

Ekipage



Vagnhistoriska Sällskapet's Medlemstidning 4 - 2002

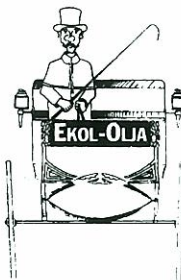
Holmgrens

N. HOLMGREN & CO
— etablerad 1898 —

Saluhallen Mårtensstorget

**Firman med egen tillverkning
av Charkuterivaror**

046-211 15 44



**BEVARA DITT LÄDER
MJUKT, SMIDIGT OCH
VATTENAVVISANDE
SAMT FÖRSTÄRKER
DESS RIVSTYRKA.**

**VHS-Medlemmar
använder gärna Ekol-olja
vid konservering av
skinn och läder.**

EKOL AB

Inregistrerat i Kungliga Patent-
verket 1905 och 1992 i United
States Patent and Trademark
Office nr. 1.723.179.

581 11 LINKÖPING



TROLLENÄS SLOTT

Konferenser - Bröllop

Telefon 0413-54 50 30 / 54 51 00 • Fax 0413-54 50 33
Trolldenäs Slott • 241 92 Eslöv



*Pilgrändens
Wärdshus*

Pilgränd 6, Ystad, tel 0411-147 31

Välkommen till charmig 1800-talsmiljö
med bl.a. uteservering på kullerstensgård.
Allt är hemlagat och hembakat.
Mitt i Ystads centrum.

☞ Fullständiga rättigheter ☞ A la Carte
☞ Dagens ☞ Kaffe m.m.



RIVNERS AB

Hus- och ombyggnadsrivningar

Kontor

Tel. 08-448 30 50

Fax 08-448 30 55

Slipstensvägen 3

142 50 SKOGÅS

Försäljning Nytt & Beg

Tel. 08-771 05 50

Fax 08-771 20 05

Fräsärvägen 11

142 50 SKOGÅS

Br. Johanssons Trätransporter AB

**Skogs- & trätransporter
samt andra tyngre transporter utföres.
Timmerbilar med kran & släp.
Transporter av trävaror & pallgods
i heltäckande fordonsvisirekipage.**

Häradsbäck 4163, 343 92 ÄLMHULT
Göran 0476-601 42, 070-335 81 79
Bert 0476-601 19, 070-335 81 73
Fax 0476-600 19

TIDAHOLMSVAGNAR



Telefon/Telefax
0502-424 58

Mobiltelefon
070-591 89 51

VI TILLVERKAR:

Giggar, Rockards, Maratonvagnar, Åkvagnar,
Handikappvagnar, Flakvagnar m.m.

IMPORTVAGNAR:

Wagonetter, Jaktvagnar, Spider, Buggy, Vagnslykter m.m.

Gummipålägger hjul

Sveriges bönder på väg mot världens renaste jordbruk



LANTBRUKARNA I SKÅNE. TEL. 0413 - 55 90 00

Ekipage

Nr. 4 2002

Ansvarg utgivare:

Tommy Blomquist
Box 25
247 21 S. SANDBY
070-5445545
tommy.blomquist@brevet.nu

Redaktion

Tommy Blomquist
Catharina Hansen
Korsg. 11
260 20 TECKOMATORP
0418-66 09 59 - 070-239 23 91
catna.hansen@pp.sbbs.se

Innehåll:

Styrelsen informerar	2
Höstresan till Estland	3
Hästhållning på Tjölöholm	6
Kurs i vagnrenovering	7
Vinterväghållning på hästarnas tid	8
Studiekväll på Spårvägs museet	11
Dyrehaven och Klampenborg	12
VHS-medlem idrottsstipendiat	12
Kallelse till årsmöte	12
Samlarbild	13
Kupé och Clarence	14
VHS årsmötesresa april 2003	15
Anm. och boken	17
Redaktörens funderingar	17
Placering i vagn	18
Läst & Noterat	18
Elisabeth jubileum	19
Kåseri om en hästräfsa	19
Nya brandkåren testades	20
Platser kvar vagnrenov.kurs	22
Tapetsering och läderkurs	22
Tanternas travsulky	22
Vagnhistoriker brukade jorden på Kvinnersta	23
Boktips	23
VHS besöker Livrustkammaren	23

Vagnhistoriska Sällskapets adress:

c/o Berni Lövgren
Stambanavägen 135, 141 39 HUDDINGE
hemsida: www.vagnhistoriska.org
e-post: info@vagnhistoriska.org
Postgiro: 58 30 56-7
Postgiro Bank: 9960 260583 0567
Medlemsavg. 170:-/år

Nr 2003 Manusstopp Utgivning

Nr.: 1	15 feb	v. 12
Nr.: 2	15 maj	v. 25
Nr.: 3	15 aug	v. 38
Nr.: 4	15 nov	v. 50

Omslagsbild:

Foto Dalmás AB Foto: Leif Forslund

Annonsansvarig:

Str-Sport – Tel. 040-21 54 21
Fax 040-21 63 13

Tryck:

Weinco Grafiska AB, Malmö -02

Ordföranden har ordet

Inför julen är det bråda tider, men i all vardagshets är det mot årets slut hög tid att för ett ögonblick stanna upp och reflektera över det år som gått. Vad har hänt? Blev det som förväntat och vad är tankarna för det kommande året?

Om vi för tillfället glömmet börskrascher, terrorism och omdiskuterade pensionsavtal, och i stället håller oss till VHS omedelbara närhet, så har året bjudit på en hel del medlemsaktiviteter. Vissa "traditioner" håller vi hårt fast vid. Det gäller resor, kurser, nytryck av kataloger och naturligtvis att ha en högklassig medlemstidning! Satsningar på lokala aktiviteter av typen temadagar, studiebesök har fått en allt större omfattning. Medlemsreaktioner visar också att dessa lite enklare former av sammankomster är uppskattade. VHS har också varit representerat vid utställningar, tävlingar och andra publika evenemang i olika delar av landet.

VHS stipendium är en nyhet som också kan bli en fin tradition. Årets stipendium delas mellan Vallavagnarnas Vänner, Linköping och Vagnhärads Hembygdsförening för förtjänstfulla insatser inom ekipagekulturen.

Det är glädjande att strävan att utöka kontakterna med hembygdsrörelsen börjar bära frukt. Vi planerar nu i samarbete med Stockholms läns hembygdsförbund ett "pilotprojekt" kring vagnvård i Norrtäljeområdet under kommande vår.

Sammanfattningsvis tycker jag att årets förväntningar på VHS måste anses vara infriade. Jag tror därför att nästa år också kan bli välfyllt. Det kommer att innebära en fortsättning av våra "traditionella" aktiviteter, men också att några nya utvecklingsspår kommer att synas. Jag tänker då främst på tapetseri- och läderkursen, fortsatta intressanta studiebesök och sammankomster och, inte minst, sjösättningen av "Vagnhistoriska Sällskapets Skrifiserie".

Efter snart 3 års författarskap av denna spalt, håller jag på "min" tradition och citerar Carl Gustaf Wrangel som avslutning. Det gäller några tankar inför vinterns slädpartier:

"Hvad slädarna hvidkommer lämna dessa eget nog ganska mycket ofrigt att önska med hänsyn till både prydlighet och ändamålsenlighet i den europeiska Norden. Hufvudmärkeningen mot alla våra slädar är att de äro för låga. Denna konstruktion är nämligen så till vida förknippad med allvarliga olägenheter, att körsvennen, som ofjast sitter bakpå, alltid sitter lägre än som med säker och nöjsam körning är förenligt, samt att de åkande, så snart snön klampar sig, utsättas för ett mer och mindre våldigt, men alltid i hög grad obehagligt snöbollsbombardement".

Jag vill till sist passa på att tacka alla medlemmar som aktivt arbetat för VHS och gjort 2002 till ett mycket innehållsrikt år. Jag vill också tacka alla värdar vid våra resor som så vänligt öppnar dörrarna såväl till vagnslider, stallar som bostäder. Sist men inte minst vill jag tillägga alla en riktigt GOD JUL och ETT GOTT NYTT ÅR och var försiktiga när slädpartierna "bombardemang" sätter in.

Gösta Kylsberg
Ordförande

VAD HÄNDER SNART????

2003

1-4 febr.	Vagnrenoveringskurs, grundkurs, Ökna
6-9 febr.	Vagnrenoveringskurs, påbyggnadskurs, Ökna
26-27 april	Årsmötesresa i norra Västergötland
Juni	Sommarresa i Hälsingland
10 augusti	Beridna högvaktens dag, K1 i Stockholm
September	Höstresa i Skåne

Nya medlemmar i Vagnhistoriska Sällskapet

Hans Alkestig, Björnlund
Maria Andersson, Vännäs
Britt-Maris Tapetserarverkstad, Markaryd
Gunnar Gullander, Laholm
Håkan Liberg, Båstad
Yvonne Lindahl Gustavsson, Eskilstuna
Ulf Magnusson, Sävsjö
Malexander Hembygdsförening, Boxholm
Ann Montgomery-Cederhielm, Odensbacken
Boris Nilsson, Örkelljunga
Elinor Nilsson, Kungsör

Nils Nilsson, Bograngen
Stefan Nilson, Agunnaryd
Esbjörn Ohlzon, Sågmyra
Keith Olsson, Gällstad
Regionsmuseet i Skåne, Kristianstad
S:t Eriks Gille, Roslagsbro, Norrtälje
Ted Svensson, Väckelsång
Roland Wirenborg, Kungsör
Sven Wittlock, Hölö
Björn Åhman, Svartsjö

Styrelsen informerar



- "Vagnhistoriska Sällskapets Skriftserie" uttkommer med en första skrift om vagnvård under 2003. Skrifter om "Körning med gammal vagn" och "Vagnhistoria" planeras under året.
- VHS stipendium delas mellan Vallavagnarnas Vänner och Vagnhärads hembygdsförening. Stipendieutdelning sker i samband med VHS jullunch den 7 december.
- Kontakter mellan VHS och Sveriges Hembygdsförbund etablerade på central nivå. Organisation för kontakter mot den lokala hembygdsrörelsen etableras under 2003. Pilotprojekt kring vagnvård planeras under maj 2003.
- Specialkatalog över hästsportartiklar från AB Nordiska Kompaniet 1908 färdigtryckt.
- Särskilda trälådor för bokförsäljning införs och medför förenklad rutin för försäljning och redovisning av böcker fr o m 2003
- Utvidgat kursutbud: Tapetserings-/läderkurs planeras 20-23 februari 2003

Styrelsen genom ordföranden

Vagnhistoriska Sällskapet

Medlemskontakt o. Kontaktpersoner

Siv von Rosen
Skirfällshagen,
635 19 ESKILSTUNA
Tel. 016-245 17

Ingemar Lindqvist
Robertsholm,
517 00 BOLLEBYGD
Tel. 033-28 42 44

Björn K. Høie
V. Lunder Trögstadsveien 325
N-1800 ASKIM
Tel. +47-69 81 50 36

Margareta Segersven
Sjundby Gård
Fin-02580 SJUNDEÅ
Tel. +358-92 56 21 92

Höstresan till Estland

11 – 14 september 2002



Vårt östra grannland – så nära men ändå så långt borta!

I fyra dagar gästade ett 40-tal VHS:are Estland. Vi kom från Sverige, Norge, Finland och Tyskland och strålade samman i Tallinn. Efter en lugn överfart på Östersjön eller flygtur från Stockholm samlades vi fulla av förväntan i Svenska Sankt Mikaelsskyrkan innanför ringmuren i Tallinn. Den nyrenoverade kyrkan var en mycket lämplig samlingspunkt. Där hälsade de reseansvariga - Carl-Heinz Buck och undertecknad – resenärens välkomna och vid en kopp kaffe fick vi bekanta oss med varandra, och vår reseledare, Maria Gerdås, vår tolk Mari-Ann Karupää och vår bussförare Toomas Agurajuija presenterades.

Därefter berättade Johanna Söderlund, projektansvarig för kulturfrågor, om kyrkans och Svenska Sankt Mikaelss församlings historia, som går tillbaka till 1531 då de första säkra uppgifterna om en svensk församling i Tallinn finns nedtecknade. Under svensktiden i Estland (1558-1721) blev den svensk garnisons- och församlingskyrka. Gustav II Adolf beslöt 1631 att inrätta Estlands första gymnasium i Sankt Mikaelklostret samt att klosterkyrkan skulle tillfalla den svenska församlingen. Svensktiden gick emellertid mot sitt slut. Sveriges inflytande försvagades och 1716 beslagtogs kyrkan av ryska generalguvernören.

1944 skadas kyrkan under bombanfall mot Tallinn, avskeds gudstjänst hålls i kyrkan och en del av församlingen följer med till Sverige i en av de sista legala transporterna och man tar med en del av kyrkans värdeföremål.

Under sovjettiden användes kyrkan som idrottslokal, men 1990 återbildas församlingen och under våren 2002 återinvigs kyrkan i närvaro av det svenska kungaparet och samtidigt återlämnas de värdeföremål som har varit deponerade i Sverige sedan 1944, bl.a. en del



Marianne Korapää trea fr. v. tillsammans med VHS:are utanför Gustaf Wulffs museum.

mycket värdefulla textilföremål.

Vår resan fortsatte därefter med buss - under sakkunnig guidning av Maria Gerdås - från Tallinn österut på motorvägen mot Narva. Under ett kort uppehåll några mil öster om Tallinn fick vi titta på ett unikt gravfält från bronsåldern med ett stort antal ringgravar. Dessa upptäcktes under 70-talet när motorvägen byggdes. Istället för att göra en sväng på motorvägen så flyttades alla gravarna och de ligger nu alldeles bredvid vägen.

Stenbocksgodset Kolga (Kolk på svenska) var nästa anhalt. Det var ett jättekomplex av byggnader som under sin storhetstid måste ha varit oerhört imponerande. Det stora slottet omgavs då av många bostäder och ekonomibyggnader (var var flera idag är borta). Då var arealen ca. 50.000 hektar, idag är den ca 150 hektar. Arealerna för de estniska godsens decimerades hårt av esterna själva under Estlands självständighet 1918-1940.

Kolga är känt sedan 1200-talet och har en tid fram till 1510 tillhört cistercienserklostret i Roma på Gotland. Det kom i Stenbockssläktens ägo på 1600-talet och var så fram till 1940. Under sovjettiden

ingick Kolga i kolchosen Kirov och byggnaderna blev under denna tid utsatta för ett hårt slitage och dåligt underhåll och det var beklämmande att se slottet inifrån under vår rundvandring. Man såg hur förnämligt det en gång varit och kunde lätt tänka sig vilket jätteprojekt det skulle vara att sätta allt i stånd igen. Sedan 1993 ägs det genom en stiftelse återigen av Stenbockssläkten.

Konsthistoriker Ants Hein vid Estlands Historiska Institut var med oss i början på resan, han har gjort ett omfattande forskningsarbete om de estniska godsens och dess byggnadsarkitektur och gav oss mycket information om Kolga och de övriga gods vi skulle besöka. Han har skrivit flera böcker i ämnet.

Palme blev nästa anhalt, där vi fick se ett gods i ett helt annat skick, dock betydligt mindre byggnader. Från rundvandringen i huvudbyggnaden och museet - med några vagnar och bilar-minns man bl.a. en rysk ZIL, som hade använts i Kremli, den vägde 2,5 ton!

Sagadi, ett större godscomplex i utmärkt skick skulle bli vårt natt-härbärge under vår första övernattnings i Estland. Där fick vi gå runt och titta på egen hand i huvudbyg-



Vagn från Sagadi museum.

naden och övriga lokaler. I vagnmuseet fanns ett stort antal vagnar och slädar av en helt annan typ än dem vi har i Sverige. I en hantverksbod kunde vi bese det estniska hantverket och göra affärer. Till sist men inte minst fanns där ett mycket förnämligt skogsmuseum, lämpligt placerat på Sagadi, ty på de tre godsen vi hade besökt har skogen betytt mycket under årens lopp och varit en viktig del i utvecklingen. Närheten till Tallinn har gjort att skogsprodukterna har varit lätta att få avsättning för. En stor del av de här godsens tidigare marker ingår i Lahemaa Nationalpark som bildades 1971. Den sträcker sig upp mot Finska viken och är på över 70.000 hektar. Sagadi ägs av RMK, Estlands enda statliga affärsdrivande företag som förvaltar estniska statens skogsmark, ca 40 procent av den totala skogsmarken i Estland. Mycket av den skog som säljs därifrån går till svenska skogsföretag, både för virkesframställning och pappersproduktion.

Vi avslutade dagen i hotellets restaurang med en god måltid och första dagen i Estland var till ända.

Andra dagen besökte vi Merike Pallas, hästägare som hade övertagit en kolchosbyggnad med en del mark och bedrev turistridning och körning. Här fick vi också en intressant lektion i att spanna för en häst med den för Estland så karaktäristiska rankbågen. All enbetskörning i Estland görs med rankbåge.

Vi åkte sedan söderut, gjorde uppehåll i Jäneda för lunch, fortsatte mot Tartu, och fick uppleva en annan typ av landskap - mycket stora jordbruksarealer, en stor del obrukade. De gamla kolchoserna och sovchoserna med sina grå byggnader står som monument över en gången tidsperiod, en del helt öde, men en del fortfarande i gång. Vi åkte förbi

Roosna-Alliku, ett gods som en gång har ägts av släkten von Rosen.



Sagadi.

Huvudbyggnaden används idag, liksom många andra huvudbyggnader, som skola.

Vi kom lyckligt och väl fram till Estlands näst största stad Tartu, med 115.000 inv. Där står Gustav II Adolf staty utanför det universitetet som grundades 1632. Vi möttes utanför Estlands Nationalmuseum och fick sedan besöka ett magasin som var inrymt i en kyrka. Där förvarades museets största samlingar av vagnar och slädar. En av de viktoriafvagnar vi såg i Estland förvarades här. Den hade tidigare gått som drosk på Tartus gator. Några större herrskapsvagnar av typ landäer och kalescher har vi inte sett i Estland, det har funnits men finns inte kvar, flera har förstörts under krigen eller har förts ut ur landet, antingen när familjerna lämnade godsens under andra världskriget eller så har de körts över till Ryssland. Kyrkan skulle återigen börja an-

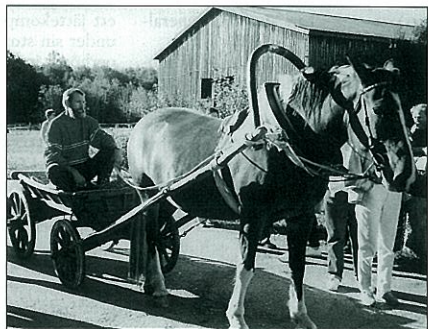
vändas till sitt ursprungliga ändamål, och alla föremål skulle veckan efter vårt besök flyttas över till ett annat magasin. Under sovjettiden var det vanligt att kyrkorna användes till magasin.

Det mycket förnämliga och pedagogiskt välutrustade museet beskådades - en samling folkdräkter från hela Estland imponerade verkligen.

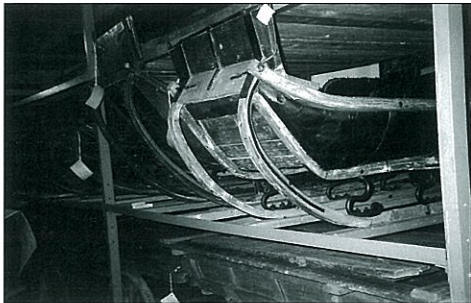
Efter att ha upplevt Tartu lite på egen hand fortsatte vi mot vårt sydligaste mål, Otepää. Inkvartering och mat på hotellet, och därefter avslutade vi kvällen i Mariakyrkan i Otepää. Kyrkan är legendarisk på grund av att den estniska flaggan

har invigts här.

ESTLANDS FLAGGA, en trikolor i blått, svart och vitt tillkom 1881 då estniska studenter vid universitetet i Tartu antog den som föreningsflagga. Flaggan har blivit en viktig symbol för Estlands frihet och självständighet, den fastställdes officiellt som nationsflagga vid Estlands självständighet 1918. Den var förbjuden under sovjettiden men började användas igen 1988. I färgsymboliken står blått för himlens färg och folkets framtidstro, svart för det förflutnas mörker och Est-



Auspänning med rankbåge vid Pallase Tallid.



Interiör från Tartu museums magasin.

lands bördiga jord och vitt för ett rent hjärta och hoppet om ljusare tider.

Vi blev välkomnade av kyrkoherde Juri Stepanov och fick i denna vackra kyrka avsluta kvällen i stillhet och lyssna till en mycket vackert och stämningsfullt musikframträdande av musikläraren i Otepää, Pää Peterson och hans hustru Raili.

Tredje dagen besökte vi vår tolk MariAnn Karupää och hennes farfars, Gustaf Wulff-Ois museum i Nupli-Kula. 1883 skrev han den upproriska sången om näktergalen som utlovar den förslavade estniska bonden frihet. Sången förbjöds under en period under andra världskriget. I dag är sången Otepääs hymn och en av Estlands mest populära sånger och diktarens sista hem vid Nupli sjö är nu museum och Mari-Ann Karupääs hem. Ett par estniska ungdomar framförde den populära sången för oss och vi fick veta att denna vackra plats också blivit samlingsplats för det unga litterära Estland. Mari-Ann berättade också på ett gripande sätt det livsöde som hennes familj har gått igenom, flykten från Estland, återföreningen i Sverige och slutligen hur hon har kunnat återvända till Estland igen.

Färden fortsatte sedan norrut förbi Viljandi och till Kurgju-Linnutaja och Carl-Robert Jakobson Farm, C-R Jakobson (1841-1882) var en mycket mångsidig person, jordbruksreformator, politiker, författare, lärare m.m. och byggde upp sin gård i Kurgja som en mönstergård och ett skoljordbruk. Jakobson är känd över hela Estland och det kommer besökare från hela landet. Gården fungerar i dag som ett levande museum. Det finns vattendriven kvarn och såg på gården. Vi blev guidade runt och intog da-

gens lunch.

Tori, som var nästa resmål, har varit Estlands statsstuteri, och under sin storhetstid en verklig stolthet för landet. Torihästen som är mycket välkänd avlades fram här. Vi blev här mottagna av förre chefsveterinären

Hans Kavak som berättade om Toris historia, hur deras hästar under storhetstiden blivit berömda långt utanför Estlands gränser, idag är stuteriet i annan regi, men vi fick se en uppvisning av olika hästar, även den estniska hästen som det inte finns så många kvar av. En del vagnar finns kvar, bl.a. en viktoria som användes under OS 1980 i Tallinn där seglingarna ägde rum. Det berättades också om en landå som hade lånats ut till OS, men som aldrig kom tillbaka. I anslutning till stuteriet fanns också ett lokalt museum med många intressanta föremål.

Pärnu passerades, vi fick en skymt av Östersjön med dess fina stränder och vi närmade oss Saue och dess herrgård, där vi blev hälsade välkomna av dess ägare Elgi och Jaan Kriisa. Saue Herrgård har tidigare under sovjettiden använts som traktordepå och var mycket nedgången när familjen Kriisa övertog det. Idag har det mesta av huvudbyggnaden återfått sin forna glans med mycket stuckatur. Bredvid huvudbyggnaden finns en iskällare som är mycket

unik, den används idag som pub. En del vagnar har införskaffats till Saue, och ett stall med ett tiotal hästar finns här. En del av dessa hästar var med på den riduppvisning vi fick bevittna när vi gick upp till festsalen för att intaga avslutningsmiddagen och fira sista kvällen tillsammans i Estland. Efter välkomstdrinken väntade ett festligt dukat bord medan Tallinnmusikerna spelade. Det blev en trevlig kväll i bästa VHS-anda tillsammans med våra estniska vänner och allt vi hade upplevt tillsammans i Estland dryftades. Så kom kvällens överraskning, en grupp unga dansare i estnisk folkdräkt gjorde ett otroligt framträdande. Kvällen blev sen, men vad gjorde det efter denna upplevelse. En del av oss kunde övernatta på Saue, en del av oss övernattade några kilometer bort på Peoleo hotell. Vi tog farväl av familjen Kriisa och tackade för en otrolig kväll.

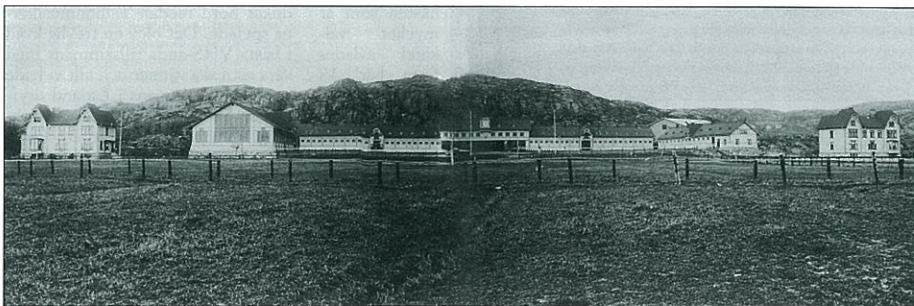
Sista dagen i Estland blev det Tallinn på egen hand några timmar. Bussen åkte sedan till Rocca al Mare, motsvarighet till Skansen med mycket gamla byggnader, hantverk m.m. Så en rundtur i Tallinn där Maria berättade om platser vi passerade. Under hela resan har Maria och Mari-Ann berättat om Estland och dess historia, och gjort det mycket levande för oss. Vi avslutar gemensamt med en lunch innanför ringmuren i Tallinn på Vanaerna vackra restaurang, vi tar farväl av varandra, av vår fantastiska bussförare, reseledare och tolk. Flygresenärerna måste avvika, några som stannar kvar i Estland några dagar till likaså och färjeresenärerna har ytterligare några timmar på sig i Tallinn.

Jan-Olof Gustavsson



Huvudbyggnaden på Saue.

Hästhållning och stuteriet på Tjolöholm



Tjolöholms stuteri.

James Fredrik Dickson, grundaren till Tjolöholms slott, föddes i London år 1844. Fadern förestod vid denna tid Dicksonska firmans filial i London.

Efter skolgång vid det Mejerberska privatläroverket i Göteborg fortsatte James Fredrik sin utbildning vid Eaton.

År 1869 upptogs han i familjeföretaget James Dickson och Co, och 1874 ingick han äktenskap med sin kusin Blanche Dickson, dotter till James Fredriks farbror Axel, på Kyleberg i Östergötland. Makarna fick ett barn, dottern Blanche, som föddes året därpå.

År 1892 inköpte James Fredrik Tjolöholms egendom i Halland, främst för att kunna utöka sitt stuteri, som han tidigare anlagt på en mindre egendom i Onsala.

James Fredrik var en produkt av sin privilegierade miljö, där man uppfostrades till att uppskatta livets goda i alla dess former. Det var status att understödja konstnärer, att fylla sitt hem med konst, att komponera utsökta menyer eller hålla en välfylld vinkällare och eleganta ekipage.

Sin genom arv anseliga förmögenhet utökade James Fredrik Dickson, under årens lopp, så att boet vid hans död visade en behållning på nära 10 miljoner. Som affärsman lär han har varit knivskarp och hänsynslös.

Dickson – hästmannen

James Fredrik hade ärvt sitt intresse för hästar från fadern. På 1880-talet hade han ett 20-tal ädla vagns- och ridhästar i stallen vid Södra vägen 27 i Göteborg. Stallmästare där var en Herr Möller, som också meddelade undervisning i körning och hästvård.

Mot slutet av 1880-talet slog James Fredrik sig på hästavel. Han importerade från England en rad värdefulla avelshingstar, som till en början inhyestes på egendomen Siken i Onsala. De provisoriska stalarna på Siken blev snart för små och då dessutom betena var otillräckliga blev J.F tvungen att se sig om efter en större egendom. Han lyckades förvärva Tjolöholm, som utmärkt lämpade sig för ändamålet.

Under 1893 uppfördes stuteriet som fullt utbyggt räknade ett 10-tal hingstar av yppersta härstamning. Med föl och fölston, räknade anläggningen omkring 120 djur. Stuteriet bestod av en 130 meter lång byggnad, som rymde stall för hingstar, stall för vagns- och ridhästar m.m. Föl och fölston vistades i en särskild byggnad. Dessutom fanns ett stort ridhus, där körskolan var inrymd. I körskolan mottogs ca 20 elever åt gången och de utbildades under sex månader i allt som tillhörde en blivande kuskas uppgifter.

Tjolöholms stuteri var Sveriges största och anläggningen var tillika landets modernaste i sitt slag och

därför livligt besökt av experter på området. Prominenta gäster möttes vid Fjärås station av ryttmästaren Örn, stuteriets chef, eller ibland rent av, av James Fredriks vackra dotter Blanche.

Någon har skrivit att de till havet gående utmärkta saltängsbetena, lämna ett kraftigt foder för den uppväxande aveln, som för denna måste vara ytterst hälsosam.

Alltsedan Ottenby kungliga stuteri slopades, och dess på senare tider så värdefulla uppfödningar ej finnas att tillgå, hava vi till största delen varit beroende av utlandet för avelsdjurens erhållande, ända till Tjolöholms stuteris anläggning. Nu kan man åter hoppas på produktion av svenska avelsdjur, och detta, jag påpekar ännu en gång, endast genom stallmästaren Dicksons stora intresse för saken. Vidare skriver han, att landets hästvänner hava vid 17:e allmänna lantbruksmötet i Göteborg 1891, och vid hästutställningarna i Stockholm 1894 och 1895, haft tillfälle att se och beundra prov på det arbetsmaterial, som finnes vid stuteriet.

Stuteriet utlämnar hingstar till olika delar av landet för att under våren tjänstgöra mot billiga villkor. Årligen säljas såväl äldre avelsdjur som föl vid hållen auktion till den mestbidjande, och även genom andra medel arbetas det på att uppmuntra till uppfödning av ädla hästar. En annan besökare, greve Carl

Forts. nästa sida

KURS I VAGNRENOVERING



- Kurstid:** 2003-02-01—02
Kursstart klockan 10.00 och avslutning dag 2 klockan 16.00.
- Plats:** Arnhög gård, 276 36 BORRBY, tfn.0414-303 09 el. 0704-467637 Björn Lindalh
- Kursledning:** Arne Eriksson – pensionerad föreståndare för vagnmuseet i Hammenhög. Han har efter sin pension renoverat många vagnar samt hållit ett antal kurser i vagnrenovering.
Göran Larsson – tidigare körmästare på Flyinge och styrelseledamot i Vagnhistoriska Sällskapet med intresse att föra gamla yrkestraditioner vidare.
Kvalificerade hantverkare inom trä, läder och metall står vidare till förfogande under kursen. Maskiner finns att tillgå.
- Allmänt:** Under hela helgen pågår restaurering av en demovagn. Arbetet utföres av kursledning med hantverkare. Kursdeltagarna följer arbetet och har möjlighet att prova på de olika hantverken samt ställa frågor.
Samtidigt finns möjlighet till besiktning av medförda vagnar, för råd till behandling och beräkning av material och tidsåtgång.
Första dagen avslutas med kaffe och föredrag av Göran Larsson om olika vagn typer, deras konstruktion och användningsområde.
- Kursavgift:** 450:- inkl. lunch.
- Övernattning:** För de som önskar finns möjlighet till Bed & Breakfast. 250:-/natt.
- Frågor:** Göran Larsson, tfn. 046-512 18

Fr föreg. sida

Bonde, berättar om sitt första besök vid stuteriet:

” En vacker dag fick jag en inbjudan till en uppvisning vid stallmästaren Dicksons nyanlagda stuteri på Tjolöholm. Jag blev mycket glad över avbrottet i tjänsten, och satte mig på tåget till Fjärsås station. Där väntade 3 fyrspånda ekipage på gästerna. Det var gräddan av den dåtida sakkunskapen i hästavelsfrågor, som samlats, chefen för stuteriöverstyrelsen Greve Alfred Piper, chefen för Strömsholms hingstdepå, överste Severs, chefen för premieringsdistriktet överste af Petersens och en del liknande pampar. Jag kände mig litet ung i sällskapet och tyckte därför att det var mycket angenämt, när jag blev anmodad att stiga upp i en lätt jaktvagn, förspänd med fyra medelstora hästar och körd av stallmästarens dotter, fröken Blanche Dickson.

Det var ett mycket elegant ekipage. Spannhästarna voro vackra och

livliga, seldonen tätt prydda med ljusblå rosetter och även på piskan satt en rosett i samma färg. Det bar av i flott trav mot stuteriet, och jag kunde konstatera att unga fröken Dickson körde sitt spann med verklig kunskap och fermitet”. (Sedemera gifte sig Carl Bonde med Blanche).

”När vi kommo fram blev det en storstättlig uppvisning av avelsdjur och unghästar och körskolans elever demonstrerade sin skicklighet i ridning och körnig, både i spann, par och enbett.”

”Vid hästutställningen 1894 i Stockholm, väckte Tjolöholms uppsättning av ädla djur, av skilda raser, stor uppmärksamhet och uppkallades herr Dickson till Konungen och utnämndes till stallmästare vid hans majestäts hof.”

I februari 1898 avled James Fredrik Dickson, till följd av en blodförgiftning, då han skar sig på en kapsyl, som han lindade runt

fingeret för att stoppa blodflödet.

Numera kan man på Tjolöholm få hyra slottet för olika evenemang, bröllop och andra högtider. Miljön är ju helt unik och inredningen i slottet är precis som den såg ut i gamla tider. Roligt också är, att körtävlingarna har återuppställt i denna gamla fina miljö med så mycken hästtradition.

Prins Philip deltog där i aug.-83 i en fyrspannstävling, och bodde då med hela sin uppvaktning på slottet. Hela tävlingen blev en stor succé.

Själva tävlade vi båda där på 80-talet, Hans med Kronprinsessan Viktorias Lipizzanervalacker och jag med mina Lipizzanerston, som jag hade köpt på stuteriet Piber i Österrike.

För den som ej varit på Tjolöholm, rekommenderar jag varmt ett besök. Miljön är helt unik, det gäller såväl bebyggelse som natur.

Mari-Ann Skiöldbrand

Vinterväghållning och snöplogning på hästarnas tid

Vintervägarna var viktiga transportleder

Vintervägarna spelade under äldre tider en mycket viktig roll för resor och transporter. En stor del av den tyngre trafiken - exempelvis transport av kol, malm och järnbrukens produkter - var i huvudsak hänvisade till vinterhalvårets vägar.

Utländska resenärer på besök i Sverige färdades helst på vintern. Fransmannen Aubry de La Motraye som reste i Sverige i början av 1700-talet säger härom:

"Släden hör enligt min uppfattning till Sveriges största behag, och det finnes icke i hela världen något angenämare eller snabbare åkdon och intet land, som ägnar sig bättre för detsamma än detta, då snön täcker de stora landsvägarna, bergen och klipporna och då sjöar och floder blivit lika fasta som jämna fält".

En stor del av allmogen - framförallt i Bergslagen - var för sin utkomst beroende av att vintertid kunna transportera varor av olika slag. Barmarksvintrar kunde därför bli nog så besvärliga. Landshövdingen i Kopparbergs län, Hans Järta, skriver 1822:

"När man i denna ort en vinterdag ser på alla vägar större eller mindre skaror af den kolkörande och forslande allmoge, som Bergsrörelsen sätter i verksamhet, förestäl-



Schultzberg 1893: Oljemålning av Anshelm Schultzberg 1893: Vintermorgon efter snöfall i Dalarna (Smedjebacken) 1893, tillhör Nationalmuseum

ler man sig lätt, huru mycket förluster brister på snö, och hvilka svårigheter öfverflöd deraf kunna förorsaka detta län. Barvintrar sådan den sist förlutna var och äfven den nu började hotat att blifva, verkar såsom missväxt".

Vintervägarnas sträckning skilde sig från sommarvägarnas. Sommarvägarna följde oftast höjdsträckningar och rullstensåsar och var av den anledningen oftast backiga och

hade en ojämn vägbanan.

Vintervägarna däremot gick i stor utsträckning över vattendragens isar, över frusna myrar och i dalsänkor. Backar saknades således i stor utsträckning. Vägarna blev också rakare och avstånden krympte.

Vinterväghållningen organiseras

Under medeltiden förekom så vitt man vet inte någon regelrätt vinterväghållning. Körbanan "vägades", det vill säga man banade väg i snön genom att köra fram och tillbaka med häst och släde. På så sätt gjordes vägbanan körbar. Metoden användes ända in i vårt århundrade i ödebygder.

De medeltida landskapslagarna är sparsamma med uppgifter om vinterväghållningen. Hälsingelagen, nedtecknad omkring 1350, säger i sin Konungabalk:

"Så skola hälsingarna hålla väg genom snö och göra skjutsning. Vid Mårnbäck skola de möta med åtta hästar för skjuts, och med tio, om man skall göra väg".

Några egentliga lagbestämmelser som reglerade vinterväghållningen fanns tydligen inte. Förmodligen var trafiken vintertid så stor att de som färdades en sträcka nästan alltid körde upp en tillfredsställande



Acerbi 1802: Ur boken J Acerbi: Travels through Sweden, Finland and Lapland to the North Cape, in the years 1798 and 1799. London 1802.

väg. I varje fall erfordrades säkerligen inte någon särskild organisation för att tillgodose framkomligheten.

Första gången det direkt sägs någonting i författningstexterna om vinterväghållningen är i 1687 års landshövdingeinstruktion.

Landshövdingarna ålades nu att tillse att vägar och broar sköttes. Detta skulle inte bara gälla sommarvägarna utan också de "som om vintern brukas och behöfwas".

Vintervägarna skulle röjas och lagas. Det är alltså här frågan om någon sorts snöröjning. 1687 års landshövdingeinstruktion är därför vår första förordning om vinterväghållning.

I 1734 års gästgivareordning sägs bl a.:

"Efter stort snöfall eller urväder, åligger närmaste Allmoge å landet och Städernas Inwånare at ofördröjeligen skotta de allmänne Landsväger och Gator der så stora Snödrifwor finnas, att the resande ej kunna beqwämligen fortkomma, Borgmästare och Råd i städerna samt Cronobetienterna på landet böra noga tilse at sådant icke försummas".

I ett kungligt brev 1786 stadgas att skyldighet till snöskotning eller plogning ålåg vederbörande väglottsinnehavare. Detta är första gången som snöplogningen uttryckligen omnämns.

År 1790 utkom en ny kunglig förordning om "Allmänna vägarnes underhållande wintertiden". I denna görs en klar uppdelning i barmarksunderhåll och vinterväghåll-

Snöplogning med häst i Skarboke, Enslövs socken, Tömmersjö hd, Halland 1942



ning. Denna nya förordning kan därför betraktas som ett av den äldre svenska väghållningens viktigaste aktstycken och idémässigt långt före sin tid.

Ploglag och plogfogde

I 1790 års förordning stadgas att ett s k ploglag skulle utses bland de närmast boende vid de allmänna vägarna. För sitt arbetet fick man ersättning av socknen eller häradet. Medel uttogs bland alla de väghållningsskyldiga. Man införde med andra ord en regelrätt vinterväghållningsskatt.

Från början var det inte klarlagt vem som skulle leda dessa ploglag. Under början av 1800-talet var det svårt att upprätthålla denna speciella vinterväghållningsorganisation. I ett kungligt cirkulär till hovrätterna år 1845 tydker för första gången ordet snöplogfogde upp. Man säger nämligen att "å de orter der så kallade snöplogfogdar äro antagna, dessa skola wara pligtige att wid inträffade snöfall delegerne i ploglaget till plogning och skotning upp-buda". Vid försummelser utkrävdes böter. Inga tidigare förordningar talar om tillsättandet av sådana plog-

fogdar i varje ploglag.

När plogning eller skotning behöfde göras, sammankallades plog- eller skottarlaget med en särskild budkavle, i norra Sverige oftast benämnd snöplogklubba. Klubban förvarades hos snöplogfogden, som lät den cirkulera bland lagets medlemmar. Lagmedlemmarnas initialer eller bomärken fanns inristade på klubban. Efter fullgjort arbete gjordes ett streck vid namnet.

År 1891 kom den första svenska väglagen. Landet indelades i ett antal väghållningsdistrikt. Vinterväghållningen skulle som tidigare ombesörjas av ploglaget. Nu stadgades att dessa skulle ledas av en plogfogde. Ploglaget ålades att utstaka vintervägarna: "Vinterväg skall till erforderlig bredd hållas öppen och, där så tarfwas, af vederbörande ploglag märkas ut".

Snöplogens utveckling

En teknisk förbättring av "vägningen" var "bultningen", som innebar att snön hoppressades med hjalp av en vält – en metod som på vissa håll har använts långt in på 1900-talet.

Under 1730- och 1740-talen började snöploggen användas runt omkring i landet. Fale Burman, som 1791 författade en avhandling om Jämtlands vägar, skriver: "Snöplogsinrättningen är ej äldre i landet än ifrån 1730, då den af landshövdingen Bielke påbjöds" (Carl Gustaf Bielke var landshövding i Västernorrlands län 1727-1739).

Carl von Linné skriver i sin Öländska och gotländska resa 1741, att han vid Jäders gästgivaregård i Sörmland såg en snöplog. Han gör inga närmare kommentarer, men redan den omständigheten att han noterar förekomsten kan tyda på att en snöplog inte var en alltför vanlig syn.

Den tyske resenären Christian Lenz som besökte Sverige 1796 beskriver snöploggen på följande sätt:

"På en mängd af ställen sågo vi en så kallad snöplog upprest vid sidan af vägen; icke mer än en eller två timmars wäg emellan hwardera. Denna plog är en likbent triangel, och består af tjocka på kant ställda



Snöplogning av byväg i Uppsälje, Järn n, Dalarna, 7 januari 1948.

Foto: Sigvard Montelius.



Studiekväll på



Spårvägmuseet i Stockholm

Ett tjugotal VHS-medlemmar samlades den 20 oktober på Spårvägmuseet i Stockholm och fick en trevlig guidning av museets representant Anders Hanqvist. På museet fick vi titta på hästomnibussar och hästspårvagnar. Särskilt intressant var det utrymme i museet som hade en bevarad spilta och en hel del gammal hästutrustning som använts vid Stockholms spårvägars hästbundna epok.

Utöver de hästanspända fordonen fick vi även möjlighet att titta på museets spårvagnar och bus-

sar som speglade hela utvecklingen av kollektivtrafiken i Stockholm från 1800-talets slut till nutid.

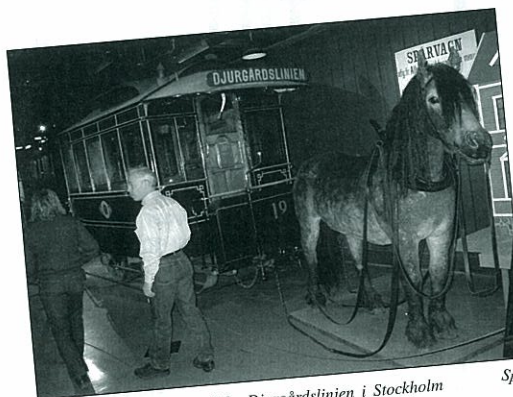
Efter fikapausen slog vi oss ner i museets biosalong och fick titta på en videofilm där en av museets omnibussar användes. Även några pensionerade busschaufförer från den motordrivna epokens inledning fanns intervjuade och berättade stolt om gamla "chaufförsminnen".

Gösta Kylsberg

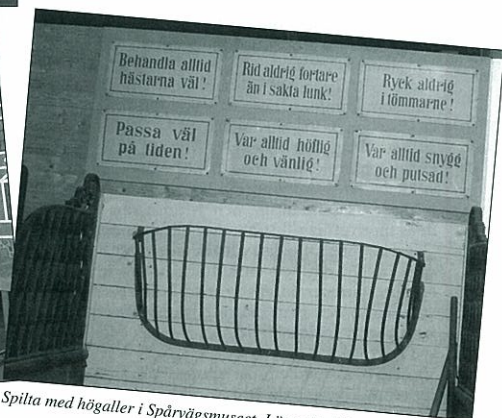
Hästomnibus (Spårvägmuseet, Stockholm.)



Trafikinformationsskylt (Spårvägmuseet).



Förspänd hästspårvagn från Djurgårdslinjen i Stockholm (Spårvägmuseet, Stockholm.)



Spilta med högaller i Spårvägmuseet. Lagg särskilt märke till skyltarna!

Dyrehaven och Klampenborg – sedan länge populära utflyktsmål.

I början av 1800-talet var trafiken på Danmarks vägar mycket sparsam. Ett undantag fanns dock och det var utflyktstrafiken längs Strandvejen. Köpenhamnsborna hade blivit mer och mer intresserade av att göra utflykter till Dyrehaven. Picnic och promenader i skogen lockade stadsborna. Trafiken norrut från huvudstaden ökade sakta men säkert och under 1820-talet var den helt överväldigande, "Den, som icke med egna ögon har sett det, kan knappast göra sig en föreställning om att trafiken är så stor som den i verkligheten är – i synnerhet under de dagar då skogen mest besöks." Så skrev borgmästaren i Köpenhamn i en rapport. Och han fortsatte - "Jag överdriver knappast, när jag säger att på en sådan dag kan vagnarna räknas inte i hundratal utan i tusental." Han ansåg också att den gropiga och uppkörda vägen var mycket farlig "ty 3 – 4 – 5 rader med vagnar uppfyller vägen, i synnerhet vissa tider på dagen, och trots den besvärliga vägen nöjer

man sig i allmänhet inte med att köra varsamt." Vagnarna virvlade upp enorma dammoln och ibland var det bara möjligt att se några få alnar framåt. Ute från sundet kunde man iakttä de hundratals vagnarna, som skyndade fram längs vägen, vilken låg inhöljd i en "dimbank av damm".

År 1825 lyckades en privat man att intressera myndigheterna för sitt förslag. Han skulle sätta vägen i stånd och i gengäld få sätta upp en vägbon och där ta betalt av trafikanterna. Inkomsterna skulle användas till vägunderhållet.. Strandvejen blev nu bredare och jämnare och stensatt på vissa delar. Men dammplågan försvann trots allt inte och nu började "borstpojkar" uppträda vid Klampenborg. De erbjöd sig att borsta dammet av kläder och skor innan de besökande gick en tur i skogen och fick förmodligen en slant för sitt arbete.

På 1840-talet fann man dammplågan så outhärlig att man under de fyra sommarmånaderna började

vattna vägen på sträckningen fram till Klampenborg. Det var nu man ställde upp de stora vattenbehållarna, som man kan se på nästan alla äldre bilder av Strandvejen. Vattningen blev dyr och det blev nödvändigt att höja "bompengarna" i "vattningstiden" d.v.s. från 15 maj till 15 september. Man tog betalt efter typ av vagn och antalet förspända hästar. För att göra vattningen lättare och mer effektiv blev det samtidigt bestämt att vattningsvagnarna ej skulle vara förpliktigade till att köra åt sidan för andra än "de kongelige herskaber"

Skogsutflykterna blev mer och mer populära och man har beräknat att år 1845 besöktes skogen under sommarmånaderna av sammanlagt 740.000 personer och över 100.000 vagnar av olika typer.

Hämtat ur Torben Topsøe-Jensen: Ad Hjultspor og Landeveje, Köpenhamn.1966.

Bearbetat av Catharina Hansen

VHS-MEDLEM SOM IDROTTSSTIPENDIAT

Vi har kunnat läsa om att Göran Olsson utsetts till årets idrottsstipendiat i Vingåkers kommun.

Stort GRATIS till Göran! Göran, som kommer från Österåker, är medlem i Vagnhistoriska Sällskapet. Han har framgångsrikt tävlat i hästplöjning med 6 SM-guld, ett NM som toppresultat.

När man läser kultur- och fritidsnämndens motivering till stipendiet blir man extra glad.

"Han levandegör också gångna tiders brukningsmetoder och gör därmed en kulturhistorisk insats." Tävlingsprestationer förenade med kulturinsatser måste vara unikt, och man måste lyfta på hatten också för kultur- och fritidsnämnden i Vingåker för sin breda syn i sitt val.

Vi alla VHS-medlemmar sporras till fortsatta insatser i kulturbevarande arbete.



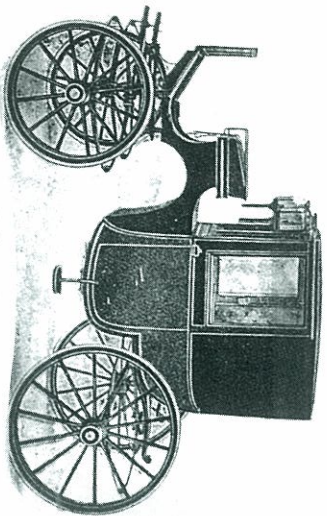
Tommy Blomquist

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Vagnhistoriska Sällskapets årsmöte
hålls på Vätterterrassen AB,
Wasshammar Hammar
lördagen den 26 april 2003
klockan 18.00.
Telefon till Vätterterrassen
0583-77 01 10
Fax 0583-77 01 36

Styrelsen





Kupé/Brougham

Kupé

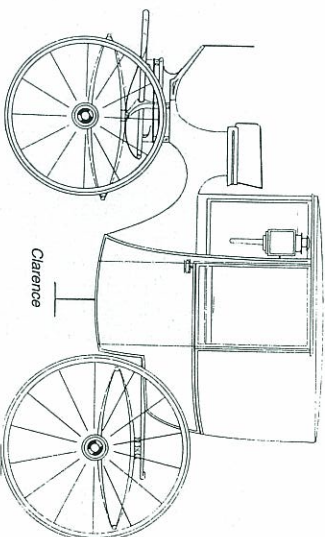
En kusködd helhackad vagn med fönster, där korgen/kuren, är kuperad, d.v.s. med en rak framsida. Det finns också varianter med oval eller flerkantig front. Den tar, beroende på storleken, i allmänhet två- fyra passagerare. Ibland är det ordinarie sätet för två vuxna kompletterat med ett smalt mösäte. Kupén är i allmänhet mälad i diskret mörka färger – blå, svart eller grön, men röda och gula hjul kan förekomma. Klädseln är vägnskädda, skinn eller siden. På äldre modeller har kuren en liten diskret pucker bak, som avslöjar att där finns ett s.k. sword case, ett myrmane där kuren är avsett att förvaras. Vagnen är oftast utrustad med allspjåddar, men även C-fjåddar förekommer på elegantare modeller. Den körs enbart eller par. När kupén användes på landsbygd var lykorna vanligen lågt placerade vid kusköcken för att kunna lysa upp mörka vägar. I stadsstråk sått de högt på själva korgen.

Kupén var en mycket användbar vagn, särskilt vintertid, då passagererutrymmet kunde värmas upp med exempelvis värmekrus. Efter hand förbättrades kupén och blev populär inom olika yrkesgrupper: doktorskupé (i folkmun "piltenssk") blev ett begrepp. Den som ville färdas inkognito kunde till och med finna ett hälsat fordon.

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

Den nya broughamen, som hade plats för en eller två passagerare, slog snabbt igenom och ersatte kabrioletten som genlänmanavagnen på model. Det droglje inte länge förrän alla Londons vägnmakare tillverkade den. Förbättringar skedde ständigt, bl.a. för att nedbringa viktén. 1893 meddelades att ingen helhackt vagn vägde så litet som en brougham, nämligen 17 cwt, d.v.s. 804 kg. I passagererutrymmet kan man finna detaljer som inbyggd askkopp, klocka, speglar och ett lahrör med vilket kontakten med kuskén sker.

Broughamen är vanligen försedd med allspjåddar, men äldre modeller kan ha C-fjåddar och bonnanderre. För var det vanligt med två uppsättningar hjul, sålsskoda för grusvägar och gummitäckta för Londons tråkbussgator.



Clarence

Clarence

Clarenen, som är större än kupén/broughamen och tar fyra passagerare, introducerades 1842 i England och fick sitt namn efter hertigen av Clarence, sedermera William IV. Den har svängbara linyr och ett lågt placerat kuskäta. Fronten är antingen rak eller försedd med ett välvit fönster. Ur clarenen utvecklades fourwheelern, den populära Londonbuskén. Den var ofta försedd med ett räcke för bagage på taket.



VHS årsmötesresa

26-27 april 2003



går i trakterna runt Askersund

Den 26 april samlas vi på Stjernsunds slottskafé för en kopp kaffe och därmed är VHS årsmötesresa inledd. Efter kaffet går vi till vagnhallen för att se de vagnar som finns bevarade. Vi tar en kort promenad till Stjernsunds slott där vi får en guidad visning.

Godsets historia går tillbaka till 1600-talet då släkten Oxenstjerna byggde det första slottet.

Tack vare senare ägares pietet kan Stjernsund i dag visa upp den rikaste och bäst dokumenterade inredning i Sverige från 1800-talets mitt.

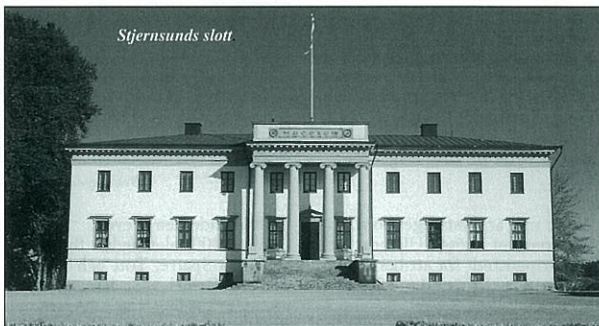
I dag ägs Stjernsunds slott av Kungliga Vitterhets Historie och Antikvitets Akademien.

Vårt nästa mål är Markebäcksgård som är en stor skogsgård. Här på Markebäck möter vi Annika och Anders Bäckgren.

Verksamheten på Markebäcksgård är uppfödning av Svenska Halvblodshästen, samt hingst och semination tillika EU station.

Gården har varit i Anders Bäckgrens släkt sedan 1700-talet. Vi får dessutom tillfälle att se Markebäcksgårds vackra och eleganta hingstar som kommer att visas upp i ridhuset. Vi ser också dom vagnar och slädar som finns på gården.

Efter 15 minuters bilfärd åter vi lunch på Hotell Norra Vättern i Askersund.



Stjernsunds slott

Efter lunch går resan vidare till Tjälvesta Säteri där familjen Malmrot tar emot och visar vagnar och slädar och ett mycket vackert gammalt stall.

Tjälvesta Säteri är en gammal boplat. Det finns lämningar från så långt tillbaka som yngre stenåldern. Den mer "moderna" och dokumenterade historien börjar på mitten av 1600-talet då den dåvarande ägaren Nils Nilsson adlades under namnet Stiernflygt. Släkten Stiernflygt ägde Säteriet fram till 1700-talets då släkten Burenstam tog över. 1950 såldes gården till Bertil och Berit Malmrot. Gården är känd för sin anknötning till Carl Mikael Bellman som skrev de så kallade Tjälve-

stabreven hit.

Ägare till Tjälvesta Säteri är Mikael Malmrot.

Raskt styr vi mot Vätterterrassen där vi håller VHS årsmöte 2003, äter supé och övernattar.

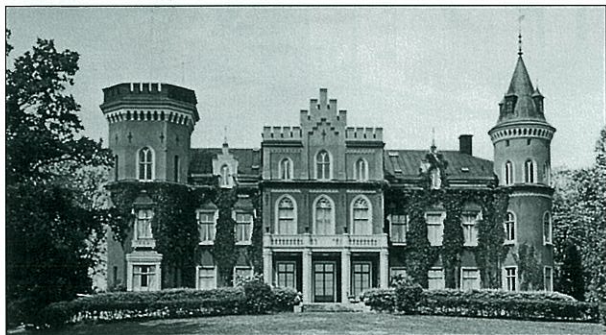
Vagnhistoriska Sällskapet har här nöjet att få hälsa VHS-medlemmen och körmästaren Hans Sidbäck välkommen som gästföreläsare. Hans Sidbäck är körmästare på norra Europas största hästsportcentrum i Ypäjä i Finland.

Efter supén kommer Hans Sidbäck att föreläsa om hästmannaskap och körning.

Söndag morgon efter frukost åker vi till Boo egendom.

Boo egendom har man kunnat följa tillbaka till 1300-talets mitt. Vid sekelskiftet 1600 redovisas Boo gods som kungahustes privata gods. 1623 donerade Gustav II Adolf Boo gods till den skotske översten Alexander Leslie. Redan 1634 sålde Leslie godset till greve Gustav von Horn af Björneborg. Genom arv kommer Boo gods till syskonen Herman och Anna Flemming. Fältmarsalken friherre Hugo Johan Hamilton af Hageby gifter sig med Anna Flemming och därmed är man framme vid den Hamiltonska släkten på Boo egendom.

I dag bedrivs utöver jord och skogsbruk en betydande träindustriell verksamhet vid 4 olika produk-



Boo slott. Friherre Carl-Hugo Hamilton.

tionsställen i mellansverige.

Ägare till Boo egendom och de helägda dotterbolaget Boo-Hjortkvarn AB är friherre Carl-Hugo Hamilton. På Boo egendom tar VHS-medlemmen friherrinnan Caroline Hamilton och friherre Carl-Hugo Hamilton emot.

Vi kommer att visas runt med början i Boo slottskapell vidare visas vagnar och stall. En kort promenad och vi är framme vid Boo slott som uppfördes 1882. Här finns även en fatabur – vit med kornissvängt spåntak. Man tror att den uppfördes 1757. Boo vackra och mycket välbevarade slott omges av en underbar slottspark.

Vidare på resan äter vi lunch i Brevens Bruk på Brevensgården.



Bysta egendom. Friherre Johan Gripenstedt.

Nästa mål är **Bysta egendom**. Vid brukskontoret möter Ullabritt och Carl Gripenstedt för att berätta om Brevens Bruks historia och verksamheten i dag. Bruket har en av landets största modellsamling av gutgods. Vi följer Ullabritt och Carl Gripenstedt till Bysta egendom. Till Bysta egendom hör även

bruksegendomen Breven.

Från 1400-talet ägdes Bystad av släkterna Sparre, Tott och Rålamb. Släkten Gripenstedt har ägt Bysta egendom sedan 1867. Ägare till Bysta egendom i dag är friherre Johan Gripenstedt.

Ullabritt och Carl Gripenstedt tar oss med och visar kyrkan, fattabu-

ren och de vackra herrgårdsbyggnaderna från 1700-talets början. Allt detta i en underbar miljö.

Välkomna!

*Ingemar Lindqvist
Tfn. 033- 28 42 44
Gösta Kylsberg
Tfn. 0152-202 02*



Tjälvesta Säteri.

ANMÄLAN OCH BOKNING TILL RESAN 26-27 APRIL 2003

- Pris:** 900:-/person, exkl. boende. I priset ingår måltider, kaffe och visningar.
- Anmälan:** Anmälan i form av anmälningsavgift 400:-/person inbetalt till VHS postgiro 58 30 56 – 7 senast den 28 februari 2003.
Resterande 500:-/person skall vara VHS tillhanda senast 31 mars 2003.
- Logi:** Deltagare bokar själv sitt boende. Hotell Vätterterrassen (där supé och årsmöte sker) Tfn. 0583-77 01 10
Dubbelrum: 450:-/person inkl. frukost
Enkelrum: 650:- inkl. frukost
VIKTIGT! Boka redan nu – uppge VHS-tillhörighet. Kommer Ni på fredag – avtala med personalen om öppettider.
Hotell Norra Vättern, tfn. 0583-120 10
STF vandrarhem, tfn. 0583-77 05 56
Askersunds Turistbyrå, tfn. 0583-810 88
- Övrigt:** Program, deltagarförteckning och karta sänds till deltagare i god tid före resan. Reservation för eventuella ändringar i programmet.
- Frågor:** Lindqvist, tfn. 033-28 42 44

Ingemar Lindqvist

Gösta Kylsberg

REDAKTÖRENS FUNDERINGAR

Det är snart jul. Många går spånt och väntar på tomten och hans säck.

Vi sanna VHS-are går och väntar på snö och fint slädföre. Kanske kan det bli möjlighet till en slädtur. För mig är det nog det trevligaste jag kan tänka mig i samband med körning med hästar.

Tyvärr är möjligheterna små här nere i Skåne för slädfärder, men jag önskar alla "uppåt" landet sköna turer i det vackra vinterlandskapet. Hör gärna av Er och berätta om slädminnen.

Ekipage pryds på omslaget åter av en arbetshäst. Jag kunde inte låta bli att återigen hylla denna häst och de människor som håller traditionen vid liv. Året som gått har präglats av ett allt större intresse för arbetshästen och dess nytta före traktorns användning. Det är glädjande och det innebär också i förlängningen att hästredskapen på ett bättre sätt tillvaratas och räddas åt eftervärlden.

I samband med utskicket av Ekipage denna gång sänder vi med 2 VHS-dekalerna. Vi hoppas att Ni har nytta av dessa och på bästa sätt sprider information om VHS, samtidigt som dekalerna väl synliga skapar kontakt mellan medlemmarna.

Årets resor har som vanligt varit lärorika och trevliga. Jag vill TACKA de som skrivit reseberättelserna, vilka gjort det möjligt för oss alla som inte haft möjlighet att följa med, att få lite glädje av resorna och de upplevelser deltagarna fått.

TACK vill jag också rikta till alla de som sänder in bidrag till Ekipage för att göra tidningen omväxlande och läsvärd. Det är kanske inte alltid så att bidraget kommer i följande nummer. Det beror ofta på att vi vill göra innehållet i varje nummer så brett som möjligt. Jag sparar naturligtvis allt matr. för senare användning. I detta sammanhang vill jag slå ett slag för våra tappra annonsörer. De stöder vår verksamhet och jag uppmanar alla läsare av Ekipage att studera annonserna och förhoppningsvis kontakta företagen vid behov.

Slutligen önskar jag och Catharina Er en
RIKTIGT GOD JUL OCH
ETT MYCKET GOTT 2003.



TB

Ett ständigt återkommande samtalsämne i våra kretsar är hur man skall vara klädd vid körning, hur man skall sitta, vilken utrustning som tillhör, vilken selning som är rätt etc..

Mari-Ann Skiöldebrand har sänt oss ett bidrag om placering i vagn. Läs och lär dessa viktiga regler om stil och etikett.

TB

PLACERING I VAGN

Några frågor har kommit upp, huruvida det finns regler för hur man placerar damer och herrar i ekipaget.

Man får skilja på en professionellt anställd hyrkusk och privatkusk, oavsett kategori, skall den som kör alltid sitta till höger.

Denna fråga har också varit föremål för många diskussioner och för många olika förslag.

Enligt min mening är anledningen

till att kusken sitter till höger helt enkelt den, att han håller tömmarna i vänster hand och höger hand som hjälphand och piskhållare. Tömmarna kommer då "mitt för hästen"

. Det förhöjda sätet på kuskbocken är till för att kusken skall sitta i rätt vinkel med raka knän och riktig körställning. Utan denna blir körställningen felaktig och mycket tröttnande för ryggen. Till och med rygläkare förordar ett sådant säte

till vardags i hemmet. Dessutom får man på kuskbocken en bättre överblick och kontroll av hästens arbete.

Framföres ekipaget av ägaren eller annan privatperson har han alltid damen till vänster om sig.

Vid t.ex. officiella besök där ekipaget körs av professionell kusk och herrskapet sitter i vagnen, gäller samma regel, som vid middagsbord, alltså med damen till höger.

Detta innebär, för att ta ett exempel, att Konungen ger en hjälpende hand till Drottningen, för att komma in och ur vagnen, om avstigning sker från vänster sida. Om avstigning sker från höger sida, som exempelvis sker vid Riksmötets öppnande, avstiger Drottningen först, hjälpt av löparen, och därefter stiger Konungen av.

Mari-Ann Skiöldebrand

Hovleverantören som fick stryk

Sommaren 1780 åkte Gustav III till badorten Spa i nuvarande Belgien för att rekreera sig. Före avresan behövde hans resvagn, en klumpig engelsk berlinare, ses över. Den 63-årige hovsadelmakaren Johan Petter Pfeffer i Stockholm anförtroddes uppdraget. Henning Stålhane, som skrivit en bok om resan, berättar om en pinsam händelse under förberedelserna.

Pfeffer hade utfört arbeten för hovstallets räkning under 40 års tid och aldrig fått några klagomål. Däremot hade han själv ofta haft anledning att klaga på hovet, som sällan betalade räkningar i tid – denna vår hade han stora inestående fordringar. Medan Pfeffer en dag som bäst höll på med arbetet i sin verkstad vid Lilla Vattugränd (nuvarande Herkulesgatan), dök förste hovstallmästaren Adolf Fredrik Munck upp och beskyllde honom för att inte arbeta tillräckligt snabbt. När Pfeffer gav Munck svar på tal, blev den senare rasande och började puckla på honom med sitt spanskrör, samtidigt som han beordrade sin betjänt att föra Pfeffer till arresten i högvakten.

En hederlig hantverkare i 1700-talets Stockholm kunde dock inte behandlas hur som helst. Det fanns trots allt något som kallades lag och anständighet. Snart samlades mer än 200 av stadens borgare vid häktet och protesterade mot övergreppet. De begav sig också i samlad tropp till överståthållaren Carl Sparre för att få rättelse. När händelsen kom till kungens kännedom, tog denne parti för borgarna och uppmanade sin stallmästare att göra upp i godo med sadelmakaren. Denne, som var en svemögen man med eget stenhus, tackade förärgad nej till ett erbjudande om kontant ersättning för sveda och värk och förklarade att han hädanefter inte ville göra några fler arbeten för hovets räkning.

Hur det gick med resvagnen? Den höll inte särskilt länge. Redan på Hornsgatan uppstod ett smärre fel, som kunde avhjälpas på platsen, men en halvmil från Stavsjö bruk i Sörmland hände allvarligare saker. Bägge svanhalsarna brast. Smeder på platsen lyckades dock under några nattliga timmar reparera skadan. Om Pfeffer skall lastas för dessa brister är tveksamt. Kungen var ju känd för en vårdslös framfart på våra vägar. Han var en otålig natur och ville åka så snabbt som möjligt. Färden med kungsskjuts mellan Stockholm och Ystad under Sparesan gick till exempel på bara tre dygn. "Han körde omättligt", skriver Adolf Ludvig Hamilton i sina memoarer. Ingen svensk kung har så illa hanterat allmogens hästar, och trots detta var han mycket älskad av den, konstaterar han.

Det skulle vara intressant att se Gustavs älsklingsåkdon. Lars von Engeström nämner i sina memoarer ett sådant, en lätt öppen vagn, en *diable*, som kungen körde vid Drottningholm sommaren 1782. Av namnet att döma måste den ha gått fort som fan (ursäktas språket).

I.E.

Läst & Noterat

Elisabeth jubileum 1952–2002

Det var en upplevelse att vara i London när det firades att drottning Elisabeth haft tronen i 50 år. Att se alla människor som kantade gatorna. Jag hade turen att hälsa på min dotter som bor och arbetar i London just då.

Hon är kocka på en stor restaurang som ofta besöks av polis, så hon frågade om inte jag fick åka med i polisen. Trevliga poliser som skjutsade mig till Buckingham Palace.

Tack vare detta hade jag en fin utsikt av vaktområdet, ryttare och vagnkortege.

Det var en upplevelse att både få se och lukta det flotta jubiléet. Dagen efter kom två poliser, som skul-

le gå vakt i hovstallet, och hämtade mig med bil så att jag fick se hovstallet med vagnar och hästar. Det var mycket tjuisigt, alla uniformer, sadlar, selar och de olika vagnarna. Poliserna skulle gå vakt där hela dagen så jag fick njuta dagen bland hästar, vagnar, selar och många människor. Köpte en souvenirvagn med hästar, soldater, drottning och prins, som är en jubileumsgåva.

Jag stannade i London några dagar och gick på många bokvaruhus men tyvärr hittade jag bara en bok om vagnar.

Vi hann besöka olika slott bland Dianas Kensington Palace. Efter några dagar åkte vi tåg norr om London till Suffolk, detta var ett

trevligt museum, med tavlor, trevlig bostad, vagnmakeri med olika selar, prydnadsaker och redskap till hästarna. Många olika modeller till vagnar och redskap.

Det är en aktiv förening i Suffolk Horse Society, de har många uppvisningar, praktik och användning av gamla maskiner.

Det var tio härliga dagar i England som jag minns med fina videoinspelningar av den tjuisiga kortegen i London med hästar, vagnar och folk från hovet i England.

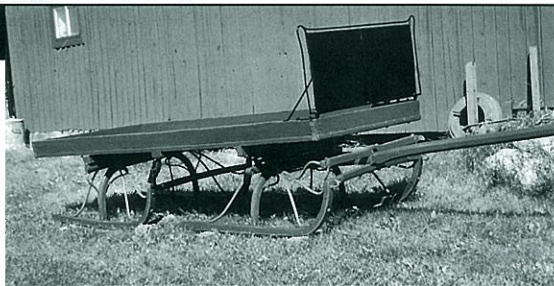
Nästa gång jag åker till England är min önskan att få komma till Wales/Newmarket och få se deras galoppbana och museum.

Rolf Horswall

TILL SALU

Flakslåde för parhästar
Flakets längd 3,0 meter,
bredd 1,1 meter
Höjd över mark 0.65 meter

Telefon 0155-700 50



Kåseri om en hästräfsa

I vår samling av brukbara jordbruksredskap och maskiner för hästdrift på Vekagården finns det en gammal hästräfsa, den liksom de andra grejorna har sin historia. Lite nostalgiskt är det med hästräfsan, det var nämligen min första egentliga kontakt med hästkörning på egen hand. Det var ett typiskt pågajobb att sitta på "rivan". På höäkern fick man minsann hålla tungan rätt i mun för att "lägga av" i snygga jämna strängar. Vålräfsningen efter avslutad häsjning var tjugit man fick nästan inget med sig i rivan. Vår lilla hästräfsa är lika rostig som alla nu levande

räfsor och de flesta har dessutom stympats och försetts med traktordrag medan vår förstas har skaklar. Den har inte fått vistas inomhus på hemskt länge och denna vanvård har orsakat att ett hjullager har rostat fast, det fanns inte en chans att flytta den det minsta för att få bort nållor och annat ogräs under. Fruktlösa försök att med olja och div. lösningsmedel få loss det kärvande lagret har lett till att fullständig demontering med visst våld blev nödvändig. Nu återstår putsning av axel m m för att få vederbörande i körduktigt skick igen.

För si så där ett halvsekel sedan inköptes på min föräldragård en fabriksny hästräfsa, den levererades i byggsats i trälåder för montering på plats. Jag kommer särskilt ihåg hur fint lackerad den nya rivan var, fabrikkatet minns jag inte men däremot att den var märkt med "Self dump rake".

Nu inställer sig en fråga, hur vore det att måla och återge den gamla räfsan som återfått rullförmågan sin forna glans, den som lever får se om det blir av.

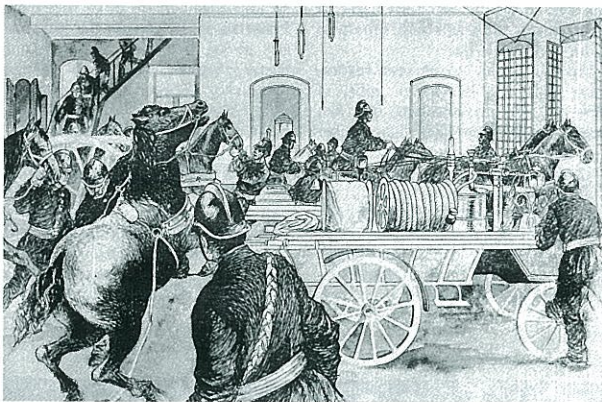
Gunnar Gullander, hästräfsägare

Nya brandkåren testades när Eldkvarn stod i lågor

När var det Eldkvarn brann? Ännu i våra dagar hör folk av sig till tidningarna för att få svar på frågan, ofta i samband med vadslagning. Svaret är 31 oktober 1878. Eldkvarn hette egentligen Svanberg & Co:s ångkvarn och låg där Stockholms stadshus nu reser sig.

Eldkvarns brand blev ett eldprov för Stockholms nya kommunala brandkår som tillkommit efter ett beslut 1875. Det var en yrkeskår med en militär organisation. Tidigare hade brandskyddet varit mycket bristfälligt. Visserligen hade de funnits ett slags borgarbrandkår, som innebar att vissa yrkesgrupper, som timmermän, murare och vindragare hade skyldighet att infinna sig vid eldsvådor, liksom åkare, bryggare och andra med arbetshästar skulle köra vatten, men organisationen var oklar och ledningen mestadels mycket dålig, trots att även militären hade viktiga uppgifter. Släckningsarbetet blev inte sällan kaotiskt. Det var bl a försäkringsbolagen som tryckte på för att få en annan ordning till stånd.

Uppgiften att organisera brandkåren gick till en 35-årig sjöofficer, kommandörkapten Bruno Hollsten, som bl a deltagit i den berömda världsomseglingen med ångfregatten "Vanadis" och var känd som en god organisatör och ledare. Två hu-



Larmet har gått på brandstationen. Hästarna spänns för vagnarna. Teckning av Nils Kjellberg.

vudstationer upprättades, en på Malmkillnadsgatan vid Johannes kyrka och en på Tjärhovsgatan, i Siverska kasernen, Katarina församling. Dessutom fanns många mindre vaktkontor i andra delar av staden.

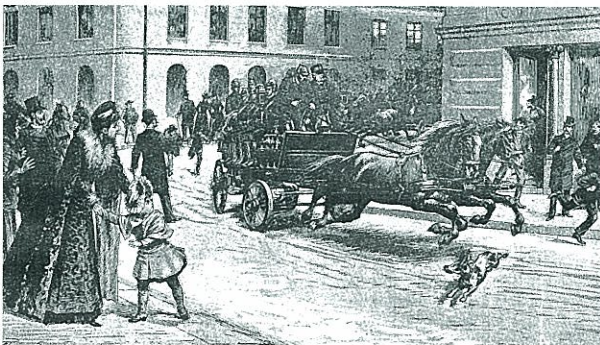
Efter några år var personalstyrkan uppe i cirka 130 man. Medelåldern var låg, 22–23 år; de flesta kom från flottan och kallades brandsoldater. De tränades bl a i stegar som var monterade på Johannesstationens bakgård. I kåren fanns också yrkeskunnande på andra områden,

t ex skomakare, sadelmakare, snickare och smeder. Tanken var: inte bara snabb släckning utan också snabb lagning av skadad släckningsmateriel och persedlar.

"Brandkåren är något av det populäraste Stockholm äger", skrev journalisten Johan Levart 1901. Dess utryckningar med galopperande hästar och hornsignaler väckte alltid uppseende. På den främsta vagnen bredvid kusen satt ofta brandchefen själv och höll i bromsspaken samt bakom honom brandmännen i två rader à la remmalag.

De bästa hästarna

Vid sekelskiftet 1900 hade brandkåren 26 hästar. Enligt Jan Kuylenstierna var det Stockholms bästa hästar. Det fanns två slag: ambulanser och manskapsvagnar drogs av oldenburgare, som var lätta och snabba, medan stegvagnar och ångsprutor drogs av tunga och starka hannoveranare. "Kuskarna var mycket skickliga, lika säkra i kurvtagning som racerförarna nu för tiden; det var inte lätt att med en lång höghjulad stegvagn i galopp svepa kring ett gathörn. Men praktfullast var ångsprutan på väg till eldsvådan. Svart rök och gnistor bolmade upp



I galopp mot brandplatsen. Brandchefen Bruno Hollsten sitter bredvid kusen med ena handen på bromsspaken. Teckning av Edvard Forström.

ur skorstenen och ringlade som en stor fet orm bakom ekipaget", skrev Kuylenstierna i en tidningsartikel. De sista brandhästarna i Stockholm pensionerades 1916, när bilarna helt tog över.

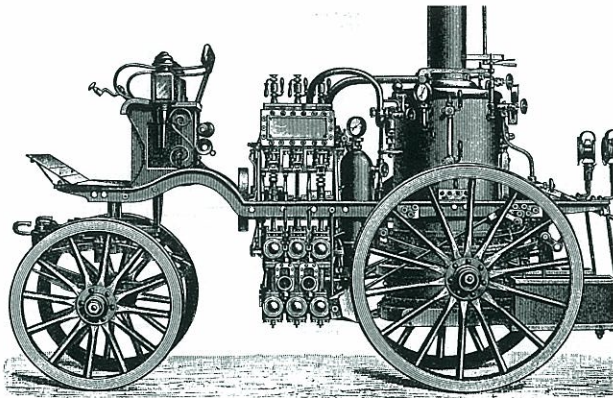
Brandkåren hade tre ångsprutor. Den första inköptes redan 1875 från Merryweather & Son i London. Från Shandon Mason & Co i London kom två sexton mans hand-sprutor. Efter varje ångspruta rullade en kolvagn. Till kårens utrustning hörde tidigt också en sjöångspruta, "S:t Erik", som byggdes på Ljusne mekaniska verkstad.

I Johannes stod varannan häst på selad, klar att vid larm genast lämna spiltan och ställa sig framför en brandvagn. I Katarina, som var modernare, var hästarna placerade i ett stall bakom vagnarna. Då signalklockan ringde sprang de fram och ställde sig vid tistelstängerna, varpå seldonen med hjälp av en sinnrik anordning sjönk ned från taket. På någon minut var de första vagnarna klara att rycka ut.

Första utryckningen från Johannes bestod vanligen av en manskapsvagn, en redskapsvagn och en mekanisk stege. Om branden var på en högre belägen plats medföljde en engelsk handkraftspruta och en extra slangvagn. Vid andra utryckningen körde man fram med en ångspruta med åtföljande slang- och kolvagn.

Praktfullt skådespel

Branden i Eldkvarn utbröt strax före klockan 17. Sju minuter senare fick Johannes larmet från ett brandskåp på Rödbodtorget. Först till platsen kom några man från vaktstället vid Rådhuset, men med bara en handspruta kunde de inte göra mycket. Huvudstyrkan från Johannes anlände inte förrän klockan 17.45. Med tanke på att körtiden på sträckan är cirka sju à åtta minuter, måste något ha hänt på vägen. Författaren Staffan Tjerneld misstänker att brandvagnarna först åkte till fel adress. Misstaget finns dock inte belagt i några officiella rapporter. Konekligen lite försmäddligt för den beundrade brandkåren. Men det är inte säkert att den ofrivilliga rundturen på stan betydde så mycket. Elden hade nämligen snabbt fått fäste i kvarnens eldfångda innehåll av säd och mjölstoft, och det återstod för brandmännen bara att begränsa elden och att rädda fastigheterna i närheten, kon-



Ångspruta av tysk fabrikat.

tors- och bostadslängor på den västra sidan.

Med tutande horn och ringande klockor hade brandvagnarna kört fram på Nya Kungsholmsbron. Två man var sysselsatta med att fyra på under pannan i ångsprutan. Men här blev det plötsligt stopp. Det starka skenet och den intensiva hetan från kvarnen gjorde det omöjligt att köra vidare. Hästarna vägrade, varför man tvingades spänna ifrån. Brandmännen tog av sig sina blusar och doppade dem i vattnet, innan de för hand drog redskapen mot eldhärden.

Branden var ett praktfullt skådespel, som lockade halva stans befolkning till åskådarpplatser längs stränderna. Våldiga eldkvaster slog upp mot skyn. Mjöl-explosionerna formade brinnande moln på himlen, och vinden förde gnistregn över Riddarfjärden till Södermalm, där folk tvingades gå brandvakt hela natten.

Bland åskådarna fanns också kung Oskar II, som kört fram med en vagn från Hovstallet. Han informerades om släckningsarbetet men lade sig inte i detta. Hans företrädare och bror, Karl XV, ålskade att själv leda arbetet på brandplatserna så fort tillfälle gavs, men det var innan Stockholm fick en yrkesbrandkår.

Ingmar Edvardsson

Källor: bl a Bo Grandiens "Stockholm i lägor" (1968), Staffan Tjernelds "Stockholmsliv" (1949-50), Claës Lundins "Nya Stockholm" (1890) och "Boken om Stockholm" (1901).

EXKLUSIVT TILLFÄLLE

Då jag av åldersskäl beslutat mig för att upphöra med min tidigare hästverksamhet (körning med amerikanska Morganhästar) har jag successivt avvecklat den. Kvar har jag dock ett par mycket exklusiva, amerikanska åkvnagar jämte en amerikansk åksläde. Då jag tycker det vore fel att bara "släppa iväg" ekipagen på exportmarknaden, erbjuder jag dem nu därför till salu hos tidningen EKIPAGE läsare.

Vagn 1: AMERIKANSK VIS-a-VIS. Sexsitsig. Vinröd korg. Beigefärgat chassi. Vit läderklädel. Svart lädersufflett. Lyktor. Viss elektrisk utrustning. Skivbromsar bak. Parstång + spannvåg. I övrigt mycket sirligt utrustad och helt i nyskick. Nyttilverkad i USA 1996. Nypris 1996: 175.000,- SEK.

Vagn 2: AMERIKANSK SURREY. Fyrsitsig. Lika färger och utrustningar som "Vagn 1", ovan, dock ej spannvåg men i stället enbettskake. (Körs med en eller två hästar). Även denna vagn i absolut nyskick. Nyttilverkad i USA 1993. Nypris 1993: 85.000,- SEK.

Släde: AMERIKANSK ÅKSLÄDE: Fyrsitsig på höga medar (70 cm). Fabrikat: BROOSTER. Nyttilverkad år 1926 vid Broosterfabriken i USA. Helrenoverad i Danmark år 1995. Vinröd korg. Vinrött chassi och d:o tyglädel. Svart lädersufflett och färskinnofodrade fotsackar. Lyktor. Enbetskaklar. Anskaffningspris 1995: 80.000,- SEK.

Vad gäller ekipagens exklusiviteter, kan dessa ej beskrivas, utan måste ses och upplevas. Tillsammans har jag betalat 340.000,- SEK för ekipagen, men jag är beredd avstå dem mot ett pris av tillhoppa 250.000,- SEK, dvs rena fyndpriset för rätt köpare.

Ring för överenskommelse om tid för visning på tel. 0290-317 05 eller 070-760 18 36.

OLOV PERSSON, Furuvägen 46, 812 31 STORVIK

OBS! OBS! OBS! – PASSA PÅ, PLATSER KVAR! – VAGNRENOVERINGSKURSER PÅ ÖKNASKOLAN 2003

Efter anmälningstidens utgång visar det sig att det fortfarande finns ett antal platser kvar på nästa års renoveringskurser. Därför förlänger vi anmälningstiden. Du som ännu inte anmält deltagande och som gått och funderat – passa på och anmäl dig **snarast eller senast den 7 januari 2003**. Anmälan sker genom att betala in anmälningavgiften, 500 kr till Vagnhistoriska Sällskapets postgiro 58 30 56-7.

GRUNDKURSEN genomförs den 1-4 februari, och FORTSÄTTNINGSKURSEN den 6-9 februari. Priset för

båda kurserna är endast 2.600 kr inklusive lärarhandledning, kost och logi. Eventuella kostnader för blästring, färg m m tillkommer. Meddela gärna i förväg vad du har för vagn/vagnsdelar som du vill arbeta med.

För ytterligare information om kurserna, se EKIPAGE nr 3/2002 eller kontakta Gösta Kylsberg, tel 0152-20202, mobil 0733-746888 eller e-post gosta.kylsberg@swipnet.se.

Gösta Kylsberg, Kursansvarig

Tapetsering och läderkurs den 20–23 feb 2003

I Säter på Skönviksområdet sydost om Borlänge

Lärare blir Susanne Berglund och Börje Söderqvist som också är lärare på Sadelmakeriskolan i Tärsjö

Kursinnehåll:

Lära sig tillverka dynor, ryggs töd eller läderskärmar till vagnen/slåden.

Logi och måltider

Logi finns på vandrarhemmet inom området eller hotell. Lunch äter vi på områdets restaurang tors o fred. Lörd o sönd löser vi på annat sätt. Middagar bestämmer vi efterhand dom ingår ej i priset.

Kursanmälan och kursavgift

Kursavgiften är endast 2450 kr då ingår nattlogi under 3 nätter, luncher, frukost samt lärarhandledning. Den som vill bo på hotell blir kostnaden 3550 kr ev. materialkostnader såsom tagel, kläde, läder osv. tillkommer.

Anmälningavgiften 500 kr skall vara bokfört på VHS pg 58 30 56-7 senast den 1 jan. Ange på postgirotalongen tapetseri och läderkurs vandrarhem eller hotell, medl.nr och fullständig postadress. Reste-

rande 1950 kr eller 3050 kr ska finnas bokfört på VHS konto senast den 5 feb 2003. Antalet platser är begränsat varför en tidig anmälan rekommenderas. Vid överteckning gäller postgirots datumstämpel som anmälningsdatum.

Övrig information och frågor

För ev. frågor kontakta Agnetha Weingård tel. 0243-24 00 41, fax 0243-24 00 01 Backa 3, 738 95 GUSTAFS

TANTERNAS TRAVSULKY

Sommaren 2001 "hittade" VHS-medlemmarna Gunnela Ljunggren och Karin Rydberg på Wendtholmen en gammal travsulky.

Det var en för Sverige ganska ovanlig modell med tillhörande medar för vinterkörning.

Efter många funderingar och rådslag bestämde de sig för att köpa den. Säkert var glädjen stor, när den väl kommit hem till Wendtholmen.

Med en Öknakurs som start fortsatte renoveringen under vinterkvällarna och snart stod den där färdig lagom till hästen Lukas 32-årsdag den 1 juli 2002.

Sulky blev så fin att när Solvalla firade 75-årsjubileum den 10 augusti lånades sulky in för att vid defileringen inför första loppet visas upp. Mats Lennartsson körde den gamla travsulky med 5-åriga travarvalcken Primo Avans.

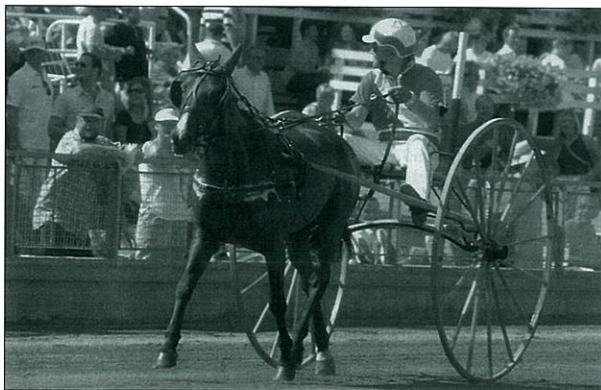
Under resten av helgen stod den

uppställd i ankomsthallen för allmänt beskådande.

Nu är sulky åter på plats hemma på Wendtholmen och damerna väntar på vinter och snö för att kunna

spänna för och prova medarna. Jag GRATULERAR till ett fynd och sätter gärna en slant på Er vid nästa start.

Tommy Blomquist



VAGNHISTORIKER BRUKADE JORDEN PÅ KVINNERSTA

Även i år har Vagnhistoriska Sällskapet genomfört en kurs i jordbrukskörning med hjälp av Kvinnerstaskolan i Örebro. Följande trevliga rader från Lena Nordwinger får illustrera deltagarnas upplevelser från kursen:

Hej Gösta!

Jag måste skriva till dig och lovorda kursen i jordbrukskörning, det var verkligen fantastiskt roligt och lärorikt. Vi har provat på att plöja, harva, så och välta med skolans duktiga hästar. Vi har också kört gödselspridare, självbindare m m. Självbindaren var "häftig", men i början var den bra läskig, den var ju så stor och hästarna gick så långt bort kändes det som. Att harva med tre nordsvenskar var också en härlig upplevelse.

Våra lärare Roland Wireborg och Stella Nelson hade

lagt upp kursen på ett mycket bra sätt. Allt var välplanerat och även flexibelt och våra önskemål tillgodosågs. Alla förväntningar infriades med råge!

Med vänlig hälsning
Lena Nordwinger

Det finns inte så många tillfällen att verkligen få prova på att hantera jordbruksredskap med häst under sakkunnig ledning. Vi är glada att Kvinnersta kan erbjuda oss i VHS detta. Förhoppningsvis kan dessa kurser stimulera till ett ökat intresse hos alltfler att använda häst och hästredskap, åtminstone i mindre skala och som fritidssyssla, samtidigt som kunskapen kring detta kan spridas och bevaras.

Gösta Kylsberg

BOKTIPS

SPECIALKATALOG
ÖVER
HÄSTSPORTARTIKLAR
FRÅN
A.-B. NORDISKA KOMPANIET
Kungliga Hovleverantör
STOCKHOLM



Mari-Ann Skjöldebrand har gjort det möjligt för oss att låta nytrycka AB Nordiska Kompaniets specialkatalog över hästsportartiklar från 1908.

Det är trevligt att kunna erbjuda alla medlemmar denna speciella katalog över allehanda tillbehör för körning, ridning och hästhållning från den tiden då hästen hade en så avgörande roll för vårt samhälle. I katalogen finner Du kanske svaret på Dina frågor om utrustning, stil och etikett. Finns nu att köpa hos "våra bokhandlare".

TB

Vagnhistoriska Sällskapet besöker Livrustkammaren

I några av de djupa källarvalven på Stockholms slott ligger Livrustkammaren. Här träffades 26 vagnhistoriker den 9 september för att titta på de kungliga karosser som finns bevarade här. Vår guide från Livrustkammaren, tillika VHS-medlemmen, Eva-Sofi Ernst, berättade

om många av de praktfulla detaljer som finns på dessa vagnar. De mest spektakulära vagnarna är "Kröningsvagnen" och "Burmanna".

Vi fick också tillfälle att titta på Livrustkammarens unika samling av kungliga sadlar och trän, de äldsta från Sigismunds tid. Utöver vagnar,

sadlar och seldon, fick vi också se exempel på några unika böcker i Livrustkammarens bibliotek som anses ha en av världens finaste och mest unika samling av historisk hästlitteratur.

Gösta Kylsberg

Åsö Bilhall

Blekingegatan 36 - 118 56 STOCKHOLM
Tel. 641 12 24, 641 12 25 - Fax 643 22 60

Köper din beg. bil

Anttis Bilverkstad

Centrum OK - GUSTAVSBERG - Tel. 08-570 300 18
Kvällar o. helger 08-570 313 00

Auktoriserad Opel och Allbilverkstad

Din ICA handlare

LARSSONS LIVS

Ramsjö 3320, 269 93 Båstad - Telefon 0431-36 60 05

VIFA
service

El - Kyla - Regler - Ventilation
CTC-Parca

Timmermang. 17
Box 121 - 731 23 KÖPING
Telefon 0221-199 19
Mobiltelefon 0706-21 09 98

FÖNSTERPUTSKÅREN AB

Butik - Kontor - Lägenheter - Villor

Postellv. 13 - 121 36 JOHANNESHÖV
Tel. 08-659 63 17 - Mobiltel. 070-667 88 65

FOGAR'N

**Brandtätning, tätningsteknik, rörelsefogar
samt skumisolering.**

Emansgatan 33 D • 722 24 VÄSTERÅS
Tel. 021-13 91 19 • Mobiltel. 070-328 91 62

AMERICAN BUGGY CO.

LARS MICHEELSEN

Gerdingvej 30 - 9520 Skørping - DANMARK
Tlf. int. +45 98 39 60 97
Fax int. +45 98 39 60 44



- Vagnsrenovering och hjulrenovering
- Montering af vagnsgummi
- Skagler, fjedre, aksler, dele, vagnslykter, beslag
- Tilvirkning af nye vagnar og dele

Med vänlig hälsning Lars Micheelsen
www.americanbuggy.co.com

ADVOKAT SVEN-OLOF ABDON

Stor erfarenhet och kunskap om hästar (omfattande egen uppfödning) och alla de juridiska problem som kan uppstå i samband med hästar, ex. köp och försäljning, skador, uppstallning etc.

Aletorp Holmby - 240 32 FLYINGE
Tel. 046-642 20
Fax 046-642 21

Forsby Teleteknik

Björkvägen 1 - 806 43 GÄVLE
Tel. 026-64 48 48 - Mobiltel. 0705-56 59 66

Installation och service av
passagekontroll, larm, telekommunikation och intern-TV

MarEva Trädgård

Munkvägen 12 - 746 96 SKOKLOSTER
Telefon 018-38 64 59

Spec. Trädvård och beskärning
Bevara växtens egen art även efter beskärning

KS BUD & TRANSPORT AB

**Piano & Flygeltransporter
samt övriga flyttningar**

Nyckelvägen 33 - SOLLENTUNA
Telefon 08-623 06 06, 96 25 28 - Mobiltelefon 070-414 76 27

Västmanlands Palltjänst

Saltängsv. 10 B - 721 32 VÄSTERÅS - Tel. 021-13 22 99

Reparation av SIS-pallar.
Inköp och försäljning.
Tillverkning av engångspallar.

**Betald
annonsplats**

Benstockens Parkering AB

LARM O. BEVAKNING

Arlanda Flygplats
Telefon 08-593 621 50



6³⁰
MorrnPigg!

Välkommen till Café Oasen

Måndag-Fredag 6.30-18, Lördag 8-15, Söndag 11-15

Alltid

NYBRYGGT KAFFE & FRUKOSTFRALLA

Färskt matröd, tårter m.m.

Ring & beställ
för avhämtning!

Café Oasen, Strandvägen 7, 0303-800 34

Sandvikens Verktøgsfabrik AB

Arne Larsson

Klangvägen 50 - 811 32 SANDVIKEN
Tel. 026-25 46 35 - Telefax 026-25 78 45

Tillverkning av stans-,
press- och klippverktøg.
Mekanisk verkstad.



Stubbsunds v. 13

Box 730 - 131 24 NACKA

Tel. 08-718 32 55 - Fax 08-718 51 13

Mobiltel. Jan Sander 0733-15 80 90

jsander@algonet.se



SOLENBERGS BOKBINDERI AB

10% RABATT
vid uppvisande av annons

HANDBINDNING
av Tidskrifter och Protokoll
Häftade böcker m.m.

Oxelvägen 34
138 34 ÄLTA
Tel. 08-773 00 80

Kjell Wadlin
Tel. 0708-68 59 97

GODISBUTIKEN

Lilla Tingberg 4240
266 94 Munka Ljungby
Klippanvägen mellan E4:an E6:an
Mitt emot Ekebo

Ons-Fre 12.00-18.00 • Lör 10.00-15.00
Tel. 0431-742 46 för mer info

Micro data ab

Spara pengar och tid
med våra rationella system
på CD-ROM och Microfiche

Klostergatan 3 - Box 466 - 701 49 ÖREBRO
Tel. 019-10 01 55 - Fax 019-10 15 65



VAGGERYDS
KOMMUN

Vaggeryds Kommun

– DÄR HJULEN
ALLTID SNURRAR

Vaggeryds kommun dominerades vid sidan av jordbruket under ett par århundraden av vagnsindustrin. Smed- och timmermansyrkena var väl representerade och dessa yrkesgrupper har varit basen i industrin även efter strukturomläggningar. Idag finns en väl utvecklad och modern industriverksamhet i kommunen. Det är med denna bakgrund som kommunen valt vagnshjulet som symbol i sitt kommunvapen.

VÄLKOMNA ATT ETABLERAS I VAGGERYDS KOMMUN.

LEDIG INDUSTRIMARK DÄR DU SYNS UTMED EUROPAVÄG 4.

Kommunledningskontoret, tel. 0370-781 00

Postadress: Box 43 - 568 21 SKILLINGARYD

Marknadstidning B

Avs:
Vagnhistoriska Sällskapet
Stambanavägen 135
141 39 HUDDINGE

Mac's Buggy Shop



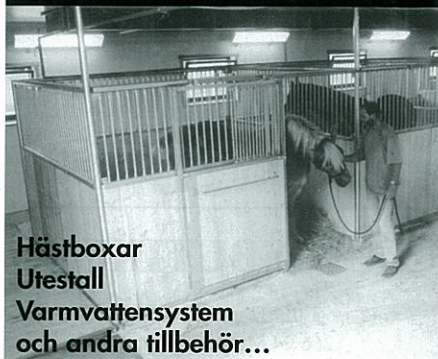
Renoverar och gummibelägger dina hjul

5 års garanti på arbetet

*Roland Ljerf, Björckhamra, Brokind
590 41 Rimforsa, Tel. 013-413 50
Mobiltel. 0709-26 02 60*



HAMMARS



**Hästboxar
Utestall
Varmvattensystem
och andra tillbehör...**

*Ja tack! Skicka mig information om era hästboxar
och tillbehör!*

Namn:

Adress:

Postadress:

HAMMARS VERKSTAD AB

Lustebo - 790 20 GRÖCKSBO
Tel. 023-404 35 - Fax 023-406 34

Svenska kvalitetselar



VW-guld i presentation
1996 - Fredrik Persson

SM-enbet 1997
Yvonne Wikström



Maraton

Tillverkat
av vegeta-
bilskt
kromfritt
läder
från eget
garveri.



Körselar ♦ Arbeitselar ♦ Tömkningsgjordar ♦ Travselar



TÄRNSJÖ
Founded 1873 - Still tanning
www.tarnsjogarveri.se

Tärnsjö Garveri AB
S-740 45 Tärnsjö, Sweden
Telephone +46 292 707 50
Fax +46 292 707 69



Svensk postdilgens från första hälften
av 1880-talet.

Användes för befördan av post och
passagerare.

I Postmuseums ägo sedan början av
1900-talet.



POSTÅKERIET