

Eldbjørg Fossgard

## Trekk av sparkens og sparkindustriens historie

*I denne artikkelen skal vi drøfte opphavet til sparken, framstilling, spredning og bruk av den. Vi skal se på materiale både fra Skandinavia, Norge og ikke minst fra Nord-Østerdalen. Vi vil og stille spørsmål om sparken i dag har betydning utover å være et effektivt framkomstmiddel om vinteren.*

*Litteraturen om sparken er nokså liten og består i hovedsak av småartikler i årbøker og småskriftsamlinger (Handgaard 1979, Skre 1987.) Den som har kjent sparkens historie aller best, er Gøran Rosander, som har tatt opp emnet i flere sammenhenger både i publikasjoner fra 1969, 1970, 1987 og 1995, og som bygger på innsamlet materiale fra store deler av Skandinavia. Mange av opplysningene i denne artikkelen er hentet fra hans arbeider.*

### *Typisk norsk – eller?*

Sparken har ei relativt kort historie, knappe 130 år. Til tross for at vi her i landet oppfatter sparken som noe av det "mest typiske" og "mest ekte" norske framkomstmiddel ved siden av ski og truger, er det mye som tyder på at dette enkle kjøretøyet for hardt vinterføre er en nordsvensk eller muligens en finsk oppfinnelse.

I et svensk minnemateriale finnes det opptegnelser om at sparken var kjent så tidlig som i 1850 i Västerbotten. Fra Nord-Sverige og kanskje Finland har sparken spredd seg til Norge, Tyskland, Holland, Estland og Sovjet og USA. I Sovjet har "finsk kjelke" vært den vanligste benevnelsen på en spark, og i Tyskland gikk den omkring 1890 under navn som *Stublschlitten*, *Rennwolf*, *Schneewolf* og *Tretschlitten*. Bilder fra Berlin ca.1900 viser kvinner og menn på sparketur på innsjøene i byen.

Den store utbredelsen til flere verdensdeler allerede i 1920-årene gjør at vi har lite grunnlag for å si at sparken er et

typisk norsk eller skandinavisk vinterframkomstmiddel, men mye tyder iallfall på at det var i de skandinaviske landene sparken fikk størst utbredelse.

### *Fra kjelke og slede til sparkstøtting*

En spark kan forklares som et "kjelkelignende framkomstmiddel med sete, styre og lange meier som en driver fram med å sparke fra med en fot mot bakken" (Wangenstein 1993). Her er det underforstått at den andre foten hviler på en av meiene.

Den vanligste betegnelsen i Norge på de første sparkene med lange og smale meier var "sparkkjelke", og seinere var "sparkstutting" eller "sparkstøtting" vanlige navn. Norsk "støtting" er det samme som svensk "stutting", som betyr 'kort', og som blir brukt om konstruksjonen fra styret og til bakenden av meiene. De første sparkene med tremeier var mye kortere enn de som seinere fikk stålmeier.

Mye tyder på at de første sparkene var inspirert av og hadde utviklet seg fra ulike typer sleder og kjelker. Gøran Ros-

ander mener at ideen til sparkstøttingen kan ha oppstått gjennom at noen stod bakpå en tømmersele og drev den framover ved å sparke fra. Han viser til at en lignende måte å komme seg framover på kjennetegner også den sentralnordiske skitypen med én lang løpeski og en kort sparkeski. Denne skitypen var kjent allerede i vikingtida. Noen av tømmerseledene var korte og hadde en stolpe på hver side til å holde tømmeret på plass. Det er rimelig å tenke seg at ideen til sparkstøttingen først var hentet fra slike sledemeier. Rattkjelken med styre og ryggstø i den ene enden hører også til "fadrene" for de første sparkene. Rosander viser til at første sparken med håndtak er fra 1887. (Rosander 1970.)

### *Nytteredskap for sagbruksarbeidere og militære tropper i Bottenvika*

De første sparkene – som helst ble kalt sparkkjelker eller sparkstuttinger – hadde vid utbredelse i Sverige og var særskilt mye utbredt langs Østersjøkysten. Her var mange islagte innsjøer og fjordstrekninger som gjorde at bruksmulighetene for sparkkjelken var ekstra stor. Det gikk fort å komme seg fram "sjøveien".

Den begynnende industrialiseringa av Sverige i siste halvdel av 1800-tallet gjorde at stadig flere mennesker fra den svenske "glesbygden" fart opp og ned langs kysten av Bottenvika for å spørre etter arbeid ved sagbrukene, som lå på rekke og rad der. Flere kilometer kunne tilbakelegges med spark på godt isføre. Sparkkjelken eller stuttingen ble dermed et like viktig framkomstmiddel om vinteren som sykkel var det om sommeren. (Rosander 1970: 6.)

I Sverige ble det allerede i 1889 propagandert for sparken i militært bruk. Tre år seinere – 1892 – ble det opprettet en egen sparktropp i den svenske hæren, og denne troppen bestod i hovedsak av norrlänninger. Det var tre mann pr. spark

– to stod på meiene og én satt på setet foran. På stolpene var det montert knagger som en skulle feste gevær på, og framover langs meiene lå oppakning og ski. Det er også fortalt at den fremste troppeavdelingen i Västerbotten under en manøver prøvde om sparken var brukbar til krigsformål. (Rosander 1970: 7.)

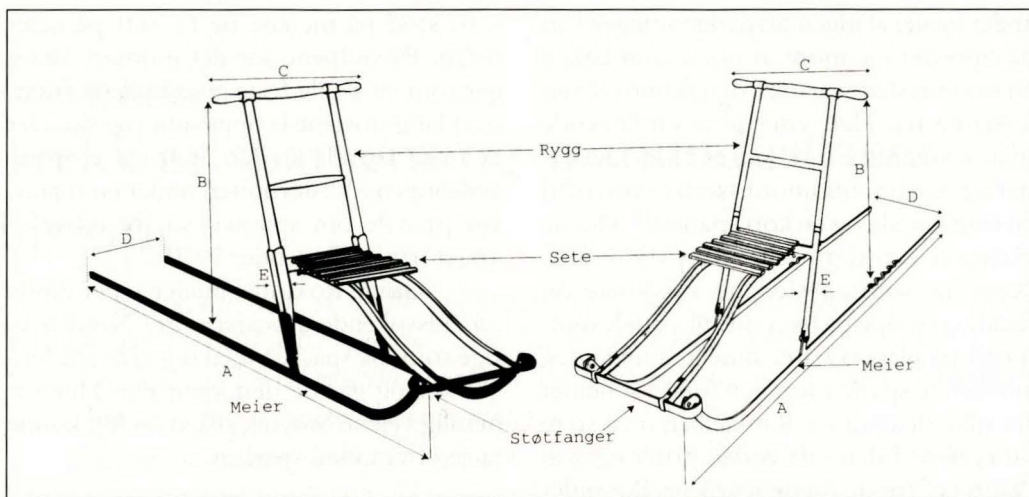
Göran Rosander mener at det var de arbeidssøkende arbeiderne fra Nord-Sverige som tok sparken med seg til byene lenger sør og gjorde den kjent der. Her var nemlig veiene brøytet, slik at en lett kunne ta seg fram med sparken.

### *Også til glede og adspredelse*

Den aller første helt sikre opplysningen om en spark i vår betydning av ordet, er i følge Göran Rosander en avisomtale fra 1872 i Nord-Sverige. Den skildrer at det hadde vært mange sparkstøttinger å se på elva og fjorden ved byen Piteå, og den detaljerte beskrivelsen som avisa gav, tydet på at den var ny for leserne på det tidspunktet.

Sparkkjelkene ble alt fra 1870-årene brukt både til leik og som et nyttig transportmiddel. Skolebarna, som ellers måtte gå flere kilometer for å komme til skolestua, kunne vinterstid sparke seg fram på kort tid. De lange sparkmeiene fordelte trykket på isunderlaget, og gjorde det sikrere å ferdes på ujevne is.

I 1888 ble sparken introdusert i Stockholm. Det ble dannet en egen sparkstøttingklubb, og allerede året etter var det mer enn 100 sparkere i byen. I 1889 ble en tilsvarende klubb dannet i Uppsala. Klubbene stelte i stand konkurranser over ulike distanser: 1 engelsk mil, 5000 m (der beste tida ble notert til 16 minutt og 9 sekunder i 1894!) og 10 000 m. I løpet av 1890-åra ble det solgt sparkere over hele Sverige. I eldre minneopptegnelser fra Nord-Sverige blir det fortalt om en kar som brukte 24 timer fra Pietå til Torneå, en strekning på 21 mil. (Rosander 1970: 6.)

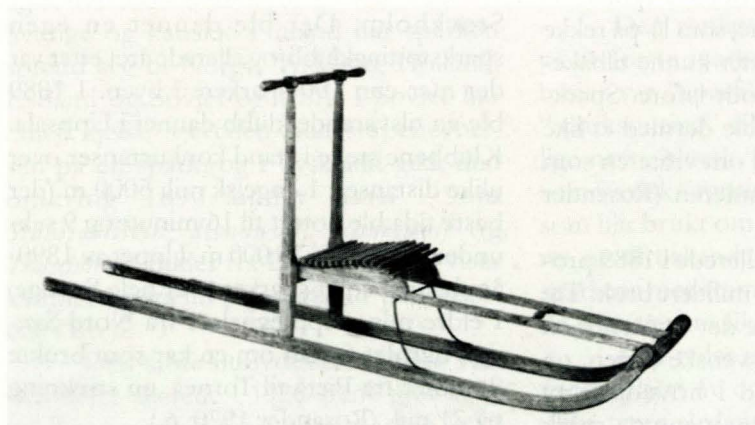


*De viktigste delene av sparken er meiene, setet, håndtaket, stolpene og skråstiverne og støtfangeren. En moderne spark er sammensatt av rundt 30 deler, i tillegg til ca 40 nagler og spiker.*

### *Spredning fra Sverige til de østnorske bygdene*

Til Norge kom sparken først til bygdene som lå nærmest svenskegrensa. Det første kjente belegget på bruk av spark i Norge er fra Helgeland ca. 1885. Det var en spark som visstnok var kommet fra Tärna i Lappland. Det neste belegget er en annonse fra en isenkramhandler i Kristiania i 1892 som averterte at han hadde sparker til salgs. Mot slutten av 1890-årene dukket de opp flere steder. Blant annet vet vi at det var en mindre sparkproduksjon i Overhalla i Nord-Trøndelag fra 1902.

Fra Hedmarks-bygdene har vi flere opplysninger om at det ble både lagd og brukt sparker rundt hundreårsskiftet. Ivar Skre forteller at det var en viss produksjon og en del salg av "sparkkjælkene" i Elverum-distriktet like etter 1900. De fleste av dem ble lagd på den såkalte "arbeidsskolen" på Leiret ved Elverum (Skre 1987). De sparkene fikk helst en lokal utbredelse og var kjennetegnet med at meiene stod tett, avstanden var bare 25-30 cm, fordi de skulle passe inn i "hesttråkket", det sporet hesten tråkket opp.



*Denne sparken er trolig lagd på Arbeidsskolen på Leiret omkring 1910, og var i eie hos en familie fra Østerdalen, som senere bodde på Lysaker. Sparksetet er rundet, og meiene fra setet og framover er lange. (Foto: Glomdalsmuseet.)*

### *Smidde jernbeslag på tremeier*

Fram til ca. 1910-20 ble sparkmeiene stort sett lagd av tre, sjøl om det også fantes eksempel på at stål var brukt allerede i 1903 (Rosander 1986: 7). Tremeier med og uten stålbeslag var likevel mest utbredt. De hjemmelagde sparkene hadde nok tremeier enda lenger – til langt ut i 1930-åra. Tremeiene var som regel betydelig kortere enn de vi er vant til fra moderne sparkar. Feit furu og bjørk egnet seg best til materiale i meiene, fordi disse treslaga var seigere og dermed mer bøyelige enn andre tresorter. Trevirket til meiene ble lagt i vann og varmet opp, slik at det skulle kunne bøyes opp i kroker foran. Et trevirke som ble bøyd ved oppvarming, beholdt formen sin også etter at det var avkjølt. Tremeiene ble ofte smurt med tjære for at de skulle få best mulig gli. Talg og saltlake skulle også være godt smøringmiddel på dårlig føre.

Bygdesmeden smidde jernbeslag til tremeiene. Sparken med jernbeslåtte tremeier holdt seg også ei god stund etter at de første stålmeiene kom, ganske enkelt fordi tremeier med jernbeslag var billigere å lage og kjøpe enn stålmeier. Håndtak, sete og stolper var dreid og oftest i bjørk. De eldste sparkene manglet håndtak.

### *Lokale bygdehåndverkere*

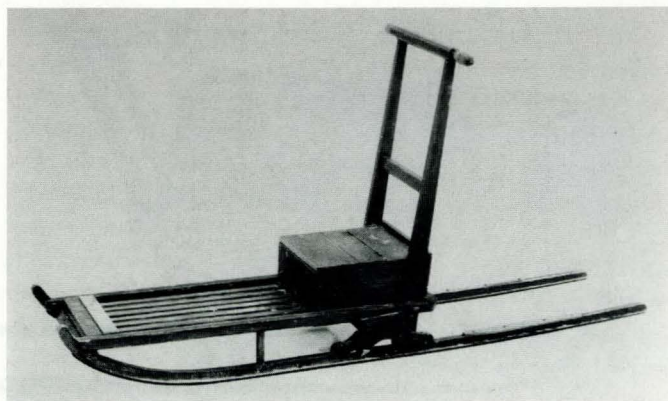
Inntil 1920 ser det ut til at sparkstøttingen i hedmarksbygdene stort sett ble produsert av håndverkere eller andre nevenyttige personer i bygdesamfunnet. En av dem var en snekker som het Hagen i Rendalen. Han bygde en spark med bjørkemeier med bandjern under i slutten av 1920-åra. Den hadde ikke sete, og den var både kortere og “brattere” enn kjøpesparkene, i følge lokale folk. Slike sparkar ble også stivere og tyngre enn de som var til salgs. (NEG 27161.)

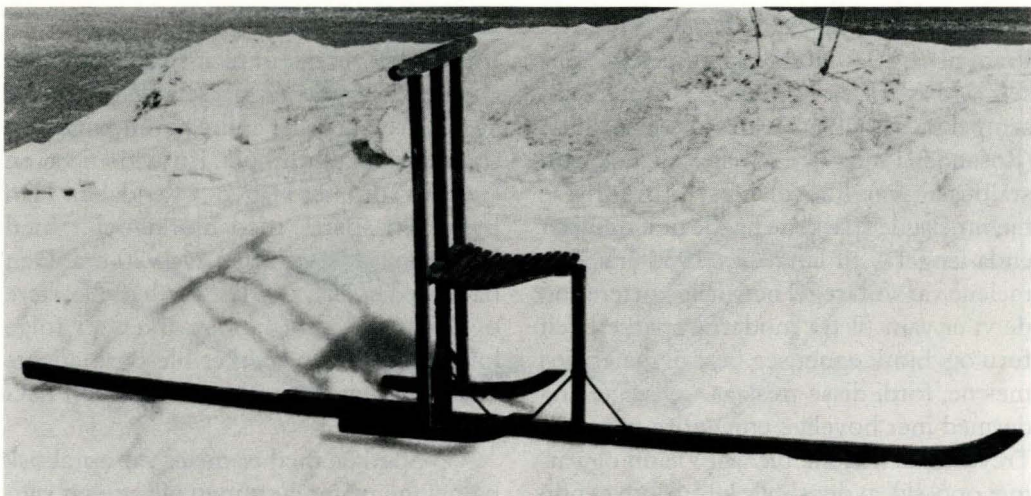
Sparken med tremeier var upraktisk på mange måter. Rammen ble stiv og vanskelig å styre. På underlag med mest snø og lite is glei den dårlig. Til noen av de hjemmelagde sparkene midt i 1930-åra ble det derfor brukt ferdigkjøpt stangstål til meier og annet jernverk som ble bøyd til i gardssmia. Også disse hadde hjemmedreide håndtak og stolper i tre.

Fra Lillehammer blir det fortalt om “lutprodusenten” Simen Mo som i 1910 anskaffet seg en lang spark som han kunne bruke som transportmiddel når han skulle frakte kasser med lutflasker rundt til kunder i byen. Den sparken hadde et digert lastebrett og var visstnok så stiv at det var bare Mo sjøl som greide å manøvrere den.

Den første “moderne” sparken på Lillehammer var det imidlertid svensken Franz Oscar Olsson som stod for. Han kom

*Den første sparken på Åmot i Hedmark i 1920. Sparken hadde jernskodde tremeier, lasteplan og lasteskrin. Eieren var landhandler og børsemaker. (Foto: Glomdalsmuseet.)*





*Det ble også lagd sparker som hadde bare en lang mei av tre, i underkant av 3 meter i lengde. Også denne typen var utstyrt med med et smait sete og med en liten støtte mei på hver side. Vi har få opplysninger, men kan tippe at sparken ble lagd rundt 1900 i Elverums-traktene. (Repro.: Musea i Nord-Østerdalen.)*

fra Arvika-distriktet og tok seg arbeid som sagbruksarbeider ved Lillehammer Damp-sag i 1918. Han lagde sin egen spark, men etter svensk modell. Den var nokså smal mellom de jernbeslåtte tremeiene og var utstyrt med et lite sete som var plassert ganske høgt. Seinere produserte han sammen med arbeidskamerater på dampsga flere små sparker med jernmeier som de ga til barnehjemmet i byen. (Handgaard 1979.)

Svenske gruvearbeidere gjorde sparken kjent i Folldal. Edvin Nordfjell fikk spark i 1920, og om han blir det fortalt at

*"De gamle verksarbeiderne var nesten redde når Edvin kom nedover de bratte korketrekker-svingene fra Verket mot butikkene på sparken sin."* (Handgaard 1979:144.) En rørosing som het Andres Lie, hadde før det tidspunktet brukt en mer kjelkelignende doning med håndtak på, og den hadde tremeier belagt med bandjern.

Det blir videre fortalt at presten Leonard Ness i Vågå i Gudbrandsdalen brukte spark med tremeier beslått med flatjern når han var ute i embetsærend rundt 1920 (Handgaard 1979).



*Denne sparken tilhørte Henry Maitland Sommerville (født omkring 1900). Den var utstyrt med to håndbremseser, fotbrems, blinklys og horn. Sparken ble brukt til melkekjøring på Fåberg, og den eies i dag av De Sandvigske Samlinger på Maihaugen, Lillehammer. (Foto: Kåre Deblie Thorstad, Maihaugen.)*



*Denne motoriserte sparken ble lagd av Lorentz Foss, opprinnelig fra Kristiansund. Han var smed og mekaniker ved Folldal Verk. Under storstreiken ved Folldal Verk i 1929-31 bodde Lorentz Foss i gammelstua hos Iver P. Brandsnes i Folldal. I smia der lagde han flere sparkere som han solgte. På bildet ser vi Lorentz på førersetet, og sønnen Leif som sitter foran. (Lønquist 1998.) (Repro.: Musea i Nord-Østerdalen.)*

Fra slutten av 1930-åra og fram til slutten av 1940-åra hadde kanskje sparken sin største utbredelse, og den var et vanlig framkomstmiddel til butikk, posthus og bank. Det gjaldt fram til bilen ble allemannseie. Noen store sparkere hadde en påspikret sluffe til å ha minsteungen i.

Det var noen som lagde sin første stålsparke i gardssmia på garden i denne tida, slik det blir fortalt fra Tynset (informanten f. 1918): *“Jeg trur det var vanlig at de laget sparkene heime på gardene i min barndom, til tross for at de var å få kjøpt i forretningene på den tid. (...) Sjøl laget jeg en spark i 1935. Jeg dreide handtak og stolper i en dreiebenk som ble tråkket med ene foten. Jeg kjøpte stangstål og smidde meier og anna jernverk i smia heime på garden. Sparken var noe stivere enn dem som var å få i handelen, og det kom av at stålstengene i meiene var litt i groveste laget. Det var ikke alltid mulig å få kjøpt rette dimensjonen av stål.”* Om sparkbruken i

Tynsetdistriktet forteller han at *“Barna brukte sparken til å ake på når det var holke. En eller to kunne da sitte på setet, mens en eller to kunne stå bak han som styrte, altså opptil 5-6 unger på samme sparken. Det var få som eide en spark. På høstisen på Glåma kunne vi ryssene sparke lange strekninger, kanskje flere kilometer for moro skyld.”* (NEG 27360.)

### *Kjøpespark på Kooperativen*

Like etter 1900 startet den svenske fabrikkproduksjonen av spark i Dalarna. Orsasparken ble merket kalt. Denne sparktypen hadde en meieform som gjorde den kjent. Den hadde et I-formet tverrsnitt. Råmaterialet til meiene var kraftig fjærstål. Det blir fortalt at mekanikeren i fabrikkens, Timander, trimmet meiene ved først å bronsere dem og så trekke dem etter hest flere kilometer. På 30-tallet ble det produsert om lag 25 000 sparkere i Orsa. Den samme me-

kanikeren konstruerte også en sammenleggbar spark, men den ble det ikke lagd særlig mange av. (Rosander 1970:9.)

En annen svensk sparkprodusent var J. Malmkvist og Son AB i Wäxjö, som etter depresjonen som fulgte første verdenskrig, startet en større sparkproduksjon i 1921. Produksjonen i denne fabrikk nådde opp i 100 000 sparker. Andre eksempel var lagnässparken, som hadde som særmerke at meiene ble avsluttet i en liten oppadrettet spiral.

Arvikasparken ble seinere den mest kjente av de fabrikkproduserte sparkene. Den sparken hadde stålmeier og kostet i 1924 15-20 kroner. Arvikasparken var relativt dyr, og dét var nok årsaken til at salget heller ikke var særlig stort de første åra. Men den kunne bestilles både gjennom landhandlere og andre forretninger i alle bygder.

En eldre kar fra Rendalen (f. 1918) forteller:

*“Sparken kunne bestilles og kjøpes gjennom Kooperativen, og var ikke mye annerledes enn de sparkene som finnes i dag. De hadde fotplate med en slags ripsklo bakerst. Under høyre foten hadde jeg festet en “brodde” til å sparke fra med. I Unsetgrenda var sparken kjent allerede i slutten av 1920-åra. Det var få av dem - av økonomiske grunner, vil jeg tro. Vinteren 1932-33, da jeg gikk for presten, brukte jeg spark fram og tilbake, en mil hver veg, men den var lånt på nabogården. Så sjelden var denne “doningen” dengang at guttene i nabobygda visste hvem eieren var.” (NEG 27161.)*

### *Begynnende norsk fabrikkproduksjon av sparker*

Den norske sparkproduksjonen kom som nevnt ovafor først i gang ved Aksel Steenbergs verksted i Løten rundt 1920 med Arvika-sparken som modell. Bjørkeplank og stål importerte fabrikk fra Sverige. Sparken ble solgt under betegnelsen Steenbergsparken og Løten-sparken, og den var i produksjon fram til 1984.

Det fantes også andre produsenter

som bør nevnes: I Trondheim produserte Aas Redskapsfabrikk Rapp-sparken. K.K. Lien startet produksjonen av Nansen-sparken i 1920/21 i Arendal. Alfred Andersen, Lillestrøm, med produksjon av Norrøna-sparken.

Sportsartikkelfabrikk Tarzan på Lillestrøm ble grunnlagt i 1930, og begynte der produksjonen av Tarzan-sparken. (*Sport* nr. 5/1996.) I 1974 ble Tarzan-fabrikk kjøpt opp av den nystartede Norø Industri A/S på Tynset, som dette året kom i gang som en vernet bedrift for opplæring av yrkeshemmede. Gunstige økonomiske tilskuddsordninger og ekspansiv drift gjorde at Norø snart overgikk mange av de andre sparkprodusentene i omfang og markedsandel. En konsekvens av dette var at Norø i 1986 – i tillegg til den tidligere overtakelsen av Tarzan-fabrikk – også overtok sparkproduksjonen fra Aas Redskapsfabrikk i Trondheim. Norø har siden midten av 1980-tallet produsert to typer: Én i stål (Tarzan) og én i tre (Rapp). Tarzansparken lages i 4 ulike størrelser. Rapp-sparken blir lagd i 3 ulike størrelser: 6,7 og 8 fot. Norø Industri A/S har også lagd sparker med korte meier og påmonterte hjul til bruk på sommerføre.

Tallet på større sparkprodusenter i Norge ble altså redusert fra fire i 1982 til to fem år seinere. I 1982 ble det totalt produsert 70 000 sparker i hele landet. Steenberg ble nedlagt, Aas gikk inn i Norø og K.K. Lien fikk nye eiere og ble flyttet til Vegårshei. Firmaet heter nå Nansen Produkter AS, og står for produksjonen av Fritjof Nansen-sparken. (*Sport* nr. 7, 1996.)

I årene 1980/81 kastet Norø seg ut på eksportmarkedet. Fabrikk fikk kontakt med et salgssfirma i New York som fluksens bestilte 10.000 sparker og rattkjelker, og snart gikk et stort kontainerlass fra Østerdalen. Men salgsuksessen uteble, for i løpet av kort tid gikk det amerikanske firmaet konkurs. Lasten kom aldri tilbake til Norge,

men ble visstnok seinere sendt til Miami. Der fikk sparkene en ny funksjon, nemlig som bord for blomsteroppsatser for hageelskende amerikanere!

### *Sparken som regionalt kjennemerke*

Vi har altså sett at sparken ikke er en "norsk" oppfinnelse, men at den spredde seg til de østnorske bygdene omtrent samtidig som den ble kjent lenger sørover i Europa. Den har vært nyttet som vinterkjøretøy i Norge i litt over hundre år, og fremdeles tjener den som et praktisk og rasjonelt framkomstmiddel for alle aldersgrupper, og som sportsredskap og leiketøy i store deler av landet, men naturlig nok mest i de landsdelene som har mest stabilt snøføre.

Med den fokuseringa det har vært de siste åra på bruk av spark i Nord-Østerdalen, kan en nok ane ei forestilling om at den er et særpreg for denne regionen. Et av blikkfanga i Tynset sentrum er en spark i

kjempestørrelse, og den kan oppfattes som ei markering av et lokalt kulturtrekk. Dersom dette er uttrykk for at sparken blir dyrka som et regionalt kjennemerke, har den fått enda en funksjon.

### *Litteratur*

- Handgard, B. 1979. "Mye brukt, men lite påaktet. En liten artikkel om sparken." *Årbok for Gudbrandsdalen*.
- Lønquist, T. 1998. *Åpninga av sparkutstilling i Follidal påskea 1998*.
- NEG = Svar på spørreskjema i Norsk etnologisk gransking.
- Rosander, G. 1970. "Kommentarer till en utställning från Jämtlands läns museum." *Fornvådaren* 10:4.
- Rosander, G. 1995. *Sparkstöttingar*. Stockholm.
- Skre, Ivar. 1987. "Sparken, for folk flest." *Nytt om gammalt. Årbok for Glomdalsmuseet*.
- Sport*. 1996, nr 5. Oslo.
- Wangensteen, B. 1993. *Bokmålsordboka*. Oslo



*Sparken har fått nye funksjoner. «Sparkens dag» 14. februar 1998 på Tynset "sparkes igang" av Solan Gundersen. Sogneprest Nils Kåre Erlimo fører prestesparken. Foto: Åge Tronsbaug, Alvdal.*