagnhistoriska.org

Suppleant

Eva Berg
Mjölmarström
184 97 Ljusterö
Tel. 08-542 403 76
eva.berg@vagnhistoriska.org

Suppleant

Åke Öberg
Stora Broby 1, 590 48 Vikingstad
Tel. 013- 33 03 35
ake.oberg@vagnhistoriska.org

Ekipage

Nr. 2 2008

22:a årgången

Ansvarelig utgivare:

Gerhard Winroth

Redaktion:

Tommy Blomquist

August Wallins väg 1, 240 13 Genarp

0705-44 55 45

tommy.blomquist@brevet.nu

Catharina Hansen

Korsg. 11, 260 20 TECKOMATORP

0418-66 09 59 - 070-239 23 91

Utgivning 2008

Nr	Manusstopp	Utkommer
3	15 aug	v 38
4	15 nov	v 50

Tryck: Weince Grafiska AB

ISSN 1104-3598

Vagnhistoriska Sällskapets adress:

c/o Bertm Lövgren

Stambanevägen 135

141 39 HUDDINGE

Hemsida: www.vagnhistoriska.org

e-post: info@vagnhistoriska.org

Postgiro: 58 30 56-7

Bankgiro: 5793-1289

Utland: SWIFT/BIC: NDEASESS

IBAN:

SE7895000099602605830567

Org.nr: 88 32 01-81 40

Medlemsavgift: 200 kr/år

Omslagsbild:

Kan det bli vackrare? Landå från

C.M. Svensson i Wexiö

Foto: TB

Innehåll

Ordföranden har ordet.....	1
Nostalgisk vandring längs Beridarbangs...	2
Svedal gästgiveri och skjutstation	6
Lantbrukslev Arne Jönsson	7
En resa med häst och släde.....	10
Hembygdsbelöning till Lars Hasselberg	11
Årsmötesresa i Närke 2008	12
Klädsel vid körning.....	17
Redaktörens funderingar	19
Lisboa, Portugal.....	20
Landsbygdens dag	21
Thulins vagnfabrik.....	22
Boktips.....	23
Krönika Anders Eriksson	24

Ordföranden har ordet

Ett säkert värtecken är Sällskapets årsmöte. Vid årets medlemmöte valdes undertecknad till ny ordförande.

En liten presentation av mig själv är därför på sin plats. Jag är uppvuxen i Stockholmstrakten. Efter studenten gjorde jag min värnplikt på K4. Det skall kanske påpekas att vid denna tidpunkt var K4 ännu ett riktigt kavalleriförband. Efter juridikstudier i Lund, arbetade jag ett antal år på LRF driftsbyrå, innan jag återvände till Stockholm tillsammans med min hustru Kerstin och våra två vid den tidpunkten mycket små barn. I Stockholm har jag varit knuten till bankvärlden. Under

en period var jag kapitalmarknadschef och vice vd i Östgöta Enskilda Bank. Jag avslutade mitt yrkesverksamma liv som juristchef i SEB. Vi hade lyckan både min hustru och jag att gå i pension praktiskt taget samtidigt. Vi kunde därmed låta en av våra gemensamma drömmar gå i uppfyllelse nämligen att lämna stadens larm och buller och flytta ut på landet till vår gård som vi dittills endast kunnat njuta av under semestrar och helger. På denna gård kan jag hänge mig åt mina intressen eller ibland kan det kanske kallas laster nämligen husrenovering, hästar och jakt. Ingen av dessa intressen är egentligen något nypåfunnet för mig utan det är intressen som jag ägnat mig mer eller mindre intensivt åt under alla år, oftast mindre intensivt på grund av arbete. Numera har jag lyckats i det närmaste att bortrationalisera ett sådant hinder. När det gäller mitt hästintresse har det funnits sedan elva års ålder men intresset har varit sovande under långa perioder. I samband med att jag flyttade upp till gården kunde jag återuppta detta intresse och raskt införskaffade jag två hästar. Man kan naturligtvis rida dem men man kan också köra dem. Således var steget inte långt till att gå med i Vagnhistoriska Sällskapet. De första åren var jag mer en passiv medlem men vår utmärkte tidning gjorde mig mer och mer nyfiken. Efter att ha deltagit på en resa var jag fast. Vilket frivilligt engagemang från arrangörerna och vilka goda upplevelser som kommer deltagarna till livs. Vad som också kommer fram när man träffar deltagarna är de oändliga källor av kunskap som medlemmarna besitter i fråga om vagnkunskap och som de utan undantag delar med sig.

Efter några år som aktiv medlem står jag här nu som nyvald ordförande och borde känna ansvaret tynga mina axlar. Som tur är har jag förutom en duktig och engagerad styrelse även andra engagerade medlemmar som stöttar och gör bördan lätt, ja t.o.m. så lätt att ansvaret börjar kännas lustfyllt.

Vårt sällskap har så många utarbetade aktiviteter att det kan finnas en fara att göra fler. Däremot kan man fördjupa och förädla dem. Vi har i styrelsen diskuterat vad vi sysslar med och inte kunnat finna något som vi borde upphöra med utan vi skall snarare förstärka dem. Vi har emellertid diskuterat om vi inte skall försöka få in hästen mer i vår verksamhet utan att därmed förlora fokus på våra vagnar. Styrelsen har som arbetshypotes, att om vi skall få in nya och yngre medlemmar borde vi koncentrera oss en hel del på sambandet mellan hästintresset och körintresset vilket ju också är ett av ändamålen med vårt sällskap. Vi ser vår hemsida som ett medel att nå denna presumtiva medlemsgrupp.. Vi kommer därför aktivera vår hemsida med en mängd artiklar som vi kommer att hämta från våra tidskrifter och tidigare artiklar i Ekipage. Över tiden kommer vår hemsida bli en kortfattad uppslagsbok som förhoppningsvis lockar till fördjupade kunskaper i våra böcker, sammankomster och kurser.

Slutligen vill jag rikta ett tack till den förra ordföranden Eric Magnusson som under de tre år som han har varit ordförande lyckats förvalta detta fina sällskap så väl. Under Eric's ordförandeskap har också hembygdsrörelsen knutits närmare till vår verksamhet. Det känns därför dukat för att fortsätta arbetet att ytterligare befästa sällskapets ställning inom körkulturen.

Gerhard Winroth



Nostalgisk vandring l

Parallellt med Drottninggatan i Stockholm sträckte sig för Beridarbangatan, med två Beridarbangränder (den östra och den västra) som tillfarer, från Hötorget till Brunkebergstorg. Grävskoporna har gått hårt fram med denna kulturhistoriskt intressanta gata. Namnet kommer från Beridarbanan, också kallad Rännarbanan, som låg på den plats där Hötorgscity med sina fem höghus nu reser sig.

Beridarbanan anlades av Gustav II Adolf 1620-1621 som en plats för rid- och vapenövningar, så kallade karuseller eller riddarspel. Banan bestod dels av en utomhusarena, dels av ett stort rektangulärt trähus, där hovets kavalerier kunde mäta sina krafter.

Vid karusellerna gavs spektakulära shower. På drottning Kristinas tid var Georg Stiernhielm författare till en av dessa, "Lycksalighetens Äre-Prakt". Den utgjordes av ett maskeradtag med många sällsamma inslag, till exempel ett vandrande berg på vilket utklädda figurer gav ifrån sig glada skrik. Till sevärdheterna hörde också en självgående vagn.. Den mest kända karusellen var dock Karl XI: s kröningsfest den 18 december 1672, då kungen själv i spetsen för höga hovdignitärer red in på banan. Dessa var klädda i praktfulla dräkter, och anläggningen var dagen till ära smyckad med granrisdekorationer och 600 levande ljus.

Beridarbanan stod kvar till 1691. Sju år senare uppfördes på platsen ett gjuthus, där man tillverkade skulpturer och andra prydnadsbilder för det nya slottet. Därefter har olika typer av verksamhet förekommit. Bildhuggarna Johan Tobias Sergel och senare Johan Niklas Byström hade sina ateljéer här. De kända statyerna över Gustav II Adolf på Gustav Adolfstorg) och Gustav III (på Skeppsbron) formades i dessa kvarter.

Här byggdes också under stort hysch-hysch 1752 en föregångare till Kina slott. Det var ett monteringsbart trähus, förmodligen ett av de första i landet. Delarna fraktades sjövägen till Drottningholm där slottet uppfördes. Det var en gåva av kung Adolf Fredrik till drottning Lovisa Ulrika på hennes namnsdag. Därför skulle arbetet hållas hemligt.

Andra institutioner som senare fanns på gamla Beridarbanans område var Lantbruksakademien med bland annat en experimentverkstad för lantbruksmaskiner, Konstfack, Tekniska skolan, som var en föregångare till KTH, och Nya Elementar, en experimentskola, där Carl Jonas Love Almquist var rektor. Dessutom hittade man i dessa kvarter små verkstäder, hotell, kaféer och bostäder. Flera vagnmakare och hyrkuskar hade här sina adresser. En del näringsställen var kända som kuskaféer – de hade en karakteristisk doft av häst och pilsner.

På Beridarbanans mark alldeles vid Hötorget uppförde Hovstallet ett vagnshus, där många rariteter förvarades. Bland annat en kaross som Gustav III skänkte sin mor,



På Brunkebergs torg var det alltid fullt av liv. I förgrunden ses den vackra Malmstillnadsgatan och till vänster skymtar Beridarbangatan. Det finns här hämtat ur danska Illustreret Tidende 1870.

Lovisa Ulrika, 1774. Den var förgylld och hade en kläddel av lila sammet. Vagnen förstördes vid en eldsvåda 1880. Dessförinnan hade den i många års tjänat som audiensvagn.

Innan vi avslöjar Beridarbangatans hemligheter, låt oss först ta en titt på Hötorget. Vår ciceron heter Johan Fredrik Bahr, som 1841 skrev en handbok för resande i Stockholm. Sitt namn har torget fått efter det hästfoder som en gång såldes här – sedan flyttade höhandeln först till Packartorget (nuvarande Norrmalmstorg) och därefter till Träsktorget/Roslagstorg. Foder kunde man för övrigt också köpa direkt från någon höbåt, förslagsvis vid Röda bodarna.

nings Beridarbangsgatan



men och i fonden det Folckerska huset. Till höger om byggnaden mynnar om hästar på bilden Bland andra åkarstationens droshästar. Teckningen

På Hötorget trängdes ("arvbågades", enligt Bahr) hustrur, madamer och pigor tidigt på mornarna "omkring ett lass med mjölkbyttor, ur vilka det vita innehålllet uppslevades med förtennade järnblecksmått". Här salufördes också grönsaker, rotfrukter, ägg och kött från små låga bord eller direkt från böndernas vagnar. Bahr lade dessutom märke till "en stackars gris som pep och en menlös kalv i sin ålders första blomma". Men Hötorget var inte bara idyll. Fredrika Bremer, som bodde vid torget 1855 - 1865 ömmade för torgmadamerna. De tvingades sitta hela dagen med fötterna på den våta och kalla marken, i bästa fall med ett trasigt paraply som enda skydd mot regn och snö. Inte undra på att många

torgmadamer tog till flaskan för att värma sig. Mamsell Bremer engagerade sig starkt i sociala frågor, framför alltså sådana som rörde kvinnor. Det gjorde hon bland annat i egenskap av ordförande i Fruntimmersföreningen

Här trängdes vagnmakarna

Beridarbangsgatan 18 var en välkänd adress för vagnspekulanter. Här fanns ett par av landets mest värenommerade vagnmakare. Nylunds Hofvagnfabrik gjorde arbeten för hovet, vilket också framgår av namnet. Ännu idag rullar Nylunds paradkalesch vid statsbesök och andra högtidliga tillfällen på Stockholms gator. Förspänd å la d' Aumont, det vill säga med spannryttare i stället för kusk. Tillverkarnamnet hittar man på hjulnaven.

Nummer 18 var en riktig hantverkargård. Över gården låg F. W. Petterssons vagnmakeri, grundat på 1870-talet. Det hade före första världskriget 30 anställda. Smeder, snickare, vagnmålare och sadelmakare. Firman var känd för sina vackra viktior och hade levererat flera vagnar till Hovstallet. Största kund var annars Landströms hyrverk. Verkstaden låg en trappa upp, och de färdiga vagnarna måste därför hissas ner genom en lucka i golvet när de skulle levereras.

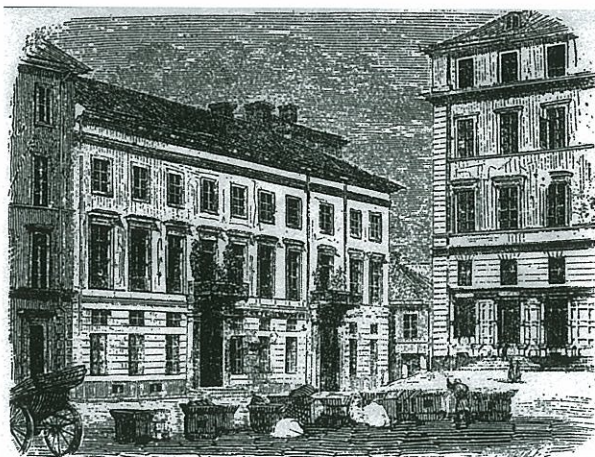
Innan gamla Klara revs på 1950-talet träffade författaren Per Wästberg vagnmakaren Erik Hultberg, som arbetat i företaget sedan 1914. "Han stod omgiven av sina hjul, sinnebilden för att livet går vidare, men också för alltings fåfänglighet och upprepning... Till Vagn- och Sadelmakeri har han måst foga Bilreparationer och Bil-lackerung".

I Stockholms adresskalender för 1855 hittar jag också en vagnmakare P. Pettersson med verkstaden vid Östra Beridarbangsgränd 4. Och 1904 har Tidaholms bruk ett försäljningskontor vid Beridarbangsgatan 27.

Kring Beridarbangsgatan fanns många stall, en del för övrigt ganska stora. Här låg två hyrskuskverk, Gustaf Joulins (med adress Brunkebergsgatan 4) och J. U. Westerlings (med adress Lilla Vattugatan 9 och 11). Deras ekipage "var rätt goda och ansågs övermåttan komfortabla", skriver bröderna Nils och Edvard Selander i sina Stockholmsminnen. I dessa trakter höll också hästhandlaren N. P. Nilsson till. Han gick under smeknamnet Häst-Nisse och hade sitt handelsstall här, innan han bytte bransch och blev biokung.

Hyrskuskarna körde par

Hyrverken hade betydligt elegantare ekipage än åkarna. De körde sina passagerare i bekväma kupéer eller landåer, medan åkarna vid mitten av 1800-talet hade övergått från smutsigla schäsar till droskor, som dock inte heller alltid var så prydliga. Hyrskuskarna körde mestadels med par och fick ta betalt för detta. Bara folk med god



De la Croix 'lokal vid Brunkebergs torg. I förgrunden de flyttbara foderbytter, ur vilka åkarstationens hästar åt.

ekonomi hade råd att ta en hyrvagn. Betalningen skedde oftast med räkning en gång i månad. Hyrverken anlätades mest vid bjudningar, baler, utflykter och begravningar. Författaren Carl G. Laurin berättar att hans mormor begagnade sig av hyrvagn vid de årliga nyårsvisiterna. Det tog henne tre dygn att klara av alla.

I april 1916 såldes Joulins vagnpark på en uppmärksam auktion. Av 18 kupéer för fyra personer var de flesta tillverkade av C. F. Schulz i Köpenhamn. De hade gummihjul och eleganta lyktor, ser jag i prospektet. Från samma tillverkare kom också 13 landäer, gröna, bruna och blå, en del med gummihjul. En charabang hade plats för 8 – 10 personer. Den var blå med röd randning och rött underrede. Freyschuss' vagnmakeri var också representerat i samlingen – med en elegant rysk släde, försedd med lyktor och en fäll kantad med björnskin. Givetvis fanns också ett par likvagnar med på auktionen – varje hyrskuskverk hade minst en egen. Likvagnen gav, när den med sin sobert svartklädd kusk med hög hatt och sorgförl körde genom staden, firman god reklam för alla typer av körningar.

Hyrskuskarnas specielle skildrare, August Blanche, kan inte förbigås i detta sammanhang. Han växte upp lite längre västerut i Klara. Fosterfadern Jan Jacob Blanck drev hov-

slageri vid Klara Västra Kyrkogata. Gården ägdes vid denna tid, 1810-talet, av vagnmakaräldermannen Carl Sporrang och upptog ett helt kvarter mellan Lilla Vattugatan och Karduansmakargatan. Med både en hovslagersmedja och ett vagnmakeri på samma plats var det en stimulerande miljö för en ung och nyfiken pojke. Här gick en ständig ström av både herrskapshästar och åkarkampar. Och här lärde sig August hur man tjuvåkte bak på en vagn och skyddade sig mot slängar från kuskens piska.

Drummelvagn i mästarprov

Carl Sporrang var älderman i Vagnmakarämbetet i sammanlagt 33 år. Han avgick 1818. För att slå vakt om yrkeskunnandet anordnade ämbetet mästarprov. År 1804 fick en gesäll i uppgift att tillverka "en fyrsitsig drummelvagn på svanhalsar med kuskåte på korgen". Arbetet skulle utföras på en mästares verkstad och under tillsyn av två "skådemästare".

En av Beridarbangatans kändisar var författarinnan Anna Maria Lenngren, som skrev i Stockholms-Posten, där hennes man var redaktör. I satiriska små epigram och notiser skämtade hon med högfärdiga Stockholmsdamer. Här ett exempel:

På en konsert "hände Hennes Nåd den malören att kusken inte kunde

köra fram bara för att en borgardams vagn kom i vägen, och Hennes Nåd måste stå och se hur bemälda dam steg upp i ett ekipage som var mycket präktigare än hennes eget. Man kan tänka sig hur det kändes, men Hennes Nåd har vett som en ängel och höll därför inne med sin harm tills hon kom hem, då den bröt ut i häftigt kolik, som var nära att kosta henne livet". Fru Lenngren levde sina sista år på Beridarbangatan 21, i en stor lägenhet en trappa upp.

Beridarbangatan mynnade i Brunkebergs torg. Det var ett relativt ungt torg, som anlagts i slutet av 1700-talet. Tidigare hade på platsen funnits en hög kulle med ett torn, varifrån väktare signalerade när eldsvådor utbrutit i staden. Innan torget tillkom måste åsen sänkas 20 meter. Det fick originellt nog en trekantig form. Flera hotell öppnades. Brunkebergs hotell i norra delen var dock bara delvis hotell. I övrigt innehöll byggnaden, som också kallades Folckerska huset, kontor, stora hyresvåningar och i gatunivån butiker. Här öppnade 1848 Stockholms första galleria.

I huset bodde landshövdingen, innan Tessinska palatset blev dennes tjänstebostad. Hos landshövdingen tjänade en tid på 1800-talet en husmamsell, som blev mycket känd genom sin skicklighet att spä i kort. När mamsellens tjänster önskades av någon adelsfamilj skickade man en hyrvagn att hämta henne, berättar Gurli Linder i sina memoarer.

Bland hyresgästerna fanns industrimannen Lars Johan Hierta, grundaren av Aftonbladet. Han hade ett stort hästintresse och deltog gärna men utan större framgång i travtävlingar, som på den tiden nästan uteslutande anordnades vintertid, bland annat på Brunnsviken.

Smutsiga, råa, oförskämda

På Brunkebergstorg fanns stadens största åkarstation. Droskkuskarna kunde här vänta på körning och få ett lagat mål mat i en uppvärmd åkarstuga. Det var en privatperson som låtit uppföra stugan. Han hade tyckt synd om kuskarna, som ofta fick sitta och frysa på kuskbocken medan kunderna befann sig i krogvärmen. Två fodermarskar såg dess-



En bevingad häst från Karl XI: s karusell på Beridarbanan. David Klöcker Ehrenstrahl gjorde teckningen.

utom till att det inte heller gick någon nöd på hästarna.

Bröderna Selander hade dock ingen hög tanke om droskkuskarna: "Smutsiga, råa, oförskämda och alltid överlastade sällar satt på bocken. En färd kunde aldrig sluta utan utpressningsförsök och tvist om åkarelegan", skriver de. Tiden är 1850-tal.

Kring brunnen var det ett ständigt liv. Den hade tidigare stått på Stortorget men där hade källan sinat och därför hade överbyggnaden flyttats till Brunkebergsgorg 1857. Det var en vacker brunn i nyantik stil, ritad av arkitekten Erik Palmstedt.

Det fanns mycket att se på torget, men alla ville kanske inte skylla med sin nyfikenhet Lösningen var en reflektionspegel. Sådana fanns till salu, enligt annonser i tidningarna. Skvallerspegel, är det vanligaste namnet på denna uppfinning.

Ett av torgets mera kända ställen var De la Croix' salonger, ett konditori och schweizeri med artstunderhållning. Det var en högklassig lokal, med marmorbord, kolonner och väggspeglar. Baler, konserter, utställningar och föreläsningar stod ofta på programmet.

1848 var revolutionernas år ute i Europa. I Stockholm samlades 400 frackklädda herrar den 18 mars till en "reformbankett" i De la Croix' lokaler, där de krävde "allmän valrätt". Kraven stöddes av flera tusen människor som samlats utanför på torget. Senare drog sig många ner till Gamla stan, där det förekom stenkastning, dels mot ordningsmakten, dels mot fönster tillhörande misshagliga personer. Kung Oskar I lät sig dock inte störas utan åkte i en tvåspänd vagn, utan förridare eller stor betjäning, till Operan för att lyssna på Jenny Lind i "Friskyttan". Senare på natten tilltog emellertid oroligheterna, varför kungen red ut för att lugna folk, dock först sedan Hästgardet gjort chock mot en folkmassa i Storkyrkobrinken. Många människor fick sätta livet till denna natt.

På Beridarbangatan 17 fanns ett poliskontor som alltid förstärktes med extra konstaplar när det hölls politiska banketter i De la Croix' salonger. År 1859, elva år efter reformbanketten, anordnades till exempel en "revolutionsjubelfest" där till minnet av 1809 års händelser. Allt gick dock lugnt till vid detta tillfälle.

Det blev en representationsreform även i Sverige till slut, men det tog tid. Inte förrän 1866 kunde ständsriksdagen avskaffas.

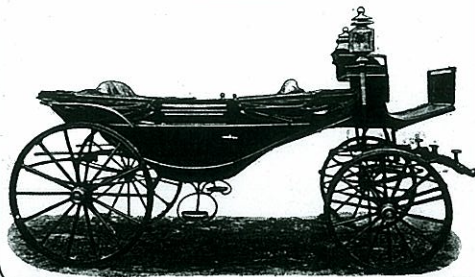
Gamla Beridarbangatan med dess minnen levde ännu i nästan hundra år. Idag är namnet bevarat i en undangömd gatstump bakom Kulturhuset.

Ingmar Edvardsson

AUKTIONSKATALOG

MEÐ anledning af rörelsens nedläggande låter hyrverksfirman **Gustaf Joulin**, etablerad i Stockholm år 1845, Onsdagen den 12:te, Torsdagen den 13:de och Fredagen den 14:de April 1916, från kl: 11 till 4 på dagen, i huset **No 40—42 Rådmansgatan, hörnet af Döbelnsgatan**, Stockholm, å auktion försälja ett stort antal, häri förtecknade, hästar, åkdon, seldon, sadelmakeriverktyg, målareverktyg och andra för hyrverksrörelsen använda effekter, äfvensom en kontorsbyggnad af trä och kontorsinventarier.

Obs.! Två likvagnar i elegant stil. Obs.!



Gustaf Joulins vagnar såldes vid en uppmärksam auktion 1916. Här är katalogen.

Salvedal gästgiveri och skjutsstation

När man skulle resa förr i tiden, fanns det bara två sätt att välja på – antingen gå eller åka hästskjuts.

I båda fallen var hastigheten beskedlig. Enligt skjutsstadgan hade man inte rätt att kräva snabbare transport än 7 km/timme. Vid bra väglag kom man dock att köra 1 mil/timme.

Hertig Karl utfärdade i slutet av 1500-talet en "Ordning för gästgivare och vägfärdande". Där ålades gästgivare att tillhandahålla förnödenheter enligt lista samt angavs priser för detta.

1652 bestämdes sedan att hästskjutsar skulle tillhandahållas i första hand av gästgivare och fordrades att gästgiverier fanns anlagda längs vägarna (de allmänna) med ett avstånd av 2 mil emellan.

Om gästgivaren inte klarade att förse alla resande med hästar fanns en organisation för reservhästar, som hämtades i särskilt uttagna gårdar i angiven ordning.

Dessutom fanns hållskjuts, som innebar att bönder, som bodde i trakten runt om gästgivargården

vid brist skulle infinna sig med häst och vagn och där vänta resande. Härvid utgick ersättning, men att bli inkallad i t.ex. skördetid var säkert inte så populärt. Långt in på 1800-talet var kostnaden för en mils färd ungefär densamma som för ett dagsverke. De flesta fick gå.

Gästgiveriet Salvedal omtalas redan på 1600-talet och ligger i Yxnerums socken, Åtvidabergs kommun. Gamla källarboden är dock daterad till sent 1500-tal och är Östergötlands äldsta profana trähus.

Det 1965 nedbrunna bostadshuset hade årtalet 1793 angivet ovanför dörren till gästrummet, som var en liten skröplig kammare, där de resande inkvarterades.

Arkeologisk utgrävning av kvarvarande grund planeras och fordras av Länsstyrelsen. Detta innan man uppför troligen en replik till det yttre, ett nytt hus.

En av logarna innehåller f.n. ett litet museum av enklare sort med bruksföremål från hästtiden och är

också samlingslokal. Där står bl.a. en trilla från Thulins, Skillingaryd, i mycket gott skick.

Yxnerums hembygdsförening har för avsikt att starta upp gästgiveri och skjutsverksamheten i samarbete med bl.a. konferenshotellet i Yxnerum.

Sälunda har nu fyra kuskar engagerats med häst och vagn. Destination Yxnerum, ett dagsprogram, har utformats och erbjuder resa med häst och vagn i kombination med båttur på sjön Yxningen, en stor djup sjö med mycket fisk i. Fiskeguide finns.

En delavsikt är att blåsa liv i en glesbygd igen. Kanske möjligheter för unga att stanna kvar i hembygden om så önskas. Historiskt och naturmässigt har trakten mycket att erbjuda.

Vidare information kan erhållas av författaren.

Stefan Thorslund
Långserum, Yxnerum
597 95 ÅTVIDABERG
Tel. 0120-61133 el. 013-104123

Salvedal Gästgiveri. Foto: Stefan Thorslund.



Lantbrukselev 1948 - 1950

I förra numret av Ekipage fick vi stifta bekantskap med Arvid Jönsson, Gryttinge, Trolleholm i Skåne. Han har i "Mitt livs historia" berättat om sina arbetsplatser på olika gårdar i Sverige. En intressant period av hans liv tillbringades som elev på lantbruksskola och här väljer vi att – i förkortad version – återge hans skildring från Bollerups lantbruksskola eftersom där ges en god bild av glädjämnen och svårigheter i samband med jordbrukets mekanisering.

Arvid Jönsson. Foto: TB



Under sommaren drev min chef på att jag skulle utbildas mig inom lantbruk och bli någon sorts befäl. Efter mycket tänkande så beslöt jag mig för att göra ett besök på Bollerups lantbruksskola. Det fick bli en tvåårig kurs då jag saknade betyg i en del elementära ämnen. Mina ekonomiska resurser var inte att skritya med. En tvåårig kurs gav någon lön det första året, det var 50 kronor i månaden. Extra pengar kunde tjänas in som avbytare i stallarna över helgerna. Jag lade in en ansökan och blev antagen till två års utbildning. Så hade jag den 1 november 1948 börjat som tvåårig elev vid Bollerups lantbruksinstitut. Vi var sju stycken tvåårs elever, de flesta av oss med god praktik. Tvåårseleverna fick genast börja arbeta i lantbruket. Vi hade även undervisning i svenska, kemi, geologi, matematik och allmänkunskap på kvällarna, vilket var ganska svårt. Att komma in i värmen efter en dag i blåst och regn gjorde att vi oftast knall och fall somnade. Inte roligt att vara lärare när intresset var så lågt. Undervisningen var fyra kvällar i veckan, två timmar varje kväll. Ettårseleverna började läsa omedelbart dagtid, vilket var betydligt bättre.

Bollerups lantbruksskola ägdes av en stiftelse under namnet Lagman Tage Ludvig Sylvans lantbruksinstitut Bollerups församling, adress Tomelilla i L-län. Skolegendomen var på 590 hektar fördelade på följande: Trädgård, park samt tomter 26 hektar, åker 389 hektar, betesmark 92 hektar samt skog 83 hektar.

Djurbeståndet var 1948 följande: 14 par arbetshästar (28 st.) 4 stycken unghästar, en ardennerhingst ägd av SÖ Skånes hingstförening, 400 nötkreatur varav 200 mjölkkor, 200 ungdjur och tjurar, 30 moder-suggor, omkring 500 slaktsvin, 150 modertackor med varierande antal lamm. På vår och försommar var två stycken Flyingehingstar med skötare stationerade på Bollerup

Maskinparken skall också nämnas. Den var inte då av det modernaste slaget. Traktorer och arbetsredskap var brukade en tioårsperiod, som skulle gå ikapp med förräntning och avskrivning. Det fanns följande traktorer: två stycken IH (International Harvester) med benämning 10 – 20 och V 30, båda på järnhjul, en Oliver 35 med gummi- och järnhjul och transportväxel. Dessa tre var fotogendrivna och av amerikanskt fabrikat. En tysk Lanz 25 med gummi-hjul och transportväxel och encylindrig tvåtakts tändkulemotor. Så fanns en engelsk Marsall traktor – encylindrig tvåtakts dieselmotor som startades med krutpatron. Den var på gummi-hjul och hade transportväxel. Denna traktor var av dålig kvalitet och omständlig att sköta, oftast problem med drivhjul och axlar. Det modernaste i traktorväg var en John Deere D en tvåcyldrig 45 hk fotogenmotor med både järn- och gummi-hjul, men den saknade transportväxel. Denna traktor användes helt till plöjning och harvning, den var absolut den bästa av den tidens traktorer.

Två 33 billars såmaskiner ingick

i maskinparken. En sådan maskin drogs av fyra hästar; med betjning av tre man. En man gick vid framhjul och styrde med hjälp av en kugghjulsstång. En man körde hästarna och en man passade billarna och kontrollerade sålådan. Övriga redskap var av den storlek, som den tiden fordrade för driften.

Skördetröska fanns ej 1948; det användes stationär tröska, en Munk-tell 4" med dito halmpress. Tröskning blev det när fodersäd och halm till stallarna behövdes, sedan blev det sluttröska fram på vårsidan. Mycket möss och råttor samlades i loggolvet, i stockarna vilket säkerligen blev upphov till mycket svinn. Vid tröskning användes hissarna i logarna. De drogs lös med "klo" som forslade kärvarna fram till matarbordet, där två man matade i med "tju-gor" (högaflar – red.s anm.).

Mandomsprov: Spannmållssäckarna lastades på vagn och kördes till magasinet, bars upp ibland två trappor upp och tömdes ut. Det var ofta eleverna som fick "bära säck". Det var slitsamt, men ansågs för ett verkligt mandomsprov att klara en hel dag. På gården var ett tjugotal man fast anställda. De hade bostäder på gården, vilka var både rymliga och i bra underhåll och moderniserade efter den tidens krav. Att arbetsstyrkan var så stor berodde på att den tiden utfördes allt arbete för hand. Och det var mycket djur som fordrade passning.

Ensilering: På vintern 1948 – 49 byggde Skånska Cement (Skanska) sex stycken silotorn för ensilage. De

var 15 meter höga och 5 meter i diameter invändigt mått. Gjutningen gick med glidformar och det påstods att det var de första silona som Skanska byggde på det sättet. Silona skulle fyllas med hjälp av en elevاتور. Genom luckor i ena sidan lastades enslaget sedan ur för hand upp på en annan elevاتور för att transporteras in i förlogan och upp i fodervagnen. Silona behandlades invändigt med asfaltslösning för att ej skadas av syra från enslaget.

Vinterarbetet bestod av en mängd olika uppsnygnings- och förberedelsearbeten. Hit hörde även lagning och smörjning av seldon. Så fick vi elever fjortondagars pass dels med olika par hästar som ej hade fasta kuskar, dels med olika turer i stallarna, såsom kostallet med mjölkning med mera, svinstallet och fårhuset. När stallaren var fri så fick jag ersätta honom båda åren. Han tyckte jag visade stort intresse för hästarna, vilket var till glädje för mig.

Under hela vintern gick två pensionärer med betalning och fri vilja i kostallet mellan klockan 18 och 22 på kvällarna. De ordnade med ströhalmen, rakade ned gödsel, jämnade foderbord och såg efter om någon ko var kalvfärdig för natten.

Deras arbete var bra, korna blev ej så smutsiga på lår och ben, när bäspallarna var ganska långa. Detta var innan TV:ns tid, nu hade nog ingen gått på det arbetet.

Elevturer på fjorton dagar inom olika områden organiserades och där ingick även "rättarturen". Den bestod av att man vid 19-tiden gick till ladufogden och erhöll en lista på nästa dags arbete. Sedan fick "rättartaren", eleven, efter bästa förmåga placera folket till de olika arbetena. För en elev med god praktik och vana vid arbetet så var det litet lättare, men för en ovan kunde det ge flera timmars huvudbry innan folket var placerade där de bäst behövdes. På morgonen visades listan upp för ladufogden, som då kunde ändra där

det ej passade ihop. Klockan 07 läste rättaren upp listan och folket fick sitt arbete tilldelat. Först var det hästkuskarna. Sedan traktorförarna och till sist fotfolket som blev utkommenderade. Vid uppställningen på morgonen var direktören med om han var hemma, även de båda agronomerna.

Förberedelsearbete: Ladugårdsföreståndaren hade sitt folk i gång klockan 05.30 på morgonen. Innan det egentliga arbetet var eleverna uppe och gödslade ut häststallet samt ryktade de hästar de var tilldelade; fyra stövrader skulle det vara bak varje häst efter rykten. De elever som ej hade hästar fick smörja lastvagnen med järnhjul (bolstervagnen) eller lasta handelsgödsel på vagn eller något annat arbete. En timmes arbete före frukost skulle alla göra, det kallades förberedelsearbete. Vårarbetet 1949 var på Bollerup lika som på de mindre jordbruken, det var bara mer folk samt fler hästar och maskiner. Arbetstakten var inte hårdare här än det varit för mig på andra platser – visserligen varierade det dag för dag.

Sockerbetsfröodling i regi för S.S.A. var något nytt för mig. Året innan hade de sått ungefär 3,5 hektar betfrö. Dessa betor gallrades aldrig utan togs upp på hösten, lades i stackar med rot ner och blasten upp, täcktes med jord och gödsel allt efter kylan under vintern. På våren togs de upp, rensades på ett skakverk (potatisharpa) lastades på vagn och kördes ut på fältet, som då var gödlat och färdigkört. Det var 30 hektar som skulle planteras ut. Sedan fick all personal i krypande läge plantera i rader som gjorts av en specialmaskin - med åtta rader åt gången - dragen av två hästar. Arbetet tog en veckas tid och efter sättnings ringvältades åkern för att få jorden fast runt plantorna. En radhackning med häst företogs och även en för hand behövdes. När plantan kommit upp och blivit ungefär en meter

hög, blommade den. Detta var oftast i juli. Om väderleken var varm och fuktig kunde det bli angrepp av bladlöss, var det däremot svalt och torrt blev angreppen mindre. Sommaren 1949 var varm och fuktig och lössen bekämpades med nikotinlösning, något som eleverna fick utföra. Något personskydd fanns ej, vare sig till händer eller ansikte; vi fick skydda oss efter sunt förnuft.

Betfröet skördades i september, manuellt med specialkniv. Skörden liknade sockerrörsskörden på Cuba. Fröställningarna samlades upp runt en påle i marken och bands upp för att stå och torka. Det tröskades ute på fältet med stationär tröska. Halmen brändes direkt, fröet togs i säckar för att sedan transporteras till Hilleshöj i Landskrona.

Alla nötkreatur utom de allra minsta kalvarna var ute på sommarbetet. De gick lösa i betesfällor, som betades av på följande ordning. Först mjölkorna några dagar, sedan sin-korna och dräktiga kvigor, sedan mindre kvigor och till sist hästar och får. På så vis blev allt gräs tillvarataget på ett naturligt vis. Korna mjölkades ute i flyttbara mjölkstallar, där de under mjölkningen erhöll något kraftfoder.

Skördetröskning: Under sommaren 1949 inköptes två Munktell sex fots skördetröskor. De kom lagom till skörden av höstraps. Rapsen skördades direkt på "rot", halva arealen höggs med två bindare och lades på sträng. Att rapsen lades på sträng berodde på rädsplan för storm och hagelbyar vid den tiden rapsen började mogna. På rot blev skadorna då mycket större. Till tröskningen behövdes en traktor med förare och en man som passade säckar. Säckarna samlades i allmänhet fyra stycken på trösken och lades sedan av samtidigt. Så småningom bildades en sträng av säckar vilket underlättade uppsamlandet, när de skulle lastas för hand upp på en vagn. Benämningen sex fot avsåg bredden

på skärbordet. När oljeväxterna var skördade var det tid att skörda vårsåden med bindare. Det fanns fyra traktordragna bindare samt två hästbindare. Två av traktorbindarna var av märket "Arvika" sex fots skärvidd, de två andra var av International Harvesters och hade en bredd av sju och åtta fot. Hästbindarna kom ej ut den hösten och inte senare heller. Ingen spannmål skördades direkt med skördetröskorna. Orsaken var brist på maskiner att samla halmen med. Det fanns ej heller någon tork. Efter bindaren gick folk och samlade ihop kärvar i hovar (skylar) med åtta par i varje hov, som normalt stod ute i åtta dagar. Var väderleken sämre blev det längre tid. Ibland kunde det hända att hovarna fick "sättas om", vändas så insidan kom utåt. Inåtkningen kom sedan igång – det gick med god fart. Vi körde med gummihjulsvagn, hade hissbum i botten och lina vid sidorna. Körkarlen lade själv lasset – två man stack upp kärvarna. Sedan hem till logen. Där kopplades lasset till hissen; ny bom kom i vagnen så bar det ut till fältet igen.

Hästantalet minskar: Våren 1949 inköptes två stycken nya "B.M.20" traktorer med 40 hk på dragkroen, tvåcylindriga tändkulemotorer, båda traktorerna med gummihjul och järnhjul. I och med detta inköp ökade transportererna med traktorer på vägnarna. I gengäld gick tre hästar till slakt. Två stycken treåringar hade körts in på våren. De såldes till en lantbrukare i trakten. Hösten gick med belastning, gödselkörning och med att köra foder till stallarna.

Den 3:e november började vi två-årselever att läsa dagtid tillsammans med de nya ettårseleverna, som började på hösten. Det kändes konstigt att sitta inne hela dagarna, men efter klockan 16 brukade jag gå ner till stallarna för att prata och titta över hästarna. Det fanns två till tre stycken hästar som kände igen mig, särskilt hingsten Journal af Assmåsa

9314, som brukade få skorper och sockerbitar av mig.

Jullov: Höstterminen slutade en vecka före jul. Jag stannade kvar och arbetade dels ute och dels i stallarna. Även över helgen arbetade jag i stallarna. Där var praktikanter som ville vara lediga och resa hem. Vi var fem elever som stannade kvar. Julafton firades med god förplågnad i elevhushållet, som husmor ordnat på bästa vis. Ett gott minne har jag också av, att då vi satt kvar och pratade efter maten, kom direktörens dotter in till oss med en från hemmet välfyllt korg med varjehanda godis. Sedan ordnade vi lekar och hade en gemytlig julkväll trots att vi var borta från hem och anhöriga. Sådant glömmar man ej!

Mekaniseringen fortsätter: Våren 1950 blev det en upprykning på maskinsidan för Bollerups del. Det inköptes en J.D. traktor (John Deere) modell B på 18-22 hk. som främst skulle draga såmaskiner och bethacka. Två stycken Farmall D – M, engelska dieslar på omkring 35 – 40 hk samt en tysk Hanomag R 40 på omkring 35 – 40 hk införskaffades också. En planteringsmaskin köptes på prov, avsedd för sättning av sockerbetssticklingar. Den fungerade bra, så köpet blev verkställt. De gamla traktorerna gick till skrot, dels IH traktorn 10 – 20 samt V – 30. På den gamla Oliver 35 monterades en "Melaskar" gödsellastare men svängbar arm. Traktorparken såg nu ut på följande sätt: Två stycken svenska B-M20, två stycken amerikanska J.D., två stycken engelska Farmall D-M, en tysk Hanomag och den engelska "Marshall", som fick stanna kvar något år till. Det blev mer körning med traktorer för elevernas del. Det var tidens lösen och ingick i läroplanen. Sex stycken äldre arbetshästar gick till slakt, men det fanns fortfarande nio kvar. Två ston fölade på våren. De gick med sina föl hela våren och sommaren fria från arbete.

En ny fyra meters "Ysta-Yrsa" göd-

Ett tänkvärt citat:

Möjligheten att genom maskinanvändning få ett arbete snabbt utfört kan göra användningen räntabel, även om kostnaderna ej bli lägre än vid handarbete (t.ex. maskiner för skörden). Många maskiner göra även jordbruksarbetet bekvämare och intressantare och stegra därigenom ej blott det mänskliga arbetets produktivitet utan underlätta även kvarhållandet av duktigare och intelligentare arbetare i jordbruket
(Hämtat ur Nannesson – Nilsson – Ytterborn: Jordbruksekonomi femte uppl. Uppsala, Alnarp och Stockholm i januari 1943)

ningsspridare med tallriksutmatning inköptes och en Skurups löspress, samt en traktorräfsa för upptagning av halm efter skördetröskan. Även två större traktorvagnar med åtta tons lastkapacitet inköptes till bettransporter.

Två år har gått: Så gick sommaren 1950 och det blev höst och tid för oss elever att söka platser inom jordbruket, helst som rättare eller ladu fogdar (befallningsmän). Själva hade jag turen att genom skolans försorg få en rättarplats, som var anmäld dit. Gården var belägen i Blentarps kommun i Torna härad, Malmöhus län och hette Elsågården.

(*Texten är hämtad ur "Mitt livs historia" av Arvid Jönsson. (Se Ekipage 2008:1)*)

För förkortande, styckeindelning och i vissa fall ändring av ordföljd ansvarar Catharina Hansen)

En resa med häst och släde

Föreningen "Forbondens resa" mellan Klövsjö-Röros, resan som vördar historiska och kulturella traditioner. Avresa med nya hästen Martin från Västervik den 12 februari kl. 08.30 till Delsbo, där första övernattningen är. Ca 65 mil den 13 februari i gemensam färd, ytterligare 17 mil.

Ankom till Klövsjö 12.00 där avlastning av häst och utrustning. Uppställning i Pålletorpet där det serverades en härlig torparmiddag på kvällen. Torsdagen den 14 februari var det sovrmorgon innan starten skulle gå av stapeln.

14/2 -5 grader

Start kl. 0800 med mycket snö i skogen, nästan 1,5 meter och för lite på vägen. Vi valde att efter fiket köra i skogen. Det var troligen den mesta snö, som Martin upplevt. Han blev sittande som en hund några gånger. Efter 5 km. kom vi ut på ett "vesselspår" som är en tillpackad väg "pust och svett". Vemdalskalets fjällhotell bjöd på grillat och kaffe. Martin var lite misstänksam på skidåkarna. Efter 3,5 mil, uppställning i Vemdalen. Där framfördes fiol och dragspel till dans för den som ville.

15/2 -7 grader

Upp kl. 05.00 för fodring men det var redan avklarat då vår "oldman", 82 år, redan hade fodrat. I dag, Vemdalen-Långå med lunch i Heda. Härliga vägar packade med vessla. I Longå är uppställningen i en före detta ladugård. Martin uppförde sig exemplariskt i stallarna. Han hade väl ingen ork att bråka med någon av hästarna.

16/2 -18 grader

Start kl. 07.00, Longå-Ljusnedal, 5 mil. Det blir en del landsvägskörning. Vatten å sjöisen, 40 cm, nästan badande. Vi fick predikan på museet i Ljusnedal varefter prästen åker med till Norge. 5 mil går bra att åka men är lite långsamt. Framme kl. 18.00

17/2 -5 grader

Ljusnedal-Töndalen-Valden i Norge. Start kl. 07.00, landsvägskörning och en backe 3,5 km lång där samtliga går eller liftar upp, "svettigt". Sjöåkning i Töndalen är det alltid. Pyttipanna som hotellet bjuder på framme i Valden 16.30 efter cirka 3,5 mil. Där är det fest med tre busslaster normmän från Oslo. Det serveras flötgröt och lax med kanel och socker, det ni!

18/2 0 grader

Vauladale-Brekken-Billehaugen (Röros ved), en ganska dålig dag

med blötsnö, inget vidare. Jag bjöd på Västervikskorv och senap till lunch, det var uppskattat. Uppställning i ett väldigt gammalt stall, Martin, som är så hög, stod med öronen i taket, men det var inga problem.

19/2 -2 grader

Billehaugen-Röros. Start kl. 08.00. Malmplatsen 12.00 för invigning där vi var samlade för parad förbi publiken. Nu var vi 83 hästar samlade från Sverige och Norge. Invigningsstal av Åsa Klevland. Det var en rekordstor publik på cirka 15-16.000 personer.

Efteråt blev vi serverade Lapskojs (en maträtt). På kvällen bjöds det på smörgårdsbord. Där det var folkdräktsklädsel med kniv! Det ni, det skulle ha varit i Sverige.

20/2 +1 grad

På föreningen Rasmusgården såldes det kolbullar för 5.000 kr.. Ännu ett rekord. Jag skar upp 5 kg amerikanska flaskan dagen.

21/2 0 grader

Hemresedag för vår del. Marknaden fortsätter t.o.m. lördagen. Övernattning i Färla.

22/2 +5 grader

Färla-Västervik, en resa på 63 mil och 8 timmar. Kl. 16.30, äntligen hemma.....

Lennart Bergman
Tel. 0730-689379



På väg mot Röros.

Foto Lennart Bergman.



Välbehövlig rast.

Foto Lennart Bergman.

Hembygdsbelöning till Lars Hasselberg

Västergötlands Hembygdsförbunds finaste utmärkelse, Tengelandstipendiet, utdelades i samband med förbundets årsstämma i Mariestad till fotografen Lars Hasselberg i Vara som under cirka 30 år räddat hundratals vagnar, kärror, slädar och redskap undan förgängelsen och samlat dem i ett vagnsmuseum på en gård utanför Vara. Än längre tid – drygt ett halvsekel – har han med sin kamera dokumenterat bygden, särskilt sedan han för jämt 50 år sedan var med att starta Vara hembygdsförening.

Vad gäller den stora vagnsamlingen som idag omfattar omkring 170 fordon så är det inte bara föremålen som bevarats. Kunskapen om vagnarna, och deras ofta märkliga historia, finns förstås också noterade. Lars Hasselberg arbetade i cirka 25 år på Västergötlands Museum i Skara som fotograf och fotoarkivarie och vet vikten av dokumentation.

Utöver sina egna foton, som han själv uppskattar

till cirka 100 000, så har Lars Hasselberg räddat stora bildsamlingar från andra bygdens fotografen, exempelvis fotografen J A Kock, och Kockes söser, som dottrarna kallades i folkmun. Denna enorma bildskatt skall förvandlas till ett virtuellt bildmuseum och redan har tusentals bilder scannats in så att de kan sökas och studeras via våra egna datorer.

Stipendiet har sitt namn efter hembygdsforskaren Folke Tengeland, Tengene, Grästorp, som under 20 år var redaktör för förbundets tidning Västgötabygden. Han avled hastigt i november 1979 efter att sin sista dag ha tilldelades Skaraborgs läns landstings kulturstipendium. Dessa pengar skänktes av familjen till en stipendiefond att utdelas till förtjänta personer i samband med förbundets årsmöte. Tengelandstipendiet, har delats ut varje år sedan 1981.

En av många fina vagnar i samlingen, en Demi Mail Faeton tillverkad 1890-1910, sannolikt den enda i landet med detta fina utseende.

Foto: Lars Hasselberg.



ÅRSMÖTESRESA

Det var med spänning, förväntan och en stor portion nyfikenhet, som jag packat för en resa på 50 mil upp till "gnällbältet". Vad skulle jag få uppleva bland denna gnällande befolkning? Det skulle bli en resa runt Örebro i anslutning till vårt årsmöte.

Det skall sägas på en gång, att det visade sig, att alla de människor vi mötte under vår resa inte var det minsta gnälliga. På de ställen där vi gästade, möttes vi av värdar med otrolig gästfrihet och vilja att göra vårt besök minnesvärt. Kan det vara dialekten som så orättvist får en att tro så fel om gnällighet?

Efter en kaffepaus (som heter duga) under resan hemma hos VHS-medlemmen Jan-Olof Gustavsson och hans Solbritt och ett besök på Norrköpings Auktionsverk i anledning av auktionen på Greve Magnus Stenbocks vagnar och slädar anlände vi till Clarion Hotell Örebro.

Väl mottagna av arrangemangets högst ansvarige resegeneral P-O Kallings och efter en lätt måltid tillsammans med några redan anlända medlemmar, var det dags att gå till vila och ladda upp för morgondagen.

Efter frukosten på lördagen samlades de 52 resedeltagarna för information och avfärd mot Karlslunds Herrgård i yrvaket värväder.

Det är alltid lika trevligt när vi VHS-medlemmar träffas, och minglet kom snabbt igång å bussen.

Jan och Monica Jansson från Karlslund hembygdsförening tog emot oss framför det gamla vackra stallet byggt 1876. Vällingklockan tonade inte "Bing bugare, king kugare, kom Bojan, juli i mojan, Halta Nisse, Sju Sara, sju Sven" som på fodermarskens Lindbergs tid, men man kunde föreställa sig hur gårdens folk samlades på denna plats inför dagens arbete.

Jan och Monica kom att vara värdar under besöket. Med otrolig kunskap om livet på Herrgården visade de runt bland de olika verksamheterna som funnits och som fortfarande finns på Karlslund.

Från 1759 var ryttmästare Gustav Günther, som var en duktig och driftig lantbrukare, rusthållare på Karlslund. 1820-1854 ägdes gården av bröderna Anckarsvärd. Släkten Dieden övertog gården 1874 och drev den till 1966 då Örebro kom-

mun köpte området för bostadsbyggnad.

Nuvarande "Stora huset" i empire stod färdigt 1820 och ritades av Forsgren med hjälp av Gjörwell. 1886 tändes i huset gårdens första glödlampa – den första i vårt land – med kraft från en dynamo i kvarnen. Jonas Wenström och häradshövding Dieden sägs ha omfamnat varandra av glädje. Nämnas kan också att Karlslund redan 1921 hade en elbil av märket Detroit Electric. Vad säger att det är något nytt i dag?

Det lilla runda gamla och oerhört vackra ridhuset inrymmer i dag gårdens vagnar och slädar.

De används i olika sammanhang som t.ex. bröllopskörning, slädturer. Det bedrivs fortfarande stor hästverksamhet på Karlslund i en ridklubb som startades 1917, och i dag har 50 egna hästar plus 26 inackorderade.

På Karlslund vid Svartån har funnits förutom ett välskött lanbruk, kvarn, mejeri, trädgårdsmästeri, gäverfaktori, kraftstation mm..

Carlslunds gamla kraftstation uppfördes 1897. Verket hade färdigbyggd 1912 tre turbiner och ett

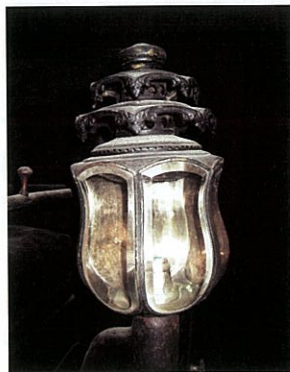
Ett av föremålen i Karlslunds gamla ridhus.



I NÄRKE 2008



Rödfärgsbruket på Dylta.



En av de vackra vagnslyktorna på Dylta.

dieselreserververk. Fallhöjd 10 meter.

Verket sörjde för hela gårdens strömförbrukning och el levererades till grannar. 1973 övertog Örebro stads industriverk verksamheten.

Tack Monica och Jan för en intressant förmiddag.

Efter en god lunch och en kort busstur befann vi oss på Dylta Bruk.

Redan på 1500-talet, då Dylta tillhörde Kronan, fann man svavel, svavelkis, vilket var unikt för Sverige. Hertig Karl gav order om att anlägga ett svavelbruk. Driften kunde starta 1583.

Svavlet blev viktigt för krutframställningen. Tillgången var så stor att det även räckte för export. Vitriol

utvanns också och rödfärgsbränning påbörjades ca 150 år innan Falu rödfärg fanns på marknaden. Tillverkningen av den ljusa, vackra rödfärgen tillverkades i 355 år fram till 1941

Sedan 1649 har Dylta tillhört samma släkt. I 269 år har Dylta tillhört Åkerhielms.

Värdar vid vårt besök var Carl-Gustav och Viveka Åkerhielm. Till sammans berättade de om gårdens breda verksamhet.

Tillsammans med Medinge omfat-

Bakstycket på en gigg, Karlshunds.



Välkommen till Dylta Bruk.





Självbindare på Kvinnersta.



tar Dylta Bruk Förvaltnings AB ca. 4.000 ha land och 500 ha vatten. Det bedrivs bl.a. modernt skogs- och vattenbruk. Här finns Europas största produktion av gösyngel för utsättning. Andra verksamheter är fastighetsförvaltning, jakt (200 vildsvin skjutna under året), upplåtande av bergtäckt och inte minst ett omfattande kulturarbete.

Besöket i vagnhallen och selkammaren blev för oss naturligtvis intres-

sant. Några av gårdens gamla vagnar kunde vi studera. Nämnas kan också 2 par ovanligt vackra vagnslyktor, tavla med tillbehör och dekorativa namntavlor till hästarna Panni och Pandora.

Det trevliga besöket på Dylta avslutades med en vandring runt rödfärgsbruket med de gamla brotten.

Efter 10 minuters bussfärd befann vi oss på Kvinnerstaskolan. Skolan är en av Örebro sju gymnasiesko-

lor. Kvinnersta har ett 3-årigt naturbruksprogram med inriktningarna djurvård, jord, skog, trädgård och hästhållning med inriktning körning.

Skolans areal är ca 300 ha varav 100 ha odlas ekologiskt och ca 500 ha skog..

Djurbeståndet är brett med främst ca 85 kor plus rekrytering, ca 50 hästar, får, linderödsgrisar, gngare, reptiler och fåglar.

VHS-medlemmen Roland Wirenborg, känd hästplöjare med många utmärkelser, och hans trevliga medhjälpare informerade och visade oss runt på skolan. Vad kunde vara bättre än att få åka häst och vagn runt på skolområdet. Det märktes tydligt att man var stolt över sin skola och verksamhet.

Ovanpå stallet hade Roland sin samling av vagnar och jordbruksredskap. Arbetsvagnar, slåtermaskiner, självbindare mm.. Allt funktionsdugligt och användes i olika sammanhang.

Visst dök tanken upp – kunde man inte få gå hästhållningsprogrammet på gamla dagar. Tyvärr måste vi lämna Kvinnersta för resa tillbaka till hotellet och förberedelser inför årsmötet.

Ett lugnt och trivsamt årsmöte hölls på Karlslunds herrgård. Under

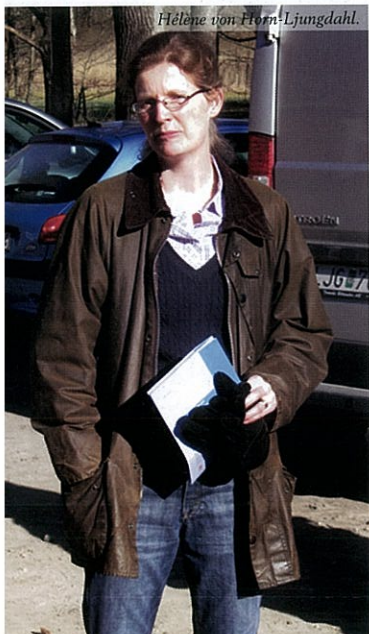


Sven och Berit Ek mottager 2008 års stipendium. Överlämnare vår nye ordf. Gerhard Winroth och sekr. PO Kallings.



Arbetsvagn på Kvinnersta.

efterföljande superba supé underhölls vi av flickor från Musikskolan. Stämningen ökade eftersom tiden gick. Under måltiden avtackades också avgående ordföranden Eric Magnusson för sina 3 år som ordförande. De inbjudna värdar som var närvarande vid middagen avtackades för att de gett oss möjlighet att gästa dem.



Hélène von Horn-Ljungdahl.

VHS-medlemmarna Sven och Berit Ek fick under högtidliga former mottaga Vagnhistoriska Sällskapets stipendium för 2008. Sven och Berit, som är trogna VHS-resenärer, har under många år värvat om eki-pagekulturen. Valet av stipendiater uppskattades av oss medlemmar.

Efter en natts välbehövlig vila var det dags att ge sig iväg till Hjelmarsnäs Gård.

På Hjelmarsnäs har vi varit tidigare (1995) i VHS, men till deras fina vagnsamling återvänder man gärna.

Vi mottogs i ett strålände värväder på stallbacken av 5:e generationens ägare, Hélène von Horn Ljungdahl, som önskade oss välkommen och berättade om gårdens olika verksamheter.

På gården odlas ca 400 ha, vidare finns ca 1.000 ha skog. Fastighetsförvaltning utgör också en del av gårdens verksamheter.

I vagnboden finns för oss VHS-are otroligt mycket intressant att se. Bl.a. vacker Kalesch, Vurst och framför allt en ovanlig Fönsterkalesch, som studerades omsorgsfullt av flera av oss.

Glädjande är också att selar, bett och övriga tillbehör sparats och finns väl ordnat för besökare och till glädje för gårdens folk. Efter ett trevligt besök och tack till Hélène for vi vidare mot Stora Segersjö.

På Stora Segersjö finns inga vagnar

kvar, så vad skulle vi titta på där? Vagnstankar försvann snabbt för en stund när Ann och Robert Montgomery-Cederhielm tog emot oss på herrgårdens trappa. På ett charmrande och humoristiskt sätt fick vi en inblick i gårdens, historia, verksamhet och framtidsplaner. Öppenhjärtiga historier berättades med värme och humor. Dessa historier stannar mellan oss besökare och värdparet.

På Segersjö har man bl.a. satsat på fälttävlan i stora mått och byggt en internationell fälttävlansbana. EM i fälttävlan reds på Segersjö 2005.

Jag kan avslöja att det finns stora planer på att köpa in några vagnar till gården.

Under besöket serverades kaffe med verkligt goda kakor.

Stort tack för ett gästvänligt och minnesvärt besök hos Er på Segersjö.

Efter lunch på Stinsen i Hallsberg gick färden till Skyllbergs Bruk.

På den vackra uppfarten till huvudbyggnaden hälsades vi välkomna till Skyllberg av brukets ägare och vd., tillika nyutnämnd kammarherre, Gustaf Svensson.

Han redogjorde intressant om brukets historia och olika verksamheter. På Skyllberg har bedrivits järnhantering sedan 1346 och är därmed Sveriges äldsta industriföretag.

Skyllberg har i dag "många ben" i sin verksamhet. Jord- och skogs-



Fönsterkaleschen på Hjelmarsnäs.



Robert Montgomery-Cederhielm framför Segersjö.



Gustaf Svensson på Skyllberg tar emot i allén.

bruk, elkraft, stålindustri. fastighetsförvaltning mm..

Bla. är Skyllberg näst störst i Sverige på spikstillverkning. Ledningsstolpar till järnvägen är en annan produkt.

Det bjöds på åktur med häst och vagn runt gården vilket uppskattades mycket. Under en intressant promenad med Gustaf Svensson i parken, berättade han bl.a. om Skyllbergs unika gårdsarkiv och historier om detta. Vi stannade upp vid de "nyrenoverade" kungastenarna.

Promenaden avslutades vid den nya värmecentralen.

Sedan var det dags för vagnhallen, i det 1705 byggda stallet. Det finns några trevliga, mindre vagnar förvarade i stallet samt en del tillbehör. Eftermiddagskaffe dracks i denna underbara miljö.

Vi tackade familjen Svensson för deras gästfrihet.

Färden hemåt kunde påbörjas. De 50 milen hem blev angenäma. Många tankar om de två dagarnas upplevelser "förkortade" väglängden.

Sist men viktigast – ett stort tack till Perolof Kallings och Peter Ambjörnsson för ett omväxlande, intressant och trevligt arrangemang. Tack också till de som följde med, och gjorde resan så trevlig.

Text o Foto: Tommy Blomquist



Från vagnhallen på Skyllberg.

KLÄDSEL VID KÖRNING

Artikeln översatt efter British Driving Society's Bok om Körning

(The B.D.S. Book of Driving av Mrs B M J Watney)

Publicerad med tillstånd av Bengt Höök

KLÄDSEL

Kläder är naturligtvis en personlig sak, men det finns i körning några basregler för både bekvämlighet och effektivitet. För båda könen är det viktigt att alltid bära och använda följande:

1. **En hatt** - den håller inte bara håret på plats, vilket är nödvändigt när det blåser, utan den gör också att man ser prydlig ut.

2. **Handskar**, de ger ett extra gott grepp om tömmarna och skyddar händerna mot kyla och skavsår. De skall emellertid inte vara för trånga eller för små, så de i så fall är obekväma och kan begränsa blodtillförseln. Handskar skall vara av brunt läder och av en tjocklek som passar bäraren, ett extra par av nät eller ylle skall medföras för att används i regnväder.

3. **Ett förkläde eller en filt** buren över knäna ser inte bara prydligt ut utan skyddar också kläderna från smuts från tömmarna och från häst-hår. Förklädet kan göras av tjockt tyg i antingen mörk färg för att matcha vagnens färg eller i en ljus beige färg (traditionellt kallat drab) vilket ofta är använd i vagnens stoppning och kuddar. För sommarbruk kan förkläden och filtar göras av smårutigt linne med matchande kantband. Som en extra försköning kan förkläden och filtar dekoreras med ett monogram eller familjevapen, broderat antingen på överkantens mitt eller snett över högra hörnet. Dessa broderier skall alltid vara så små som möjligt. Förr i tiden användes ofta pälsfodrade filtar - speciellt i slädar. Vid regnväder användes filtar

av samma material som regnrockar. I dag göres regnfilter av plast.

Vid nöjeskörning kan man ha vanliga kläder för utomhusvistelse men när man deltar i en uppvisning skall man vara mån om att välja kläder som passar till ekipaget. All form av tidsenlig klädsel t.ex. bahytt, parasoll eller fantasidräkter skall undvikas. Några få punkter om korrekt utstyrsel är därför listade nedan:

GENTLEMEN

A Hög hatt. Förr bars nästan alltid hattar av antingen svart silke eller ljus grå filt (för sommarbruk), men är nu endast nödvändigt när man kör fyrspann, eller trespann eller par för vagnar som phaetons etc. De kan också bäras när man kör mindre ekipage som gigg och dog-cart vid speciella tillfällen eller vid stora uppvisningar men de skall inte bäras när man kör fernissade vagnar eller vagnar med rustikt utseende.

B Kubben (är vanligtvis den riktiga huvudbonaden när man kör tandem, par eller enbet till gigs, dog-carts eller wagonettes och kan vara gjord av antingen svart, brun eller grå filt.

C Mjuka filthattar kan bäras när man kör på landet eller med en rustik vagn.

D Kostym. När man kör en elegant vagn är en enfärgad eller smärändig kostym korrekt, men för en rustik vagn är det korrekt att bära tweed eller en rutig kostym eller en tweed ridjacka buren över enfärgade byxor.

En knapphålsblomma bestående av en nejlika eller en liten bukettt blåklint piffar upp utseendet på

ekipaget - speciellt om färgerna går i stil med vagnens målning. Blåklint är av tradition den blomma som bärs av medlemmarna av The Coaching Club.

E Handskar gjorda av brunt läder, sämskskinn eller ylle är korrekt.

DAMER

A Hattar skall vara små och åsittande så att de inte flyger av om det blåser och de skall inte ha för stora svajiga brätten, vilket kan hämma sikten. Färgen på hatten skall också stämma i relation till vagnen, en klar röd hatt buren tillsammans med gula hjul (eller tvärtom) ger ett mycket pårligt intryck.

B Dräkt. Strikta dräkter ser bäst ut när man kör och färgen skall återigen antingen vara i ton med vagnen eller matcha den. Byxdräkt är tillåtet men förklädet eller filten skall vara stor nog att täcka benen.

C Skor skall vara lågklackade och helst ha gummisulor då dessa ger ett bättre grepp när man tar spjårn mot fotbrädan och inte repar målningen.

MEDHJÄLPARE - GROOM (Manlig)

Fullt livré t.ex. hög hatt, redingoterock, vita knäbyxor och långstövlar behöver bara bäras när medhjälparen medföljer en privat coach, eleganta phaetons och andra välutrustade vagnar, när man deltar i stora tävlingar eller vid speciellt högtidliga tillfällen. (Tekniskt sett skall kokarder aldrig bäras på medhjälparens höga hatt utom när kusken har rättigheter att bära vapensköld. Detta inklude-

rar i England alla manliga medlemmar av krigsmakten och adeln från sonen till en Knight och uppåt.) För alla andra ekipage vid mindre viktiga tillfällen är en svart kubb och mörk kostym korrekt, men för rustika ekipage som dog-carts, wagonettes eller breaks är en tweedkostym eller rutig kavaj buren över beiga byxor samt brun eller svart kubb korrekt. Medhjälparen skall också bära bruna läderhandskar, men inga filtar eller förkläden, de kan hindra dem från att hoppa av snabbt om något oförutsett händer.

MEDHJÄLPARE - GROOMS (Kvinnliga)

Även om kvinnliga grooms kan vid högtidliga tillfällen bära full livré när de medföljer i privata coacher etc. är det mer vanligt för dem att bära en ridjacka i antingen marinblått eller svart eller en tweed ridjacka buren över antingen jodhpurs eller byxor i ljus beige färg. Huvudbonad kan antingen vara kubb eller ridhjälm och det är viktigt att dessa inte bärs på nacken eller på sned över ena ögat utan de skall vara placerade rakt på huvudet och med håret snyggt uppsatt eller instoppat i ett hårnät. Liksom sina manliga kollegor skall kvinnliga medhjälpare bära bruna läderhandskar och inte ha förkläden eller filtar över knäna.

PASSAGERARE

Var och en som åker med en kusk och hans ekipage skall tänka på att kläderna och deras färg skall passa in med vagnen och tillfället, då detta antingen kommer att förbättra eller försämra helhetsintrycket av ekipaget.

VAD MAN GÖR OCH INTE GÖR I KÖRNING

"Det finns somliga saker som man inte gör - att skjuta en räv är en av dem". Så skrev Sir Alan Herbert i sin operett "Tantivy Towers" och som i de flesta sporter är det somliga

saker som anses vara saker som man bara inte gör även i körning.

En av dessa är att låta piskan permanent stå i piskhållaren på vagnen. Utom att det inte ser bra ut, är risken stor att piskan kan brytas av genom kontakt med häckar och nedhängande grenar etc. Det skall påpekas att piskan är till för att användas i korrigerande syfte eller för att avleda hästens uppmärksamhet. Om den behövs snabbt vid ett kritiskt läge kan allt fuflande efter den göra att det blir för sent att göra något. Dessutom är piskan en del av ekipagets helhetsintryck och förr i tiden avbildade konstnärer alltid kuskar med piskan elegant hållen i handen.

Somliga människor är av den felaktiga uppfattningen att deras piskslängar vid uppvisning skall vara vitmålade. Detta är en "åkares" trick, och skall absolut inte göras eftersom det kan förstöra lädret. Alla slängar skall hållas mjuka genom att behandlas med t.ex. färfett (lanolin) eller något annat fett. Silver eller mässingsinläggningar på handtaget kan och skall vara polerade för att ge ett snyggt intryck. I gamla tider var det mest korrekt att ha (snärten) i slutet av piskan gjord av vitt och inte färgat snöre men detta är kanske en fråga om tycke och smak.

Andra delar av ekipaget som man bör tänka på är vagnslyktorna. De som var gjorda i form av en hästsko användes alltid av handelsmän, så på privata vagnar är det mest korrekt att ha fyrkantiga, ovala eller runda lampor. Storleken av lamporna i förhållande till vagnen är en sak som man måste tänka på och eftersom glasögon förr alltid var runda till formen och på landsmål i England kallades gigg-lampa - kan man vara säkra på att små runda lampor tillhörde dessa vagnar. Vekarna på ljusen i lamporna skall alltid ha varit tända - om inte så är det lättare att tända dem när de behövs; men lamporna skall aldrig dekoreras genom att stoppa i dem färgade pappers-

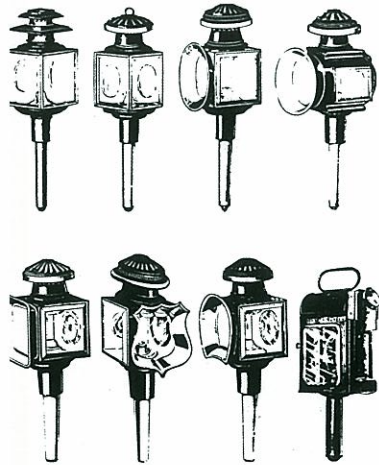
blommor eller liknande. Förkläden och filtar är viktiga tillägg för ekipagets utseende, de ger inte bara ett intryck av prydlighet utan också ett skydd för kläderna från löst hår från hästarna, såväl som smuts från tömmarna. De skall vara gjorda av enfärgat tyg, vilket antingen matchar vagnens målning eller stoppning - en ljus beige färg kallad "drab" är mycket populär för vagnsfilter, de kan piffas upp med monogram eller vagn broderade snett över det nedre högra hörnet, men dessa broderier skall vara så små och välgjorda som möjligt - allting stort och färggrant visar dålig smak. Färgglada filtar och filtar med stora rutor skall undvikas, tyger med små diskreta rutor användes ofta på landet. För sommarbruk ansågs bomulls- eller linnefilter med en "Tattersall" typ av ruta korrekta. Filtar skall emellertid aldrig medföras hopvikta och hänga som dekorationer över vagnens baksäte - detta görs bara av "hästhandlare". Somliga människor tror att bara selden med mässingsdekorationer är riktigt, medan selden med vitmetallbeslag bara användes av handelsmän. Detta är en missuppfattning. Färgen på seldens metall har sitt ursprung i heraldiken, eftersom det överensstämde med hur mycket guld eller silver det fanns i familjevapnet. Därför har de med mycket guld i sin vapensköld guldet- eller mässingsdekorationer. med stalleknackens livréknappar i matchande utförande. Andra med silver (och detta inkluderar den kände Lord Lonsdale, vars vagnar var målade i gult men vars seldonsdekorationer var av silver) hade silver eller vitmetall. När det upptäcktes att nickel fordrade mindre underhåll än mässing blev det överallt accepterat av handelsmän, men deras förkärlek för hästskoformade spännen, färgade läderdekorationer och andra pråliga dekorationer bör undvikas.

Vagnarnas målning är ett komplext och svårt ämne, hur som helst, kan man tryggt säga att klara färger



REDAKTÖRENS FUNDERINGAR

(med undantag av gult) aldrig användes utom tillsammans med en annan och mörkare färg. Således kunde vagnar målade i mörkt grönt, blått, rödbrunt (maroon) eller brunt vara dekorerade med linjer antingen ljusare eller helt annorlunda färger. Dessa färgkombinationer härrörde sig också från heraldiken och blev kända som "familjefärger". I dag har etikettsreglerna som bestämde "familjefärgerna" försvunnit, men det estetiska värdet av vagnar målade i diskreta färger består. Den "Gyllene regeln" för körning är en lugn, strikt elegans i kläder, seldon och vagnsustrustning. Här nedan finns bilder på olika vagnslykter, två rader med fyra olika lykter i varje rad.



Olika design av lampor; de runda användes vanligtvis på giggars. Lampan till höger på nedre raden är en baklampa som användes på coacher och andra större vagnar.

Sommaren är här med långa ljusa dagar – tid för många härliga aktiviteter. Visst är denna tid fantastisk med möjligheter att göra så mycket trevligt.

Vi har fått ny ordförande, som presenterar sig själv i sin spalt. Vi medlemmar önskar honom lycka till i sitt arbete för ett aktivt, trevligt Sällskap. Samtidigt tackar vi Eric Magnusson för de tre år han styrt vår förening.

Det planeras kurser och aktiviteter framöver under året. Vagnrenoveringskurs, tapetserikurs och temadag på Sparreholm. Ni kan göra arbetet lättare för styrelsen genom att ta kontakt med de olika ansvariga och anmäla Ert intresse. Redan under planeringen är det värdefullt att veta hur stort intresset är. Är Du intresserad av vagnrenoveringskurser så tag kontakt med Peter Ambjörnsson. Är Du intresserad av tapetserikurs, hör av Dig till Agnetha Weingård. Anders Eriksson berättar i sin krönika om en temadag på Sparreholm den 10 augusti 2008. Jag vill att Du redan nu hör av Dig till mig, om Du vill delta. Program utarbetas efter önskemål från deltagarna. Jag är oerhört glad att Anders Eriksson kan vika en dag för oss medlemmar trots sin stora uppbokning..

Det är Ni medlemmar med Ert engagemang, som gör VHS livaktigt.

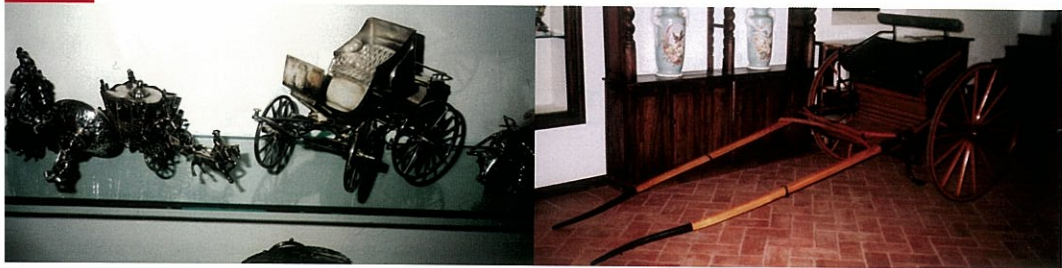
Finlandsresan är nu fulltecknad. Det är roligt, för jag vet att Margareta Segersven har lagt ner mycket arbete för att få ett intressant och innehållsrikt program för oss deltagare.

Jag fortsätter tills vidare som redaktör. Det betyder att jag fortsätter att efterlysa intressanta inslag till Ekipage. Hör av Er – Ni belönas inte med penningar – men gläder alla läsare av Ekipage.

Ha en RIKTIGT SKÖN sommar!

Tommy B

Lisboa, Portugal



Jag har ett par goda vänner, som har kommit upp i åren, som frågade mig om jag ville vara deras chaufför, för de ville se Europa ännu en gång. Så jag körde gott och väl 1000 mil och hamnade bl.a. i Lissabon. En mycket vacker stad med mycket nybyggt och med nya vägar. Jag hamnade på Vagnmuseet där det var många fina vagnar. Gamla var dom, en halv dag var kort tid att vara där. Jag kunde inte låta bli att köpa en mängd foton på de vackra vagnarna.

Efter några dagar i Lissabon fortsatte resan då blev det Spanien och över Andalusiens slätter, som var fantastiska. Vi hamnade i en stad som heter Ronda, en gammal kulturstad. När vi kom till hotellet, så satt där en stor affisch gällande en hästshow på tjurfäktningsarenan. Jag bad receptionisten att ordna en biljett dit, och det fick jag. Först skulle jag gå runt och titta på den kulturella staden Ronda. Innan hästshowen började hamnade jag på ett museum där det fanns några trevliga vagnar. I en monter med silversaker fanns det några miniatyrer av vagnar i silver. Tiden bara försvinner när man går på museum, så jag fick snabbt tag i ett hästfordon, som körde mig till tjurfäktningsarenan och hästshowen.

Jag upptäckte då att filmen var slut i kameran, och det blev att köpa vykort istället.

Det var en mycket fin hästshow. Folket på de olika ekipagen var vackert klädda. Det var en tjugis show att se, så kvällen bara försvann, innan jag tog en ny hästvagn tillbaka till hotellet. När jag kom in till receptionisten på hotellet, så kunde jag köpa en ny filmrulle. Nu dags för en god middag i matsalen.

Eftersom jag är intresserad av tavlor, gick jag runt i lokaliteterna och tittade. Då upptäcker jag att det fanns två tavlor på skånska slott. En var på Svenstorps slott och den andra på Bosjökloster. Klart man blev förvånad att se dessa tavlor i södra Spanien.

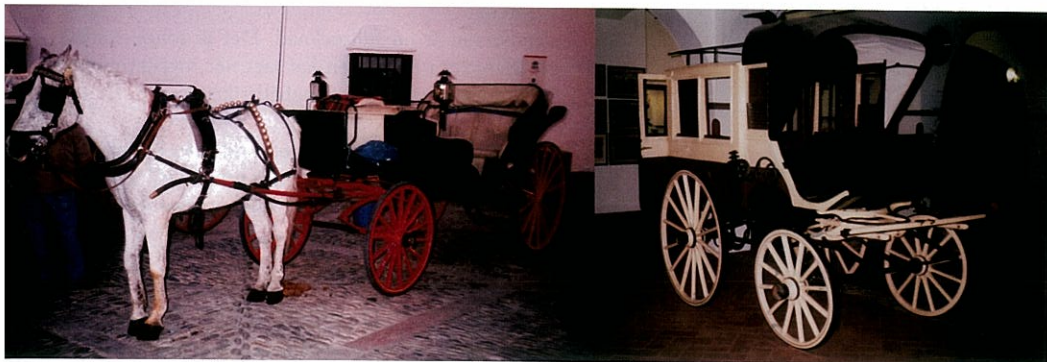
Nästa dag bar det av till Cordoba. Denna stad hade goterna byggt upp 700 f.kr..

Där fanns en stor Catedral, som var rikligt utsmyckad med gotiska bågar. Där hade goterna haft saluhallar och haft härbergen. Det var intressant att uppleva hur goterna levte och bott. Jag gick runt och tittade in i en del affärer. Det är härligt att se hur de skyltar sina varor.

Efter det åkte vi häst och vagn i de gamla kvarteren. Så går dag efter dag med många besök på museum, kulturbyggnader och gallerior.

Efter en månad var vi åter i Sverige. Det var en härlig månad att tänka tillbaka på.

Rolf Horswall



Bilder från Museu Nacional Dos Coches.

Foto: Rolf Horswall.

Landsbygdens dag på Strömsrum



Intresset för VHS var stort.

Lördagen den 17 maj arrangerade Hushållningssällskapet (Kalmar-Kronoberg-Blekinge) Landsbygdens dag för 50:e året på Strömsrums gård (vars gård vi besökte på årsmötesresan 2006). Det allra första sommarmötet hölls just på Strömsrums gård 1958. Dagen inleddes med musik av Smålands Husarkvartett och gårdens ägare Thomas Rappe hälsade alla välkomna. Under dagen fanns det mycket att både se och göra bl a parkvandring i Engelska parken, naturbetesvandring, Sveriges starkaste man var där, Smålands husarer hade riduppvisningar m m.

Vagnhistoriska sällskapet var tillfrågade om vi hade möjlighet att visa upp och berätta om Strömsrums egna vagnar. Intresset var mycket stort bland besökarna, som var närmare 2 000 st. Strömsrum har många och väl be-

varade vagnar. De har bl a en mycket ovanlig kupé, en wurst, en Victoria-vagn m m. Vid sekelskiftet var det en stor brand på Strömsrum och troligtvis brann en del av deras vagnar upp då. Nya anförskaffades men sen dröjde det inte lång tid förrän andra maskiner kom in i bilden, vilket förklarar att deras vagnar som finns kvar idag är i rätt bra skick.

För många av besökarna var Vagnhistoriska Sällskapet en ny bekantskap och de blev imponerade av våran litteratur som vi har i boklådan. Under dagen fick vi även höra många historier om hur det var förr när häst och vagn användes i det dagliga arbetet. Det var många som hade många frågor om vagnarna och även om vagnar de själva äger och vill bevara.

Foto: Monica Karlsson.

Monica Karlsson



THULINS VAGNFABRIK
SKILLINGARYD

UTDRAG

ur lagen, om bredden av hjulringar å arbetsåkdon på landet
av den 28 juni 1907

- § 2. Med arbetsåkdon förstås i denna lag sådant åkdon på hjul, som framföres medelst dragare och är avsett uteslutande eller huvudsakligen för lasskörning.
§ 3. Minsta bredden å hjulringar må ej sättas under sju eller över tolv centimeter.
På grund av denna lag hava länsstyrelserna fattat beslut enligt följande:

L ä n	Minsta tillåtna bredd		Överg.-tid intill år
	å 4-hjul. åkdon	å 2-hjul. och tyngre	
Malmöhus	7 cm.	8,5 cm.	1915
Kristianstads	7 "	8,5 "	1918
Värmlands	7,5 "	10 "	1920
Västmanlands	7 "	9 "	1916
Kopparbergs	7 "	9 "	1919
Östergötlands	7 "		1922
Stockholms	7 "		1924
Uppsala	7 "		1922
Cävleborgs	8 "		1919
Jämtlands	8 "		1916
Västernorrlands	9 "		1919
Västerbottens	9 "		1912
Norrbottnens	8 "		1923
Hallands	7 "		1924
Blekinge	7,5 "		1921
Kronobergs	7 "	10 "	1924
Jönköpings	7 "		1925
Gottlands	7 "		1926
Älvsborgs	7,5 "	10 "	1925
Göteborgs	8 "	10 "	1925
Södermanlands	7,5 "	9 "	1924
Kalmar	8 "		1928
Skaraborgs (Beslut ännu ej fattat)			
Örebro (Beslut ännu ej fattat)			

Kalmar länsstyrelses beslut om 8 cm. är överklagat och ligger hos K. M:t för avgörande.

För Malmöhus och Kristianstads län är beslutat minst 7 cm. hjulringbredd för vagn vägende intill 400 kg. och minst 8,5 cm. för tyngre vagnar.

Angivna årtal är det år då den lagstadgade hjulringbredden måste tillämpas.

Uppljningsvis meddelas att våra vagnar med angivna 7 cm. hjulskoningsbredd håller 7,5 cm. med rundkanterna, sålunda fullt lagenliga även i de län där 7,5 cm. faststälts.

Vidare meddelas att förslaget till den nya lagen om allmänna vägar på landet kommer att stadga förbud mot användandet av arbetsåkdon med lägre hjulhöjd än 65 cm.

BOKTIPS

HESTEKRAFT

Ekvipager fra Odense og omegn



Ole Jespersen

Ole Jespersen har på forlaget Ekipage get ut boken HESTEKRAFT - Ekvipager fra Odense og omegn.
(ISBN 978-87-91517-01-3)
44 sidor med 44 foton. Pris: 98:- Dkr

Boken kan beställas hos Ole Jespersen i Aalborg tel. +45 9814 7880 el. +45 2099 7880
ole@karetmager.dk

En trevlig tillbakablick till en tid när hästen var en nödvändig del av vardagen Glädjande har Ole tagit chansen att visa ett flertal arbets- och funktionsvagnar förspända i sin rätta miljö.

Härliga dofter i luften, grönt och vackert !

Den 10 augusti anordnar VHS en temadag kring vagnar, selar och körning vid Sparreholms Slott.

Under dagen erbjuds försäljning av bla nya ponny-selar i olika storlekar (bla minishetland) tillverkade av Tärnsjö Garveri AB till reducerade priser.

För den som önskar finns möjlighet att själv försälja utrustning vid särskild plats.

Visning av museets vagnar, föredrag, uppvisning, försäljning mm.

Anmälan sker till Tommy Blomquist tommy.blomquist@brevet.nu
0705-445545

Förfrågningar kan göras till Anders Eriksson email: info@anders-eriksson.se
0705-647988

För den som önskar finns möjlighet att boka boende i denna härliga slottsmiljö.

Kontakta Anna Karinen email: karinen@telia.com
0706-317815

Sparreholmsdagen
arrangeras i samhället
den 9 augusti!

I senast numret av Ekipage skrev jag att jag var på väg till Sicilien för att hålla körkurs. I min enfald levde jag i tron att jag redan i februari skulle få möta vårsolen och värmen.. Solen var visserligen synlig emellanåt men verkligheten var en annan , iskall vind och nollgradigt tidigt på morgonen i Catania vid hemresan. Vid landningen på eftermiddagen var det 8 plusgrader på Arlanda. Trevligt var det under alla omständigheter med körning bland apelsin och citronodlingar. Vädet precis som jag själv får både hit och dit. Upp och ner.

Pingsthelgen var fantastisk med sommarvärme och påtande i trädgården. Det kändes bra att få ned lite blommor i rabatterna. Det är trevligt och bra för själen med blommor omkring sig. Följande vecka bar det av norrut eftersom jag var jag inbokad för undervisning i Gnarp och Östersund. Av en ren slump fick jag se väderprognosen i de sena nyheterna på söndagkvällen. Det var bra långkalsingarna var med när onsdagsmorgonen bjöd på snötäckt mark. Det är spännande att resa och uppleva skiftningarna mellan klimatzonerna.

Flyget kunde kanske tyckas vara ett bättre alternativ när nästa anhalt var Göteborg men jag fick möjlighet att se delar av landet som jag inte har besökt tidigare. Man får den största förstelse för de många tyskar och holländare som semesterar i vårt vackra land efter att ha kört Inlandsvägen genom Jämtland, Härjedalen, Dalarna, Värmland, Dalsland till Bohuslän. Prova Ni också. Resan går att göra med tåg på Inlandsbanan också.

Krönikan verkar komma från någon blandning av en metrolog och gårdfarihandlare men hur det än är så träffar jag under resandet många människor och hästar.

En person som jag kom i kontakt med nyligen när jag undervisade på Ekerö, Stockholm var styrelsemedlemmen Alf Hedin som berättade att han som 12-åring arbetat med att köra postskjuts med häst i Jämtland. Personligen tycker jag att det skulle vara intressant höra honom berätta mer om hur det gick till. Kanske att det går att arrangera en föreläsning vid något tillfälle?

Kulturen som berör hästekipaget, resandet och brukskulturen är grunden och en viktig uppgift för VHS att föra vidare. En av de främsta förvaltarna av traditioner inom detta område är utan tvekan H.M. Konungens Hovstall. Att Hovstallet är en värdefull skatt som vi har mitt i Stockholm är det många av oss som vet men jag blev återigen påmind om detta i samband med besök den 8 maj. Jordbruksverket och Hovstallet i samverkan stod som arrangörer av ett mycket väl anordnat seminarium om hästnäringens framtid. Gräsklippningen med häst nämndes vid ett flertal tillfällen som en framtida vision. Vilket glädde undertecknad alldeles särskilt.

I samband med lunchen fick vi som deltog möjligheten att se en uppvisning med två fyrspann. Ett anspänt a la Dáumont och ett mycket fint sammansatt fyrspann som också kördes föredömligt av Vagnmästare Bo Broman. En eloge till samtliga!

Hästturism har varit en del av verksamheten som jag har bedrivit de senaste åren. Formen för turistverksamheten kan man fundera över eftersom jag det senaste året har kört bil som aldrig förr! Sedan juli månad har jag tillbringat närmare 6000 mil i bilen och är på det viset den som har "turistat " mest. Miljöbov är jag uppenbarligen men i juli ska det bli lite ändring. From 1/7 ska vi erbjuda besökare vid Sparreholms Slott en åktur i samband med visningarna av museet.

Kanske vill Du sitta i en Viktoria och uppleva atmosfären, boka en körlektion eller utflykt?

Anders kör med gräsklipparen.

Välkomna! Anders Eriksson



TILL SALU



Viktoria för en eller 2 hästar.

Toppskick. 38.000:-
2 selar med silverbeslag (en del nya detaljer),
med tömmar 9.000:-
Säljes tillsammans för 45.000:-
Sten Johnsson, Tel. 0511-820 11



Gigg, Oskar Bengtssons Åkdonsfabrik,
Skillingaryd 4.5000:- Finns i Örebrotrakten
Birger Ekström
Tel. 019-29 42 62 el. 0705-11 06 05



Landå

Stort renoveringsbehov.
Tel. 0705-44 55 45



Selar, slädar och vagnar.

Körklara, billiga.
Tel. 0120-611 33 eller 013-10 41 23
Stefan Thorslund, Åtvädaberg



Karriol (gigg)

C-fjädrad, originalfärg. Ej några rötskador.
Tillhörande sele medföljer.
Bud, fri prövningsrätt. Tel. 0706-31 54 27



Jaktvagn/Skånsk åkvagn

Vagn i mycket gott skick.
Finns i Svedala Tel. 0705-44 55 45

Vad Händer Snart?????

2008

- | | | |
|-------|------|--|
| 09 | aug | Styrelsemöte, Skillingaryd |
| 08-10 | aug | SM – körning, Flyinge (Skånska Körsällskapet) |
| 14 | aug | Öppen gård på Almnäs, Hjo |
| 16-17 | aug | SM i skogs- och brukskörning och bruksridning
Naturbruksgymnasiet i Rättvik |
| 24 | aug | Traditional Driving Meeting, Barvaux-Condraz |
| 27-31 | aug | VM – enbet, Jarantow, Polen |
| 03-07 | sept | VM – 4-spänn, Beesd, Holland |
| 06-07 | sept | Jädersbruksdagarna, Arboga |

- | | | |
|-------|------|--|
| 11-15 | sept | Höstresa till Finland |
| 13 | sept | Hessinks Auktion, Holland |
| 13 | sept | Veteranplöjning mm., Malmköping (0157-20996) |
| 04-05 | okt | SM i plöjning, Huseby i Kronobergs län |

2009

- | | | |
|-------|-------|---------------------------------|
| 19-20 | april | Årsmötesresa, Södertörn |
| Prel. | sept | VHS-resa till Rom m.fl platser. |

Posttidning B

Avs:

Vagnhistoriska Sällskapet

Stambanavägen 135

141 39 HUDDINGE



Kaufl
Charron

