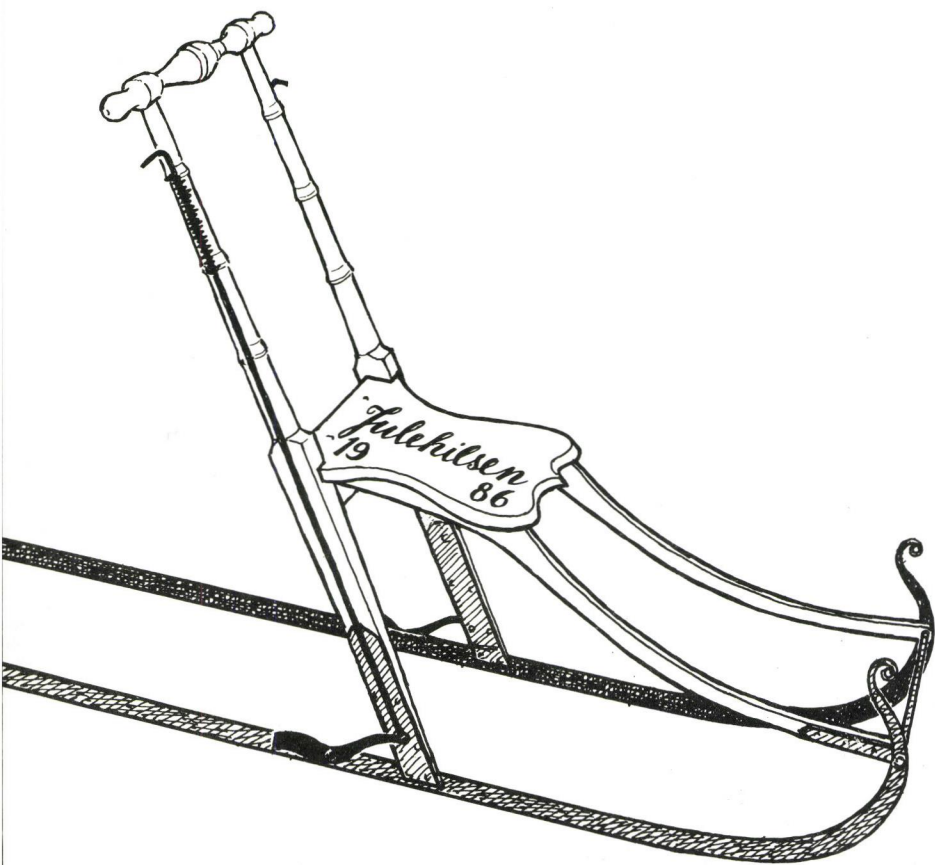


GÖRAN ROSANDER

OM SPARKSTØTTINGER

neq



Kjære venner og medarbeidere.

Det er snart et år siden professor Andreas Ropeid gikk av med pensjon fra sin stilling ved Norsk etnologisk gransking. Den 1. november 1986 ble fil.dr. Göran Rosander ansatt ved institusjonen. Vi benytter anledningen til å ønske ham velkommen til arbeidet ved NEG.

Göran Rosander er født i Sverige 1933. Han studerte i Uppsala og disputerte for doktorgrad i Nordisk och jämförande folklivsforskning (folkelivsgransking) i 1967. Avhandlingen behandlet vandrende sesongarbeidere fra Dalarna i Sverige. 1967-1970 var han landsantikvarie (fylkeskonservator) og sjef for Jämtlands läns museum. Fra 1971 til 1978 var han knyttet til Nordiska museet i Stockholm, først som leder for avdelingen Näringsliv och samfund, siden som leder for Kulturhistoriska undersökningen. I sistnevnte stilling drev han med samme type arbeid som NEG gjør.

Etter at han giftet seg i Norge i 1978, vikarierte Göran Rosander høsten samme året som dosent ved Etno-folkloristisk institutt i Bergen. I tiden 1979 til 1980 var han "frilans" i Oslo. Han hadde oppdrag som museumskonsulent og underviste ved Institutt for folkelivsgransking.

Fra slutten av 1981 frem til ansettelsen ved NEG virket han som dosent og vikarierende professor ved Etnologiska institutionen i Uppsala.

I sin forskning har Göran Rosander i første rekke interessert seg for eldre næringsliv og for turisme. Han har også syslet med museenes virksomhet og stilling i samfunnet, bl.a. fra kulturpolitisk synspunkt, og er initiativtaker til det såkalte SAMDOK-prosjektet, samordningen av de kulturhistoriske museers nåtidsdokumentasjon. Prosjektet er blitt en viktig

del av museenes arbeid i Sverige og flere andre land, ikke minst Norge.

Som julehilsen til våre venner i 1986 presenterer Göran Rosander et emne som han har interessert seg for i flere år: Sparkstøttingen. Vi håper og tror det vil vekke interesse!

Oslo, desember 1986

Anne Swang

Omslag: Spark fra Laknäs i Dalarna, Sverige
Tegning Ingrid Lowzow

Göran Rosander:

OM SPARKSTØTTINGER

År 1969 skrev jeg en liten artikkel om sparkstøttingens historie i samband med en utstilling av sparker ved Jämtlands läns museum i Östersund. Grunnlaget var bl.a. svarene på de spørrelister jeg hadde laget og fått distribuert gjennom de tradisjonsinnsamlende arkivene i Umeå og Stockholm.

Artikkelen har senere blitt vesentlig utvidet for å bli en liten bok. Manuskriptet er ennå ikke trykket. Det følgende er et sammendrag av dette. Særskilt de deler som tar opp norske forhold er tatt med. Disse er ikke særlig utførlige, og svarene på den spørrelista som NEG gir ut sammen med dette heftet, kommer sikkert til å gi et verdifulle bidrag.

Før bilene ble vanlige og veiene gruset, var sparkstøttingen et uhyre vanlig framkomstmiddel, også i byene. De eldre husker sikkert den tiden. I dag er sparken ikke så mye et transport- og ferdselsmiddel som en støtte for ikke å skli, særlig for eldre, et leketøy for de yngste og sikringsredskap og "stol" for isfiskeren.

Men hvorfra kommer dette redskapet?

Etter alt å dømme er det ikke særlig gammelt, kanskje 125 år. Det synes å ha utviklet seg ved den nordligste del av Bottenviken i Østersjøen, trolig på svensk side. En notis i en avis fra mars 1872 forteller at det hadde vært mange sparkstøttinger å se på elven og fjorden ved byen Piteå i Norrbotten. Sparken blir nøye beskrevet, noe som peker på at den ikke var særdeles vel kjent blant avisens lesere.

Dette er den første omtalen. I materialet fra spørrelistene finnes imidlertid noen usikre oppgaver som tyder på at sparken har vært kjent noen steder i Norr- og Västerbotten allerede omkring 1850.

Sparkens deler

At 'spark' har med framdriftsteknikken å gjøre, er ikke vanskelig å forstå. Ordet 'støtting' derimot krever en forklaring. Det er beslektet med 'stutt' - altså kort (om konstruksjonen) - som har slektninger på alle skandinaviske språk.

Sparken har også mange andre benevninger. Den har på ulike steder i Sverige f.eks. blitt kalt rännulv, rännåk, kurir og stål- eller trähäst. Andre dialektnavn er dannet på 'spark' og 'støtt'.

De viktigste delene på sparken er meiene, setet, skråstiverne og stolpene med sitt overliggende håndtak.

Meiene var til ca. 1910-1920 av tre, eventuelt med stål- eller messingskoning. Ofte var de laget av kvaerik furuved, som skled godt i sterk kulde. Vanlige tremeier pleide ofte å smøres med tjære. Lengst framme var meiene bøyd opp og endte i horn eller kroker.

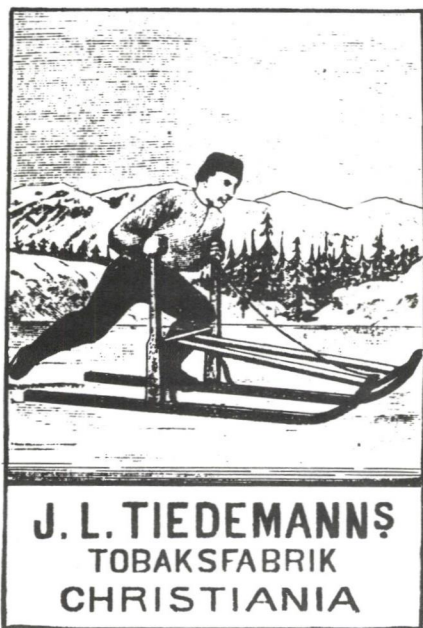


Fig. 1. Innregistrert varemerke for Joh. H. Andresens tobakksfabrikk, Charlottenberg. Fra Registertidning för varumärken 1890:27.

I gammel tid manglet sparkene håndtak. I steden holdt man i stolpenes øvre ende, som kunne ha en knott. Første gang vi hører om håndtak som på en nåtidig spark, er 1887.

Under setet kunne det være en liten skuff for verktøy eller salmebok. Iblant manglet setet, slik at skråstiverne gikk direkte fra meienes oppbøyde tupp til stolpene.

Materialet i selve sparken var oftest bjørk. Håndtak og stolper på tresparken pleide å være pent svarvet.

Oppkomsten

Sparken har mange slektninger hva konstruksjon og framdrivningsmåte angår.

Den som er mest lik, er et redskap som på svensk pleier å kalles sparkkälke eller stolpkälke. Ved bakre, ofte også ved fremre delen av planet, er det to stolper. Meiene stikker ikke ut bak kjelken. Denne brukes for transport av ved, høy eller varer og er også mye brukt av barn som lekeredskap. Man kan da stå på de korte meienes bakende og skli utfor bakene. I eldre tid bruktes stolpkälken også ved barnas ferd til skolen. En forsker har tenkt seg at de voksne tok over slike "persontransportkjelker" fra barna når de trengte et framkomstmiddel for sine arbeidsreiser i den begynnende industrialiseringsperioden, da mange hadde lange reiser til jobben. Noen skulle så ha fått idéen å forlenge meiene bakover - og sparken oppstod.

Dette skjedde sannsynligvis i kystbygdene i indre Bottenviken. Sparken er praktisk ved isfart - ikke minst fordi de lange meiene fordeler trykket mot et underlag som kunne være gebrekkelig.

Fra indre Bottenviken spredde trolig sparken seg raskt. De mange ulike formene den siden fikk, tyder på at det var idéen

om å sparke seg fram som spredde seg, ikke en viss konstruksjon.

Det finnes også flere andre transportredskaper som minner om sparken. En kort tømmerkjelke, kjent siden 1700-årene, kalles (tømmer)støtting og har to stolper med mellomliggere og skråstivere til meietuppene. Den bruktes alene eller to i par.

I byene i Holland og Frankrike fantes etslags "stolkjelker", en stol på korte meier. Den ble skjøvet av en skøyteløper. Et bilde fra Christiania 1873 viser en annen konstruksjon for en person på skøyter. Det er "Clausens gåstol", etslags stativ på meier, hvor stolpene er plassert bak skøyteløperen. Han holdt seg i framstikkende karmen.

Fig. 2. "Isbaneforlystelse". Paris omkring 1810. Akvatinblad fra "Le Goût du Jour".



Stålmeier

Sparken med tremeier er upraktisk på mange måter. Den er tung, glir dårlig under visse føreforhold og, framfor alt, den går ikke an å styre, ettersom rammen er stiv. Skal man svinge i noen særlig grad, må man løfte forpartiet.

Muligheten for å styre ble radikalt forandret da sparken ble utstyrt med smale stålmeier. Første gang vi hører om dette, er ca. 1903, og det finnes ytterligere et par omtaler før 1910 - om nå ikke notisene handler om stålskodde tremeier.

Dette året eller året før skjer et viktig gjennombrudd idet stålsparken begynner å produseres industrielt. Det er den berømte Orsasparken (Orsa er et tettsted i Dalarna) av merket "Renen", oppkalt etter den delen av Orsa hvor fabrikken ligger.

Inspirasjonen til stålmeiene fikk den ene deleieren i den nye fabrikken, mekanikeren Timander, da han kjørte inn i en snøfonn i en bakke med en trespark som han ikke kunne svinge.

Sparken fikk en genial form på meien. Denne har I-formet tverrsnitt - en konstruksjon som visstnok er patentert. Råmaterialet til meiene er spenstig fjærstål. I begynnelsen trimmet Timander meiene gjennom først å bronser dem og siden trekke dem etter en hest i 3 km. Man koplet sammen 30 sparker og belastet dem med sandsekker.

På 30-tallet ble det årlig produsert ca. 25 000 sparker i Orsa. Etter en topp på 50-tallet ligger produksjonen nå på 10-15 000 eksemplarer.

Selv om stålsparken rent konstruksjonsmessig er tresparken overlegen, var sistnevnte i bruk langt inn på 1920-tallet, mange steder enda lenger. Særlig skogsarbeidere likte tre-

sparken, da meiene ikke synker så dypt i løs snø.

Sparker med en meie

Alt i 1880-årene dukker det opp sparker med en meie, og jeg kjenner til omkring 20 slike sparker fram til 20-tallet. Da settes det i gang industriell produksjon på minst to steder i Sverige. Sannsynligvis har idéen oppstått på flere steder, uavhengig av hverandre.

Enmeiesparkene var praktiske å bruke i dype, frosne sledespor og var ansett for å være raske og greie. Meien var 5-12 cm. bred. De bredeste hadde en "renne" i midten, som på en ski.

Den enmeiede sparktypen kom til anvendelse i ulike sammenhenger. Iblant var den et sportsredskap til å renne ned bakken med. Noen steder hadde den ikke sete. Skråstiverne gikk fra fremste del av meien til styret, og på avstiveren var det en krok til å henge opp melkespannet eller vannbøtta. I byene kunne firmaene ha enmeiinger for utkjørrelse av mindre partier melk eller øl.

Enmeiingen har flere slektninger. I Dalarna og Hälsingland finnes kässjor, to stutte ski med et bueformet håndtak på hver. I disse holdt barna seg når de fór nedover skråningene. Fra Dalarna og framfor alt fra Norge, kjenner man til korte, smale "ski" av jern med et hull i framenden. I dette knyttet man en snor som man holdt seg i. I Dalarna bruktes oftest en ski (enskida), i Norge brukte man dem parvis (rennarband). De er kjent fra Nord-Trøndelag og flekkvis langs kysten sørover til Kragerø, tydeligvis mest i byene. De sies å ha vært i bruk omtrent 1870-1950.

Det har også forekommet stålmeier med påsveiset stolpe og håndtak i T-form, brukt som leketøy i bakker.

Tre og fire meier

Enmeiingen har iblant fått to "hjelpemeier", som på en motorsykkel for vinterbruk. Jeg har tre belegg fra henholdsvis 1893, 1910 og omkring 1915. Det siste gjelder industriell produksjon.

En norsk smed, Anton Stanwick, som hadde vært i USA, tilvirket fra 1930 sparker som, bortsett fra setet, var helt i stål. Han hadde flere modeller. Den vanligste hadde også her en lang meie og to sidemeier, noe høyere plassert. En annen modell hadde to lange meier som sto nokså tett, en liten plattform til å stå på, samt to korte meier fra sparkens forkant til et lite stykke bak stolpene. Denne sparken var "altfor tung og stiv".

Noen spesielle konstruksjoner

En ulempe med sparken er at den tar stor plass. Mange har prøvd å lage modeller som det går an å felle sammen. Det eldste eksempelet jeg kjenner, er fra 1890-tallet og gjelder en enmeiing. Den tidligere nevnte Timander i Orsa konstruerte i 30-årene en spark der selve sparken feltes sammen på meiene, men produksjonen ble for kostbar. På en annen fabrikklaget modell fra 1966 kunne også meiene foldes sammen (Djurås, Dalarna). Sparken var helt i metall bortsett fra setet. Heller ikke denne sparken bar seg. Trass i det har en tredje produsent nylig lansert samme idéen (Hofors, Gästrikland). De to sistnevnte modellene var beregnet på isfiskere som har behov for å få sparken ned i bagasjerommet til bilen.

År 1984 startet et firma i Järved, Ångermanland, produksjon av en spark, The Swedish Kicker, beregnet på eksport til USA, Finland og Norge. Den distribueres i en pappkasse, så kunden kan montere den selv.



Fig. 3. Hjulspark, Funäsdalen i Härjedalen. Foto forf. 1967.

Mange "oppfinnere" har kommet på å sette hjul på sparken - i senere tid kanskje inspirert av den trehjulige sparkesykkelen for bevegelseshemmede som har vært i bruk i 30-40 år.

År 1892 hører vi om en "kjelkvelociped" med en meie i steden for framhjul, og 1903 laget en mann et kjøreredskap der hjul, nav og sete fra en sykkel var montert bak stolpene til en spark.

Fra senere tid kjenner jeg inntil ti svenske avisnotiser om sparkere med hjul på meiene. Hastigheten kan komme opp i nærmere 20 km./timen.

I Norge finnes minst to produsenter som lager hjulsparkere. Hj. Laurstad i Seljord, Telemark, har fra 1976 en modell med små dekkforsynte hjul. Den ser omtrent ut som to barnesparkesykler av jern med et sete foran stolpene. Norø Industrier i Tynset har laget hjultillegg til vanlige sparkere og startet



Fig. 4. Tidligere lokfører Larsson, Malung i Dalarna, med sin år 1903 oppfunne "hjulstøtting". Foto Dalarnas museum, E. Braaten.

1982 produksjon av en hjulspark med fire ganske store hjul og en kurv i stedet for sete.

Et par eksempler på motordrevne sparkere finnes også. En slik fra 1981 nådde nær 200 km./timen! Den bestod av spark, ett hjul og en 65 hk Hondamotor.

Sparkens forekomst utenfor Norge

Jeg har tidligere fortalt om sparkens oppkomst i Sverige, sannsynligvis i Bottenvikens indre del. I to artikler om sparken fra 1888 og 1889 av "den svenska idrottens fader", general Viktor Balck, sier han at sparken "nu för tiden" har spredd seg til hele Norrland. Framfor alt var den vanlig ved kysten. Muligens gikk spredningen noe raskere enn hva Balck angir, for senest i begynnelsen av 90-årene fantes ganske mange sparkere ved Siljan i Dalarna, like sør for Norrland.

Senest 1888 ble sparken introdusert i Stockholm. Da ble det dannet en sparkstøttingklubb. Følgende år fantes minst hundre "sparkere" i byen. I begynnelsen var sparken her mest et sportsredskap for voksne menn og et leketøy for skolegutter. Det ser ut som om interessen kjølnet etter noen år, men omkring hundreårsskiftet økte den igjen, og den nedlagte klubben gjenoppstod.

Fra 90-årene gikk spredningen raskt. Sikkert medvirket Balcks skrifter, kanskje også at skreppekarere gjerne brukte spark, slik at folk så den i bruk. Postordrefirmaene - som har vært mye vanligere i Sverige enn i Norge - begynte å ta opp sparken i sine kataloger, og fabrikkproduserte sparker fantes til salgs i jernvareforretninger og sportsmagasiner. Ved den store utstillingen i Stockholm 1897 viste fire firmaer sparker, foruten at det også fantes sparker blant husflidsproduktene fra fire landskap (fylker). Enda vanligere ble sparken da stålmeiene introdusertes. Omkring 1905-1910 kom sparken for alvor til Småland og Västergötland og på 20-tallet til Skåne og Vestkysten, muligens i sammenheng med de snørike vintrene i midten av 20-årene.

I Sverige har det vært mange som har laget sparker. Tresparken var ukomplisert og kunne sikkert lages av mang en snekker. Også sykkelreparatører har vinterstid laget sparker håndverksmessig med kjøpte deler.

Den industrielle produksjonen kan følges i Sveriges Industrikalender fra 1918, selvom mange produsenter åpenbart savnes. F.eks. år 1920 noteres 19 firmaer, 1940 seks og 1955 kun to. Alt i alt kjenner jeg 57 bedrifter som synes å ha hatt fabrikkmessig produksjon - lengre eller kortere tid. Det finnes sikkert atskillig flere.

De to største firmaene var Järn-Birger i Orsa (som tok over



Fig. 5. En gruppe glade nåttvåksjenter med folkedraktens stripete forklær. De to venstre sparkene er av Lalnås fabrikk. Foto Dalarnas museum, Karl-Erik Forsslund, omt. 1920.

tilvirkningen av Orsasparken) og J. Malmqvist & Son i Växjö, som begynte produksjonen i 1921. Malmqvist har på det meste laget over 100 000 sparker årlig, i dag ca. halvparten. Kun en brøkdel går til eksport. Meget berømt var Laknässparken fra en landsby i Leksand, Dalarna. Fabrikken begynte med tresparker og laget mellom 1916 og 1960 stålsparker av høy kvalitet. De har som særmerke at meienes bøyning slutter i en liten oppadrettet spiral.

Andre berømte sparker kom fra Arvika og Edsbyn.

Meiene skulle helst være laget av fjærstål. I industrikalenderne finnes gjennom årene 25 ulike jernverk som tilvirket "sparkstöttingstål".

Min kunnskap om sparkens historie og bruk i Finland er ufullstendig (en finsk forsker er i gang med en undersøkelse). Viktor Balck skriver 1889 at sparken "letat sig österut" til de da nyoppsatte finske bataljonene som sportsredskap.

I Danmark begynte sparkene ifølge en avisartikkel 1891 å bli "moderne", men har vel aldri blitt særdeles vanlige av klimatiske grunner.

På kontinentet synes Balcks artikler å ha inspirert flere land til å begynne med sparker, sikkert mest tilfeldig som et motelune. Til Tyskland innførtes den omkring 1890 gjennom en mann som ivrig virket for allslags vinteridrett. Et konversasjonsleksikon fra 1933 oppgir at sparken sporadisk finnes i Harz. Etter 2. verdenskrig synes den å være ukjent.

Så tidlig som 1889 er et foto av en mann som sklir på spark, gjengitt i et østerriksk tidsskrift. Ennå for et par år siden ble en spark sett i Zermatt.

Til Holland ble sparker eksportert fra Göteborg i 1894 - sikkert kun tilfeldig - for å ake på kanalene.

En svensk spark ble vist på en turistutstilling i England 1907, men synes ikke å ha inspirert til bruk.

En franskmann, opptatt av sport, skrev omkring 1890 en entusiastisk artikkel om sparken i et populærvitenskapelig tidskrift i Frankrike, inspirert av Balcks skrifter.

Om sparken finnes i Østeuropa, er ukjent for meg, men det er slett ikke usannsynlig. Den kan lett ha spredt seg fra Finland.

En viss import av sparker har skjedd til USA fra Sverige og fremfor alt fra Norge. Det har vært reklame i TV, og 1979 regnet norske produsenter med å selge 40 000 eksemplarer.

Sparken i Norge

Den kanskje første sparken i Norge dukket opp på Helgeland omkring 1885, sannsynligvis spredd fra Tärna i Lappland. Samme tiår kjøpte en svenskfødt grosserer i Kristiania sparker til sine barn. De må antas å være importert fra Sverige. Noen få år deretter, i 1892, averterer isenkramhandler Fr. Nilssen & Co i hovedstaden sparker til salgs i Norsk Idrætsblad. En oppskrift fra 1958 forteller at en ingeniør i Gloppen, Sogn, "for over 50 år siden" fikk en svensk spark. "Ingen hadde sett et slikt redskap her før." I Vågå i Oppland fylke brukte presten trespark omkring århundreskiftet når han var på tjenesteoppdrag i bygda.

Gjennombruddet for sparken i Norge synes å ha inntruffet omkring 1920. Dette året var det vanskelige trafikkforhold i Oslo, og ifølge en samtidig oppgave brukte mange mennesker sparker, "en næsten ny importartikkel fra Sverige".

Det var stålsparke som innførtes, framfor alt av merket Arvika. Disse ble ansett for å være bedre enn de norskproduserte sparkene som etterhånden kom på markedet. I det minste på Østlandet gikk spredningen raskt: "I løpet av få år var det ikke én familie med selvaktelse som ikke eide minst én spark."

Også andre kilder, f.eks. oppslagsbøker, angir 20-årene som sparkens gjennombruddstid. Trolig utkonkurrerte sparken de ovenfor nevnte "rennarbandene".

Det skal ha vært svenske arbeidere som introduserte sparken i de industrialiserte tettstedene Lillehammer og Folldal, 1918 respektive 1920. (I Folldal fantes en "kjelkelignende doning" noe tidligere.) I begge tilfeller har trolig sparkene hatt stålbeslåtte tremeier.

Blant tidlige norske produsenter utmerker en smed i Lillehammer seg. Han begynte tilvirkning i 1921, og han tok 5-6 kroner pr. spark. Til sammenlikning var Arvikasparkens pris 30 kroner. Noen år senere begynte den tidligere nevnte Anton Stanwick sin tilvirkning i Stanviken, Sjøa. Begge disse produsentene sluttet imidlertid snart. - I 30-årene hører vi om "Stenbergssparken".

År 1983 var den totale produksjonen i Norge ca. 70 000 eksemplarer. Av disse laget P. Aas Redskapsfabrikk, Trondheim, 20 000 og Norø Industrier A/S i Tynset 32 000.

Bruken av sparken

Sparken er et kjøretøy som kan brukes i mange sammenhenger. I alle år har den tjent som fremkomstmiddel, som støtte for eldre og ved barnas leker. Muligens ble den som nevnt ovenfor, engang skapt for isfart, og særlig sagverksarbeidere pleide åke på Bottenvikens is på jakt etter arbeid. Tidlig

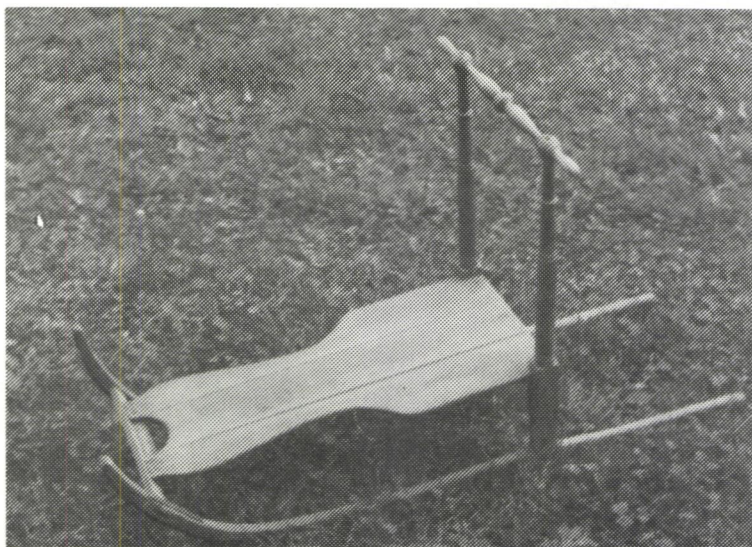


Fig. 6. Barnespark med korte meier og plan, formet for å sitte på. Ligner med sine korte meier en stolpkjelke, bare at denne har håndtak. Svärdsjö hembygdsgård i Dalarna. Foto forf. 1981.

ble sparken også brukt på sportsutflukter på isen - da av byborgere. I dag opplever den en renessanse gjennom vinterfiskets økende popularitet.

Som lasteredskap har sparken tjent i utallige sammenhenger. Det finnes sogar en fortelling om en familie med fem unger som 1898 flyttet drøyt 25 mil pr. spark - ferden tok en uke.

Et bruksområde som nå er helt falt bort, er det militære. I Sverige ble sparken, etter hva vi vet, brukt for transport av soldater første gang i 1892. Tre mann ferdedes pr. spark. Geværene satt i holdere på stolpene. Enda tidligere hadde sparken vært brukt som militært sports- og treningsredskap.

Borte er også sparken som idrettsredskap i seriøse konkurranser. Tidligere har jeg nevnt at det ble grunnnet en sparkklubb i Stockholm i 1889. Flere andre idrettslige sammen-

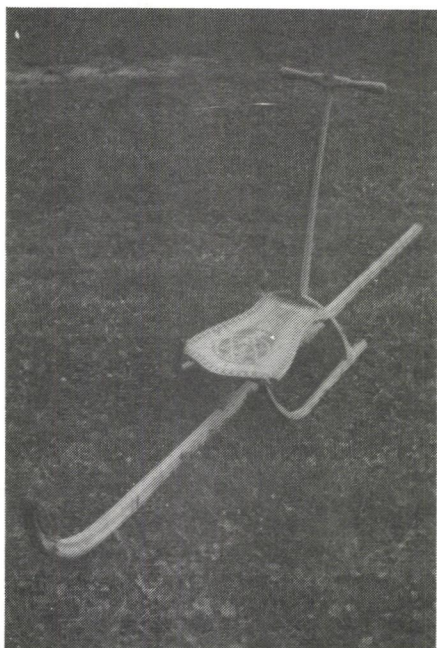


Fig. 7. Spark med tre meier, laget 1892 av møbelsnekker Alfred Pettersson. Svärdsjö hembygds gård i Dalarna. Foto forf. 1981.

slutninger fulgte i de større byene, dels spesialforeninger, dels seksjoner i større klubber. Man ordnet tevlinger på landeveien og senere på bane, f.eks. tevlet man Stockholm-Södertälje-Stockholm, 71 km. Ved de store Nordiska spelen i Stockholm 1901 og 1905 sto "sparking" på programmet.

Deretter kjølnet interessen raskt i Sverige. Et par tevlinger ble holdt i 20-årene. På 60-tallet begynte i steden morokkonkurranser, de første gangene trolig i Arvika (1966) og Östersund (1968). I desember 1972 gjennomførte Svenska Korporationsidrottsförbundet och Statens trafiksäkerhetsverk en sparkbudstikke fra Kiruna til Karlstad, 184 mil, med en deltaker pr. mil. Idéen var at det ved ulike arrangementer underveis skulle gjøres propaganda for de nye trafikkreglene som skulle tre i kraft 1. januar 1973 (med påbud om reflekser). Inspirasjonen til budstikka kom fra min artikkel, hvor man hadde sett at sparkens "fødsel" skjedde jevnt 100 år tidligere.

I Arvika blir det nesten hvert år avholdt "verdensmesterskap i sparkaking" - i konkurranse med et "VM" på Geilo, som oppstod senere.

Sparken kommer til anvendelse i ulike former for selskapelig samvær. Jeg nevnte sportsutflukter. I dag har større svenske turisthoteller ofte sparker til utlån. Ved århundreskiftet gikk ungdommene gjerne sammen på tur med spark, "sparkstøttningpartier".

Man kunne også spenne en hest (eller hund) for sparken. Den var ofte i slike tilfeller av mere robust konstruksjon. Kuskene kunne stå på en slags plattform på meiene, og den sittende ble beskyttet mot snøen fra hovene gjennom et sledenett, oppspent mellom bogtrærne og meietuppene. Hesten var fastbundet med liner eller lette stenger. - Sparken ble iblant nyttet for innkjøring av unghester.

Tilbehør

Det finnes mye tilbehør til sparken.

Er snøen løs, skjærer man lett igjennom. Dette kan hindres med en skiliknende ekstrameie. Idéen har trolig oppstått på ulike steder. I Sverige finnes i dag en tilvirker av slike meier.

En brems gjør ferden sikrere. Tresparken kunne ha et hull gjennom meien og en brodd opphengt i en fjær. På stålsparken hadde fotbremsen form av en omvendt U som man trampet ned med helen. Som håndbrems kan man langs stolpen ha en fjæropphengt stang med en klo.

På stålsparken er en liten fotplate nødvendig. Den består av en plate, rist eller siksakformet jerntråd. En spesiell lykt finnes nevnt i et avertissement fra 90-årene. Ringeklokke

var lovfestet i mellomkrigstiden i Sverige. Akkurat som på en sykkel kan sparken få en lås.

For å øke lasteevnen finnes det ulike tilsatser i form av en kasse, f.eks. for barn, eller en kurv. Transportparker kan ha et plan.

Til slutt finnes det en rekke isbrodder eller sparksko, som er nevnt allerede i 1889 i Stockholm. Iblant kunne man slå avklippet hestekosøm gjennom sålen for å få bedre feste.

Litteratur i utvalg

- Alsvik, E., Rennarband. (Trøndelag Folkemuseum. Årbok 1979-80.)
- Balck, V., Kålkåkning. (V. Balck, utg., Illustrerad Idrottsbok. 3. Stockholm 1888.)
- Bjørnskau, K., Spark! (A-magasinet 1980:16.)
- Berg, K. G:son, Some sledges with handles and their relations to the kick-sleigh. (Land transport in Europe. Ed. by A. Fenton, J. Podolák and H. Rasmussen. [Folk life studies. 4.] København 1973.)
- Rosander, G., Sparkstöttingar. Kommentar till en utställning från Jämtlands läns museum. Östersund 1969.
- Inngår også i Fornvårdaren. 10:4. 1970.
- Innsendere i A-magasinet 1980:19-23.

GOD JUL !

Anne Swaug · Gita Rosander



Norsk etnologisk gransking. Oslo 1986