

# Ekipage



Vagnhistoriska Sällskapet Medlemstidning 1 - 2013

## Medlemsservice E-post: [medlemsservice@vagnhistoriska.org](mailto:medlemsservice@vagnhistoriska.org)

### Sverige:

Gerhard Winroth  
Västmosa 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

19-24 mars VHS-resa till EQUITANA, Essen  
05-07 april VHS vagnrenoveringskurs del 2,  
Forsvik  
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  
Västmosa gård, 733 99 Möklinta  
Tel. 0224-840 40 / 0705-23 69 34  
[gerhard.winroth@telia.com](mailto:gerhard.winroth@telia.com)

## Sekreterare

Odd Jansson  
Brudviksgården, 795 70 Vikarbyn  
Tel. 0248-204 44  
[odd@brudvik.se](mailto:odd@brudvik.se)

## Ledamot

Åke Öberg  
Stora Broby 1, 583 60 Gammalkil  
Tel. 013- 33 03 35 / 0703-28 30 67  
[ake\\_oberg@hotmail.com](mailto:ake_oberg@hotmail.com)

## Suppleant

Perolf Kallings  
Dalhem Myre 239 62256 Dalhem  
Tel. 070-727 40 14  
[sinecura@telia.com](mailto:sinecura@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](mailto:tommy.blomquist@gmail.com)

## Ledamot

Peter Ambjörnsson  
Klevens Gård, 546 91 Karlsborg  
Tel. 0505-305 07 / 0706-58 28 11  
[peter.ambjornsson@nammo.com](mailto: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](mailto:kjell-olof@vagstedt.com)

## Suppleant

Rolf Eriksson  
Lilläckersvägen 49, 181 59 Lidingö  
Tel. 08-76 75 755 / 0737-71 86 48  
[rolf.h.eriksson1@telia.com](mailto:rolf.h.eriksson1@telia.com)

## Kassör

Allan Sunnerud  
Spåringe Sunnegården 2, 590 47 Vikingstad  
Tel. 013-830 17 / 0768-301 731  
[allan.sunnerud@gmail.com](mailto:allan.sunnerud@gmail.com)

## Ledamot

Björn Synnerstad  
Troserums Säteri, 590 98 Edsbruk  
Tel. 0493-400 08 / 0705- 744 008  
[synnerstad@troserum.se](mailto:synnerstad@troserum.se)

## Suppleant

Lars Hellsten  
Lindåsen Grymmakäret 35, 545 92 Älgarås  
Tel. 0506 400 49 / 0702-577 499  
[hellsten.lars@telia.com](mailto:hellsten.lars@telia.com)



# Ekipage

Nr. 1 2013  
27: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	Ut kommer
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 Sunegården 2  
590 47 Vikingstad

Hemsida: [www.vagnhistoriska.org](http://www.vagnhistoriska.org)  
e-post: [info@vagnhistoriska.org](mailto:info@vagnhistoriska.org)  
Bankgiro: 5793-1289  
Plusgiro: 583056-7  
Utland: SWIFT/BIC: NDEASESS  
IBAN: SE7895000099602605830567  
Org.nr.: 88 32 01-81 40  
Medlemsavgift: 250 kr/år

Omslagsbild: Ingvar Hansson,  
Laxbro Häståkeri  
Foto: Gunilla Larsson

## Innehåll

Ordföranden har ordet.....	1
Gamla tiders körkonst.....	2
Föreningen för vagnkulturens bevarande.....	5
Glimtar från vagnmakaryrket.....	6
Motion till VHS - Årsmöte Ekipage 2013.....	9
Glädjande beslut.....	11
Slädparti.....	12
Vagnmakaremästare Sigfrid Svensson.....	14
Vagnrenoveringskurs del II.....	16
Vagnhistoriska Sällskapet i Finland.....	18
Snöplöjning på Haneberg.....	20
Anspann och galavagnar.....	22
Krönikan.....	26
Redaktörens funderingar.....	31
Demi-mail phaeton.....	31

# Ordföranden har ordet

Jag har gått igenom ett antal ordföranden har ordet. Man vill ju gärna inte upprepa sig. Det är emellertid inte så lätt när vädret upprepar sig. För två år sedan var det lika mycket snö ute som det är i år, i vilket fall när detta skrivs. Det betyder att det har varit möjligt att åka släde en hel del. För de som har hästar gäller det att hålla igång dem även på vintern. För de som inte har hästar men vagnar som behöver renoveras är vintern en god tidpunkt att samla kraft och entusiasm inför vårens bara underhåll av vagnparken.



För de som behöver hjälp med renoveringar kommer del två av renoveringskursen i vår. Ta kontakt med kursansvariga om ni vill delta. För oss andra och naturligtvis även de som går renoveringskursen stundar vår årsmötesresa som i år går runt sjöarna i Västergötland. Det är alltid lika roligt att se framåt mot årsmötesresan. Våra researrangörer lägger ner stor kraft för att de ska bli lyckade och jag har hittills under mina år inte varit med om någon misslyckad resa. Jag hoppas att riktigt många kommer att sluta upp till den.

Vi planerar även en sammankomst i sommar med traditionell körning. Jag hoppas också att den blir välbesökt både av våra medlemmar som har ekipage men även av de som bara vill ha en trevlig dag med likasinnade.

Vi har i år gått ut med en betalningspåminnelse till de som ännu inte betalat sin årsavgift. Vår tidning Ekipage kostar en hel del och tar merparten av medlemsavgifterna. Det är angeläget att vi får in så många medlemsavgifter som möjligt för att vi skall kunna uppehålla kvaliteten på tidningen. Hjälptill till att värva nya medlemmar. Vi behöver dem.

Med detta tillönskar jag er alla en trevlig och solig vår

*Gerhard Winroth*



## KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

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

# *Gamla tiders körkonst – ett kulturarv värt att bevara*

*Kari Lawe*

*(Artikeln kommer att införas i Beridna Högvaktens tidning under året.)*

*Redan under forntiden spelade körkonsten en betydande roll, inte mint ceremoniellt. Från början var det oxar som drog stora fyrhjuliga vagnar. Cirka 2500 f.Kr ersattes oxarna av hästar och de fyrhjuliga vagnarna av lätta, tvåhjuliga vagnar med ekrade hjul. Dessa vagnar sågs tidigare framförallt som stridsvagnar, men anses numera ha haft en betydligt bredare funktion; inte minst då som parad-, kappkörnings och ceremonivagnar. Sitt ursprung anses de ha någonstans på stäpperna norr om Kaspiska och Svarta havet. Därifrån spreds de under andra årtusendet före Kristus till både Mellanöstern, Indien, Kina och Europa. Det första belegget för en sådan vagn på våra breddgrader, finns i Kiviksgraven och dateras till cirka 1100 f.Kr.*





Den tvåhjuliga vagnen behöll sitt heravälde fram till Västroms fall i slutet av 400-talet. I Konstantinopel användes den ceremoniellt till och med in på 1100-talet.

Från och med tidigt 500-tal ersattes emellertid vagnen som statusmarkering av riddarens – ryttarens tidsålder. Inom brukskörningen var emellertid Medeltiden en ytterst kreativ tid, då bl.a. lokselen och skacklarna infördes från Kina.

Under 1000-talet ökade fraktraffiken med kärror över hela Europa. För personbefordran var emellertid både vagnar och vägar allt för obekväma.

Sin renessans för personbefordran fick vagnen under senmedeltiden i Ungern, där storgodsägarna omfattande handel med jordbruksprodukter, ställde höga krav på transporter och vägar. Under andra hälften av 1400-talet sökte kung Matthias Corvinus på alla sätt främja vagntransporterna i landet och beställde bland annat från byn Kocs en vagn för arméns transportbehov. Vagnarna fick namnet kocs och räknas som föregångare till nya tidens karosser.

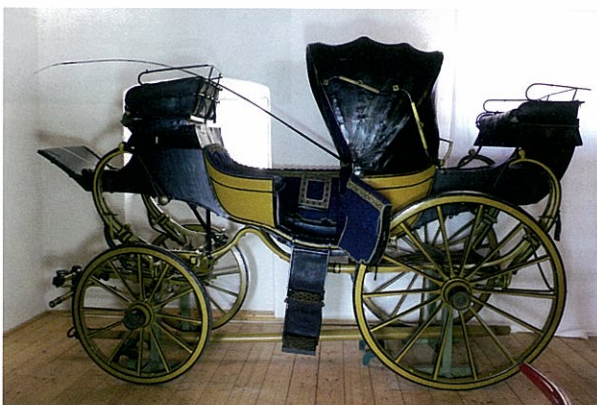
Någon större spridning fick emellertid inte dessa vagnar förrän under andra hälften av 1500-talet. De tillhörde högreståndskulturen och bland adeln var på många håll motståndet starkt mot vagnar. Det enda värdiga sättet att färdas för en adelsman - en riddare - var till häst. Karosserna hade emellertid kommit för att stanna. I slutet av 1500-talet hade i princip ridning som färdmedel upphört bland mer prominenta personer. Även inom ceremoni tog karosserna allt mer över rikhästarnas roll.

Under 1600-talet spred sig bruket av karosser även till den rikare delen av borgerskapet. År 1640 upprättade dessutom bröderna Taxis den första regelrätta diligenslinjen i Tyskland. I vårt land upprättades gästgiverier med skjutsskyldigheter.

Under 1700-talet utvecklades ekipagekulturen för att nå sin höjdpunkt

under 1800-talet. Under den här tiden växte det även fram körsolor både i Sverige och på andra håll i världen. Samtidigt utvecklades den moderna travsporten.

Under 1800-talet ökade dessutom hästens betydelse inom all form av brukskörning. Vid tiden för Första Världskriget var antalet hästar inom



jord- och skogsbruk, transport och samfärdsel samt militärväsen följaktligen som allra störst.

*Den 7 september 1986  
samlades en grupp eldsjålar på  
det välkända Margretetorps  
Gästgivarvärdgård i Skåne  
och bildade Vagnhistoriska  
Sällskapet.*

Vid den här tiden hade emellertid förbränningsmotorn inlett sitt seger-  
tåg. På några decennier mekaniserades och avhästades armén, jord- och skogsbruket, transport och samfärdsel, samt i princip all form av personbefordran. I avhästningens och mekaniseringens spår riskerade inte bara ett mångtusenårigt samarbete häst- människa att upphöra, utan dessutom ett. ovärderligt kulturarv att för evigt utplånas.

Den 7 september 1986 samlades en grupp eldsjålar på det välkända Margretetorps Gästgivarvärdgård i Skåne och bildade *Vagnhistoriska Sällskapet*. (från början *Vagnhistoriska klubben*). Syftet med förening var att stoppa kulturfördärvet genom att bevara och utveckla kunskapen om alla former av hästdragna vagnar, slädar och redskap.

Starten var blygsam. Medlemmarna var få och det saknades pengar. Emellertid lyckades man bygga upp ett kontaktnät av människor som var intresserade av den gamla häst- och vagnepoken. Dessutom reste man runt och tog kontakt med ägare till gårdar och vagnsamlingar. Intresset för att bevara de gamla hästföremålen visade sig vara betydligt större än man från början trott, och många nya medlemmar värvades.

Sex år senare, 1992, grundades sällskapets tidning; *Ekipage*, som utvecklats till ett centralt redskap för kontakten mellan medlemmarna.

Under de följande åren utvecklades verksamheten med studieresor till

olika intressanta mål både inom och utom Sverige, föredrag och sammankomster samt kurser i bl.a. vagnvård och tapetsering.

Till Sällskapets verksamhet hör även att ombesörja nytryck av kataloger, böcker och äldre facklitteratur med

intresse för medlemmarna, samt att ge ideellt stöd till forskning inom aktuella områden. Dessutom engagerar man sig för Traditionell körning, samt för att söka få till stånd ett nationellt levande Hästmuseum, förhoppningsvis på Flyinge Kungsgård.



Foton: Tommy B.

# Föreningen för vagnkulturens bevarande



Renoveringsobjektet.  
Följ renoveringen på vår hemsida.



En Viktoriavagn efter renovering på väg mot en bröllopskörning.

## Som medlem i Vagnhistoriska Sällskapet får du tillgång till



### Skötsel och renoveringskurser

Kursernas målsättning är att värda och ta hand om gamla vagnar och seldon på rätt sätt med gammal och beprövad kunskap. Lärarna på kurserna är kunniga i vagnmakteri och målning. Du tar med dig ditt renoveringsobjekt och får sakkunnig hjälp för att kunna få det till det skick du önskar. Ingen vagn är så dålig att det inte går att renovera upp den. Se på vår hemsida hur Henrik och Katarina renoverade sin vagn. [www.vagnhistoriska.org](http://www.vagnhistoriska.org)



### Resor inom och utomlands

Resor anordnas till självkostnadspris som ger medlemmarna en möjlighet att besöka privata vagnsamlare och vagnsmuseer för att se dolda skatter i deras vagnslider. Återkommande resor är årsmötesresan och höstresan som är mycket uppskattade där du kan knyta kontakter med likasinnade med samma intressen. Resorna inom och utomlands sker vanligen med buss för en trevligare gemenskap.



### Körning och sammankomster

Vagnhistoriska anordnar temadagar med körning på olika platser dit intresserade kan komma som publik eller med sina vagnar och få sitt ekipage och sin tidsenliga klädsel bedömda och visa upp sin körskicklighet i traditionell körning. Vintertid ordnar medlemmar slädpartier runt om i landet som är mycket uppskattade. Kom och ta del av våra möten och skaffa nya vänner.

### Medlemstidningen Ekipage

Tidningen utkommer fyra gånger per år. Innehållet är en blandning av fakta och reportage om händelser i gammal och nyare tid. Reseskildringar från våra resor och information om kommande resor kan du också läsa om. Nya kurser och aktiviteter kan du ta del av i god tid för god planering. Även tips på nya spännande böcker som kan vara svåra att hitta i handeln presenteras. Tidningen är ett allt i ett för den intresserade.



### Bok och presentshop

Vagnhistoriska Sällskapet har låtit nityrcka flera av de gamla vagnkatalogerna från seklaskiftet som är till stor hjälp vid identifiering av gamla vagnar. I sortimentet finns även kataloger över jordbruksredskap. Bland titlarna finns också många böcker med beskrivningar av hur det var att resa med vagn i Sverige förr i tiden. Presentshoppen innehåller många tänkbara gåvor till den som är intresserad av gamla vagnar.



### Bli medlem och bli en av oss

Man behöver inte vara ägare till häst eller vagn. Det räcker att man är intresserad av den gamla häst och vagnkulturen och vill värna om vår kulturskatt så att den inte förstörs eller säljs utomlands. För 250 kr per år får du tillgång till den enorma kunskapsbank som våra medlemmar i alla åldrar innehar och som de gärna delar med sig av. Välkomna som medlemmar.



## § 1 I VAGNHISTORISKA SÄLLSKAPETS STADGAR

Vagnhistoriska Sällskapet – VHS – är en ideell organisation med syfte att bevara och utveckla kunskapen om äldre tiders ekipagekultur och väcka intresse för denna. Här inbegrips hästdragna vagnar, släddar och redskap.

- genom studiebesök, kurser, föredrag och sammankomster
- genom forskning och ideellt stöd åt sådan och genom att söka knyta kunskapsberikande
- kontakter med personer, museer och andra institutioner
- genom återutgivning av t.ex. numera svåråtkomliga eller ej tidigare publicerade bidrag
- och uppteckningar inom verksamhetsområdet
- genom att på ett sakkunnigt sätt lära ut och vidareutveckla kunskapen om skötsel och renovering av objekt inom ekipagekulturen.



VAGNHISTORISKA SÄLLSKAPET  
[www.vagnhistoriska.org](http://www.vagnhistoriska.org)  
e-post [info@vagnhistoriska.org](mailto:info@vagnhistoriska.org)  
Postgöro 38 30 56-7  
Bankgöro 5793-1289

# Glimtar från vagnmakaryrket

Rolf Eriksson

Källan till artikeln var publicerad i Sundsvalls tidning 1944-07-23



Kalesch, Krapperrup Skåne.

Foto: Hans Ola Ericson.

## Sundsvallsgigg och lyxkalesch populära

Den som ser våra dagars strömlinjeformade lyxbil svepa fram har svårt att tänka sig att dessa smäckra, böjda linjer ha sin upprinnelse i det gamla hederliga svenska häståkdonet. De svenska häståkdonen hade faktiskt kommit så långt, då bilen uppenbarade sig, att man kunde skönja den första strömlinjeformen och därtill voro de täckta. den amerikanska bilen förde fram ett nytt mod - den täckta vagnen - och från de läckra hästdroskorna återgick människorna till de fula, kantiga fordonstyper, som vi känner igen från bilens barndom. Det svenska vagnmakeriet stod mycket högt, och fråga är om man någonstans i Europa byggde så vackra åkdon som i Sverige För Sundsvalls

del kan det vara av intresse att veta, att en särskilt lätt tvåhjulig promenadvagn bar namnet Sundsvallsgigg. Det är inte många kvar av de gamla mästarna inom vagnmakeriets hedervärda skrå. I Sundsvall är det endast ett par kvar, och av dessa firar en i år dubbeljubileum. Det är vagnmakare Ernst Fredrik Mikael Schrödter, som nu arbetat inom yrket i 40 år samtidigt som hans verkstad fyller de 50.

## Yrket i arv genom generationer

Liksom så ofta var fallet inom de gamla hantverkssläktorna kan vagnmakaryrket spåras hos flera generationer av den Schrödterska släkten. Ernst Schrödters farfars far var vagnmakare vid Åkers styckebruk, farfadern var i viss mån inne på

samma yrke, då han ägnade sig åt modellsnickarens hedervärda kall. Med Ernst Schrödters far, Johan Fredrik Schrödter, kom släkten åter in på vagnmakaryrket, och det var han som kom till Sundsvall och här grundade den välkända Schrödterska vagnmakeriverkstad.

Johan Fredrik Schrödter var född 1864. Han gjorde sina lärospån hos en av Sveriges mest berömda vagnmakarier, nämligen Freischuss i Stockholm. Det var särskilt en mästare där, verkmästare Rosin, som tog sig an den unge lärningen. Rosin var en mästare av den gamla stammen, som hade gjort sina läroår i Tyskland, dit han förlägit sin gesällvandring. Under Rosins utmärkta ledning inhämtade också Schrödter allt vad



som var värt att veta inom vagnmakeriet. 1883 fick Schrödter så gesällbrevet, och nu blev han med ens "herr". Yrkes stoltheten satt i hög-sätet i gamla tider, och innan man fick gesällbrevet fick man finna sig i att bli kallad "du" av alla och envar. Sedan gesällprovet avlagts, då behagade mästaren kalla gesällen "herr", och sedan blev avståndet stort mellan gesällen och lärlingen. Gesällerna bodde för sig själva i egen kammare, och i ett rum intill hade lärlingarna sin bostad. Det hörde till den tidens fostran att lärlingarna måste stå till gesällernas disposition vilken tid som helst på dygnet. Men de utårdade allt i vetskap om att de skulle ta igen skadan, då de själva en gång blev gesäll.

Lönen var i 1880 - 1890-talets Sverige inte så stor. 6 kr i veckan kunde en skicklig gesäll komma upp till. För att i någon mån ge kompensation hade gesällerna rätt till s. k. "fyraben", d. v. s. att utföra eget arbete efter arbetstidens slut. Det var merendels sådant arbete som mästaren ansåg sig icke ha någon ekonomisk vinning av och som då lämnades ut till gesällerna att utföras efter ordinarie arbetstidens slut. Betalningen härför fick gesällerna själva behålla. "fyraben" kommer troligen, liksom många andra termer från tyskland, och torde vara en förvanskning av "für Abend.

Efter branden i Sundsvall blev det en stor efterfrågan på allt vad hantverkare hette och annonser om lediga platser spriddes praktiskt taget över hela landet. Så fick den unge gesällen Johan Fredrik Schrödter en dag se en annons om en plats som vagnmakare hos C. P. Lindberg i Sundsvall, och han var inte sen att packa sitt gesällskrin och ge sig iväg norrut. Från 1888 till 1894 arbetade han hos Lindberg och det sistnämnda året kände han sig mogen att starta egen rörelse. 1904 kom sonen Ernst med i yrket och det är han som nu firar i år. 1911 övertog han rörelsen definitivt efter faderns död.

Den nuvarande innehavaren av Schrödterska vagnmakarverkstaden

är typisk representant för det gamla hantverkarskrået, för vilken inga detaljer äro för ringa att inte ägnas en minutlös uppmärksamhet. Själva har han gått sina läroår i huvudstaden hos Ernborgs vagnmakerifabrik vid Luntmakargatan. Det var under seklets första decennium, då det svenska vagnmakeriet stod på sin glanspunkt, innan bilarna helt detroniserat de äroverdiga kalescherna.

#### En gammal Sundsvallsbild som lever kvar

Liksom vid sidan av allfartsvägen ligger den gamla schrödterska vagnfabriken med ingång från Fredsgatan 15. Man ser inte så mycket av de låga byggnaderna från gatan, men kommer man bara in på gården, så upptäcker man en del av gamla Sundsvall. Det är främst då den gamla smedjan, som står kvar sedan förra seklet. Lågt i taket är det och en stor del av golvet mitt upptas av en jätttestor ässja. Med den erfarne yrkesmannens grepp läggs här just nu smiden på en splitterny lastkärra, som nyss lämnat verkstaden. Verkstaden är också en lämning av det Sundsvall som gått. De två vagnmakarbänkarna och de många dussinens mallar längs väggarna ge verkstaden dess karaktär. Det är nästan med vördnad man betraktar de vackert böjda och sirade mönstren till de gamla vagnar och slädar. Ett oändligt tålmod måste hantverkaren ha lagt ned på dessa verk, vilka både ifråga om utseende och kvalitet gävo åt denna del av sundsvallshantverket en framstående plats.

#### Ståtliga ekipage åt trävarupatronerna

Bultvagnarna voro de första som allmänt tillverkades, säger vagnmakare Schrödter, då vi börja tala om vagnmakaryrket nu och förr. Det var inte precis några bekväma färder som gjordes med dessa fordon på gamla tidens usla landsvägar och städernas kullersten. Så kom då fjädervagnarna och med dessa gavs större utrymme åt den konstnärliga känslan. Och tar man del av gamla ritningar och fotografier, måste man erkänna att det gjordes riktigt små mästerverk på detta område. Kupéer, landäer, gig-

*Det var inte enbart den ekonomiska vinningen som var drivfjädern till högstående hantverket, utan där har funnits en verklig kärlek till yrket. Allting gjordes för hand. Verktygen äro förresten ett kapital i sig.*

gar och kalescher och många andra typer växte fram. En för de norrländska förhållandena ganska uppskattad typ var den s.k. viktorian, en öppen promenadvagn med sufflett.

Man kan mycket väl föreställa sig den ståtliga syn ett sådant ekipage företedde. Många sådana dyrbara vagnar beställdes av trävarupatronerna strax efter trävaruindustrins stora genombrott. De norrländska herrgårdarna växte upp i trävaruindustrin och patronerna ville gärna ge glans åt sin person och sin omgivning. Kuskar med lysande livrée, hästar med blänkande seldon och vagnar med glänsande beslag blevo en daglig syn på Sundsvalls gator. Nu hade vagnmakeriet en stolt period, och om också fåfängan var den drivande krafter så skapades det dock en hel del mästerverk.

#### Vagnmakaren måste ha fantasi

Bakom de mästerverk som sågo dagen låg ett arbete som senare tiders barn ha svårt att tänka sig. Det var inte enbart den ekonomiska vinningen som var drivfjädern till högstående hantverket, utan där har funnits en verklig kärlek till yrket. Allting gjordes för hand. Verktygen äro förresten ett kapital i sig. De voro enkla men mångända, ofta specialkonstruerade för vagnmakeriets finesser. Att bygga en smäcker vagn eller släde betyder att man måste förena skönhet med styrka. Man rör sig med svängda former, som fodra säker hand och säkert öga.

Hr Schrödter har också i sin verkstad många gamla verktyg, som ännu i dag göra tjänst. En del har väl lagts åt sidan. Vagnmakarbänken skiljer sig från den vanliga snickarbänken i flera avseenden. Den största skillnaden är väl att snickaren arbetar med t.ex. en planka fastskruvad längs bänken.

Vagnmakarens skruvar fast plankan i rätt vinkel ut från bänken. Skärhakarerna för vagnmakarbänken äro också av annat slag och speciellt gjorda för att hålla fast material vid ekertillverkningen. Fyrstickor, skrotpinnar, ekvinklar och hjulvinklar äro några av verktygen vid hjulets tillverkning. Att göra ett hållbart hjul är inte en småsak. Vi se hur det rullar och gör tjänst på gatan, men föga ana vi precisionsarbetet som ligger bakom den cirkelrunda tingesten.

Vagnmakaren måste vara en man med fantasi och tecknarförmåga. Och det ger hr Schrödter prov på. Snabbt och säkert ritas här upp en elegant landå och i sin arbetsbok, som daterar sig från seklets början, finner man många vackra teckningar med noggranna beskrivningar. Ingenting utföres utan noggrant uppgjorda ritningar och mallar. Så hänga också otaliga sådana mallar till skaklar, säten, sidostycken m.m. över arbetsbänkarna i verkstaden.

Vagnmakarverkstaden har sin egen smedja, något som givetvis är en stor styrka i detta yrke. Här behandlas också allt järnsmede som åtgår i arbete, från de kraftigaste skoningar till de smidigaste beslag. Någon svetsning förekommer inte inom vagnmakeriet, utan här använder man sig av en gammal metod, som på fackspråket kallas hetsning. Men en vagnsmakare skulle inte bara vara hemma i tillverkning av åkdon. Allt träarbete till selar och selyg skulle han även kunna utföra, och här hos Schrödter finner man också prov på vackert arbete för sellokar. Det säger sig självt att råmaterialet till åkdon av olika slag måste vara det bästa tänkbara. Särskilt till hjul och ekrar måste det vara prima trä. Virket togs i gamla tider söderifrån och de var mest ask, ek, och skånsk eller

smäländsk björk. I våra dagar sker i stället en omfattande export söderut av den norrländska björken just för vagnåkeriets räkning

*Vagnmakaren måste vara  
en man med fantasi och  
tecknarförmåga. Snabbt och  
säkert ritas här upp en elegant  
landå och i sin arbetsbok.*

**En gammal prislista - Sundsvalls-gigg kostade 65-75 kronor**  
Det kan vara av intresse att veta, att de gamla mästarna inom vagnmakeriet mycket noga höll på fixa priser inom sitt yrke. En prislista fanns också utgiven av vagnmakeri- och smidesverkstäderna i Sundsvall. Den är daterad de 22 februari 1891 och många gamla sundsvallsbor känner säkert igen undertecknarna av denna prislista. K. F. Karlsson, Johan A. Bergman, C. P. Lindberg, A. R. Ernholm och C. J. Andersson. Där finns noga angivet hela vagnens kostnad, och vissa delars kostnad, såsom t.ex. träarbetet. En hel bryggarvagn kostade 250 kr., träarbete till en s. k. svanhalsdrosk 125-150 kr., promenadslåde 150-155 kr., engelsk doggcart 75 kr., och av särskilt intresse för sundsvallsborna en pinngigg, s. k. Sundsvallsfacon 65- 75 kr. Det är ju otroligt låga priser i förhållande till nutiden även om man räknar med förändringar i penningvärdet.

**De första busskarosserna kommo till hos vagnmakarna**  
I vagnmakarmästarens gamla arbetsbok finns mycket av intresse som knyter an till vår stads utveckling på trafikområdet. Schrödter var nämligen den första som började bygga bilkarosser i staden. En ny tid bröt in och allt oftare fick de ärovordiga hästdroskorna lämna plats för bil- eller busskarossen. Där i arbetsboken står antecknat: mars 1920, busskaross för Svensson, Njurunda.

Teckningen visar oss också den gamla prärieskonare vi äldre minnas som den första bussen här uppe. 1921 komma flera karosser, bl. a. åt Koop. Charkuteri och Segerborg och så kan man följa hur en hel del av den tidens underverk på trafikområdet kommo till. Men bilismen blev snart en industri och likaså karosstillverkningen och numera sker väl denna helt industrimässigt.

Vagnmakaren har åter övergått till hästfordonen, i våra dagar mest då arbetsåkdon.

Det är intressant att se hur bilarna utvecklats och till sist kommo in på den utvecklingslinje som de svenska hästdroskfordonen voro inne på vid slutet av 1800-talet. Det svenska klimatet hade då tvingat fram täckta droskor med böjda smäckra linjer som gävo en aning om strömlinjeformen. Så kom de amerikanska bilarna, avpassade för Amerikas soliga klimat. De voro öppna, kantigt byggda och allt annat än vackra. Nu under de senaste tio-femton åren har man anammat de iden med den täckta bilen och strömlinjeformen. Allt upppepar sig.

**Av stor vikt att Hantverk Museet får verktyg och handlingar från hantverket**

Vagnmakare Schrödter är en gedigen karskräet och sitt mästarbrev bär han representant för det gamla vagnmakeriet med stolthet. Genom hans tillmötesgående kommer också Hantverksmuseet på Norra berget att berikas med många gamla verktyg och likaså har hr Schrödter lämnat sin faders mästarbrev, medaljer och gamla handlingar i museets vård. Även från andra vagnmakare med gamla anor i Sundsvall, A. Larsson och Bror Persson, har museet fått mota många värdefulla föremål.

När man så lämnar den gamla vagnmakeriverkstaden är det inte utan att det sker med ett vist vemod. Man har fått en inblick i ett hantverk som var ett av sin tids mest betydelsefulla och vars representanter nu tyvärr blir allt färre.

Morris

# Motion till VHS årsmöte 2013

## **Bakgrund till motionen**

VHS har tappat många medlemmar. Ett sätt att få fler medlemmar på skulle kunna vara att man försöker få olika regionala resor under 1 dag någon gång under perioden augusti-oktober.

Det finns kanske några medlemmar som är historiskt intresserade av Ekipage. Körfolket har kanske mindre intresse av vagnar som museefordon. Den generationen som är uppväxt med hästar och tillhörande fordon är nu i regel över 75 år, och hästarna, som används vid körning är sannolikt inte lika trafiksäkra som förr, vilket kan leda till olyckor. År 2012 fanns en liten äldre samling av fordon till salu. De två större vagnarna hade mycket tydliga skador. Samlingen som såldes var tidigare känd för sin körverksamhet. Vissa vagn typer är direkt utrotningshotade. En del säljs till utlandet och andra skrotas. Kontakter kan kanske öka förståelsen för ekipagens historiska betydelse, och att man får en insikt om att äldre vagnar är kulturföremål, som man ska vara rädd om. Det finns ett antal vagnar och slädar som lagras i statliga och regionala museer som är sevärda men inte tillgängliga. Dessutom finns det regionala förteckningar över gamla vägar, broar och alléer som också är sevärda.

VHS har besökt en del äldre stallbyggnader men hur många kyrkstallar och andra enklare stall hos allmogen eller i städerna har man besökt?

## **FÖRSLAG**

VHS styrelse tar sig en funderare över hur man skall få upp portarna på Nordiska Museets anläggningar i Julita, de regionala samlingarnas lokaler och hembygdsföreningarnas samlingar, som normalt sett inte är öppna.

Tidningen Ekipage skulle kunna fungera som informatör, om när de här olika museerna kan ha öppet för VHS. Detta innebär att man bör ha god framförhållning.

OBS mitt förslag innebär att man kan ha olika regionala alternativ. Exkursionerna kan kompletteras med besök hos privata samlare på rimligt köravstånd.

Kostnaderna för exkursionerna blir då mycket rimligare än tvådagars exkursioner och kanske engagerar fler.

Den eller de som organiserar och tar kontakt med museer och samlare bör vara godkänd av VHS styrelse så att inte VHS namn missbrukas.

Antingen tar någon eller några i styrelsen tag i det för hela landet eller försöker man med någon i de olika regionerna.

Färingtofta 20130215  
Jan Ljungdahl  
0435770048

Medlem nr 0031



## TILL SALU

Finvagn i ek med stoppad skinnklädsel, nyskick. 1-bett, 2-bett.  
Original SAWA, Kutschenbau Josef Schmid, Herdwangen, Tyskland.  
Barbro Berger, 070-2677273.



  
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, trälädor, häckar och plywood.

Tel: 040-48 01 90 [www.glf.se](http://www.glf.se)

  
Halva priset på inträde vid uppvisande av denna annons!

Månd - fred 11.00 - 16.00  
Lördag 12.00-16.00  
[www.travmuseet.com](http://www.travmuseet.com)

  
NÖRDISKA TRAVMUSEET

**Greppa körningen med praktisk kurs**  
bruks- skog och tömkörning ingår  
1-5 dagar, 2-4 personer/grupp

  
[www.svangel.se](http://www.svangel.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](mailto:tommy.blomquist@gmail.com)



## **Beslut om bidrag till organisationer inom kulturmiljöområdet för år 2013**

Riksantikvarieämbetet har den 18 februari 2013 beslutat att lämna Er förening ett organisationsbidrag för budgetåret 2013 på 50 000 kronor.

### **Villkor**

Ert organisationsbidrag utbetalas med 50 000 kronor i mars 2013.

### **Bakgrund till beslutet**

I en ansökan till Riksantikvarieämbetet för år 2013 har ni ansökt om 105 000 kronor i bidrag. Riksantikvarieämbetet disponerar för budgetåret 2013 totalt 4 500 000 kronor för bidrag till organisationer inom kulturmiljöområdet inom ramen för myndighetens förvaltningsanslag (7:1 ap.1). Ansökningarna för 2013 uppgår totalt till drygt 8 500 000 kronor varför en prioritering måste göras.

### **Upplysning**

Riksantikvarieämbetet kommer under året att informera Er om nya principer. De nya principerna kan påverka urvalet av organisationer som kommer i fråga för bidraget samt hur mycket medel som fördelas. Ansökningsdatum för 2013 är ännu inte fastställt men Riksantikvarieämbetet kommer att meddela Er när ett datum är beslutat.

Detta beslut har fattats av avdelningschefen Birgitta Johansen efter föredragning av utredaren Eva Waldén Selin. Även enhetschefen Qaisar Mahmood har varit med om den slutliga handläggningen.

Birgitta Johansen

Eva Waldén Selin

# Slädparti

Anno 1926

Berättad av Sture Erikson, Ö.Herrestad född 1914

Det var en riktigt lång vinter med mycket snö på vägar och fält. Byns män och bönderna utomkring hade skottat snö gemensamt i flera dagar. Det bestämdes att man skulle ställa till med ett slädparti och bjuda alla skolbarnen i Ö.Herrestads skola på ett riktigt slädparti.

Alla lantbrukare ställde upp med hästar och slädar. Alla hästarna ryckades och pyntades vackert med flätade manar och svansar med inbundna band och i huvudstolen sattes färgglada vippor av silkespapper och som kronan på verket, - de nyputsade bjällrorna - som fästes i selarna.

Slädarna fick också vippor av silkespapper och fina åkdynor lades i sätena och varma fallar att krypa in i. I hållare på slädarnas sidor sattes

facklor. Alla samlades på skolgården! Gissa om det blev ett inspekterande av varandras ekipage. Där kom Gärnäsgården med en stor sluffakana med halmbalar i botten och tjocka dynor ovanpå, med plats för många barn och Herrestadsgårdens slädar fick också plats för många skolbarn.

Så bar det iväg till munter bjällerklang. Slädarna for förbi Ö.Herrestads prästgård - Tjustorp - Smedstorp - Tunby - Komstad - Gärnäs - Ö.Herrestad. Det blev en lång härlig runda i det vackra vinterlandskapet.

I skolan hade några av mödrarna ställt till ett riktigt kalas. Alla hade tagit med sig något gott i matväg -bullar - Bröd - Köttbullar - fläsk - bruna bönor mm.

Farmor och farfar hade bistått med 2 kannor mjölk(80 liter), som det kokades Chokladmjölk av.

Så fort slädarna kom tillbaka till skolan vankades det varm choklad med smörgåsar och bullar. ÅÅÅÅÅÅ vad det smakade gott! Efteråt blev det lekar för alla familjerna och alla skolbarn.

Hela dagen gick åt till slädparti och lek, och inte förrän mot kvällen då det blev tid för mjölkningen tog det roliga slut. Vilken upplevelse och vilket minne för livet.

Nedtecknat av Ann-Margret Malmqvist den 13 december 1999

## Aktiebolaget

### V. Fongs Gelbgjuteri



Renovering och nytillverkning av allt i mässing och brons.

AB V.Fongs gelbgjuteri

Bergsgatan 16 563 32 Gränna

Tel.0390-10154 [www.fongs.se](http://www.fongs.se)

[info@fongs.se](mailto:info@fongs.se)

## Referensobjekt



Swedenborgs Lusthus, Skansen, Stockholm



Fästighet, Nybroplan, Stockholm



Putsad villa, Genarp



Ribbersborgs kallbadhus, Malmö

OTTOSSON  
**FÄRGMAKERI**  
AB

## Linoljefärg för bygg & konst

Egen tillverkning av linoljefärg  
Framtagning av originalkulörer

Beställ vår linoljefärgskatalog på  
[www.ottossonfarg.com](http://www.ottossonfarg.com)

För mer info och återförsäljare se vår hemsida


Lillegårdsvägen 14, 247 70 Genarp  
Telefon: 040-48 25 74 Fax: 040-48 26 70

# KRAFFT

## Stallströ och foder från svenska skogar och jordar

Se hela vårt breda produktsortiment på [kraftt.nu](http://kraftt.nu)

020-30 40 40 för fri  
foderrådgivning eller  
gå in på [kraftt.nu](http://kraftt.nu)

 Träffa oss på  
"Kraftfoder för hästar"

# Vagnmakaremästare Sigfrid Svensson

Född 1880, Höör

S. Svenssons fader hade också varit vagnmakare och lämnade om honom följande uppgifter: "Min fader Oskar Svensson" var född 1845 och kom i vagnmakarelära i Lund 1858. Lärotiden var fyra år, ingen lön men fick kost och logi. År 1863 flyttade han som vagnmakaregesäll till Roskilde i Danmark där han stannade i sju år, varefter han återvände till Sverige och slog sig ner som vagnmakaremästare i Höör år 1870. Här köpte han en fastighet på 5000 kvm. Och eftersom det på den tiden inte fanns något mejeri så var en hantverksmästare i regel tvungen att själv hålla kor ty all hans personal skulle ha mat och logi vilket ingick i avlöningen. En lärling fick på den tiden ingen lön de två första åren endast kost och logi och först det tredje året kunde han om han var duktig få 3:- i veckan vilket höjdes det fjärde året till 5:- kr. i veckan. Många lantbrukarsöner ville lära sig lite om vagnmakeri så att de kunde göra en liten reparation hemma på gården och då ville de i regel stå hos vagnmakaren de 6 vintermånaderna och för detta fick de betala till mästaren 100:- och så fick de också kost och logi under tiden.

Jag, Sigfrid Svensson, övertog min faders vagnmakeri år 1910 vilken jag innehade till år 1947 då det var så dåligt med vagnmakeriet att man inte kunde sysselsätta någon arbetare på sitt en gång mycket fina hantverk.

S. Svensson hade varit i lära hos sin fader och vid 14 års ålder hade han åkt till Malmö som gesäll med 18:- kr. i veckan. Han hade då själv fått bekostat maten vilken kostade kr. 7:- och rummet med 2,50 kr. i veckan. S. Svensson hade stannat i Malmö

2½ år. S. Svensson hade också varit strejkbrytare, det vill säga han hade inte varit med i någon fackförening och arbetat när de andra gesällerna strejkade. Gesällerna hade strejkat för bättre lönevillkor. Detta hade varit 1900 och strejken hade varit i ½ år och givit såsom resultat att gesällerna hade fått kr. 22:- i veckan. S. Svensson hade arbetat hos Gustav Jönsson på Grönegatan men under strejken hade han måst rymma från Malmö, ty de andra gesällerna hade försökt prygla S. Svensson och han hade heller inte kunnat få något matställe ty dessa stod på gesällernas sida.

S. Svensson hade rymt till Köpenhamn men de hade haft hans signalment där och han måst fortsätta till Roskilde där han uppsökte sin fars gamle läromästare men de hade heller inte vågat anställa honom och han var tvungen att åka hem till Höör och börja arbeta hos sin far.

Följande timmer hade S. Svensson använt: björk till naven, fur eller gran till korgen, underredet ek, alm eller björk. Till ekrarna hade han använt ek, detta skulle alltid uthuggas och aldrig sägas. Träden skulle dessutom alltid fallas i nedan. Ty då gick ingen mask och ingen husbock i trädet. Månen har haft stor betydelse vid träd-fällningen. S. Svensson kunde en vers utantill som visade prov på gammal tro och sed, nämligen följande:

*Sista torsdagen i nä  
Skall du fälla trä*

S. Svensson berättade vidare att han alltid köpt träd på rot i trakterna i Höör. Sedan hade han lejt folk till att hugga ner träden. Träden skulle alltså fallas när månan var i nedan och se-

dan skulle trädet barkas i första hälften av maj månad. Vid tillverkningen av ekrarna delade man först kubben i fyra delar, sen slogs innersta kärnan ifrån, sen slogs ytveden ifrån och sedan delade man enligt årsringarna. Ekrarna skulle sedan ligga och torka i vinden i sju år. Det dugde inte heller med gamla träd till ekrarna utan trädet skulle vara i sin bästa ålder. Om eken var för gammal blev ekrarna

*Ekrarna skulle sedan ligga  
och torka i vinden i sju år.*

*Det dugde inte heller med  
gamla träd till ekrarna utan  
trädet skulle vara i sin bästa  
ålder. Om eken var för  
gammal blev ekrarna sköra.*

sköra. Till löterna använde man bok ty björk var för mjukt. Till finare vagnar användes ask eller alm. Skaklarna gjordes av björk och på finare vagnar av ask. Själva korgen på bolstervagnen skulle vara 9 tum hög. På insidan av flackvagnarna skulle det ifyllas med 1½ tums tjockt trä.

Det fanns tre st. smeder i Höör som gjorde järnbeslagen till vagnarna men S. Svensson hade också importerat franska fjädrar och axlar till finare vagnar. S. Svensson hade tillverkat alla sorters vagnar och levererat vagnar ända upp till Stockholm. Vagnarna som skulle göras till bönderna just kring trakterna vid Höör var oftast små ty det fanns endast småjordbruk



men S. Svensson hade också fått beställningar på vagnar genom smeden som gått ner till slätten. Det hade varit stora bolstervagnar som hade kostat bara för trävirket 150:-.

De små en-spännarvagnarna hade också gjorts i mängder till bönderna runt Höör. Bolstervagnarna som bönderna hade varit små och trävirket hade gått på 120:-. Hela vagnen hade kostat 250:-. (detta gäller för år 1925). Fjäderlastvagnarna hade gått på kr. 800:- och i detta fallet hade det varit fjädrarna som varit så dyra. S. Svensson hade också gjort åkvagnar till professorerna i Lund och genom dessa hade sedan beställningar kommit från Stockholm. I det senare fallet hade vagnarna gått på tåg till Stockholm. Detta var på 1920-talet. Många beställningar hade också kommit från trakterna av Hörby och Kristianstad. Efter första världskriget steg vagnarnas priser i höjden. 1918 kunde en en-spännarvagn kosta 1,000:-. Samma vagn hade kostat 1914 omkr. 350:-. Som jämförelse berättade S. Svensson att en häst 1914 kostade 200:- år 1920 3000:-. År 1915 i oktober hade S. Svensson köpt en kviga för 45:-. På våren 1916 hade han sålt den för 700:-. På 1930 talet blev det dåliga tider för vagnmakarna och många fick gå över till att tillverka andra saker. En del gick över till andra yrken. Från och med 1936 hade S. Svensson haft snickerirörelse som biyrke. Vagnmakaren, berättade S. Svensson hade alltid varit fattig. I dessa trakter hade det varit svårt att få ut pengar av bönderna ofta hade S. Svensson fått lämna årslånga krediter och likväl hade S. Svensson inte fått ut några konanter av bönderna utan fått taga hästar och kor som likvid. Dessa djur hade sedan S. Svensson fått taga till marknaden och sälja dem där. Ofta hade det blivit 25:- kr. vinst på dem. En gång hade han fått taga trä som likvid. Det hade då rörts sig om 500 tistelstänger som han tagit och fått betala 60 öre st. Detta hade varit en bra affär ty i vanliga fall hade dessa kostat 2:- per st. (1920)

1938 hade S. Svensson gjort den sista åkvagnen (skånsk resvagn eller svälare) till Maglasäte. Denne hade varit lackerad och med stoppade agedynor.

Han hade fått 1,500:- för hela vagnen och av dessa skulle smeden ha 1,000:-kr. så att det hade inte blivit någon förtjänst på den vagnen. År 1946 hade han gjort den sista bolstervagnen och nästa år slog han igen sin rörelse ty då var det också slut med reparationerna. S. Svensson berättade att eftersom inte det fanns några stora gårdar i omgivningarna av Höör hade han heller aldrig haft några verkligt stora kunder. Men fastän det bara varit småkunder så hade dessa alltid när de kommit för att betala sina räkningar alltid nästan fordrat att de skulle bli bjudna på middag. Den sista fina kupén hade han gjort 1914. Några gummihjuls vagnar hade S. Svensson aldrig gjort utan detta hade smeden skött om.

*År 1946 hade han gjort den sista bolstervagnen och nästa år slog han igen sin rörelse ty då var det också slut med reparationerna.*

S. Svensson berättade vidare att när hans far hade kommit till Höör hade många slidevedshjuls vagnar funnits där. På dessa hjul fanns inga järnringar men i gengäld var löten mycket höga och hölls samman med en pinne. Efter dessa slidevedshjul kom skenehjul med hjulskenor. Omkring 1880 var det dock vanligt med järnhjul. 1870 när S. Svenssons fader hade kommit till Höör hade det inte funnits några vagnmakare där före honom utan endast hjulmakare (Hjularp). Bönderna hade dittills själva gjort sina vagnar och där fanns icke någon fjäderlastvagn i Höör före S. Svenssons fader kommit dit. 1899 hade S. Svensson köpt 14 tunnland jord som låg i utmark och dessa hade han använt för att ha hästar och kor på under sommaren. Till själva vagnmakeriet hade det varit alltid 1 tunnland jord som kunde föda 1 ko, och ett par grisar. Vagnen levererades ofta som tjärad bolstervagn och de finare stoppades och målades. Målaren ville ha ett helt

år på sig för att måla en kupé. Detta berodde på att målningen skulle bli riktigt torr efter varje strykning. Rummet där den målades skulle vara dammfritt och därför var golvet vätt. Färgen var ofta blå. En sådan kupé kostade c:a 2,500:-. men varade också en mansålder.

Yxa, såg, hyvel och handsvarv voro de verktyg som voro tillräckliga för att göra en vagn omkr. år 1900. En rikthysel och en bandsåg samt en fräs inköpte S. Svensson år 1912. Detta drevs av en elektrisk motor. Denna hade S. Svensson inköpt för 200:- och han sade sig vara den första som innehaft en sådan i Höör. Mestadels hade han varit ensam vagnmakare i Höör men tidvis hade det funnits dem som satt upp vagnmakeri-rörelse men de hade bara kunnat stanna några år sedan hade de inte kunnat fortsätta längre på grund av ekonomin.

S. Svensson hade haft två ibland fyra gesällar i sin verkstad.

Något bomärke hade inte S. Svensson haft men ofta hade han i finare vagnar skrivit sitt namn och vagnens tillverkningsår i vagnens fyllnad. Tiden för att göra en bolstervagn för en man hade varit 10 dagar. En fullärd gesäll skulle kunna göra ett hjul om dagen. Ektapparna hade S. Svensson doppat i hornlim. Massiva gummiringar på 1½ tum hade inte varit bra ty de hade slitits bort ganska fort av de mängder av sten som fanns på vägarna. Det hade varit en modesak i början på 1900 talet men hade ganska snart försvunnit. En välgjord vagn som brukades dagligen med hårdkörning skulle minst vara i 30 år, och det kunde ofta hända att man under denna tid slet upp två järnringar pr hjul, man fick också ibland kranas om hjulen. S. Svensson påpekar också att eftersom vagnarna varade så länge var kommersen på nya vagnar alltid dålig. Bonden beställde oftast vagnen direkt av vagnmakaren.

#### Nedtecknat av Hans Akke

Sigfrid Svenssons far är Oskar Svensson. Se vidare: V-0525 Oskar Svensson

Äntligen kommer inbjudan till VHS

## *vagnsrenoveringskurs del 2*



Vårt koncept med helgkurser (fredag lunch – söndag lunch) i fyra olika steg sprida på 2 år verkar passa bra. Del ett, som skedde i september 2012, blev succé med många nöjda deltagare. Nu är det alltså dags för tvåan som fokuserar på målning.

Det går givetvis bra att komma med ett objekt som inte är påbörjat. Möjlighet till blästring kommer att finnas och handledarna är de samma. Dock kanske det inte bör vara för komplicerade saker för att kunna hinna ifatt de övriga.

**Du inbjuds nu alltså till steg två som kommer att gå av stapeln på Forsviks bruk vid Vätterns västra sida den 5-7 april 2013.**

Vi startar kl. 12.00 med en lunch på vandrarhemmet och presenterar oss för varandra och vad vi tänker måla etc.

**Övernattning** sker på Forsviks vandrarhem i enkelrum. Där finns endast tolv rum, så det gäller att anmäla i god tid, **dock tidigast 1 mars** pga att vandrarhemmet inte är öppet tidigare. VHS har dock förbokat dessa rum. Det går att sova två i rummen.

**Rumspriset per person och natt** är 460: - för enkelrum inklusive frukostbuffé. Vid medlemskap i STF erhålls 50: - rabatt. Det går att beställa varianter med olika tillägg.

**Logi och mat** betalas av respektive deltagare separat och ingår inte som tidigare i VHS kursavgift.

OBS! Medtag egna sängkläder om ni inte bokar dessa extra.

Bokning sker via hemsidan [www.forsviksvandrarhem.se](http://www.forsviksvandrarhem.se) eller mail [receptionen@forsviksvandrarhem.se](mailto:receptionen@forsviksvandrarhem.se) eller telefon 0505-41137.

### Anmälan

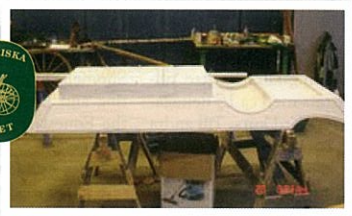
Kursavgift på 500:- betalas in på VHS postgirokonto 583056-7 senast den 22 mars 2013.  
Ange namn, adress, telefonnummer och ev. specialkost samt mailadress.

Lokal och handledning ingår i VHS kursavgift. Blästring sker av lokal blästrare och betalas per kilo.  
Inbjudna specialister på kulturmålning kommer på lördag fm och en social lördagskväll utlovas.

Mer detaljerad information skickas ut till respektive deltagare separat efter anmälan.

Har du frågor kontakta: Lasse Hellsten, hellsten.lars@telia.com .tel. 070-257 74 99 eller  
Peter Ambjörnsson, peter.ambjornsson@nammo.com tel. 0706-582811

## Välkomna



### VAGNHISTORISKA SÄLLSKAPETS KONCEPT FÖR VAGNSRENOVERING

#### De olika stegen är:

1. INVENTERING. Kort vagnskunskap, individuell inventering och åtgärdsbeslut, isär plockning, blästring, reparation och ev. grundmålning.
2. MÅLNING. Teoripass om tex målning och olika färger, slipning, målning och ev. randning och ihop plockning.
3. TAPETSERI. Teori om tyg och läder, återskapa och reparera läderdetaljer och inredning samt ev. sufflett och plocka ihop grunddetaljer.
4. SLUTFINISH. Teori om ytskikt och underhåll, slutmålning med randning och ihop plockning av de sista detaljerna samt roll-out med provsittning eller provkörning.
5. Givetvis kan man gå varje steg separat, men tanken är efter de fyra stegen har ni kännedom om renovering av en vagn och alla moment har gåtts igenom.

# Vagnshistoriska Sällskapet i Finland

[www.vagnshistoriska.fi](http://www.vagnshistoriska.fi)



Sällskapet bildades 2009 och omfattar nu ca 50 medlemmar med förhoppning om fördubbling inom några år.

Ordförande är Carl-Johan Hindsberg, vice ordförande är Heikki Heiskanen, tidigare rektor för Ypäjä. Margareta Segersven är en eldsjäl i föreningen.

En vagnreoveringskurs om tre tillfällen har startats med ca 15 deltagare och en genomförd kurs. Till andra kurstillfället på Ypäjä, där Finlands hästcenter lokaliserats, har VHS varit inbjudna.

Aktiviteter som planeras för den unga föreningen är att försöka kartlägga var det förekommer vagnsamlingar på de större gårdarna. På några ställen finns små vagnmuseer samt en del samlingar på hembygdsgrändar. Med få medlemmar kommer arbetet att sträcka sig över lång tid.

Starten för föreningen var en vagnparad i Helsingfors.

Under april kommer den tredje kurshelgen att genomföras på Ypäjä. Deltagarna kommer från södra Finland samt några från området kring Vaså. De vagnar som finns är i huvudsak gigger och enkla trillor samt en mängd slädar. Gemene man känner inte till break, landå, vagonette m. fl.

Resan till St Petersburg planeras att genomföras under mitten på juni månad för att undersöka och leta efter Nobelvagnar som tillverkats i området.

Föreningen har för avsikt att utveckla kontakten med VHS och övriga nordiska länder.

## Kort om Ypäjä

The Equine Clloge of Ypäjä är ett av Europas största hästcenter med utbildning inom alla inriktningar och nivåer. Numera drivs det som aktiebolag med Finska Staten, tre kommuner (Forssa, Jokioinen, Ypäjä), Suomen Hippos (the Finnish Trotting and Breeding Association) och the Equestrian Federation of Finland som delägare. Ypäjä lyder under regeringen och kontrolleras av Utbildningsministeriet. Ca 30% av intäkterna kommer från kursverksamhet.

Varje helg förekommer normalt tre olika kurser på anläggningen. Totalt finns ca 300 hästar, 150 skolhästar samt 150 elevhästar. 4 ridhus, varav två uppvärmda, det största 37 x 100 m. Det äldsta byggdes på 1930-talet. Det finns moderna elevhem, många egen bastu till rummet!!, 2 restauranger, skostall med smedja, läderverkstad, snickerverkstad, metallverkstad, alla utrustade med modern maskinpark. (Under kursen fanns lärare på varje verkstad). 2 veterinärer med klinik finns också på anläggningen.

Inom området finns ett antal dressyrbananor, hoppbanor, fälttävlansbanor, körbanor, även med marthonhinder, allt beläget på sand/moränjord, ej känsliga för regn. Dessutom stora beteshagar. Ca 1000 ton hö/hösilage inköps av ca 100 bönder i området. Torv användes som strömedel och gödseln användes av ett matjordsföretag.

Under min vistelse på Ypäjä möttes jag av det allra bästa mottagandet, både av Vagnshistoriska Sällskapet som av Ypäjä. Många goda kontakter skapades för framtiden. En överraskning dök upp under sista fikaten, Saana Hakkala, som köpt en Welsh Cobhingst av oss på Stuteri Brudvik. Hingsten kom den dagen tillbaka från Danmark där den tävlats i körning.

## Odd Jansson





# Snöplogning på Haneberg

*På uppdrag av Reinhold Gustafsson, Haneberg säteri i Näshulta, bifogar vi 2 gamla foton från tidigt 1900-tal som visar 4 par hästar som här användes för snöplogning.*

Haneberg säteri är beläget invid Näshultsjön och att ploga vägar på isen var ett nödvändigt arbete. Innan bilismens genombrott var ju vägnätet väldigt outvecklat och sjöarna var till långt fram på 1900-talet viktiga för transporter av såväl gods som människor både sommar- och vintertid.

Tack vare information från Gustav Gustavsson i Näshulta vet vi att mannen i den ljusa pälsmössan heter Gustav Andersson. Han var från gården Jakobsberg och flyttade från Näshulta 1925. Fotona är förmodligen tagna av Sven Alzén som bodde på Haneberg. Tyvärr är bilderna i dåligt skick men kan kanske vara intressanta.

mvh

Lena Lindholm

Hagen Ord & Bild

Magda Hagen

643 97 V Näshulta

016-800 81



*Vår på Österåker*



*Välkommen  
underbara  
vår!*

# Spår av hästepoken

Gunnar Gullander har skickat oss ett par bilder från Laholm. Trevligt när man hittar något spår från tiden med hästar i tätorten. Sadelmakeriet är inte längre i bruk.

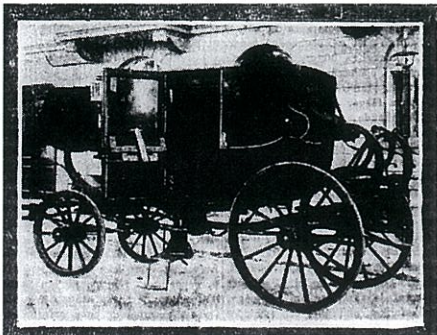


Hasse Jönsson med tandem framför släden. Bilden är tagen vid Grevie backar, strax utanför Båstad. Fotograf är Staffan Andersson. Hästarna Matur och Turbin efter Turban Ros, Maraton. Släden är från början av trettioalet, renoverad av ägaren. Den går att köra även med par. [men det är ingen sport] Hälsningar Hasse.

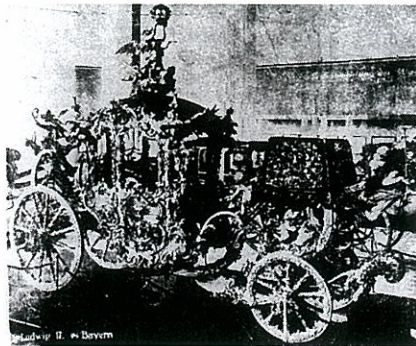
Ett reportage hämtat ur: *Sydsvenska Dagbladet*,  
*Snällposten* N:r 10, den 12 Januari 1936

## Anspann och galavagnar i monarkers och presidenters huvudstäder

Av Axel Cronquist



Berlinare använd vid kronprinsessan Lovisas intåg i Köpenhamn den 10 augusti 1869



Ludvig II:s rokokokaross i München.

Engelska hovet är det hov, som i största utsträckning har kvar och alltjämt använder pompösa ekipage av olika förnämitetsgrader vid ceremoniella tillfällen. Dock dragas de gamla vagnarna här numera ej på långt när så ofta fram som förr, ty även i England ha bilarna, liksom i andra länder, trängt in på hästekipagens område. Men kung Georg och "the smiling prince" åka alltjämt, klädda i jaquette och ljusgrå cylinderhatt, i åladaumontlandäer efter fyra hästar till kapploppningarna vid Ascot och Epsom och glansen över de officiella vagnkortegen har t. o. m. något ökats på Edvard VII:s och Georg V:s tid, alltsedan drottning Viktorias död.

Så rullade den gamla förnäma kungavagn, som i rokokons former ritats av den i Göteborg födde framstående arkitekten Sir Wiliam Chambers efter ett långt stillastående åter på sina hjul i ett kröningståg efter åtta gräddvita hästar, klädda i gammaldags bröstsealar med tofsar och granmlät och stora

däcklar och hindertyg med många remmar, då kung Edvard uppstigat på tronen efter moderns död, och alltsedan dess har den nästan varje år kört ut genom gallergrindarna till Buckingham Palace med spannriddare på alla fyra vänsterhästarna och stallknektar i guldsmidna uniformer med endast enkla jockeymössor på huvudet vid sidan av varje häst. Men för övrigt har, i stil om en ej i mängd allt blivit sig likt, sedan den viktoriańska arean, och rent av karakteristisk för denna tidsålders läggning skulle man kunna kalla den åladaumontkörde, jämförelsevis låga landån med C- (engländare) eller tryckfjädrar (englandlandä), av vilken typ många vagnar av olika kvalitetsgrader alltjämt finns vid det engelska hovet. Till denna sort, som både kan vara fyr- och tvåspänd, passar endast moderna seldon - i England alltid med helkoller - och spannriddarna skola enligt etiketten i vanliga fall bära kort ridjacka och hög hatt med galon. Männen på lakejsätet ha då likaså hög hatt, med livré i frack- eller

livrockssnitt. Vid hovet utbytas vid större gala hattarna mot svarta jockeymössor, jackorna bli då rikt prydda med galoner och rockarna ersättas med guldsmidna livréer.

Givetvis utvecklades hovets pompösa ståt i dess högsta glans vid regeringsjubiléerna 1887 och 1897. Vid båda tillfällena åkte den folkära drottningen i en öppen galavagn, vid femtioårsjubiléet efter sex och vid sextioårsfesten efter åtta vita hästar. Tåget skred sakta fram förbi jublande folkmassor, skottar sutto som lakejer, stallbetjänter gingo vid sidan om de ädla hästarna, som hade friserade manar och långa svansar, och ett lysande följe uppvaktade till häst den gamla drottningen, i ensamt majestät sittande i vagnens framsäte.

Då vår kronprins gifte sig med prinsessan Margareta i St. Georgs kapell i Windsor, använde man ett betydligt enklare ceremoniel, även detta i sin förnäma stil värdigt Englands fina tra-



ditioner på detta kulturområde. Kortégen började då med två förridare. Därefter kom brudparet i en enklare öppen åladaumontanspänd englandlandå efter fyra hästar, så en vanlig brougham (kupe) efter två hästar, så än ett par förridare och därefter ytterligare minst två fyrspåda daumontlandåer. Alla förridare, spannyttare, kuskar och betjänter buro det enkla förnäma engelska livrétet, till vilket hög hatt är en oundgänglig detalj. Endast vita (gråa) hästar syntes i detta väl sammansatta brölloppståg.

Man kan säga, att ingen vagnsort är mera karakteristisk för begreppet vanlig vagn än en modern berlinare, en permanent täckt vagn, mer eller mindre rikt utstyrd och vilande på en sammansättning av C- och tryckfjädrar. Drottning Viktoria brukade använda en sådan utstyrd med stor prakt, när hon begav sig till parlamentet. Och denna färd var för en sakkunnig en kanske minst lika imponerande syn, som då kung Georg åker dit i Chambers, sedan kuskbocken blivit avmonterad, något stympade praktvagn.

En berlinare köres t. o. m. i England alltid från bocken. Olikheten i kynne hos engelsmän och fransmän framträder kanske rätt väl även i det förhållandet, att i England en gammal rokokokaross ansetts förnämlig nog att ända in i våra dagar vara hedersvagn vid de ceremonier, då Englands konungapar kröntes med det stolta örtekets insignier, under det att i Frankrike nya praktkarosser anskaffades både av den store Napoleon och av brorsonen för kejsarepokernas praktkortéger. Den förste av dessa vagnar är en underbar pjäs ur vagnmakarsynpunkt, om den än är något överlastad med grannlåt och axelavståndet kanske väl stort. Jag skulle antaga, att ingen av dessa karosser varit i bruk efter Napoleon III:s fall, vilket dock ej hindrar, att verkligt kunglig ståt, i modernare form, även utvecklats av den tredje republikens presidenter.

Man har fullföljt kejsartidens traditioner i anspänningssättet såsom det vid bland andra tillfällen tillämpades, då drottning Viktoria av England



jämte prinsgemålen den 18 augusti 1855 intågade i Paris. I en elegant åladaumontfyrspådd C-fjäder barouch (kalesch) sutto vid detta tillfälle på framsätet drottning Viktoria och en hennes döttrar samt prins Albert och kejsaren på vis-à-vis-platsen. Tvenne förridare, klädda i frack och hög hatt travade framför ekipaget, jockeyer redo på vänsterhästarna, och på betjäntsätet sutto lakejer med hög hatt. I kortégens nästa vagn åkte prins Napoleon och prinsen av Wales.

En annan gång, den 6 juni 1867, höll en olycka på att hända, då detta ekipage körde genom Boris de Bologne. Kejsar Alexander II av Ryssland var då på besök, och ett skott mot honom från polacken Berezowskis pistol missade sitt tilltänkta mål endast genom den uppvaktande stallmästaren Rainbauxs rådgighet att sporra fram sin häst mot attentatören, så att kulan ändrade riktning.

Efter andra kejsardömet slut upphörde, som sagt, ej vagnelegansen vid "hovet" i Paris, utan galaekipage ha sedan dess många gånger rullat genom Paris gator. Och särskilt glansfull blev kortégen den 5 oktober 1896, då Rysslands tsar och tsaritsa tillsammans med Frankrikes president körde

under triumfbågen. Den gången red först en lysande ryttrartrupp av dragoner, husarer och kyrassier och på eldiga hästar afrikanska spahis med mundering glittrande av ädel metall och dyrbara stenar. Därefter kom presidentens förridare, klädd som pikör med cylinderhatt, vit peruk och galonerad livrock och med hirschfångare vid sidan och så en fyrspådd daumontbarouch - något modernare än den, som användes 1855 - med kejsarparet sittande i framsätet och monsieur Felix Faure mitt emot.

I den gamla kejsarstaden vid Donau hystes på sin tid stor lyx i stallar, vagnsportar och selkammare, men hela stäten utvecklades dock ganska sällan, ty gamle kejsar Frans Joseph var en mycket förnäma herre, som gjorde skillnad på suveräner och suveräner, och det var därför ej så många, som fingo åka i högsta gala; detta till dels även beroende på, huruvida besöken voro fullt officiella eller ej. Så var emellertid förhållandet, då fransmannens kejsare Napoleon III, jämte gemål den 18 augusti 1867 gästade österrikiska kejsarparet i Salzburg. De båda kejsarna åkte denna gång i en sexspådd daumont-barouch med en jägare och en annan betjänt på lakejsätet. Och likadan elegans med vagn

och spann utvecklades, då sultan Abdul Azis samma år efter en rundresa i Europa festligt mottogs vid Schönbrunn, varvid ekipaget tycktes ha varit förspänt på gammalt tyskt sätt med spannyttare endast för främsta förloparparet och stånghästarna.

Full gala bestods även vid tsarens besök i Wien i augusti 1903 och vid kaisarens i maj fem år därefter, då man åter tog i bruk en grandduc av något gammalmodig fason, vilken länge stått obegagnad, och vilken trots alla de stormar, som på senare tid gått ut över huset Habsburg och dess ägodelar, alltjämt finnes på Schönbrunn. Förridaren bar vid dessa tillfällen galonerad rock och mössa, de två spannriderarna hade jacka och mössa och lakejernas bakpå livjagarlivré med, såsom sed är, plym i hatten och hirschfångare i ett Brett gehäng över axeln.

Det var emellertid alltid en ytterst elegant stil även på gamle kejsarens vardagsekipage med spannkrok på stången och så stramt anspända hästar, att både tyglar, stuptyglar, stångekopplar och linor så gott som alltid voro fullt spända. Kusen brukade ha trekantig hatt - på tvären - och om vintern en stor, rikt galonerad päls och betjänten livjagarlivré. I stil liknande dessa ekipage mest ett förnämt engelskt, fast jag tror dock knappast, att ens ett sådant fullt kunde stå sig vid jämförelsen.

I Ryssland brukade vid kröningar utvecklas en rent barbarisk ståt, vilket nog ej bör förvåna. Visserligen fanns och finns här säkerligen än förnäma karosser i rokokostil och lousiseize, men det förefaller mig, som om man ibland vid sammansättandet av ekipagen ej fullt hade förmått att smälta de kulturintryck, som kommit västerifrån. Så verkar t. ex. ett åladaumontekipage, med fullkomligt riktig och juste anspänning, rent av löjligt, då vagnen är av så borgerlig typ, som en vanlig viktoria (mylord), och då änkekejsarinnan och president Loubet placerats inuti vagnen, medan kejsarinnan och en uppvaktande dam sitta uppflugna på kuskbocken.

Man skulle kunna säga, att italienska hovets ekipage är diametrala

motsatsen till vad som på tsartiden fanns i Petersburg och Moskva. Där viljar nämligen en kolossal finess över romvagnarna, vilken visserligen ej alltid kan betecknas som kunglig ståt. Man kör t. ex. så gott som aldrig med fler än två hästar även för berlinare. De vanliga ekipagen, som senast vid kronprins Umberto's förmälning voro i bruk, bestå av ett antal C-fjäderlandärer med lakejsäte förspända med vackra hästar, stramt anspända. Livrerna äro så diskreta, att peruker och silkesstrumpor äro det enda lysande inslaget. Atiraljer för den allra pompösaste gala finnas dock även, men sådana har nog ej använts, sedan parlamentet öppnades i juni 1921, då konungen åkte i en praktkaross dragen av sex hästar.

Vid kejsarhovet i Berlin använde man vid de senare årens förmälningshögtider en 1700-talskaross i lousiseizerstil av imponerande dimensioner och synnerligen vackra former. I denna åkte sålunda dåvarande prinsessan Cecilie av Mecklenburg vid sitt intåg i Berlin i juni 1905, medan brudgummen, kronprins Wilhelm, sittande till häst på sitt vanliga, något slarviga sätt med framsträckta fötter, följde i spetsen för första gardesregementet till fot.

Av nästa klass vagnar ägde kejsarhovet fyra - kanske fler - grandducar, den ene av dessa kanske den vackraste paradvagn något hov kunde uppvisa. Dessutom minst två baroucher.

Vid sammansättningen av kortägarna, betjäningens ekipering och anspänningen av vagnarna var ceremonielet i Berlin ganska invecklat och svårställt för en utomstående, varför jag här endast skall nämna ett par detaljer, som voro särskilt kännetecknande. Vid daumontsexspann redds här endast två av vänsterhästarna, den främste och den siste, medan mellanparet kördes av stånghästryttaren. I ett annat sammanhang har jag antytt, att detta körsätt har gamla anor i Tyskland, varpå ett gammalt trovärdigt kopparstick illustrerande ankomsten av Gustaf Adolfs lik till Wolgast, kan anses utgöra belägg. Å detta visas nämligen änkedrottningen åka i en på detta sett förspänd gammalkaross. Och även typiskt tyskt får man nog

kalla ett rent militäriskt kejsarligt förridarlivré med trekantig hatt, vapenrock med epåletter, höga kragstövlar och sabel.

Numera finns i museet Hofwaggenburg i München en vacker samling åkdon av äldre, nyare och modern sort, praktkarosser såväl som vagnar från vår tid och bland dessa tvänne i fantastisk rokokostil (nyrokoko) dekorerade vagnar med för övrigt nästan helt modern hovvagnskonstruktion. Egenomlig ter sig en sådan formsammansättning, men så var även ägaren en besynnerlig herre, den olycklige konung Ludvig II. Jag antar, att ingen av dessa två karosser varit i bruk, sedan konungens tragiska död i Starnbergsjön den 13 juni 1886 och att ej heller hans rikt dekorerade slädkaross sedan dess om nätterna vid facklors sken körts på bergväggarna kring de romantiska slotten Hohenschwangau, Berg och Neuschwanstein.

I Köpenhamn har stor gala många gånger utvecklats vid furstemottagningar, varvid det vackra danska röda livréet särskilt ägande sig att förhöja feststämningen. Så skedde t. ex. då det nyförmälda furstparet, kronprins Fredrik och kronprinsessan Lovisa, efter landstigningen den 10 augusti 1869 åkte upp till Christiansborg i en ståtlig kortège, bestående av endast täckta vagnar - på grund av regnandet - av följande sammansättning: en förridare - sex tvåspända berlinare med mörk paradbock och diskret utstyrsel - två förridare - brudparets vagn, en gammal sexspänd praktberlinare med spannriddare - fyra tvåspända enkla berlinare.

Efter Fredrik VIII:s tronbestigning började man i Danmark följa exemplet från europeiska stora hov att köra å Daumont. Så gjorde man ungefär vid samma tid även i Sverige, och ekipagen blevo då både i Stockholm och Köpenhamn på alla sätt korrekta och oklanderliga efter kontinentala och engelska synpunkter. I inget nordiskt land har dock på många år - utom vid begravningar - det riktigt stora ceremonielet tillämpats med sakta framskridande hästar och stallknåtar vid deras yttersida, och inget av dessa lands hov - ej ens Danmarks, som

dock har den mest prunkande ekiperingen - äger, så vitt jag kunnat utröna, sådan guld- eller silveröverbelastad beklädnad för kuskar och betjänter, som fordras för detta ceremoniel.

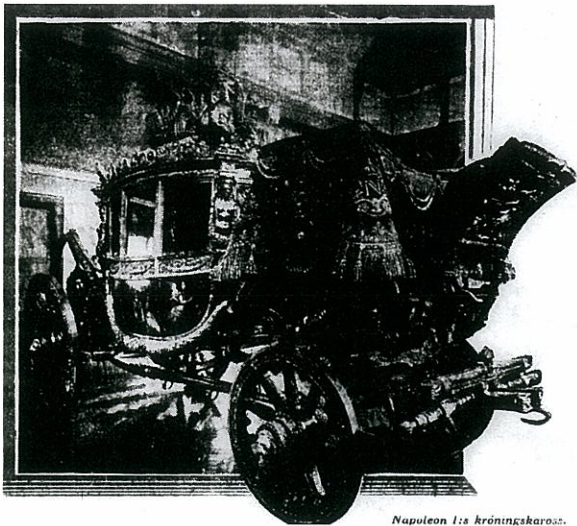
Men både i Holland, Spanien - före monarkins störtande - och i viss grad i Belgien har vid vissa tillfällen denna överväldigande lyx presteras och därvid i dess allra högsta grad i Holland, där drottningen vid parlamentets öppnande kommer åkande i den magnifika och vackraste galaberlinare, som över huvud torde existera.

Som en egendomlighet i körskicklighet vid kung Carlos I:s hov i Lissabon kan antecknas, att kusen vid besvärligare passager kunde tillåtas att stå upp på bocken, en frihet som jag vet ha förekommit endast hos exotiska potentater såsom sultan Abdul Hamid II och kejsar Haile Selassie.

På balkan kör konung Carol i gala med en barouch med av guldbroderier överlastade betjänter på lakejsätet och konung Boris med ett mycket vackert viktoriaekipage (å huit ressorts) lika väl sammansatt och måhända i sina detaljer kopierat efter gamle kejsarens i Wien.

Hur det nu är ställt i Grekland, vet jag ej, men det är mig bekant, att man mötte Georgios, kungasonen från Danmark, med traditionell kungalyx och fyrspänt daumontekipage och jag vet även, att sådan utvecklades vid hans sons, sedermera konung Konstantins förmåning i november 1889 med kejsar Wilhelms syster.

Till ett särskilt intressant kapitel i ekipagekulturens historia kan man hänföra utomeuropeiska - somliga mer eller mindre barbariska - hovs och presidenters galaekipage och anspänningssätt. Och helt naturligt stiger intresset allteftersom det europeiska inflytandet blir mindre, om en anmärkningarna från konventionell synpunkt då i vissa fall bliva ganska stora såsom beträffande den haitiske presidenten Salomons tvåspända viktoriaekipage i slutet av 1880-talet och konung Kamehamehas fyrspann vid öppnandet av parlamentet i Honolulu 1866.



Napoleon I:s kröningskaross.

Det är dock ej utan, att man drar något på munnen åt guvernörens över Punjab i Lahore ekipage, så kejsarligt indiskt, d. v. s. kungligt engelskt det än är, med ett ridet kamelfyrspann för en europeisk barouch samt åt nuvarande shahen av Persien Reza Kahns måhända från en hyrskusk i någon europeisk huvudstad köpta landålett. I motsats till denna finnes det däremot ej det minsta av second hand över kejsarens av Etiopien vackert dekorerade moderna även nu under kriget en gång använda landå, om än hans gyllene galakaross, som på kröningsdagen drogs av sex vita lippizanare, får tilläggas detta epitet, då den lär vara kommen från exkejsarens hovstall.

En övergångsställning till de utomeuropeiska länderna i gamla världen intager ju det gamla sultanriket och gjorde det så än mera, innan landet blivit så svårt stympat som det nu är. Och detta gränsläge mellan öst och väst avspeglar sig säkerligen i det ekipagekultur, som utvecklade sig i de kejsarliga palatsen Jildis-Kiosk och Dolma-Bagtsche. Det blev en sammanblandning av former, men en mycket lyckad sådan, kanske dock mest påverkad av det gamla ryttar-

folkets egen smak och högt utvecklade förstånd på hästar och munderingar. Så använde man - åtminstone före republikens tid - vackra turkiska guldbroderade livréer och körde vid fyrspann - med spannriddare för förlopparna - endast stånghästarna från bocken.

Att hovet i Japan kör europeiskt, då man anser detta höra till etiketten, förvånar nog numera ingen, men att man där kör fullt korrekt med välstättade livréer är kanske ej allom bekant. Så är emellertid förhållandet och kejsaren åker både i modern tvåspänd landå med oklanderligt ekiperade kusk och livjägare på bocken och i högsta gala i sexspänd kaross enligt hela stora europeiska ceremoniellet. Och själv känner jag ej i Europa maken till den praktvagn - av glaslandåtyp - som av en liten jap, klädd i riktbroderat livré, vita silkesstrumpor och rokokohatt med vit plymage i maj 1922 kördes för prinsens av Wales och den unge kejsaren över den uppgående solens land.

Axel Cronquist  
Stavas numera à la d'Aumont  
(red. anmärkning).



# Krönikan!



## Två mirakelmän

*Den första mirakelmannen är Boyd Exell från Australien men bosatt i Storbritannien. Han är flerfaldig världsmästare i fyrspannskörning såväl utomhus som inomhus. Han kan nog räknas till världens bästa kusk just nu.*

I höstas besökte han Sverige och gav en tredagars clinic på Flyinge; i mitten av februari i år var det dags igen. I höstas var det enbart landslagskuskar, senaste gången deltog även kuskar på lägre nivå.

Hans förmåga att analysera hästar och i förstone anpassa betslingen till dem är unik. Jag har läst på om körning i en mängd böcker, från 1700-talet och framåt. Men ingenstans har jag mött ett sådant genomtänkt system. Hästar som gick över handen, bakom handen, öppna i formen, som inte arbetade med bakdelen, vars energi gick ner i backen etc kunde i första instans få ett bett som gjorde dem lyckligare så att de kunde slappna av och arbeta bättre. Faktum är att vid ett tillfälle kunde man knappt tro att det var samma häst som återkom till ett andra pass. (Alla körde tre pass.)

Efter bettinpassning kunde man fortsätta med andra övningar för räktrikning, ökad bakbensaktivitet, ökningar och samlingar etc. Efter tre pass hade samtliga ekipage lyfts till en annan och högre nivå.

Det som imponerar mest på mig är Boyd Exells sinne för små detaljer som åtgärdade ger stort resultat, samt

hans systematiska och reflekterande förhållningssätt. Han borde utses till professor i körning! Att han är så framgångsrik är sannerligen ingen slump.

Framför allt betslingsdelen i hans repertoar borde han skriva ner och göra tillgänglig för en större krets än den han möter på clinicar världen över. Jag påpekade det några gånger för honom och hoppas att han tar det ad notam

I någon tidigare krönika har jag jämfört dagens fyrpannskuskar med gårdagens och konstaterat att Achenbach-systemet inte ger samma möjligheter till snabb och effektiv korrektion i dressyren och framför allt inte i maratonhindren. Jag tycker att en kusk som kör med enhandsfattning i dressyren borde ha någon extra poäng i dressyren eftersom det är elegantare. Exell höll inte med mig och menade att det som avgör är hela tiden hur hästarna går i de olika momenten. Han har förmodligen rätt, men det stör mitt sinne för traditioner!

Den andre mirakelmannen är furste Grigorij Potemkin, älskare till kejsarinnan Katarina den stora. Idag känner vi mest till hans namn i begreppet potemkinkulisser. När han skulle visa Katarina alla de framsteg som han hade genomfört på landsbygden ner mot Krim ansåg vissa att han satt upp kulisser i stället för verkliga hus efter färdvägen. Simon Sebag Montefiori visar övertygande att detta inte är korrekt (Potemkin och Katarina

den stora – en kejsarlig förbindelse, Stockholm 2005). Han grundlade många städer, bl a Odessa och Simferopol (huvudstad på Krim), byggde upp Svarta havsflottan och utträttade långt mer än som kan verka rimligt. (I många avseenden verkar han ha en like i den svenske imperiebyggaren Stenbeck)

Montefioris bok omfattar mer än 700 sidor och är förstås orimligt att referera här. Ett fenomen som har bäring mot Ekipageläsarna är hans resor över det väldiga landet. Ryssland var ännu större än det är idag, eftersom det innefattade även Ukraina, vilket var Potemkins viktigaste område.

Han reste vintertid med släde, en kibitka, som var täckt, med fönster framtill. Passagerarna reste liggande inbäddade i fällar och kuddar. De drogs oftast av hästar anspända som trojka. Mittersta hästen travar, ytterhästarna galopperar. Ytterhästarna har bara yttertöm till kusen, medan innettömmen fästs vid mittenhästens bett. När man håller in dem kommer alltså ytterhästarna att gå utåtställda.

Potemkin hade dock knappast behov av att kusen skulle hålla hästarna tillbaka. 25 mil avverkades på 20 timmar, med tre hästbyten. Vägarna var inte plogade och standarden var nog mer lätt terräng än vad vi idag kallar väg.

Potemkin kunde också rida snabbt. På 16 dagar färdades han med kurerers hästar från Östersjökusten till Svarta havet. Galopp hela vägen. Po-



*Boyd Exell med sitt spann.*

temkin klagade över att hästarna var för långsamma, vägarna för dåliga och sällskapet ointressant! Men ca 15 mil om dagen är inte illa.

Två mirakelmän, Boyd Exell och Grigorij Potemkin. Olika tider, olika temperament, olika syn på hästar och deras användning och prestationer. Man

kan imponeras, häpna eller sucka över sin egen otillräcklighet. Men man kan också inspireras. Det är roligare.

**Rolf Hedquist**

<sup>1</sup> Finska tjitbitko, svenska tjitbik. I Sverige och Finland öppen släde med kantig slädkorg. Kibitka kan också betyda täckt vagn och jurta (mongoltält)



*Boyd Exell.*



*Trojka med kibitka.*

# Boktips

## Körning med Christer Pålsson Christer Pålsson

Christer Pålsson behöver ingen närmare prestation för oss medlemmar i Vagnhistoriska Sällskapet. Christers hantering av hästar och framgångsrika resultat på tävlingsarenor runt om i världen är vida känt.

Hur vi än lever, så kommer det generationer efter oss, som vi är skyldiga att informera om gamla kunskaper och traditioner. Inom vagn- och körkulturen har vi inte alltid varit så angelägna att dela med oss.

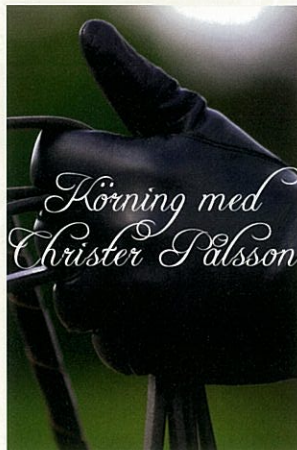
Det är därför otroligt glädjande att Christer i sin nya bok "Körning med Christer Pålsson" (ISBN: 978-91-88540-15-7) delar med sig av sin enorma kunskap inom körningen. Ama-

tör som proffs kan i boken finna svar på de många frågor man ställs inför i umgänget med hästen i försöken att få ett trevligt ekipage.

Litteratur inom det här området brukar ofta vara en kavalkad över framgångar, men så är inte fallet med Christers verk. Här möter man istället en stark vilja för att förmedla kunskap och erfarenheter till läsaren.

Boken är dessutom enastående vacker med ett bildmaterial i toppklass. Den har sin givna plats i alla "hästhem", och hos de som uppskattar ögonfröjd på nattduksbordet.

Tommy B



## Grand Hotell

I Ekipage nr. 4-2012 hade vi en bild på ett monogram så påträffats på en vagn och ställde frågan om någon medlem kunde tala om för oss vem som prydde sin Viktoria med detta.

VHS-medlemmen och vännen Reinhold Gustafsson på Hanebergs Säteri såg frågan och ringde redaktionen. Han var övertygad om att Grand Hotell i Stockholm hade detta monogram. Det är klart att det är ett G och ett H och att H är krönt med en krona som sig bör när det gäller Grand Hotell. Om ingen annan kan bevisa något annat ursprung, så tar vi detta som rätt svar.

Tack Reinhold för Ditt engagemang, som med säkerhet, inte minst, glädjer ägaren till vagnen.

Tommy B



# Demi-mail phaeton

Det finns en mängd olika typer av vagnar som kallas phaeton. Namnet phaeton används också ibland till vagnar, som är svåra att hitta ett korrekt namn på.

Bland phaeton hittar Du bl.a. Parkphaeton, Spider phaeton, Mail phaeton, Stanhope phaeton, Perch-High phaeton.

Denna engelska vagn (även kallad Semi-mail phaeton) från början av 1800-talet har en korg som liknar en mail phaeton men är försedd med hjulnav och saknar bom. Den är därför mera lättkörd än t.ex. Mail phaeton.

Fjädringen består av ellipsfjädrar fram och sidfjädrar kombinerade med tvärfjädrar bak,

Då vagnen är mycket elegant i konstruktionen blev den mycket populär och kördes både med enbet och par.

*Bilden på tidningen sista sida visar en Demi-mail phaeton.*

Vi ser fram emot Ditt bidrag till Ekipage nästa nummer!

## Redaktörens funderingar

*Ekipage har nog helt säkert Sveriges tjugatigaste redaktör. Jag återkommer ofta hur viktigt det är att ha en medlemstidning i en förening. I en förening som Vagnhistoriska Sällskapet, som har sina medlemmar spridda över hela Norden, är det extra viktigt. För många är tidningen den enda kontakten och "livstecknet" mellan styrelsen, medlemmarna och informationen av vad som händer i form av kurser, resor etc.. Redaktören skall inte fylla tidningen med eget material. Då skulle snart alla läsare tröttna. Nej, vi skall alla tillsammans hjälpas åt att fylla upp sidorna med intressanta och lärorika artiklar. Det går naturligtvis att "bara" bidra med ett foto tillsammans med en bildtext eller upplysning om ett arrangemang under Vad Händer Snart. Låt oss hjälpas åt!*



Om Du inte får Ekipage och har betalt medlemsavgiften, så hör av Dig till kassören, som ansvarar för sändlistan. Jag sänder Dig gärna därefter ett ex. av tidningen.

Visst är omslagsbilden vacker. Att köra häst och vagn är en fantastisk upplevelse, det vet vi alla, men att köra häst och släde är ett strå vassare. Ingvar Hansson kör på vintern (när det någon gång går i Skåne) slädturer. Det har blivit en enorm succé och är väldigt uppskattat.

Vinter och släde – javisst, men jag längtar till våren och sommaren.

Tommy B

## Posttidning B

Avs:  
Vagnhistoriska Sällskapet  
Spärringe Sunnegården  
590 47 VIKINGSTAD



Enligt bildtexten: Zefhanman

foto: Hans-Åke Ericson