

ACC. N.R M. 14505:1-10.

Landskap: Skåne Upptecknare: Karl Hesson, Lund
Härad: Bara Berättare: " " "
Socken: Västervik Berättarens yrke: f.d. handelskvarse
Uppteckningsår: 1958 Född år 1881 i Västervik

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Tordon, levas bruk och andkaffning. s. 1-10. Lut 108

Skriv endast på denna sida.

ACC. NR M. 14505:1.

Per gästgivarens räcke

enligt

diss

hant. & i samband med L.U.F. 108

söndag

Fordon, deras bruk och anskaffning

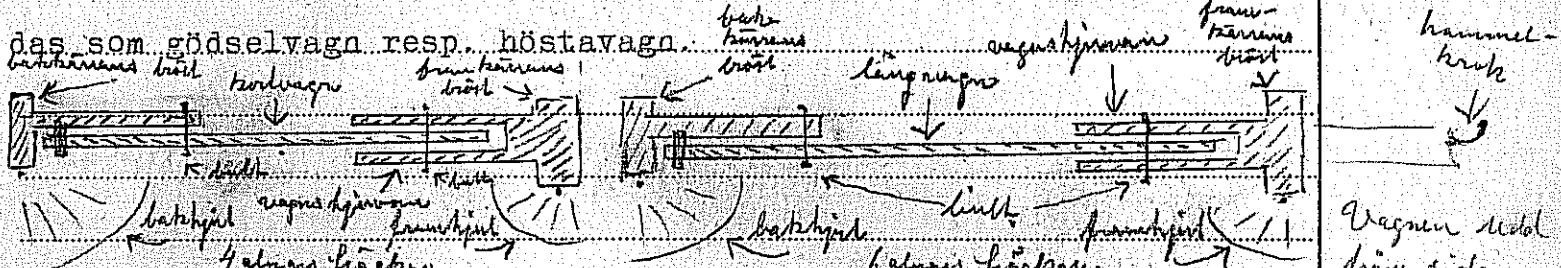
889

Det vanliga antalet vagnar - vad gäller arbetsbolstervagnar - var sedan 1880-talet till 1930-talet på såväl bondgårdar som herrgårdar en vagn till vart par hästar jämte nödigt antal reservvagnar att användas, då någon av de ordinarie vagnarna reparerades. Dessa vagnars storlek voro avpassade till hästarnas dragkraft, på herrgårdarna stora, på bondgårdarna något mindre och på de mindre bondgårdarna ännu något mindre. På de mindre bondgårdarna hade man ej heller tillräckliga manuella krafter till att dras med de stora vagnarna. De olika vagnstorlekarna torde ha lastat 2.000 resp 1.600 och 1.200 kg. Arbetsfjädervagnar fanns endast undantagsvis på herrgårdarna, men på bondgårdarna fanns de till samma antal som arbetsbolstervagnarna. De hade något större lastkapacitet än motsvarande arbetsbolstervagnar och torde ha lastat 2.400 resp 1.900 kg. På bondgårdarna hade man även mindre arbetsfjäder vagnar med en lastkapasitet av 1.500 resp. 900 kg. På herrgårdarna

hade man särskilda åkvagnar, på Torreberga en bekväm sådan med
försteget föga högrevän marken. Framför den spände man en liten
snäll häst, som patron Lorentz Nilsson (son till prof. Sven N.)
själv körde med, när han tog sig en åkpromenad ut på sina ägor
eller eljest när han hade korta resor. Dessutom hade man en öppen
och en täckt åkvagn. Men på Klågerup hade Trollarna finare don. I
min faders ungdom körde ofta fyrsdespann förbi vår gård, som låg
rätt nära landsvägen. Det var alltid roligt för befolkningen att
betrakta fyrsdespannet, och en bonddräng tog sig friheten att helt
spontant varje gång skämtsamt utropai "Där kommer min svärfar".
Tidigare, kanske på 1700-talet hade "den galne Trollen" en gång
varit kallad till ett sammanträde i Lund. Han körde då dit i fyrsdespann och ankom dit, sedan sammanträdet pågått en stund, inträdde
dristigt i sammanträdet och ville endast upplysa herrarna om att
han inte kunde komma. Vände och körde hem igen i sitt fyrsdespann.
På bondgårdarna hade man alltid en bättre åkvagn, som användes
till "heders" och till stadsresor och andra småresor.

2

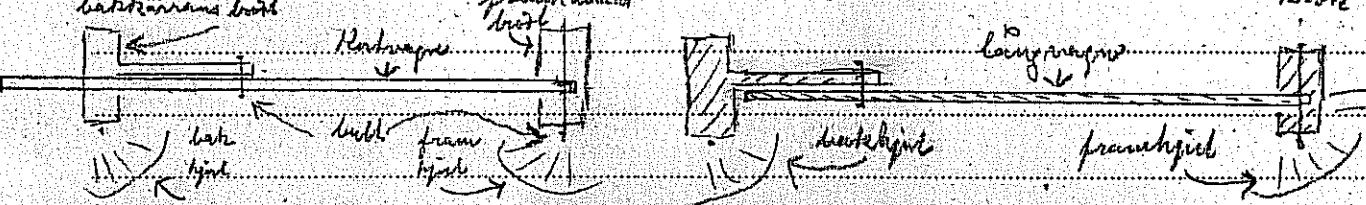
Arbetsfordon. Arbetsbolstervagnarna varo särskilt av två typer, "tjyvavagnar" (tjuge- eller klykvagnar) och saxavagnar. Tjugevagnarnas framkärra och bakkärra varo förbundna med varandra med en grov bräda av fast trä, benämnd kortvagn resp längvagn att använda



Kortvagnen var vagnens normala ställning och användes till körslor i allmänhet, men vid sädesbärgning ersattes den med långvagnen. Kortvagnen resp. långvagnen fastsattes ett stycke från ändarna med neglar. När man nu vred med vagnen, kom med detta system kärrorna närmare varandra och bakkärran därtill att få en snedriktnings, varigenom de 4 alnar resp. 6 alnar långa häckarna kom att glida på sitt underlag på bakkärran, vilket, då man hade stort lass fresta de vagnarnas sammansättning och även hästarna. För att framhjulen, som vid vridning fort nådde häckarna och vagnsbotten, ej skulle

nå dem fullt så fort, gjordes de mindre än bakhjulen, varjämte de skeades. ^{sker} Hjulen försågs alltid med helsvetsad järnring.

På saxa-rid vagnarna däremot var kort- och långvagnen ett stycke och av järn samt tjänstgjorde i båda fallen.



Den hade fäste i frankarrrebröstets vridbult och fastsattes i bakkärran såsom på tjugevagnen men gick såsom kortvagn genom bakkärrebröstet c. en halv meter. När den användes som långvagn, sköts bakkärran tillbaka den halva metern och långvagnen fastsattes med samma bult men genom ett annat hål på långvagnen. Med saxavagnarna förekommo inga vridningssvårigheter och systemet var reelare.

I en hel del fall, såsom vid närling odi vid jordförflytningar och flyttning av andra saker, såsom betblast o. dyl. använde man 2-hjuliga kärror "gumpakärra" (skumpkärra), som kunde "slås ner", tippas bakåt. Skakelanordningen var då fastsatt i kärrrebröstet med

Vagnen med
fram sidan.

14505:3

CC-NR M

abenteuer

FOLKLIVS- ARKIVET

LUND

કાન્દું 5.

Rubbleton
scold from
Siclam.

5

Kälkar och arbetssläder förekommo inte i vårt jordbruk och knap-

past i något annat jordbruk heller i vår socken. *(De användes dock ibland där)*

De äldsta vagnarna - bolstervagnar - från 1860-70-talen varo mindre och smalare. De behövde icke heller vara så stora, snär man på dåvarande landsvägar inte kunde lasta mer än 3 tunnor säd. Förmodligen användes de även som åkvagnar. Vi ha ännu kvar ett ryggstycke till ett vagnsäte, vackert målat, från den vagn, vari min farfar Åke Pehrsson 1823 hämtade hem sin brud Karna Nilsdotter från Bjärs-hög. Särskild åkvagn fick vi 1893, men dessförinnan hade de större bönderna anskaffat sådana. Dessa åkvagnar användes så gott som endast till finskjuts. De hade alltid uppsvängd botten och varo försedda med fjädrar och fotsackar. 2-hjuliga åkdon fanns i min barndom, men de kom aldrig i något vidare bruk. De kunde ju endast användas till lättare resor och icke av bönderna i deras egentliga arbete.

Charabanger, viktoriavagnar och landåer fanns i min barndom hos de större bönderna, och kanske hos någon medelstor bonde också, men de nådde icke ner till de mindre bönderna.

Den förste bonden, som skaffade sig bil, som man särskilt lade märke till, var en Stanstorpsbo, som under krisåren, antagligen 1916, hade skaffat sig ett onödigt stort kapital, som han använde till att skaffa sig bil för.

Anskaffning. Angående uppgifter där om kan jag hänvisa till en redogörelse, som jag lämnat till fil. stud. Hans Akke i 2 ex., varav jag bett honom lämna ett ex. till Folklivsarkivet. Skulle den på något sätt inte ha kommit fram, kan jag, om jag får veta det, lämna in en avskrift av den.

Aven kälkarna varo på 1860-talet smalare i gången än 1890-talets modeller. De varo dock bredare än kanorna.

Hantverksmässig framställning av vagnar har upphört för länge sen, kanske under första världskriget, men reparationer av dem pågick ännu, då jag 1941 flyttade från Nevishög.

..oo.

7.

M. 14505:8.

Landskap: Skåne

Upptecknat av: Karl Åkesson f:lanthr.

Härad: Bara

Adress: Bantorget 13 Lund

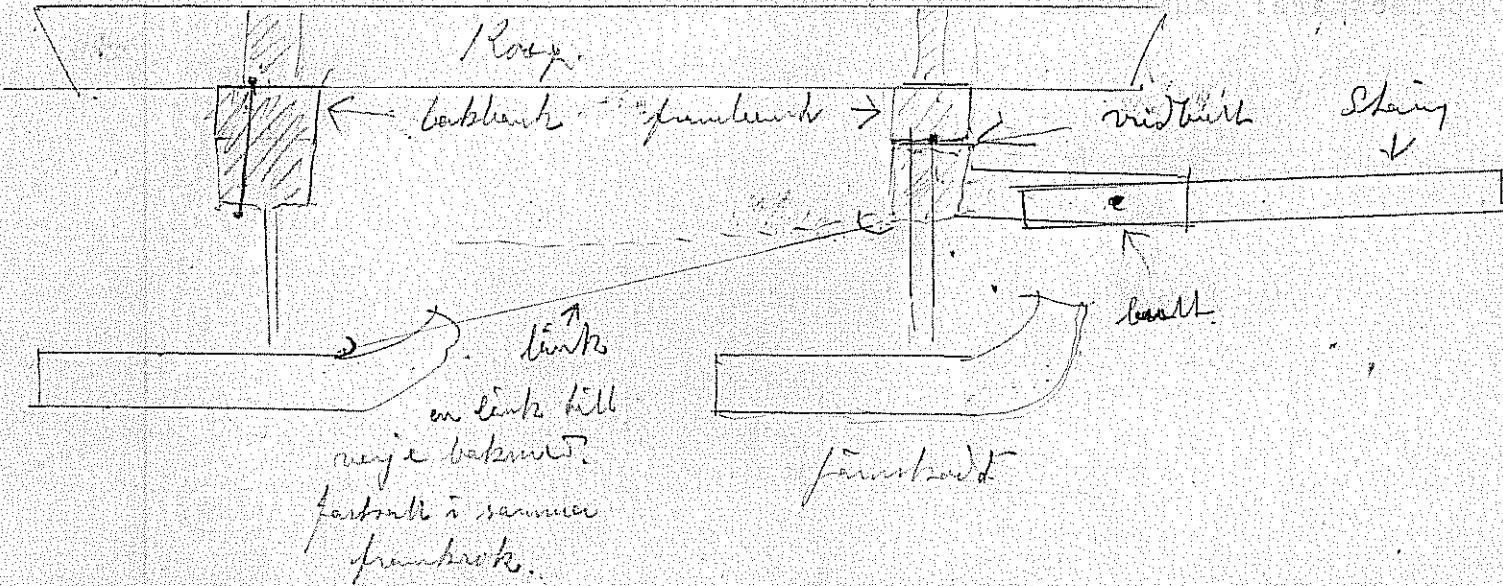
Socken: Nevishög

Berättat av: Densamme

Uppteckningsår: 1958

2838 Född år 1881 i Nevishög

- KÄLKE -



8

Ifyll endast ovanstående uppgifter!

*Cul. p. m. j. 1900
Myl*

emnesord egen Nevishög.

Då man anskaffade vagnar i min hemtrakt, vände man sig i regel till den närmaste hantverkarna, en vagnmakare beträffande träverket och en smed beträffande järnbeslaget. Man kunde också vända sig endast till smeden och klargöra för honom, hur man ville ha vagnen, varvid smeden tog kontakt med vagnmakaren och levererade vagnen färdig. Gällde det andra vagnstyper än de vanligen gängse, vände man sig till andra socknars smeder. De gängse arbetsfjädervagnarna hade en lastkapasitet av endast 1000-1500 kg, då de ju användes på landsbygdens ofta tunga vägar. Var man inte så noga på modellen, spelade nog priset i många fall in. Men hos sin egen hantverkare kunde man ju alltid få vagnen efter sitt eget önskemål. Herrgårdarna, såsom Torreberga och Klägerup, hade sina egna hantverkare: en huggedräng, statanställd, som utförde allt träverk till gården, och en herrgårdssmed, som hade egen smedja och utförde allt smedarbete till gården. I detta sistnämnda ingick Åtminstone delvis även vagnbeslaget. Men deras vagnar varo av herrgårdstyp och lastade 1500-2000 kg, enär de ju varo avpassade till deras kraftiga hästar. Städernas vagnar varo av stadstyp och lastade 2000 kg och däröver, enär de ju endast gick på stadens gator.

Kringresande vagnförsäljare hörde jag aldrig om. De skulle i varje fall knappast ha vänt sig till oss med vårt lilla jordbruk (24 tunnland) utan till de större bönderna.

Ingen av våra byhandlare sålde vagnar, och på marknaden i Lund såg jag aldrig någon vagn hållas till salu, men väl redskapsträvaror, såsom årderkärrehjul o. dyl. i samband med andra göingevaror, såsom stegar, baljor etc.

Ingen av bönderna i socknen hade yrkeskunnighet till att utföra snickeri eller vagnmakeri. Min far, som från yngre år var snickargesäll, kunde visserligen konsten att göra bolstervagnar, men om han gjorde någon sedan, hörde jag aldrig om. Det är emellertid inte otänkbart, ty den vi hade mest i bruk, hade en viss typlikhet med hans övriga snickerialster.

De typer av vagnar, som förekommo, varo huvudsakligen av 3 slag: bolstervagnar utan fjädrar, fjädervagnar och åkvagnar.

Bolstervagnarna användes mest hemma på gården för jordkörning, gödselåkning m.m. De kunde genom att den kortare längvagnen (ett trästycke, som höll framkärran och bakkärran tillhopa) utbyttes mot en längre längvagn, förlängas och då förses med 6 alnar långa bottenbräder och sidohäckar, och användas som höstavagn.

Fjädervagnarna varo dels egentliga arbetsvagnar för transport gödsel av sockerbeton, betmassa, stenskärv m.m. och dels mindre sådana, som endast lastade 800-1000 kg, för möllekörslor och övriga småkörslor.

Åkvagnarna varo dels 2-sätesvagnar och dels charabanger, varjämte hos herrskaperna förekommo halv- och heltäckta samt ponnyvagnar.

Någon skillnad på de olika socknarnas vagnstyper kunde icke märkas, men man kunde tydligt se skillnaden på en vagn, tillverkad av en mera yrkeskunnig hantverkare, och en annan. Den förres typ var liksom arkitektoniskt ståtligare, den senares mera intetsügande.

Vår lastfjädervagn om 1500 kg lastvikt av år 1888 kostade för träverket 40 kr hos vagnmakare Malmström i Stanstorp och för järnbeslaget 120 kr hos smedmästare Bylander i Mosscheddinge.

Vår 2-sätes åkvagn beställdes hos smedmästare Bengtsson i Tottarp invid Tyska krogen och kostade år 1893 i sin helhet 245 kr.

Vår mindre lastfjädervagn, en 2-sätes, kostade 1896 för träverket hos vagnmakare Petter Månsson i Klägerup 41 kr och för järnbeslaget hos smedmästare Johan Linde i Mosscheddinge 75 kr.

I vår socken såväl som i var av grannsocknarna fanns i regel en vagnmakare men ej någon i varje by. Byarna här är små och liggä ganska tätt.

Vagnmakarna utförde även annat hemmasnickeriarbete, men vagnmakeriarbetet gick före allt annat.

Av nu levande vagnmakare känner jag endast Gösta Andersson i Brågarp, som dock upphörde med sitt vagnmakeri omkr. 1956.

Vagnmakeriet var för vagnmakaren en huvudnäring.

Den hantverksmässiga framställningen av vagnen pågick ända till bilismens genombrott på 1930-talet, och reparationer fortgå förmodligen något fortfarande, churu i starkt avtagande omfattning.

Något bemärke på av honom förfärdigade vagnar satte säkerligen icke vagnmakaren, enkr hans alster ju varo endast bruksvaror.

Lund den 8 maj 1957.

Karl Åkesson. f. lantbrukare

Bantorget 13

Lund