

Sagesmän: Uppgifterna härröra mest ur egen erfarenhet.

Bogträn

1 Både benämningen bogträ och lokor förekommer. Ända fram till 1950-talet fanns i Falerum, Gärdserums socken en fabrik som tillverkade lokor. Den hette Falerums Lokfabrik¹. Därav kan man dra den slutsatsen att lokor är den mest förekommande benämningen på orten.

2 De bogträn som varit mest i bruk liknar fig. 2 på skissen, med undantag för bröstremmen, eller som den här kallas bringremmen. Den trädes genom hål, som är upptagna i träet i lokornas nedre ände, lokan är förstärkt med järnbeslag så att träet ej skall bräckas vid hålet. Bringremmen trädes genom hålet och spännes varje gång hästen selas. Någon kedjelänk i stället för bringrem har så vitt jag vet aldrig förekommit.

Draglädren voro fästade i järnhyskor som på fig. 2, eller också förekom ett beslag med två krampor, fästade i lokan så långt från varandra som draglädrets bredd, mellan dessa var en rund ½ tums järnbult, runt om denna lades draglädret i stället för att som på fig. 1 gå runt om lokan.

3 Dragremmen kallades som synes här ovan dragläder.

4 Bogträna är halvrunda och tjockare på mitten.

5 Fasta stoppningar har inte förekommit, utan lösa putor. Benämningen har varit selputor.

6 Så långt jag kan minnas har endast lösa putor förekommit.

7 Putor i ett stycke har förekommit, och kallades då halsring. Den trädde då över hästens hals, och sedan lades lokorna på och sammanspändes. Sådana minns jag från min barndom för 50 år sedan. Numera är putan öppen nedtill och hänger samman i övre ändan. Materialet brukar vara skinn på den sidan som ligger mot lokan, och tyg mot hästens bog. Som stoppning förekommer nöthår, tagel och svinhår. Tagel och svinhår anses vara bäst, nöthåret valkar ihop sig och blir hårt, med selbrott som följd.

8 Lösputor av filt har nog funnits, någon särskild benämning, annat än filtputa har jag ej hört. För trettio - fyrtio år sedan användes så kallade "manskyddare", en plåt av zink som var formad efter hästens nacke, och spändes fast med remmar i selen, den skulle ha till uppgift att skydda nacken, på vad sätt kunde jag aldrig begripa, det blev i stället tvärtom, plåten sprack snart sönder, och orsakade svåra sår i nacken. För min del kastade jag skräpet på sophögen, men en del s.k. hästkarlar höll styvt på att de var bra.

9 Putorna spändes vanligen fast vid lokorna med remmar. På den s.k. Värmlands selen däremot fästes den med korta repstumpar som spikas fast.

10 Här har blott förekommit våra Falerumslakor, vilka för övrigt voro berömda för sin passform.

11 På senare år vid skogskörning har Värmlandslokor kommit till användning, fig. 1 på skissen. De äro järnbeslagna i hela sin längd, och tål stora påfrestningar, i motsats till våra vanliga lokor äro de flata på undersidan.

Däckel

12 Den vanliga benämningen är däckel, av äldre personer har jag även hört selbåge.

13 Den vanligaste typen är två putor sammanhållna av en järnbåge. Även två putor förenade med en läderrem förekommer. Vid enbetskörning är de mindre lämpliga, då skaklarnas tryck ofta åstadkommer däckelbrott på ryggkammen.



¹ Falerums Lokträfabrik

14 Av äldre däcklar eller selkrokar har jag inte sett några, eller hört vad de kallades.

15 Remmarna mellan däckeln och selringen har benämnts upphänge eller upphäfta.

16 På åkselar har stuptygel² använts, men ej på arbetselar.

17 Förbindelseremmar mellan bogträ och däckel förekommer i regel ej.

18 Springgjord eller språnggjord kallas den gjord som går från den ena selringen till den andra, den förekommer på alla selar, emedan mothållningen av lasset till stor del vilar på den. Dessutom förekommer i de flesta fall s.k. däckelgjord, från däckelns ena sida till den andra.

19 Ryggstycke och svanskappa som det kallas användes.

20 Selen kan annars vara försedd med hindertyg, vilket i så fall är fastspänt i däckelns ryggstycke, och vidare i vardera selringen, från den del som då ligger om hästens bakdel går remmar upp över korset på hästen som äro fästa i ryggstycket.

Selring med tillbehör

21 Selring är benämningen på denna järnring.

22 Under den brukar finnas ett läderskydd mot hästens sida.

23 Dragtampen eller selsinkan som den kallas är alltid av järn, namnet dragtampen härleder sig nog från den rem av läder som användes till åkselar, och då trädde genom selringen och hålet i skakeln, samt fastspändes med ett spänne. Alltså förekom då ingen selpinne emedan en sådan skulle förstöra det fina skakelträet.

24 Selpinnar är den vanliga benämningen. De förekomma, i olika, utförande av järn, med hål att träda en rem igenom, eller en fjädrande låsanordning som håller den fast. Selpinnar av trä voro vanliga förr. Äldre skogskörare föredrar ännu sådana, därför att om en häst går omkull, och selpinnen är svår att lossa, man då kan slå av en träpinne och på så sätt lösgöra hästen.

25 På arbetselar är selringen allmänt använd. På åkselar däremot var vanligt med stora spännen. Skaklarna fastsattes då med den förut beskrivna dragtampen. Draglinorna till åkselarna var av läder och i främre ändan försedda med hål, och spändes direkt i de stora spänna, längden på linorna kunde på detta sätt anpassas efter behov.

27 Att spänna fast draglinor direkt på lokorna har så vitt jag vet inte förekommit.

Huvudlag och tömmar

28 Huvudlag kallas den del som spännes över hästens huvud. Därpå förekom i synnerhet på åkselar s.k. skygglappar av läder, och försedda med styvning av plåt eller dylikt. Dessa skygglappar hindrade hästen från att se vad som fanns bakom eller på sidorna. De skulle hindra hästen från att skygga, men hade nog motsatt verkan, därför att om en häst skrämtes av något som han ej ser vad det är, så faller han förr i sken, än om han ser föremålet.

29 Betsel, eller tränns kallas det järnbetsel som lägges i hästens mun, det kan vara grova tränns, ledade på mitten (de mest använda). För svårhanterliga hästar användes stångtränns eller saxtränns. Även tränns tvinnade av grov järntråd med led på mitten finnes. De äro bra vid sträng kyla därför att de är lätta att uppvärma när de är frostiga, och lägges i munnen på hästen.

² Stuitygel är två remmar som löper från bettet och fästs i en krok på ryggen. Den används för att tvinga hästen att hålla huvudet högt, då man får större kontroll över hästen och den inte kan bråka med sin parhäst.

31 En töm som den kallas består för det mesta av läder i ett stycke. Det förekommer dock att handstycket är av tåg, med lädertyglar från betset och genom "nycklarna" på däckeln. På åkselar förekommer också vävda handstycken.

32 När korstömmar kommo i bruk kan jag inte svara på, så långt jag kan minnas har de använts.

33 Vanlig enkeltöm med mellantåg mellan hästarna har jag aldrig hört talas om, däremot när man spände tre hästar för en självbindare, att man använde korstömmar på de båda ytterhästarna som spändes fast i mellanhästens betsel med ena länken, och ett mellan tåg mellan honom och vardera ytterhästen.

34 Annars hände det att man körde parhästar med "fyrtömmar" alltså två enbetstömmar, en i vardera selen, som spändes i kors framför däckeln mellan de båda hästarna. När en häst var ivrigare kunde man då tygla honom oberoende av den andra.

35 Att man kört draghästar utan töm förekommer nog inte, vid hästhackning³, potatiskupning m.m. händer det att man har en pojke som leder hästen i betset, så att den som sköter redskapet bara behöver ägna sig däråt.

37 Att körkarlen rider på draghästen finns egentligen inget arbete inom jordbruket som den metoden kan användas.

38 Bröstsele har förekommit, huvudsakligen när hästarna varit selbrutna, och ej kunnat dra med bogträn.

39 Hur gammal bröstselen är vet jag inte. Dess användning har nog minskat på senare år.

40 En bröstsele består av en c:a 4 tum bred läderrem, som lägges framför hästens bringa, och i båda ändar fäst i selringarna, därifrån går som på en vanlig sele remmar till däckeln. Från "bröstan" går så en rem över hästens nacke som håller selen i lagom höjd så att hästen kan dra med bringan.

41 Stångselar användes vid parkörning. Så långt jag minns har det använts sådana. Öglor eller ringar är nödvändiga i lokorna för fästande av stångkoppel. Dessa är numera av järnkätting, som kan kopplas till önskad längd genom att häkta in en eller flera länkar från ändan. Tidigare har använts s.k. stångkappor av läder och bestod av två delar, fastsatta en i vardera, lokan, den ena var kortare och försedd med ett spänne, vari den längre delen spändes så att stången kom i lagom höjd. Draglinorna fästes med krokar i selringarna. I andra änden på linorna fanns tre eller fyra järnlänkar, som efter önskad längd krokades på svängelkrokarna. Draglinor till arbetselar kunde vara av tåg eller helt och hållet av järnkätting. Det var vanligt linans främre ände kläddes med läder för skydda hästens sidor för nötning.

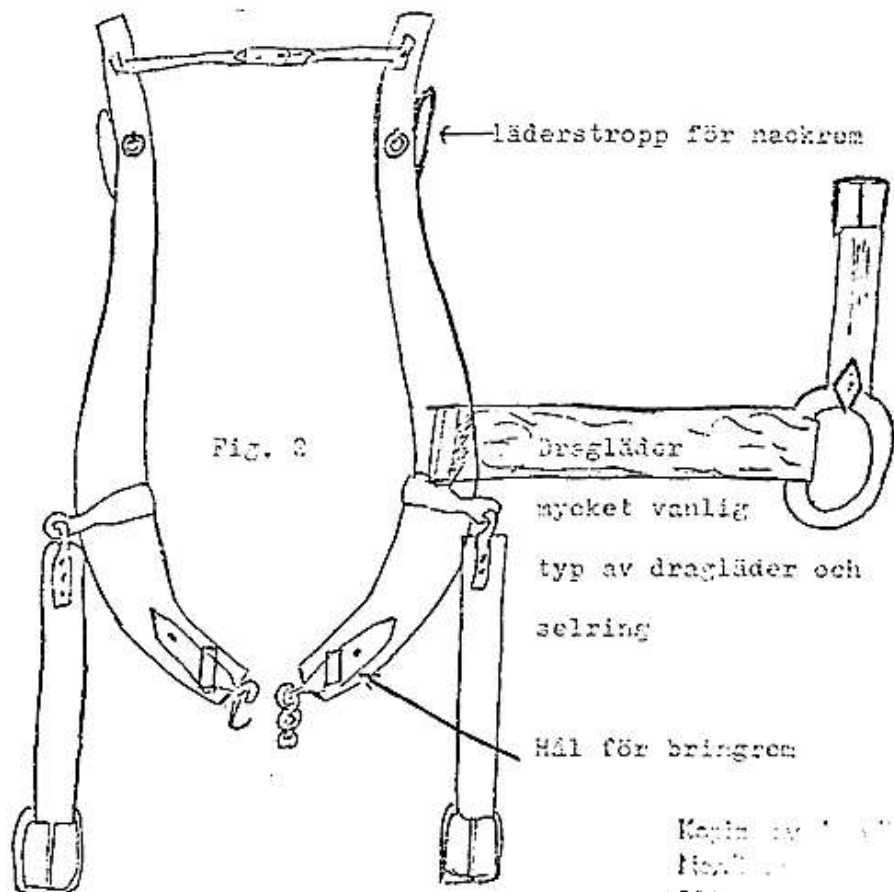
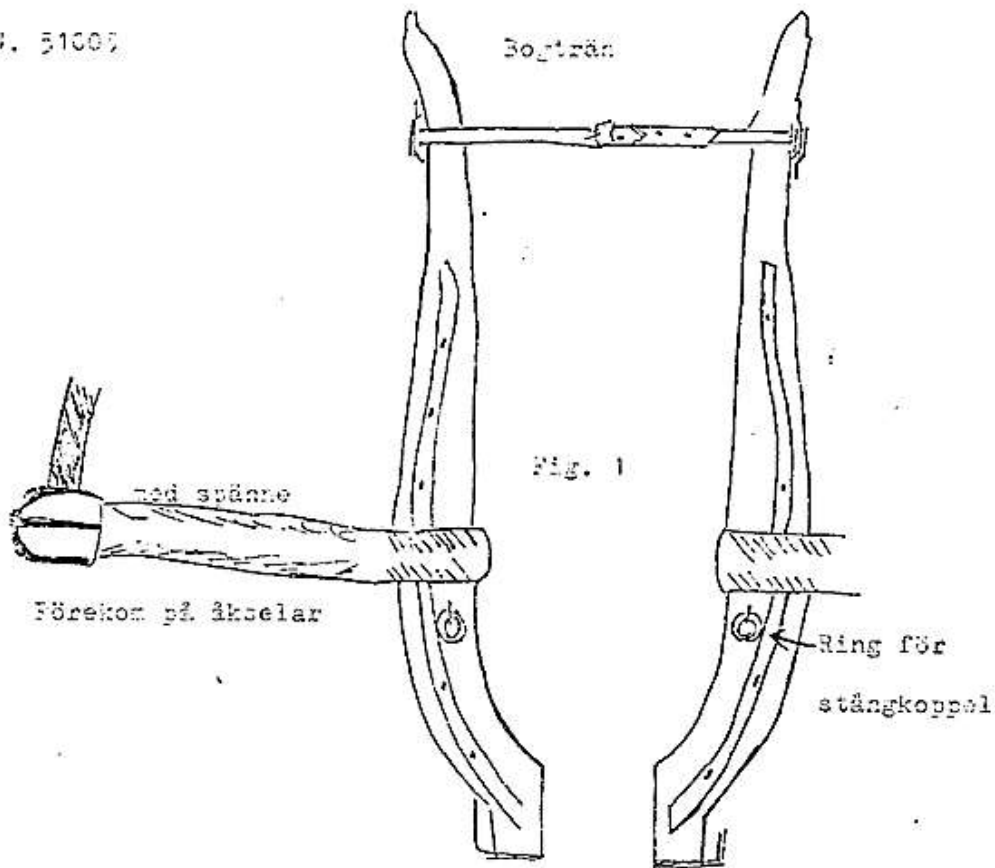
45 Att sätta på bjällror och bjällerkransar var vanligt vintertid. Där man körde med släde hördes inget vagnsbuller, bjällrorna skulle då varna trafikanterna att en skjuts var i annalkande. Bjällerkrans användes mest vid finåkning. Bland körkarlarna på de större gårdarna rådde formligen tävlan om vem som hade starkaste klangen i bjällran. När man körde med parhästar var det vanligt med en mindre bjällra på den ena hästen, och en något större på den andra och i ändan på stången en stor "stångklocka". När det kom en fora på sju åtta par hästar var det bjällerklang i alla tonarter.

Lugnet Falerum den 20/2 1960

Gustav Carlsson

³ Bearbetning av jorden under växtperioden.

E.U. 51003



Kopierad av ...
Hos ...
1960

17.12.1959