

Dagsverket

DALARNAS HEMBYGDSFÖRBUND

NR 3. 2014 ÄRG 32 VÄRDE 30 KR



**Omstridd
häst**

**Samspelta par
på vintervägar**

**Rättviks
kåkstad**

**Hästar, lava
och varma källor**

Tema

HÄSTEN





Hästens värde oslagbart

”När det gäller dalpilarna kunde bara 16 % koppla dem till Dalarna, medan hela 22 % trodde att dalpilarna representerar Stockholm.”

Dalarna har förmodligen ett av de starkaste och mest unika varumärkena i landet - dalahästen. 99 % av alla svenskar känner till den och när mätningar gjorts hur mycket svenska folket gillar hästen, så får den ett högre värde än självaste jultomten. Inte konstigt att varannan svensk har en dalahäst hemma.

Region Dalarna har låtit göra ett flertal undersökningar om hur väl svenska folket känner till Dalarna och dess symboler. Den senaste gjordes av Novus, som fick fram att den nya och stundtals omdiskuterade hästen som Region Dalarnas politiker beslutat om, slår de gamla dalpilarna med råge. 97 % kopplar den nya hästen till Dalarna, medan bara 16 % tror att dalpilarna symboliserar Dalarna.

Undersökningen har genomförts i en riksrepresentativ webbpanel med totalt 1079 personer i åldrarna 18-79 år. Ingen av de tillfrågade bor i Dalarna. Halva gruppen har fått se en bild på hästen och den andra halvan en bild på länsvapnet med dalpilarna. Båda grupperna har sedan fått svara på frågan vilket län de associerar symbolen med. Och 97 % av de tillfrågade förknippar alltså hästen med Dalarna. När det gäller dalpilarna kunde bara 16 % koppla dem till Dalarna, medan hela 22 % trodde att dalpilarna representerar Stockholm.

Region Dalarna vill inte på något sätt avskaffa länsvapnet. Det har sin plats, kanske främst vid ceremoniella sammanhang i länet. Hästsymbolen däremot är framtagen för att användas när länet, eller företeelser med koppling till länet, ska marknadsföras utanför länsgränsen.

Dalarna är ett starkare varumärke än de 15 kommunerna var och en för sig och har därmed ett bättre utgångsläge att konkurrera om arbetskraft, investeringar, etableringar och turister. Läger vi dessutom till näringslivet, organisationer, föreningar och andra aktörer blir konkurrenskraften stor. Därför gynnar det hela regionen om olika aktörer använder vår gemensamma starka symbol. ❖



Leif Nilsson,
ordförande Region
Dalarna

Dagsverket utges av Dalarnas Fornminnes och Hembygdsförbund och Dalarnas museum.



Adress: Box 22, 791 21 FALUN,
Tel: 023-76 55 00, fax: 023-283 58
Besöksadress: Dalarnas museum,
Stigaregatan 2-4, Falun. E-post:
dagsverket@dalarnasmuseum.se
www.dalarnasmuseum.se

Ansvarig utgivare: Jan Raihle
Redaktör: Elizabet Ståhl
Redaktion:
Bildresearch: Torsten Strand
Bildbearbetning: Susanne Nyhlén
Ombrytning & Form: Anna Eriksson
Korrekturläsning: Agneta Barnelius

Tryck: Strållins Grafiska AB.
Svanenmärkt.

ISSN: 0349-6139 (tryckt)
ISSN: 2001-7049 (online)

Distribution: Dagsverket utkommer fyra gånger per år och ingår i medlemskapet i Dalarnas Fornminnes och Hembygdsförbund.

Medlemskap i DFHF för år 2014 erhålles genom insättande av 200 kr på bg 5604-8564. Som medlem får du årsboken DALARNA, 4 nummer av Dagsverket, 20 procents rabatt på museets och hembygdsförbundets publikationer.

Annonsera i Dagsverket:

Helsida: 1.600 kr
Halvsida: 800 kr
1/3-sida: 600 kr
1/4-sida: 400 kr
1/6-sida: 300 kr
1/8-sida: 200 kr
Priser exklusive moms

Manusstopp Dagsverket 2014

Nr 4 Tema Skidor, 10 nov

Redaktionen förbehåller sig rätten att förkorta och redigera insända texter. I och med att material lämnas till red. godkänner upphovsmannen också att det publiceras elektroniskt.



Omslag: Hästen i människans tjänst. Foto: Hingst, färgbild, Susanne Nyhlén. Dalarnas museums och Stora Ensos bildarkiv. Fotografier: Sven Berg, Gustaf Eriksson, Pelle Persson och Sven Nordahl.



Hembygds-veteranen

är tillbaka som redaktör för Dagsverket! Trevligt av Erik Arrhén att ge mig det epitetet, då jag verkligen tycker om att ägna mig åt hembygdsarbete. Jag har inte arbetat med Dagsverket sedan år 2001, då jag gick i pension efter elva år som hembygds-konsulent, så det känns trevligt att "fatta tömmarna" igen. Sedan min pension har jag varit redaktör för årsboken Dalarna, utom år 2014, då Erik hade det ansvaret. Genom arbetet med boken har jag kunnat följa med i hembygdsföreningarnas verksamhet i länet.

Dagsverket har genom Erik Arrhéns arbete som redaktör och Anna Eriksson som formgivare blivit ett intressant och snyggt kulturmagasin och det kommer att bli ett "hästarbete" att hålla samma klass på innehållet. Temat denna gång är alltså Hästen och med all den kännedom om hästens värde som kommit fram under arbetets gång med detta nummer, så skulle det behövas en årsbok för att få med allt, men den kanske kommer. Årsboken 2015 har arbetstiteln "Hembygdsrörelsens berättelser" och det finns säkert någon hembygdsförening som har något intressant att berätta om hästars liv, allt ifrån jordbruksarbeten till travbanan.

Jag önskar er mycket nöje med att läsa om hästen i människans tjänst! ♦

Elisabet Ståhl, redaktör

Ånghästar i Falun

Järnvägen Gävle - Falun invigdes 1858 och räknas som den första fullbordade större järnvägen i Sverige.

Stambanorna från Göteborg och Malmö till Stockholm, som byggdes av staten, stod klara på 1860-talet.

Banan byggdes av Gefle - Dala Jernvägsaktiebolag (GDJ) och finansierades främst av intressenter från Gävle samt bruken längs banan. Det fanns ännu ingen industri för tillverkning av lok och vagnar i Sverige. De 26 första lok byggdes i England, där järnvägar för allmän trafik funnits sedan 1820-talet. På den här tiden fick lok ofta namn. De tre första lok vid GDJ hette Gefle, Englebrect och Kullan.

På 1870-talet tog järnvägsbyggandet fart och Bergslagens Järnvägar (BJ) Falun - Göteborg, landets största privatbana, öppnades 1879. Omkring 1890 öppnades banan Falun - Rättvik - Mora i etapper och 1905 Falun - Björbo. Därmed hade Falun blivit en stor järnvägsknut med banor åt fyra håll. Samtliga tillhörde

och tuffade iväg till lokstallet. Där fick "hästen" en stunds omvårdnad. Den sotades och putsades, smörjdes och fylldes på med kol och vatten.

Många av loken var sedan början av 1900-talet byggda i Falun. År 1901 rullade de första ånghästarna ut från Vagn- & Maskinfabriken i Främby. Fabriken ägdes av Stora Kopparbergs Bergslags AB. Det svenska järnvägsnätet byggdes hela tiden ut och det behövdes ständigt fler lok och vagnar. Fram till 1943 rullade 504 ånglok ut från Främby. Tillverkningen fortsatte med ellok, diesellok och godsvagnar till slutet av 1900-talet.

Falun C var en livlig station i mitten av 1900-talet. Tung trafik med malm och stål på Bergslagsbanan och mot Gävlehamn. Banorna mot Gävle och Göteborg elektrifierades 1943/44. Det minskade antalet ånglok i tjänst. Alla tåg mot Rättvik och Mora drogs dock av ånglok. GDG-banorna

på den reguljära trafiken med ånghästar, men man kunde ibland se dem i arbetståg. Lokstallen i Falun var dock fyllda av ånglok, som tillhörde beredskapsreserven. Det var väl lite hemligt under kalla krigets dagar.

Intresse för järnväg, gamla lok och vagnar fanns hos många, trots att Falun blivit en lugn oas jämfört med förr. Hösten 1974 bildades Museiföreningen Gefle - Dala Jernväg (MfGDJ), med syfte att bevara fordon från järnvägarna i Falun. Föreningen är nu efter 40 år mer aktiv än på många år och anordnar ånglokståg mellan Falun och Grycksbo under veckoslut 7-8 gånger per år. Tågen är välfyllda och stämningen är god. Det är roligt att åka efter ånglok! Resor ordnas även på Siljansbanan och till Järnvägsmuseet i Gävle. Numera äger föreningen de stora lokstallarna, så merparten av lok och vagnar kan förvaras under tak.



GDJ lokstall i Falun 1923. Foto: Nybergiska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum, Gävle.

den gemensamma förvaltningen Göteborg - Dalarna - Gävle (GDG). Alla tåg drogs av ånglok, ibland gemensamma kallade ånghästar. De avlöste ju hästarna som dragare av människor och gods.

De nya stora ånghästarna som rykte, pyste och stånkade behövde också någonstans att bo. Två väldiga stall - lokstall - tillsammans med plats för 30 lok, byggdes i två halv-cirkel vid centralstationen i Falun. Här var ständigt liv och rörelse dygnet runt. Lok kom med tåg, kopplades från

förstatligades 1947 och blev SJ. Men tills vidare fortsatte det mesta som tidigare.

Förändringar skulle dock komma. En ny stor rangelbangård byggdes i Borlänge och togs i bruk 1965. Det sista godståget från Mora till Falun drogs som alla andra dagar av ånglok då det gick den 29 maj 1965. Nästa dag var det diesellok och tåget vek i Rättvik av mot Borlänge. Persontrafiken Falun - Rättvik lades ned på hösten 1965, men banan blev kvar för godstrafik till Grycksbo. Det var nu slut

Falun är inte längre fyllt av ånghästar. Men det finns ånglok i gott skick som går i trafik. Bli inte förvånad om du en dag hör en ångvissla om du promenerar intill spåret längs Promenaden. ♦



Lars Olof Lind
Museiföreningen
Gefle-Dala Jernväg

Hästen forbondens bästa vän



”När man i denna ort en vinterdag ser på i alla vägar större eller mindre skaror af den kolkörande och forslande allmoge, som Bergsrörelsen sätter i verksamhet, föreställer man sig lätt, huru mycken förlust brist på snö, och hvilka svårigheter öfverflöd deraf kunna förorsaka detta Län. Barvintrar verka såsom missväxter”

Landshövding Hans Järta, 1823

Dalarnas befolkning var mycket beroende av inkomster vid sidan av jordbruket. Herrarbete och försäljning av hemslöjddprodukter var viktiga binärningar, men förtjänsten från körslor var helt avgörande. Forkörningen gav landskapets allmoges större utbyte i reda pengar än herrarbetet, med undantag av Ovensiljan där herrarbetets samlade intäkter översteg forkörningens. Med forkörning menas transporter för annan persons räkning av spannmål och andra förnödenheter, malm och tackjärn till masugnar och bruk och stångjärn och järnmanufaktur från bruken.

Forbonden och hans utrustning

Förutsättningen för att vara forbonde var att man hade tillgång till häst. Det var inte vanligt att man hade drängar anställda som forkarlar, utan man körde med egen häst. Från Mora, Orsa och Älvdalen finns uppgifter om att även kvinnor körde foror.

Inför forkörningen packades mat och annan personlig utrustning i färdspannet. Till hästen medfördes hästtacke, vattenhink och hästskrapa. På främre delen av bindstången hängde hästhackan. Den användes för att knacka bort is och annan sörja, som fastnade omkring hästens hovar. Hö och havre packades överst i skrindan, över vilket man sedan lade hästtacket, som bands fast med bindstången.

På vintern användes någon form av skrinda. Ett forlass på vinterföret vägde normalt mellan 500-700 kg, på sommaren mellan 350-425 kg. Om dragarna säger Hans Järta att "Hästarna i denna Province äro icke stora, men starke. Tre tunnor råg utgöra ett vanligt forlass på kårra".

Färdstugor

Efter alla vägar låg färdstugor. Färdstugorna hölls av vem som helst som kunde upplåta plats för färdfolk. Till färdstugan var det bara att komma, utan att behöva tinga på i förhand. Var det fullt, så fick man fortsätta till nästa ställe. Kvarteret utgjordes oftast av gårdens dagligstuga. Sovplatsen var på golvet, där bön-

derna låg på sina liggsäckar, stoppade med hö. Hästen brukade få ligghöet, sedan man på hemvägen övernattat en sista gång. Stallet var en viktig del av färdstället. På den livligt trafikerade leden Älvdalen-Røros fanns det vid färdstugorna stallrum för upp till 25 hästar.

Det hö och gödsel som blev kvar var viktiga inkomster för innehavaren av färdstugan. Om gödslets betydelse skriver Hans Järta "En egendomsbelägenhet nära intill Fahlu Stad räknas för en förmån, därför, at på såkallade färdfolks-ställen uti Staden kan upkiöpas en med sopor blandad spillning efter de många hästar, som vintertiden hitfora kol, samt andra varor".

I Falun tog bönderna in hos någon handelsman. Bönderna från Västerdalarna höll till på västra sidan av Faluån. På Holmen höll bönderna till från Svärdsjö, Enviken, Vika och socknarna i södra Dalarna, exempelvis hos Abraham Bergström, f. ö. en av verklighetspersonerna bakom Fahlmans (Dahlbäcks) roman "Firma Åbergson". Hos Bergström fanns omkring 1890 två färdstugor och stallrum för 60 hästar. I nordöstra delen av staden hade bönderna från Österdalarna sina kvarter. I köpmännens färdstugor behövde man ej betala, vilket man måste om man tog in hos någon gruvarbetare som kunde hålla färdstuga för att dryga ut sin lön. Gästgivarregårdar utnyttjades inte av forbönderna. En del gästgivarregårdar hade dock särskilda färdstugor för bönder, där dessa fick övernatta gratis.

Vinter- och sommarvägar

Ännu långt in på 1800-talet var inte alla vägarna farbara med kärror. De tunga transporterna förlades i så stor utsträckning som möjligt till vinterföret. Vägarna sökte sig bort från de backiga åsryggarna, ner på sjöisar och frusna myrar. Vägarna blev rakare och avstånden krympte. Speciella vintervägar var i bruk ännu långt in på 1900-talet. Först med bilismen fick vi samma vägnät sommar som vinter.

En stor vinterväg gick över Siljans is. Ett viktigt omlast-

ningsställe låg vid Brenäs udde i Ål, dit allehanda varor kom, framförallt malm från gruvorna i Ål, Bjursås och Stora Tuna, för vidare transport till masugnarna i Limå, Siljansfors, Ickholmen och Tenninge.

På Brenäs var Länsmans Daniel Danielsson ombud och organiserade transporter. I februari 1826 är det dåligt före, och Länsmans Daniel skriver till brukspatron I G Clason på Furudal att "all forning från Tuna har nu stannat i förets brist. Åkrarna i Tuna säges vara alldeles

följande "Huru orimlig och vådlig transporten med klöv är öfver en så lång skog, der en oländlig stig leder genom moras, berg, myror och backar bevises deraf, att den högsta tyngd, som på en sådan färd kan läggas på en stor och stark häst är 12 pund [ca 100 kg], men denna tyngd är dock tillräcklig att förstöra den arma lastdragaren, hvilkens rygg då krossas eller ben afbrytas, hvarpå exempel icke sällan gifvas, och värdet af en god häst är dock 300 Rd och utgör den redbaraste egendom".



Forkörning Falun-Røros 2003. Färdstugan på Årboheden, Bjursås. Fot



Forkörning mellan Särna och Rånäs 2004. Rast vid Stormökölen.

bara, även här, men måtte vi ännu hoppas på snö och bliva vinter, så att rörelserna på allt sätt ej lida skada". Samma dåliga vinterföre rådde även nästa vinter. Dåliga vintrar är tydligen inte bara ett nutidsfenomen!

Särna hade dåliga vägförbindelser. Man ville därför gärna ha en riktig körväg dit, och inte bara en klövjestig. Vid sockenstämman 28 januari 1849 beslutade man att skriva till landshövdingen och anhålla att sommarväg måtte byggas mellan Älvdalen och Särna. Skälet var bland annat

Idag är forkörningen ett minne blott, men Föreningen Dalarna Femund forkörarförening genomför varje år forkörning från olika platser i norra Dalarna till Rørosmartnan. Häst och forbonde blir åter ett samspelt par på vintervägarna. ◆



Text och foto Jan-Olof Montelius väghistoriker, Trafikverkets museer



Falu Gruvas hästar

Bland många myter om Falu Gruva är en av de mest seglivade den om att gruvhästarna levde sitt liv i ständigt mörker och att de så småningom blev blinda. Några sådana uppgifter finns inte i gruvans egna dokument eller i de många reseskildringarna. Hästarna togs ofta upp eller ut i dagen, de arbetade, liksom gruvdrängarna, i skenet av brinnande bloss och eldar. Hästarna var gruvarbetarnas bästa hjälpredor och togs väl om hand. De hade synen kvar.

Foto: Privat

Falu Gruva eller Stora Kopparberget, som gruvan egentligen heter, var på 1600- och 1700-talet Europas största kopparproducent och Sveriges viktigaste arbetsplats. Där tjänstgjorde tusentals gruv- och hyttarbetare men också hundratals hästar. När verksamheten var som störst vid mitten på 1600-talet fanns det omkring 400 arbetshästar ovan jord och ett 20-tal i arbete under jord. På bergsmännens gårdar runt om i Kopparbergslagen hade man också gott om hästar. Bara vid Kungsgården Born i nuvarande Gamla Herrgården fanns stallar för 30 hästar och vid Johan Trotzigs stora egendom Lundtåkten lika många. Lägg därtill ytterligare ett hundratal större bergsmansgårdar och ännu fler täktekarlsgårdar, som alla hade hästar i sin tjänst.

För alla transporter av timmer, ved och träkol till gruvan behövdes också hästar. Under storhetstiden slukade Falu Gruva enorma mängder ved och kopparhyttorna än mer träkol. Bönderna i Dalarna var pliktade att stå för detta i stället för att betala skatt på annat sätt. De behövde transportera ca 2 miljoner kubikmeter skogsråvara till gruvan varje år. För detta krävdes uppåt 120 000 slädar eller vagnar dragna av hästar.

Gruvrätten månade om hästarna vid gruvan. Mer än 400 hästar arbetade

i hästvindar ovan jord och med körslor mellan gruvan och hyttorna på 1600-talet. Då hästvindar skulle införas under jord 1695 befarade bergmästare Harald Lybecker att djuren inte skulle tåla oset från tillmakningen, varför de hissades eller leddes upp ur gruvan varje dag. Senare byggdes stallar i underjorden med plats för 3-5 hästar i varje stall. Hö och vatten hissades ned till djuren och gödsel togs ut ur gruvan. Hästarna togs väl om hand och mådde tämligen bra i den gruvliga miljön. I reseskildringar kan man läsa att hästarna hade god hårrem och gott hull samt gnäggade muntert när besökare kom.

Olyckor hände emellertid och även rökförgiftningar, trots att hästarna leddes undan eller togs ut i dagbrotten eller upp till marken. Från 1723 är ett ras känt som slog sönder ett stall och dödade de fem hästar som fanns i detta. 1729 berättas om en körgosse som ledde en häst på en smal brygga över ett sänke varvid hästen snavade och föll mellan ledstängerna. Gossen höll emot med all sin kraft men grimskaflet brast och hästen störtade i djupet och dog. I början på 1730-talet osades fyra hästar ihjäl av tillmakningsrök.

Hästmedicus och hästlasarett
Hästsjukdomar förekom i Dalarna och Falun och bergmästare Pehr Hedenblad framhöll att det fanns

”Från 1723 är ett ras känt som slog sönder ett stall och dödade de fem hästar som fanns i detta.”

behov av sakkunskap för att bota de hästar som blev sjuka. Han hade korresponderat med lektor Hernqvist i Skara, som var verksam vid Veterinärskolan, och fått information om en kommande kurs i ämnet. Han föreslog att en kvick och förståndig yngling skulle sändas dit för utbildning under två år. Fältskären Wurster, som var gesäll hos gruvläkare Schultzen, övertalades men var inte särskilt hågad för uppgiften. När sedan ett brev kom från eleven Lars Andersson i Skara 1783, där han erbjöd sina tjänster, antog Bergslaget förslaget och beslöt även att inrätta hästlasarett och smedja.

En barackbyggnad söder om Hälsingtorget vid Faluån utrustades för sitt nya ändamål och togs i bruk från julen 1783. Hästmedicus Andersson och hovslagare Christoffer Lau började på nyåret 1784 sitt arbete med att kurerat hästar. Lau visade sig vara tämligen opålitlig och vidlyftig och försvann efter ett år. I början på 1791 anmälde Andersson att baracken blivit bofällig varpå omfattande reparationer utfördes i bostadsdelen. I anslutning till denna inrättades ett litet laboratorium för destilleringar och beredning av mediciner och på gården byggdes en iskällare av timmer. ❖



Daniels Sven Olsson, f d museichef Gruvmuseet. Foto: Lars Rindeskär

Ingenstans i Sverige finns så många kyrkstallar bevarade som i Rättvik. I ett myller av grånat timmer står de vid Siljans strand och berättar om en tid då varje rättviksbo tog hästen till kyrkan om söndagarna.

Pittoresk kåkstad i Rättvik

Idag är stallarna ett unikt kulturarv. Att det är så förstod man redan för hundra år sedan då Werkmäster A. Jonsson beskrev stallarna i Falu Länsstidning som en ”pittoresk kåkstad” som väckte ”undran och förtjusning” hos turisterna. Några år senare, år 1926, beskrivs miljön som ”en tavla som knappast har motstycke i någon annan socken i Dalarna”. Besöker du kyrkomiljön i Rättvik idag, möter du exakt samma syn.

Idag återstår två av ursprungligen tre områden med kyrkstallar kring Rättviks kyrka. 87 byggnader är uppdelade i två ungefär lika stora områden. Troligtvis har det funnits ytterligare stall även inom dessa områden. Vissa av stallarna har också flyttats från sin ursprungliga plats inom områdena.

Varje gård uppförde sitt eget stall. Stallarna är främst knuttimrade men några få har uppförts med plankväggar mellan befintliga stall. Det finns ingen forskning kring timringen i stallarna, och det är därför okänt om det finns stora variationer i knutarna. De

flesta stall har brädtak även om nästan lika många har ved- eller pärttak. Endast två stall har tegeltak. De flesta är från 1700- och 1800-talen, men det äldsta är dendrokronologiskt daterat till år 1475. Troligtvis har flera av byggnaderna tidigare stått på gården eller i hembyn med andra användningsområden, och i vissa stall syns spår av att timret både flyttats och återanvänts.

Varje stall har rymt 2-3 hästar. Idag kan det vara svårt att förstå att en häst kunde komma in genom de små dörrarna - och ännu mindre att tre hästar fick plats därinne. Vi kan förstå att hästarna var mindre förr. Under 1900-talet blev hästarna större, vilket syns i överstycken som har huggits ur för att få en större dörröppning. Inuti har de flesta stall sina foderkrubbor bevarade, många har även kompletta eller delar av mellanväggarna kvar.

Underhållet av stallarna har alltid varit ett problem. Redan under 1700-talet togs ämnet upp på sockenstämman. Stämman hotade att riva stallarna på ägarnas bekostnad.

”Underhållet av stallarna har alltid varit ett problem. Redan under 1700-talet togs ämnet upp på sockenstämman.”

Under 1900-talets första decennier kommer cykeln, och senare bilen. Rättviksbon slutade ta hästen eller kyrkbåten till kyrkan med resultatet att kyrkstallarna stod outnyttjade och ännu sämre underhållna än tidigare.

På 1930-talet övertog Rättviks hembygdsförening stallarna och medverkade till ett renoveringsprojekt. Tjugo år senare fick dock Rättviks församling stallarna i gåva av hembygdsföreningen och nästa gång en större renoveringsinsats genomfördes var i början av 1980-talet.

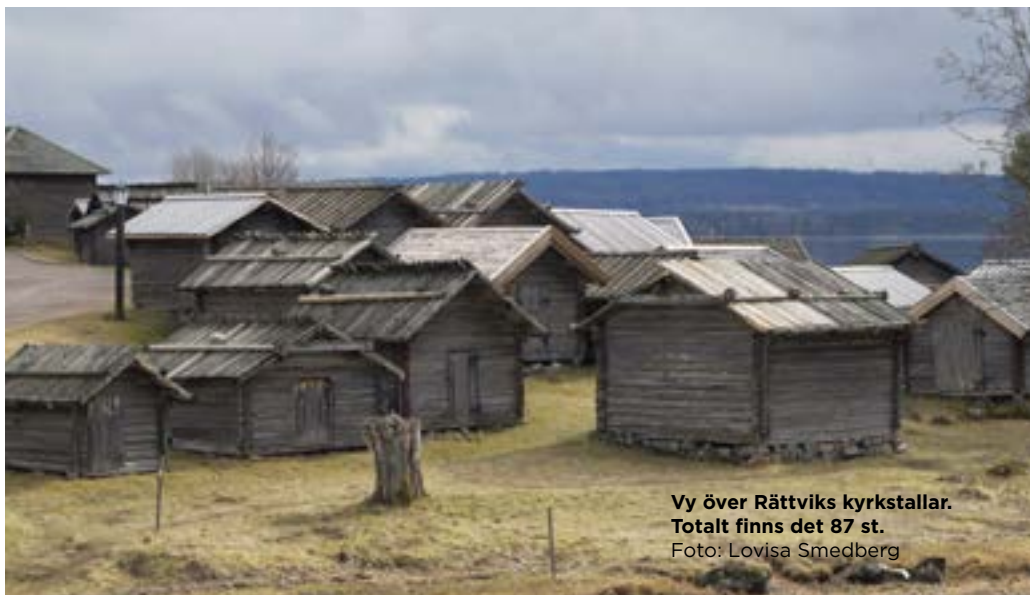
År 2007 initierade Rättviks församling ett stort projekt med att renovera stallen. Tillstånd från Länsstyrelsen inhämtades, pengar från stiftet söktes och byggnadsantikvarie från Dalarnas museum knöts till projektet som antikvariskt sakkunnig.

År 2010 var upphandlingen samt alla papper om tillstånd och bidrag klara och projektet kunde dras igång. Redan från start konstaterades att medlen var små och behoven stora. Utefter hur renoveringsbehovet skötts historiskt, då en översyn gjorts ungefär vart 30:e år, bestämdes att de tak, syllar etc. som kunde tänkas klara sig 30 år till skulle lämnas orörda. I övrigt skulle beslut om nytt virke hållas mycket restriktivt. Så började då arbetet.

Efter tre år var projektet nästan i hamn. Då undertecknad, som tagit över arbetet som antikvariskt sakkunnig 2011, skrev slutrapporten hade samtliga 87 stall lyfts och fått grunden justerad och samtliga pärttak hade lagts om. Några ved- och brädtak hade lagts om i sin helhet, medan ännu fler hade kompletterats med nytt virke. Några få hängrännor hade monterats och några syllstockar bytts ut. Totalt har stallen renoverats till en kostnad av ca 1,2 miljoner. Då har endast de absolut nödvändigaste åtgärderna vidtagits.

År 2013 genomfördes sista etappen i det stora projektet. Då fick det äldsta stallet som är daterat till 1475 ett helt nytt tak, lagt som ett riktigt vedtak med näver som tätskikt och spräckt ved som täckning.

Stallarna kommer fortsätta vara en del av den unika miljön runt Rättviks kyrka, och förhoppningen är att fler förbipasserande ska förstå dess värde. ❖



Vy över Rättviks kyrkstallar. Totalt finns det 87 st. Foto: Lovisa Smedberg



Lovisa Smedberg, byggnadsantikvarie, Dalarnas museum

På hästryggen över Hellgills sluttningar

Många tänker nog på dressyr eller hoppning på ridbana när de tänker på ridning. Men att istället uppleva landskapet till häst är svårslaget. Man kan rida ute i skogen här hemma, men man kan också tillbringa utlandssemesteren på hästryggen. Det går att göra nästan var som helst i världen. I Amerika får man dessutom uppleva hästhantering som en naturlig del av vardagen. I Afrika är innevarnarna på många ställen mer skeptiska och ovana vid hästar, men det är härligt att rida med de vilda djuren.

Två av museets hästbitna medarbetare åkte på semester till det mer närbelägna Island. Där är hästarna ett synnerligen påtagligt inslag i miljön och ett oöverträffat sätt att ta sig fram. Vi red på vulkanen Hellgills sluttningar och ner till havet en bit öster om Reykjavik. Naturen är karg, nästan inte ett träd och en hel del regn och blåst. Inte tal om att ha linne på sig trots att det var början av juni. Men när upplevelsen är så stark gör det inget. Att se alla gårdens trehundra hästar i sin ändlöst stora hage var bara det en stor upplevelse. ❖ 1



2

1. Eva och Isabell betraktar vidderna.
2. Vi red över de karga lavafälten. Lavastenarna såg på ett vis bekanta ut, de liknar slagg.
3. Det är bara att välja ett ställe med lagom temperatur. Det gör inget att det är småkallt och regn i luften.
4. Från lavafälten tog vi oss ner i dalen med varma källor. Våren var sen, men det hade ändå hunnit bli lite grönt.
5. De badbara källorna låg drygt 3 km från det närmaste samhället, Hveragerði. Man kunde naturligtvis vandra till källorna om man inte ville rida.



8

3



4



6



7



5

6. Vi var tio i gruppen plus två guider och några löshästar.
7. Det var härliga töltpass ner till havet och sedan galopp på stranden. Vi hade alltid några extra hästar med oss, så att vi kunde byta under dagen.
8. Hej kompis!
9. Efter en dag på jobbet. När man blivit av med sadeln är det härligt att rulla sig.



8



9



Text:
Eva Carlsson,
arkeolog,
Dalarnas museum
Foto:
Susanne Nyhlén,
bildbehandlare,
Dalarnas museum

9

I början av juli skickade Svensk Form Dalarna ett mail med inbjudan till en träff för att ”Delta i utvecklingen av Dalarnas framtida souvenirer” och ”Behöver dalahästen ersättas med andra souvenirer?” - ”Vi tror att många turister önskar mer av Dalarna än bara dalahästar”.

DALAHÄSTEN

- en omodern souvenir?

Äldre dalahästar från Mora (till vänster) och Lima (till höger). Foto Fredrik Hegert, Dalarnas museum

Den något provocerande texten väckte flera frågor hos mig. Varför ska dalahästen ersättas? Kan den ersättas? Är hästen omodern? Visst behövs nytänkande och god formgivning vid produktutveckling men ska den ställas mot en etablerad souvenir som inte bara är en regional souvenir utan har blivit en Sverigesymbol. Jag hade inte tillfälle att delta i träffen och har inte hört hur diskussionen gick men jag vill ändå något kommentera dalahästens långa och brokiga historia.

Trähästar har en lång historia som en av de käraste leksakerna över hela världen. Hästen var ju före motorismens tid det viktigaste drag- och transportmedlet i jord- och skogsbruket. I likhet med andra mer eller mindre pedagogiska leksaker kunde ju även trähästen användas för att försöka förbereda barnet på ett nära förhållande till det riktiga djuret. Känslor som förhoppningsvis skulle finnas kvar när barnet växt upp och fått ansvar för en levande häst.

Den äldsta kända trähästen i Dalarna är daterad till 1500-talet. Den är en omålade långsmal liten häst med korta ben. Hästen hittades tillsammans med en trollstav i en sliten kista i Malung. Man kan fundera över funktionen: Har den varit en leksak för barn? Eller användes den för magiska syften? Det var kanske inte någon tillfällighet att den

hittades tillsammans med den gaffelformade trollstaven. Gustaf Wasa varnade också för trolldom i Västerdalarna och när biskop Rudbeckius i Västerås skrev sin berömda marknadspredikan 1624 varnade han för bl a handel med trähästar. Vad var det för farligt med en liten trähäst? Hästen hade en hög status i samhället och i den fornnordiska gudasagan färdades den främste guden Oden på en åttabenad häst, Sleipner. Även avbildningar av hästar under den här förkristna tiden hade stora magiska krafter och det var kanske sådana föreställningar som levde kvar.

De omålade grovt tillyxade och täljda lekhästarerna som finns bevarade är troligen från 1800-talet men kan i något enstaka fall komma från 1700-talet. Tyvärr har det inte gjorts några säkra dateringar som kan hjälpa till vid historieskrivningen. Hästarna var till största delen gjorda för den egna familjens behov och utförandet styrdes helt av tillverkarens handskicklighet.

Målade och dekorerade trähästar har en kortare historia. Deras kurbitsinspirerade dekorer torde ha utvecklats under allmogemåleriets blomstringsperiod 1770-1870 men den äldsta kända bevarade målade hästen från omkring 1820 knyter med sin dekor an till möbelmåleriet hos skråhantverkarna i Falun.

Vid mitten av 1800-talet finns det uppteckningar om dala-

hästar på marknader i Dalarna och Hälsingland. Trähästar kunde också användas som betalning för mat och husrum på arbetsvandringar.

På 1890-talet kunde en dalahäst ha ett mycket skiftande utseende. Maria Arosenius skrev 1904 i en undersökning om slöjdförhållandena i Mora socken bl a: ”Däremot tillverkas de ofvannämnda, brokigt målade trähästarerna allmänt såsom biinkomst i Bergkarlås och äfven något annorstädes. De försäljas, med handlandena som mellanhand, öfver

”Vad var det för farligt med en liten trähäst?”

hela riket och utgöra alltjämt genom sin prisbillighet, kanske också på grund af sitt genuina ’humör’, en kurant handelsvara. Partipriset för omålade hästar är 1 kr. pr dussin, för målade dito 2 kr. Styckepris är 20 å 25 öre.”

Den mer organiserade handeln med hästar gjorde att hästarnas utseende standardiserades för att underlätta försäljningen. 1906 öppnade hemslöjden i Mora en butik där en av de viktigaste produkterna var dalahästar. Här kan man för första gången också tala om dalahästen som souvenir. Hemslöjden samarbetade med vissa tillverkare och de tidigare så individuellt utformade dalahästarerna försvann och den personliga kreativiteten dämpades.

På Världsutställningen 1937 i Paris blev dalahästen en populär souvenir för besökarna i den svenska paviljongen. Succén i Paris gjorde att utställningsarkitekten för Världsutställningen 1939 i New York ritade in en stor dalahäst vid entrén till den svenska paviljongen. Utställningsbesökarna tog hästen till sina hjärtan och den blev etablerad som den stora Sverigesouveniren. De flesta var rödmålade hästar som alltmer började dominera marknaden och från att ha varit en regional souvenir blev nu dalahästen en av de vanligaste nationella gåvorna vid uppvakningar av alltifrån presidenter till rockstjärnor.

Flera försök till förnyelse av dalahästens form och dekor har gjorts under 1900-talet och idag finns ett otal varianter på marknaden. Hästen är inte bara en souvenir utan har också blivit ett samlarobjekt. Nästa år kommer Zornmuseet att ordna en utställning om den mångfacetterade hästen som fortfarande är fräsch och aktuell. ♦



Rune Bondjers, antikvarie, Dalarnas museum

Hästen i kronans tjänst

Hästen med dess förmågor som styrka, dragvillighet, snabbhet mm kom de krigande arméerna tillgodo. Det fanns ridhästar för chefer, ordonnanser och spaningspatruller. Hästen agerade även som "stridvagn" plåtklädda eller i sammanhållen styrka, exempelvis husarer som slogs till häst. Den var också dragdjur för artilleripjäser, trosskärror och släpor ända in på 1900-talet.

Dalregementet som andra infanteriregementen hade hästen som ridhäst, draghäst eller klövjehäst beroende på i vilket terrängavsnitt förbandet skulle verka. *Ridhäst* användes företrädesvis av chefer som kunde förflytta sig snabbt mellan olika trupperheter för kontroll och ordonnanser för att skicka meddelanden och rapporter mellan högre chefer och andra trupperheter. *Draghäst* drog artilleripjäs och tillhörande material. Artilleriets gruppering skulle ske snabbt, så där fanns på främre häst en ryttare som styrde pjäsen i rätt riktning och läge. Draghästen drog också inom komp- och trossenheter förbandets trosskärror. *Klövjning och släpning* där lasten hängdes på hästens båda sidor och användes företrädesvis i fjällterräng. Likaså finns instruktioner över hur man med två släpor, t ex gran, gjorde släpor efter hästen. *Stamhästen* ägdes av kronan och användes för utbildning på regementet. Var hästen inte i tjänst så kunde den finnas hos en fodervärd, benämndes då ackordshäst. Hästar som ägdes av befäl stallades på regementet. För befäl ingick ridutbildning som obligatoriskt ämne fram till början av 1960.

Beredskap

Hästägare var anmälningsskyldiga till staten. Hästen besiktigades och fördes in på hästregistreringsplåt eller hästkort. Detta på Mobiliseringsmyndigheten (MobM). Hästen var då registrerad för Civil Beredskap. Samma typ av uttagningsregler som senare gällde traktorer, mc, bilar, bussar etc. När denna registrering upphörde c:a 1979 så innehöll registret c:a 175 stamhästar (ackordshästar). Dalregementet var en utbildningsplats och där fanns hästar för

regementets grundutbildning. När krigsförband sattes upp/mobiliserades så utnyttjades vissa av dessa hästar medan andra hästar fick kallas in från privata ägare, bönder mfl. På anmodan, s k rekvisition, skulle hästen inställas för tjänst på avlämningsplats omedelbart. Därvid togs kontroller, läkarbesiktning och ekonomiska anspråk och ersättningar fastställdes. Hästen övergick i statens ägo.

Krigsförband krävde 18 hästar för att förbandet skulle kunna dra alla sina trosskärror och då ingick även två löshästar. Till krigsförbandet kunde hästar tillföras som stamhästar, ackordshästar, uttagna hästar och även lejda vid antingen mobilisering, repetitionsövning eller vakanser. *Anspansförband* var ett annat krigsförband med draghästar och tomma trosskärror som skulle förstärka andra krigsförband med transportkapacitet och skulle framrycka i terräng där inte traktorer kunde ta sig fram. Dessa förband kom att ersättas med bandvagnar under 1960-talet. *Kuskar* var uttagna värnpliktiga som fick sin utbildning för detta till respektive krigsförband samt värnpliktiga vid kasernekompagniet som utgjorde stommen i stallvakterna och kusk för regementets service-transporter med häst.

På regementet fanns den s k "Bullhästen" som varje morgon gick från bageriet med leverans av bröd "kusar" (rågbullar) till bl a matsal och mässen. Hästen kunde sin rutt och det behövdes inga kommandon för att den skulle stanna på angivna platser. Bageriet lades ner 1971 så då lär väl "Bullhästen" ha fått pension.

Kapten Lennart "Hobbörn" Lindström.
Foto: Dalregementets museer

"Vid Slussen hade regementet badplats för hästarna. Badning ansågs vara bra för hästarnas återhämtning och läkning."



Mats Kristoffersson, f d officer vid Dalregementet 1965-2000
Ledamot i Dalregementets museer

Stall och betesmark

När Officersstallet inte behövdes längre så byggdes huset 1962 om till lektionssalar och AV-central och kallades i folkmun för "plugghästen". Sommarstallet revs så sent som 1998. Ridhuset användes för ridutbildning såväl för befäl som civila. Huset är nu rivet. Enligt Jan Bergman så tror han inte att hästarna gick på Myran eller annorstädes på bete utan hö slogs och delades ut i stallet. Owe Carlsson har berättat att han gått stallvakt med övernattnings i tält. Hästarna gick då på bete på Lugnets gård. Förmodligen så ville man inte blanda övande, skjutande soldater med betande och vilande hästar.

Vid Slussen hade regementet badplats för hästarna. Badning ansågs vara bra för hästarnas återhämtning och läkning. Avhästning skedde i mitten på 1960-talet då bandvagn och traktorer utvecklades och konkurrerade ut hästen.

Denna redovisning har tillkommit på kort tid och så långt minnet sträcker sig. Det som nu har beskrivits, ligger inte längre bort än 50 år, 1964 - 2014. ❖





Åkläde - "Åklä"

Vävda ylletäcken var det som i äldre tider behövdes för att hålla värmen i kalla dragiga stugor, i åksläden på vintern eller på kuskbocken, därför kallades täcket ofta för åkläde, "åklä" och det som menas är ett täcke att värma sig med.

Aklädet var en viktig textil både inomhus i sängen och utomhus vid färd med häst och vagn, att tillverka täcken för familjens behov var viktigt för att inte säga livsnödvändigt. Till varp behövdes lintråd vilket innebar odling av lin och alla beredningsprocesser från ryckning, fröreppning, rötning, bråkning, häckling till spinning av tråden. Vile man ha en kraftigare varp fick man tvinna ihop två enkelspunna trådar till ett tvåtrådigt varpgarn, vilket ju var betydligt hållbarare i väven. Till inslag användes ofta ullgarn vilket också krävde förberedelse - tillgång till får att klippa ullen från, kardning, spinning och eventuellt tvinning för att få ett tjockare inslagsgarn. Ullens naturliga färgskala är från vit, olika nyanser av grått till brun och svart. Vile man dessutom ha färg på garnet vidtog färgning med växter till olika nyanser. Allt detta krävde naturligtvis kunskap, vilken ärvdes från tidigare generationer och som var helt nödvändiga för att tillverka textilier för hemmets behov.

Täckenas användning var alltså i sängen och i släden. För användning vintertid kunde täcket sys fast på fårskinn och blev ovansida på en skinnfäll, som ju höll värmen ännu bättre. De slitna täckena kunde sedan hamna på hästryggen som hästtäck. Naturligtvis vävdes, om man hade råd, även nya täcken som var ämnade att bäras/värma på hästryggen. Hästen var förr en nödvändighet i jordbruket, en dyrbar ägodel och viktig att hålla i bra kondition. Ytterligare en renässans för gamla ylletäcken skedde på 1940 - 50 talet när täcket hamnade på bilens framruta och motorhuv, för att skydda mot snö och kyla. Då blev det nya hästkrafter som behövde skyddas!

Ylletäcken i Dalarna inventerades i slutet av 1800-talet av hemslöjdens förgrundsfigur Lilli Zickerman. Hon beskriver karaktären på täckena från de olika socknarna och dess förändring i mönster och färg. Vävteknikerna var främst gåsögon, rosengång, munkabälte och stolpkrus (löst liggande mönstertrådar av ylle).

"Varför inte väva ett vackert täcke till hästen idag?"



Ulla Berglund Brasch
Hemslöjds-konsulent,
Dalarnas Hemslöjdsförbund

Islandshästen Nasi från Botäkt visar stolt upp det nyvävda åklädet - Kilen.
Foto: Susanne Nyhlén,
Dalarnas museum

Hon konstaterade att endast i Floda socken förekom inplockning av rika mönster på en slät botten. De övriga teknikerna skyttlades över hela bredden i väven. Dessutom förekom opphämta i s.k. Västgötatäcken och ryor i södra och östra Dalarna. Det Zickerman tydligt konstaterade var färgernas förändring på vävnaderna från mjukt harmoniska växtfärgade garner via starka anilinfärger, vilka blev vanliga på 1870 -80 talet, till de kemiska färgernas intåg. Drygt 100 år senare, i mitten av 1990-talet, genomförde Dalarnas Hemslöjdsförbund en inventering av äldre yllevävnader. Några av de täcken som inventerades av Lilli Zickerman fanns fortfarande i olika textila samlingar i Dalarna. Inventeringen genomfördes av bl a Erik Thorell och på hemslöjds-konsulentens bord hamnade den vävtekniska analysen av ett antal vävnader och täcken. De samlingar som främst studerades var Dalarnas museums textilier, Gustaf Ancarkronas samlingar i Leksand, Zorns Textilkammare i Mora och ett antal av Dalarnas fantastiska hem-

bygdsgårdar. En av frågeställningarna var - kunde de äldre vävnaderna inspirera till nyproduktion? Naturligtvis är äldre textilier både slitna och urblekta men ändå en stor källa till inspiration för vävning idag. Genom att analysera de äldre täckena fick vi fram möjliga kvaliteter, alltså garnets grovlek, täthet i sked (i vävstolen) och mönster (solvning i vävstolen).

De vävstolar som användes förr var nästan uteslutande utrustade med 4 skaft och 4 trampor, alltså gick alla mönster att rekonstruera i vanliga vävstolar som finns i nutid. Det största problemet gällde garnkvaliteterna - vävnaderna hade ju tillverkats med handspunna garner och hur hitta liknande i dagens maskinspunna utbud? Det blev den största utmaningen och letandet av lämpliga garner sträckte sig även till våra nordiska grannländer. Vi fick provväva och testa olika skedar, bindningar och garner, innan vi kände oss nöjda med kvaliteterna. Vi tog fram ett antal täcken, åkläden och förlåtsvävar i metervara i traditionella vävtekniker. Allt handvävt av skickliga väverskor i vårt projekt. Resultatet blev nya åkläden och halvyllevävnader för inredning och klädtillverkning. Vävsedlar och mönster för sömnad av folkliga tröjor finns ännu i länets hemslöjdsbutiker, allt för att inspirera flera att leta bland de gamla mönstren och finna att de är fullt användbara idag precis som de en gång blev komponerade!

De äldre täckena var nästan uteslutande vävda i enkel vådbredd d v s ca 60 - 65 cm breda och ihopsydda på mitten till ca 120 - 130 cm breda täcken. Eftersom de ofta är krusade, mönstervävda, låg även en skicklighet hos väverskan att få de båda våderna att någorlunda stämma överens i mönstret.

Varför inte väva ett vackert täcke till hästen idag? Lika väl som att köpa nya specialgjorda täcken i hästshopen. För att låta dig inspireras får Dagsverkets läsare här en grundkvalitet på hästtäck

från vårt projekt. Vävsedel till Åklä från Kilen, Åhls socken, Insjön, är i enkel rosengång med motsatstrampning. Blir du intresserad och vill veta mera eller har du själv gamla täcken att berätta om hör gärna av dig till hemslöjds-konsulenten.



Kilen - täcke från Åhls socken. Foto: Privat

Kilen - täcke från Åhl socken efter original från Dalarnas museums samlingar. Storleken är 125 x 165 cm, vävd i två våder. Teknik, rosengång med motsatstrampning och material är lin i varp och ullgarn i inslaget. Väv ett hästtäck i din egen vävstol eller sätt upp flera stycken till en gemensam väv i er lokala vävstuga. ☼

Tövåsen, handvävt täcke efter original från Rättviks gammeld. Foto: Privat



Kilen - täcke från Åhls socken

Varp: Linvarpstråd 8/3, kokt, Holma Helsingland

Inslag: Ullspissgarn nr 1,3, (innebär sträckning 130 meter/hg) Rauma Norge, eller liknande ullgarn i grovlek

Sked: 35/10, 1 tr i solv och 1 tr i rör, varptäthet 3,5 tr/cm

Skedbredd: 68,5 cm

Trådantal: 240 tr

Färdig storlek: 2 våder á 66 cm x 170 cm långa, plus fäll.

Inslagstäthet: 12 tr/cm

Varpning till ett täcke: 5,4 meter (två vävlängder, fällar, invävning, två framknytningar och effsingar)

Solvnota:



Vikingatidens hästar

De äldsta kända spåren av hästar i Dalarna är från senare delen av järnåldern. I gravarna finns brända ben, men främst olika typer av rid- och körutrustning av järn.



Bjällrororna och tränsbettet kommer från gravarna i Kälarvet. Foto: Olle Norling

Det har antagligen funnits hästar i Dalarna tidigare, men de har inte lämnat några spår. Vildhästar kan ha funnits under äldsta stenåldern och det finns spår av tamhästar i andra delar av landet från bronsåldern. Hästutrustning återfinns främst i rikemansgravar och sådana finns knappast i Dalarna. Det finns inte heller så många äldre gravar, häst och utrustning behöver inta lagts ner i graven och utrustningen kan ha varit av förgängligt material. Fynden i Dalarna kommer främst från vikingatiden. Föremål som betsel, broddar och selbågskrön hör uppenbart samman med hästar, medan det är mer osäkert hur beslag, ranglor och krokarna ska tolkas. Det har också framkommit hästskor, men det är osäkert om de hör ihop med gravarna. Hästutrustning har främst hittats i Siljanstrakten. Gravfynden i Tunsta i Ål, Oljonsbyn i Orsa och Kråkberg i Mora grävdes fram för drygt hundra år sedan utan någon egentlig dokumentation. Sollerögravarna är bättre dokumenterade liksom det brett som grävdes fram i Sör Amsberg i Borlänge i slutet av 1950-talet. Arkeolog Inga Serning har

sedan försökt datera betten. Hon anser att bettet från Sör Amsberg är från 800-talet, medan betten och gravarna från Kråkberg, Oljonsbyn och Tunsta är från 900-talet och Solleröbetten från omkring år 1000.

För drygt 20 år sedan grävde museets arkeologer ut ett gravfält vid Kälarvet i Borlänge. Där fann vi en hel del hästutrustning. Det var verkligen slående hur lika just betten var moderna brett. Det mest välbevarade tränsbettet har stora likheter med betten från Tunsta, Oljonsbyn och Kråkberg. Det bör således vara från 900-talets förra hälft. De andra kan vara något yngre. Bett använder man ju vid både ridning och körning. Hur kan man tolka resten av föremålen, reds eller kördes hästarna under vikingatiden? De mesta pekar mot att de kördes. Någon sadel kan inte förväntas finnas bevarad, men stigbyglar och sporrar skulle indikera ridning. Det har dock aldrig hittats några stigbyglar i Dalarna. Sporrar har vi däremot hittat en handfull, främst vid Grådö, fogdeborgen utanför Hedemora. De är från 1300-talet eller senare. Det är förmodligen snarare spår av

kungens män vid fogdeborgen än allmogen. Två föremål från Sollerön ser ut som stora broddar, de skulle kunna vara vikingatida sporrar och då det enda som tyder på att hästarna ridits.

Hästen kan ha körts i jordbruket, men kanske främst i samband med järnframställning, dvs fraktat malm och bränsle till ugnen och det färdiga järnet ner mot Mälardalen. Föremålen som benämns "rangel" har troligen använts för att fästa skakeln eller linan i dragsele. Den har bestått av en ring med fästbeslag och ofta ytterligare ringar eller hängen. De senare för att åstadkomma ljud, kanske för att skrämman bort oknytt. Krokarna kan man tänka sig ha suttit i andra änden av skakeln/linan för att fästa den i vagnen eller snarare släden. Bjällror har hittats både i Borlänge och på Sollerön. Att fästa sådana på tyglarna verkar ha varit vanliga på 1000-talet.

Hur såg då hästarna ut? Det är naturligtvis ingen enkel fråga, men man får anta att de liknade de gamla nordiska hästarna: islandshäst, fjordhäst och gotlandsruss. Det finns en del hästben i gravarna, men utifrån dessa har inga

närmare analyser gjorts. Materialet är troligen också för magert. Ibland har det förts resonemang om hästarnas storlek utifrån storleken på betten, men hästhuvuden varierar minst lika mycket som människohuvuden, så det fungerar inte. Det är vanligt med stora variationer inom de gamla nordiska hästraserna och manhöjden kan variera mellan 115 och 145 cm. Liksom islandshästar töltade de förmodligen gärna.

Det är problematiskt att utgå från gravfynd, det som lagts ner i graven behöver inte vara detsamma som det som används. Föremålen ser inte heller direkt slitna ut. De som lagts i graven kan också ha tillverkats just för detta ändamål eller kanske snarare för ceremonin vid begravningen. Men hade våra förfäder inte lagt ner hästutrustning i gravarna hade vi förmodligen vetat ännu mindre. ♦



Eva Carlsson, arkeolog, Dalarnas museum

Läsning för mörka höstkvällar



BORLÄNGES FÖRVANDLING
-TOLVHUNDRA FIRMOR PÅ
120 ÅR
Sven Jansson. Borlänge
Köpmannafören. 2014, 411 s

En dokumentation av av kläd- och skobranschen - med över tolvhundra firmor inom hantverk, industri och handel, omfattande socknarna Stora Tuna, Gustafs, Silvberg och Torsång, Borlänges närmsta handelsområde. Boken belyser Borlänges förvandling på 120 år, från järnvägens anläggande till Kupolens. Finns att köpa i museibutiken.



LEKSANDS KULTURVÄXTER ETT AXPLOCK UR VÅR GRÖNA HISTORIA
Föreningen Leksands kulturväxter 2014, 165 s

Kulturväxter, odlare, minnen... Mycket försvinner i rasande fart. I boken tar en grupp kvinnor i Leksand itu med att rädda det som ligger dem varmast om hjärtat. Arbetet med att dokumentera, odla, smaka och njuta av färgringen har pågått under mer än sju år och fortsätter oförtrutet. Finns att köpa i museibutiken.



FALU KRISTINE KYRKA
Sune Garmo. Västerås stifts kyrkoberskrivningskommitté 2014, 16 s

Boken innefattar en historik om kyrkan samt olika kapitel som kyrkans symbolspråk, altare, predikstol, dopfont, ljuskronor, silver, textilier, orglar, klockor och kyrkogård.



ORESOLDATER 1621-1901 - FRÅN ORE SOCKEN TILL EUROPAS SLAGFÄLT
Göran von Knorring. Ore Hembygdsförening, 358 s

Läs om soldater som lämnade nära och kära i de små byarna för att gå mot okända öden i Sveriges olika krig. De flesta män är bara namn i en rulla, men genom idog forskning kan författaren berätta om vad som hände enskilda soldater. Boken kan beställas via mail bertil.orehembygd@telia.com och kostar 250:- + porto.

NOTERAT

Nya branschregler för mat i samlingslokaler. Livsmedelsverket har godkänt riktlinjer för säker mathantering i samlingslokaler. Dessa har arbetats fram på uppdrag av Bygdegårdarnas Riksförbund, Sveriges Hembygdsförbund, Folkets Hus och Parker och Våra Gårdar.

Syftet med riktlinjerna är att underlätta för medlemsföreningarna att leva upp till EU:s regler om livsmedelshantering.

Riktlinjerna omfattar:

1. Föreningar som driver café, som vänder sig till allmänheten, och har öppet varje vecka hela året eller varje dag under säsong.

2. Lagar mat för catering eller servering åt andra och det sker tio gånger per år eller oftare.

3. Lagar maten till fester och middagar som inhyrda gäster bokar hos föreningen och det sker tio gånger per år eller oftare.

4. Bjuder in allmänheten till arrangemang eller kurser där föreningen lagar mat från råvaror och det sker tio gånger per år eller oftare.

Även om ni inte passar in på ovanstående, så finns mycket matnyttigt att läsa i regelverket. Ingen vill ju att besökaren ska bli sjuk.

<http://www.hembygd.se/sida/radgivning/lagar-och-regelsamlingar/>



Anna-Karin Andersson



Hästar, hästar, hästar...
Foto: Krister Källström

B SVERIGE
PORTO
BETALT

BEGRÄNSAD
EFTERSÄNDNING
Vid definitiv eftersändning återsänds
försändelsen med nya adressen på baksidan
(ej adressidan)
DFHF, Box 22, 791 21 Falun

