

ACC. N:R M. 14460:1-24.

Landskap: *Västergötland* Upptecknare: *Arcl. Johansson, Herid*  
Härad: *Kind* Berättare: *lika personer; se uppt. bla-*  
Socken: *Ö Frölunda* Berättarens yrke: *des baksida!*  
Uppteckningsår: *1958* Född år ..... i .....

FOLKLIVS-  
ARKIVET  
LUND

*Fordon, deras bruk och anskaffning. s. 1-24. LUF 108*

FORDON: DERAS BRUK OCH ANSKAFFNING. L U F IO8.

Dessa uppteckningar får jag börja med meddelandet om, att någon speciell vagnmakare ej fanns här i äldre tid. I lite mera nyare tid var det ortens smeder, som var tillverkare.

De arbetsfordon, som fanns på de vanliga bondgårdarna i äldre tid, var innan de hade fått vagnar vars jul var järnbeslagna, alltså s, k, järnskenor. Det var en vagn, som här på orten kallades för "Bulæevagn". Den hade alltså jul, som ej var något järnskene runt om julen, jag skall senare beskriva dess utseende. Denna vagn fanns ännu i bruk här på orten 1890 och av del ända till 1900 talet. På de gårdar, som hade häst, fanns också i regel också en "Ålansbovagn". Detta var en lätt vagn, med smala julskener och hårt skränkta jul. Denna vagn var ej lämpad för allt för tunga körningar, den fanns dock i lite olika storlekar. Den användes för körningar till kvarn, innan man hade någon särskild åkvagn "Fjädevagn" användes den också till att åka på marknader, auktioner m, m, lättare körslor, som förekommer på en gård. De större s, k, herrgårdarna, hade väl innan tekniken på detta område

*Aug 108*  
/.

gjort några nämnvärda framsteg, ej heller några andra än dessa vagnar fast de hade tyngre och starkare sådana. Herrgårdarna var dock långt före de vanliga bondgårdarna med anskaffning av såväl arbets, som åkdon, vad som gäller, såväl vagnar, som slädar.

#### Arbetsfordon.

Den s, k, "bultvagnen", som användes i äldre tid, användes till alla körslor, som förekom på en gård. Denna vagn var helt av trä, hjulen alltså själva slitbanan var också av trä, axeln var dock de senaste åren, som sådana vagnar användes av järn. Förr i långt äldre tid var också axeln av trä. Per Johansson omtalar, att han minns när det kördes med "bultavagnar. De som bodde här i ortens skogsbygd, hade sådana vagnar kvar på 1890 talet, möjligen senare. Hjulringen på dessa vagnar var ganska bred, en 4-5 tum och gjord av ek. Skogsbygden här hade denna tid blott sina gamla byvägar, att färdas på. På dessa vägar gick dessa vagnar bra. Vägarna var för det mästa lösa och dåliga, och då kom de breda hjulen väl till pass, de bar uppe bra. Så länge man körde med oxar och kor, var det ej heller fråga om

någon fortkörning, detta passade dessa vagnar ej till. Det var därf  
för man hade dem kvar längre i skogsbygden än på slättbygden. Skogs-  
bygden hade i det längsta betydligt mycke sämre vägar, de hade också  
oxar kvar längre, än vad slättbygden hade. De arbetsvagnar, som kom  
efter dessa, var till typen lika, men de var järnbeslagna och hjulen  
försedda med slitringar av järn, (järnskenor)(hjulskenor). En sådan  
vagn kunde med omändring, användas till ~~alla~~ alla tyngre körslor.  
När man körde skog, alltså stockar på den, var vagnen som den var, allt  
så utan någon påförd häck. Om man körde korthuggen ved, som kallas  
(kastved)(famnved) hade man två sammanfogade bjälkar, som lades mel-  
lan fram och bakvagn, på denna lades vedträna på tvären. Till gödsel-  
körning användes en häck, som här på ortsspråket kallades för(göbotten)  
Denna häck var gjord av tätt sammanfogade bräder, den var tät såväl  
i botten, som i sidorna och gavlarna fram och bak. Förutom gödsel -  
körning användes denna häck till, kalkkörning, körning av rovor, pota-  
tis från fälten, när man förflyttade plogar harver m, m, redskap från  
den ena åkern till den andra. Den användes också till körning av  
sten, grus, jord, löv, när man körde tyngre lass till kvern, när man hem-  
tade konstgödning, kalk m, m, vid järnvägsstation.

Till inkörning av gröda användes en större häck, kallad höhäck (höala "säala". Denna häck var hög och bred och gjord av förutom det bärande underlaget, av ribbor eller runda pinnar. Göbottnar finns på nästan varje gård ännu, fast många har övergått till ett mera lastbilsliknande flak, i samband med övergång till gummahjulsvagnar. Samma är förhållandet med höhäckarna, det finns många av den gamla typen kvar. Vid nyanskaffning blir det dock numera en annan typ, som kallas (läddrer)(läddrar). Omändringen av en arbetsvagn till användning för olika körslor tillgick sålunda, att man byta ut den ene häcken mot den andra, allt efter som de bäst passade till den körning, som skulle utföras. De s, k, älansbovagnarna fanns här på orten i äldre tid, åtminstone på alla de gårdar där man hade hästar. När man skaffat sig häst ville man om möjligt ha en sådan vagn. Dessa vagnar användes till lättare körslor, de var också i många år de mindre och likaså de fattigare böndernas åkvagnar. Till denna vagn fanns i regel två häckar, häckarna var av tätt sammanfogade bräder. Den ene av dessa häckar användes till till lite vad som helst, av lättare körningar, som förekom. Den andra häcken kallades för (träfjärahäck), på ortsspråket kallades den för (falahäck)(färdahäck).

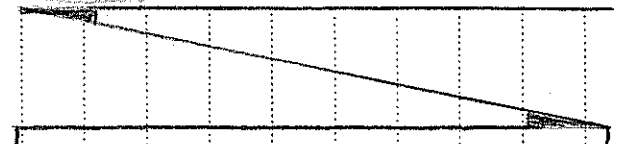
Denna färdhäck var försedd med en fjäderanordning. Fjäderanordningen var en böjd bräda, som var fästad vid häckens yttersidor, alltså en sådan böjd bräda, som gick ~~XXXXXX~~ utmed häckens långsida, på båda sidor. En sittbräda placerades rakt emellan dessa böjda bräder, det gav en viss fjädring och lindring av de hårda stötarna. Dessa älandsbovagnar användes också av ortens göteborgsfarare. Fram och bakvagnen var förbundna med en s, k, länga. Denna länga var fästad i framvagnen med en på denna, därför särskilt avsedd fäste, som var vridbart, när vagnen vreds var den trots längan rörlig i sidled om denna. I bakvagnen var längan stelt fästad, längan gick igenom bakvagnens bank, och var framåt fästad med sneställda stöd, som var stelt fästade i bakvagnens bank. Med denna länga kunde vagnen göras till kortare och längre avstånd mellan fram och bakvagn. Det fanns flera borrarade hål i längan, och genom dessa hade man en därtill poll av järn (XX i äldre tid trä), som sattes i detta hål, allt efter så lång eller kort, man önskade att ha vagnen. På de äldre vagn typerna var det på såväl åk, som arbetsvagnar, skillnad på hjulens storlek. Bakhjulen var en XX 3-4 tum högre än framhjulen. På de äldre vagn typerna var hjulen, som det på ~~ort~~ språket kallades rätt mycket "skränkta".

Med skränkta hjul menas, att hjulens ekrer, från navet till hjulske-  
nan räknat, hade en viss vinkel utåt från vagnen. Denna skränkning  
eller vinkelställning av hjulen, kunde variera, beroende av olika  
tillverkares inställning till ~~XXXXXX~~ vilket, som skulle vara det bäs-  
ta och hållbaraste. Ålansbovagnarna hade mycket skränkta hjul.  
I äldre tid förekom beläggning på hjulen med trä. Denna beläggning  
var i regel av ek eller något annat starkt träslag. Träbeläggnigen  
brukade att vara en ~~XX~~ 4-5 tum bred. De gårdar här i orten, som var  
belägna i skogstrakterna, där utfartsvägarna till allmänna vägar, i  
det längsta var dåliga, hade man sådana vagnar ända till på 1890 ta-  
let. Det är möjligt, att de hemma för gårdens körslor användes ännu  
längre. Berättaren har i sin ungdom sett, när bönderna ifrån skogs-  
bygden körde hit ned till byn, med sådana vagnar (bultavagnar).  
De första av de järnbelagda hjulen, var smala, blott ett par tum bre-  
da. Sedan blev det lag på en viss hjulbredd, om berättaren ej minns  
fel var det 3 tum för enbets och 4 tums för parvagnar. "Enbets"vagn  
för en häst, "parvagn"vagn avsedd för två hästar. Några fjädringsan-  
ordningar på dessa arbetsvagnar förekom ej. Någon fanns dock, som ha-  
de en fjädrande sittbräda, som användes om de skulle sitta på lång-  
körningar.

Jag medsänder en enkel teckning över hur dessa fjädrande åkbräder såg ut. Själv har jag suttit och kört en sådan arbetsvagn med "gö-botten" på, många hundrade, ja kanske tusende mil, utan fjädrande sittbräda. Det var något fantastiskt till att skaka, nu tror jag ej, att jag skulle härda ut med det en mil eller två. Vi har 13 k,m, till Axelfors järnvägsstation, förr var vägarna spåriga, ojämna och påförda en grov handslagen stenbeläggning, var de därtill frusna och man körde med två hästar för vagnen, gick det ibland ganska fort, då blev skakningarna något nästan outhärdligt. Lastvagnar med fjädrar fick man ej förrän i slutet av 1800 talet, och då endast på de större gårdarna "herrgårdarna". De vanliga bondgårdarna hade ej sådana vagnar förr än långt senare. Alla bondgårdar hade ej heller lastvagnar med fjädrar, man hade för lite användning för en sådan vagn. Dessa vagnar var endast avsedda för landsvägskörning, de var ej användbara i de flästa av de vanliga jordbrukskörslorna, och ej alls för skogskörslor. Herrgårdarna hade mera med landsvägskörning till stationerna, med avsändning och hämtning av varor. De lastvagnar, som var vanliga här på orten, hade i regel en fast överbyggnad. Denna överbyggnad liknade



M. 14460: 7a.



En s, k, fjäderåkråda avsedd till  
att ha på en mjöbotten, påsatt å  
en arbetsvagn.

ganska mycket ett lastbilsflak. Botten var slät och byggd ut över hjulens sidor, den blev på detta sätt ganska bred. Det fanns uppstående bräder vid sidorna och gavlarna. Mölneby gård, som här på orten har varit först med nästan allting, var också först på detta område. Berättaren Bror Karlsson, som varit gårdssmed på denna gård, tror att de hade en sådan lastvagn redan 1880. Berättaren Per Johansson, tror däremot, att de ej hade någon före 1890, och troligen något senare. Dessa fjäderlastvagnar hade fast överbyggnad, och kunde alltså ej bytas ut mot någon annan häck, som förhållandet var med arbetsvagnar. Kärror har ej varit använt här på orten i någon nämnvärd utsträckning. Enhjuliga kärror har aldrig någon av mina berättare eller jag själv hört omtalas. Jag förstår att de har använts till något speciellt ändamål (skulle vara intressant att veta vilket). Här inom socknen torde kärror ej ha förekommit mer än på Mölneby och på en gård, som heter Stommen. Om det funnits kärror i riktigt äldre tid, har jag ej lyckats att få någon upplysning om. Men ej på fler än de nämnda ställen under den tid, som berättarna minnas. Mölneby har ej haft några sedan slutet av 1800 talet. Då företogs mörpling av jorden där, och till körning av denna hade de använt några stycken.

På gården Stommen har de ännu en sådan tvåhjulig kärra kvar. Åren 1927 Och ~~XXXX~~1930 arbetade jag på denna gård, och har alltså kört med en sådan kärra och vet även hur den var konstruerad. Hjulen var ganska höga, alltså högre än till en arbetsvagn. Dragenordningen gick, eller rättare, var fästad på hjulaxeln. Häcken till kärran var tätbyggd av bräder och ganska djup. Denna typ av kärror var en s, k, tippkärra. Häcken var framtill fästad med en anordning, som gick ganska lätt att lossa. Häcken var så byggd på kärran, att när man lossade dess fäste där fram, tippade häcken bakåt. På detta sätt var det lätt att lasta av vissa lass. På Stommen hade de också använt sådana kärror till märgelkörning. När jag var där användes den mest till körning av rotfrukter (rovor och kålrötter). Det fanns nämligen en källare under en gammal ladugård, som användes till förvaring av nämnda rotfrukter. Genom en lucka i taket tippades rotfrukterna ned. Till detta ändamål var denna kärra alldeles utomordentligt bra. Till bortkörning av skräp, m, m, som blott skulle tippas av i något upplag var de också bra. Delvis användes den också till gödselkörning. 1922 var jag en kort tid på en gård i Bohuslän. Där hade jordbrukarna ej annat än kärror. Om dessa kärror gör jag dock ej någon uppteckning, det hör ej orten till här.

10.

Kälkar och arbetsslädar här i äldre tid här på orten använts i stor utsträckning. Enligt de gamlas berättelser var det i äldre tid, såväl kallare, som snörikare vintrar, än vad förhållandet har varit sedan. Detta gjorde att slädar av olika slag, en ganska stor del av året kom till användning. I äldre tid fanns här på orten en släde, som på ortsspråket kallades för "drög". En drög hade hela medar (kälkar är delade på liksom en vagn) alltså en fram och en bakkälk. Denna drög fick användas till alla möjliga körslor, innan kälkarnas tillkomst. Det fanns ~~XXXXXX~~ olika sådana, en del var större och en del mindre. Till skogs och liknande tyngre körslor, fick de vara grova och starka. På dessa kunde också läggas på olika häckar m, m, för de körningar, som skulle utföras. Dessa drögar var träskodda, alltså ej järn, utan trä under medarna. Denna slit och glidbana under medarna, skulle om möjligt vara av ek. Draganordningen (skaklarna) drätterna) var fästade på medarnas utsida, lösa, alltså oberoende av varandra. De första arbetsslädar ~~XX~~ eller kälkar, som de i regel kallades här, var de s, k, "femokenakälkerna". Dessa var liksom en vagn delade i fram och bakkälk. De var också med en länga, mellan fram och bak ställbara för olika längder mellan kälkarna.

De första slädarna(kälkarna)som användes här på orten var en typ, som kallades(femokenakälker). De kallades så för att det var fem oken på dem. En sådan arbetskäls olika delar kallas för. Medar,näs-träd,nästräd är den del,som framtill sammanhåller medarna,fjätar, fjätar är den del,som går lodrätt upp från medarna,oken,oken är den del,som lägges på fjätarna och ger kälken dess styrka och sammanhållning. Dessa slädar användes till allt möjligt förekommande körningar,även skogskörslor. Framsläden kunde användas ensam till,att ur skogen sammanforsla stockar,(släpa) som det det heter på ortsspråket. Stockens ena ända lades på slädens oken,den andra ändan fick släpa på marken. Till att"släpa"med användes också en särskild släde,"släpkälke",den var ganska lik denna femokenakälke. Släpkälken var ej förrän senare år försedd med järnskodda medar. Femokenakälken kunde vara försedd med järnskodda medar,men det fanns många sådana som också var träskodda. En träskodd med, var liksom en järnskodd,så gjord,att den kunde försees med nya skoningar. Denna träskoning skulle vara en 2-3 tum tjock och av ek. Den var fastsatt med tränitar. Anspänningsanordningar till såväl drögar,som dessa kälkar var i regel lösa skaklar(drätter)som var fästade i medens utsida.

Åkdon.

Några särskilda legender har jag ej hörts berättas här i bygden om några gamla åkdon. Något har väl berättats om, att den och den åkade till kyrkan till sin vigsel i det eller det åkdonet. Likaså att en eller vissa personer vid något särskilt tillfälle fått låna ett gammalt fint åkdon av dess ägare. Jag har också hört gamla personer nämna, när de har skullat skildra en händelse, som någon av byggdens gamla herrskapsfolk, varit huvudpersonerna i, att de kom och åkade i det eller det fordonet. Men någon särskilt omtalad sådan händelse eller flera sådana, som förekommit här i bygden, där ett gammalt åkdon gett händelsen dess kärna, har jag ej hört berättas. I varje fall ej något liknande det samtal, som de förnämde ~~ÅKDONEN~~ åkdonen förde med varandra, om sina ägare och glansfulla färder, alltså de åkdon, som stod till kavaljererna på Ekeby förfogande. Arbetsfordonen fick i äldre tid också tjänstgöra, som åkdon. Det var ej alla av de mindre bönderna, som hade råd att ha en kärra, som särskilt åkdon. Samma var förhållandet när de särskilda åkvagnarna gjorde sitt intåg i bygden. Som jag förut nämnt, var det "älansbovagnarna", som var de mera fattigares åkvagn. Jag har visst förut i dessa uppteckningar berört, de enordningar, som gjordes med dessa vagnar, för dess användning till åkvagn.

Det fanns en del personer, som till älansbovagnarna hade särskilda säten, på dessa fanns något lite ryggstöd. Åkdynor och särskilt fällor hade man alltid till åkdonen i äldre tid. De äldre av de särskilda åkvagnarna var ofta försedda utsmyckande målningar. Det kunde vara en blomdekoration, men också vissa emblem förekom, ett hästhuvud var ett ofta förekommande emblem. De åkvagnar som köptes 1910-15 var alltid vagskorgen målad med smala ränder, ofta var dessa ränder av en silverliknande färg. På de större herrgårdarna torde ha funnits särskilda åkdon, såväl vagnar, som slädar sedan rätt långt tillbaka. Någon bestämd tidpunkt för detta har varit ganska svårt att fastställa. En viss typ av kärror, såväl de som kallas "gigg" och likaså "kaljon" torde ha funnits på rätt många ställen efter 1850 talet. På tre herrgårdar här i socknen hade de "droskor". Dessa droskor var för sin tid, dyra och förnämliga åkdon, de hade suffletter, som kunde vara uppspända eller nertagna, allt efter önskan. Jag tar för givet att folklivsarkivet förut vet hur en sådan droska ser ut, av den anledningen gör jag ingen närmare beskrivning av densamma. Från vilket årtal dessa droskor daterar sig här på orten kan jag ej bestämt ange, min mor var på en av dessa gårdar 1893 och då fanns en sådan där.

I slutet av 1800 talet, troligen redan på 80 talet, hade en del herrgårdar skaffat sig lastvagnar, som användes till de flesta landsvägskörningarna. På de vanliga bondgårdarna hade man ej i regel några sådana lastvagnar. Det var nog rätt många år in på 1900 talet innan de flesta bondgårdarna hade åkvagnar (fjädrvagnar). Dessa kunde också användas till lättare transporter, men de hade vecka fjädrar, så mer än två säckar spannmål kunde man sällan ha. De var avsedda för 4 personer att åka uti. De första åren, som en vanlig bonde var ägare till en sådan fin "fjäravagn" ville han ej använda den till annat än finåkning. Utseendet på dessa åkvagnar kunde vara skiftande, beroende av var de var tillverkade. Varje fabrik eller tillverkare hade sin speciella typ och utseende på vagnen. Något liknande våra dagars bilfabrikanter. På alla dessa olika typer av vagnar var det dock gemensamt, att de var försedda med s, k, långfjädrar. Gemensamt var också att häcken var fast fästad vid fjädrarna. Man kunde alltså ej byta ut häcken, för olika körningar. Framsätet brukade, åtminstone på de finare av dessa vagnar att vara fast fästat vid vagnkorgen. Det gick att teja loss det, men det såg ut som det varigt helbyggt med wagnshäcken. På de mindre fina vagnarna var framsätet av en enklare



konstruktion. På alla dessa vagnstyper kunde baksätet lätt tagas loss, om det ej var mer än två till att åka, hade man ej mer än framsätet kvar. Fjädrarna var av stål eller järnblad, två var placerade fram och två på bakaxeln. De första sådana fjädervagnar, som kom ut av den enklare och billigare typen, var ej fotsackar till, blott på de dyrare och finare. Senare år var det fotsackar på alla sådana vagnar, som räknades till åkvagnar. Åkkärror torde ha använts här sedan rätt långt tillbaka i tiden. Berättaren vill ej ange något årtal, som skulle vara bestämt, men han tror med säkerhet, att kärror här varit rätt vanliga sedan mitten av 1800 talet. Det fanns vissa personer, som så gott var tvungna till att skaffa sådana åkdon, så snart det fanns möjlighet till detsamma. Gästgivargårdarna hörde till dem likaså de, som åtagit sig postkörning. Den första postlinjen, som gick här var ifrån Mårdaklev till Svenljunga och åter. Det är en sträcka på tre mil och några kilometer, fram och åter var det ungefär 6,5 mil det behövdes givetvis ett lätt fordon för en sådan körning. Det var givetvis ej alla, som hade kärror så tidigt, som angivets, men i slutet av 1800 och början av 1900 talet, hade nog alla, som var ägare av en häst, en kärre av en eller en annan typ.

Gigg kallades en av dessa kärrtyper. Hur fjädringen åstadkoms av de allra första kan jag inget uppteckna om. Från den tid, som berättarna minnas, var det vanliga långfjädrar av fjäderståhl. "Kaljon" var en annan typ av kärror, de var ej så vanliga, som giggen. Kaljonen var mera avsedd för långfärder. Den hade mycket höga hjul, hjulen hade järnskenor, men ej hela sådana. Hjulens skoningar gick alltså ej helt om hjulet, det var ett avstånd mellan varje järnbeslag. Skoningerna gick också ned vid hjulens sidor, lika långt, som hjulets lötar var breda till. Denna kärra var avsedd för endast en åkande, den hade en smal korg, med ett baktrågsliknande säte. Den var försedd med s, k, långfjädrar, och så hade den en tvärgående fjäder, fästad där baktill emellen de båda långfjädrarna. Bak på denna kärra var också en bräda (hylla) baktill avsedd för en pojke att sitta på, och för placering av medfört foder. Pojken skulle vara med för, att öppna grindar, som det fanns gott om på den tidens landsvägar. Giggarna hade en slätbyggd botten, korgen för övrigt av pinnar. Flätade kärrkorgar har ej varit brukligt här på orten. Åkslädar har förekommit ganska mycket i äldre tid. Slädar av de enklaste sorterna var billigare, att skaffa sig än vagnar. Vad som menas med kyrksläde, kan jag ej förklara.

Någon särskild slädtyp, som fått benämningen kyrksläde, har ej förekommit här på orten. Namnet torde väl ha uppkommit därav, att man tog den bästa och den finaste släden (om man hade sådana att välja på) när man åkade till kyrkan. "Kappsläde". Kappsläden hade blott plats för en sittande åkande, och en kusk. Själva sätet hade ej plats mer än för en, och bakom detta var en s, k, kuskbock, kuskbocken var placerad högre än sätet. Kuskbocken såg ut, alltså den del, som var avsedd att sitta på, som en smal syckelsadel. Det var hela medar under denna släde, den var också mycket smal i gången, av denna orsak var den också försedd med vältskärmar. Vältskärmarna var fästade där slädkorgen började, klick ut en bra bit åt sidorna, och skulle förhindra släden för att välta. En annan liknande slädtyp kallades för "skrinda". Skrindan var dock större, bredare i gången, och hade plats för två i sätet. Skrindan var också försedd med kuskbock av liknande utseende, som på kappsläden. Skrinder fanns också vars kuskbock mera liknade ett litet säte. Skrindan torde i äldre tid ha varit den mest förekommande typen av ~~ÅKÅKON~~ slädåkdon här på orten. Herrskapsgårdarna hade tidigare än andra finare slädar, med slädnät o, dyligt.

På 1900 talets början, började man vid nyskaffning, att övergå till till slädar, alltså med fyra medar under, två fram och två bort. Denna släde var byggd nästan likadant, som en åkvagn. Den hade alltså en rast potten fastbyggd å slädens underrede. Av dessa slädar fanns många typer av olika utseende. Den finaste av dessa var en släde, som vars korg var gjord av flätad rotting, de kallades för "korgslädar". Dessa slädar och de flesta av de andra typerna hade likt åkvagnarna två säten. Framsätet var försett med fotsäck, och skydsskärm framtill, skydsskärmen skulle vara till att förhindra snökast från hästen eller hästarna. De största av dessa slädar kunde ändras om för körning av en eller två hästar. Det var åren 1910-15 kanske något år senare, som dessa slädar var, som mest moderna. De andra mindre finare modellerna var hela korgen av trä, men de hade i regel två säten och en del av dessa var också försedda med fotsäck. De var mindre ömtåliga och kunde också användas till andra körningar, säckvaror m.m. De nyare typerna av åkdon hos de vanliga bönderna, kom väl ej i någon någon nämnvärd utsträckning förrän några år inpå 1900 talet. De i frågoformuläret nämnda vagnarna, charabanger, viktorlavagnar, landåer och likaså de dråskor, som jag förut nämnt, var ej

vanligt att bönderna hade här på orten, det var endast herrgårdarna som hade dessa åkdon. Någon s, k, storbonde kunde väl möjligen ha en sådan åkvagn, men det var sällsynt. Det var på 1900 talets början och senare, som de vanliga bönderna började att anskaffa sig åkdon, såväl vagnar, som slädar. Vad de då anskaffade var fjäderåkvagnar och kärror. Fjädevagnarna var av många olika typer och utseende. Kärrorna fanns också av många olika typer, men de senaste åren köptes nästan uteslutande "tidaholmskärror". Dessa kärror var ganska stora välbyggda och med mjuk fjädring. Det var också ställbart säte, som kunde föras bakåt och framåt. Detta gjorde, att man kunde få en jämn och fin gång på kärran, de vanliga skakningarna, ryckningarna, som alltid uppkom allteftersom hästen sprang, eliminerades mycket genom detta ställbara säte. Under åren 1917-21 har jag själv kört mycket med en sådan "tidaholmskärra". Om man hade samma häst, som man alltså visste hur högt han bar upp kärran, och någorlunda rätt kunde bedöma den åkandes tyngd, kunde man ställa in kärran till en mycke fin och jämn gång. Dessa kärror tillhör alltså de åkdon, som användes de senaste åren innan bilarna mera allmänt började. Dessa kärror hade såväl herrgårdarna, som de s, k, bättre bönderna.

21.

Helt ur bruk kom väl dessa åkdon såväl vagnar, som slädar ej förr än nu efter krigsslutet 45-46. De började systematiskt försvinna under 20 talet, allt efter som bilarna började att komma. Detta fortsatte under 30 talet för, att under slutet av detta vara nästan helt försvunna. Med dessa uppgifter menas längre färder å landsvägen. Under 40 talets början kom de åter i bruk, mest innan gengasen hade stabiliserat sig. Under denna tid såg man många av dessa gamla häståkdon såväl slädar, som vagnar, som körde till stationerna m, m.

#### Anskeffning.

I långt äldre tid när man hade de s, k, bultavagnarna, var dessa ofta tillverkade av bonden själv, och likaså kunde man till det mästa reparera dessa själv. Om man ej själv var så händig, kunde man själv av en till detta arbete mera händig granne få hjälp. Samma var förhållandet med de första slädarna "drögarna" de var ej så märkvärdiga att tillverka. Efterhand, som fordonen blev bättre och bättre, gick det ej för var och en att tillverka och reparera desamma.

De första fordonen, åtminstone vad det gäller arbetsvagnar, köptes från Småland. Skillingaryd var också tillverkare av åkvagnar.

2/

Någon som ensamt sysslät med vagnmakeri har ej funnits här på platsen. Smederna i orten blev tillverkare av såväl arbetsslädar, som åkslädar och arbetsvagnar. De finare åkvagnarna gjordes däremot ej av bysmedarna. De stora gårdarna hade egna smedar och gårdssnickare vilka tillverkade gårdens behov av såväl vagnar, som slädar. Kringresande försäljare fanns också, det var mest på marknader, som de saluförde sina varor. Till stora auktioner kunde de också komma och visa upp såväl slädar, som vagnar. De fleste av dessa tillverkare, som sålde här på orten, det var mest innan ortens smeder, hade börjat med detsamma, var ifrån Småland. Mellanhänder var det ej så många, om det strängt tagit var några i äldre tid, som handlade med vagnar. Detta hör nog här på orten lite nyare tid till. Sedan gummihjul började att påföras vagnarna, har en del lanthandlare, gjort affärer med de samma. Såväl köp, som beställningar var vanligt, att göra på marknader. Som jag förut nämnt var det mest smålänningar, som saluförde här på orten. Var närmaste vagnmakare fanns kan jag ej lämna någon uppgift på. Här på orten har alldrig funnits någon speciell vagnmakare. Med vagnar och slädar var det, som mycket annat, att en del tyckte särskilt bra om en viss tillverkare, en annan sämre.

Många orter var berömda och kända för tillverkning av vagnar och slädar, som folk tyckte bra om. Tillverkarna av älandsbovagnarna hör här på orten till denna kategori. Dessa vagnar var i och för sig inga mästerverk, men de var i gengäld en av de första vagnstyper, som kom till denna orten. De hade också här en ganska stor spridning, och är den vagnssort, som mest har varit omtalad här på orten. När man fick bättre vagnar, tror jag ej att man mindes dem med saknad. Men under den tid, som de användes var de mycket populära, för sin användbarhet till mångahanda körslor. I regel kunde man se på en vagn eller släde var den var tillverkad. Det gick att se på de vagnar eller slädar, som bysmederna tillverkade, var och en hade alltid någon egenart, som var utmärkande. De flesta vagnmakare hade bomärke på sin vagn eller släde. När den mera fabriksmässiga tillverkningen började, fanns alltid firmanamnet påfört. Några prisuppgifter för äldre tid kan jag ej lämna, det hade mina berättare glömt. Berättare Bror Karlsson, som på Mölneby-gård varit gårdssmed, och som sedan 1930 haft egen rörelse omtalar, att 1930 kostade en enhästares arbetsvagn med 3 tum breda hjulskenor 100 kr. En speciell skogskälke, de s, k, vermlandsdoningarna, kostade vid samma tid 70 kr.



Vermlandsdoningarna var en speciell skogssläde, som mycket har varit använd här sedan 1915. I början på 1900 talet var det vermlänningar som var här och körde skog, de hade sådana kälkar. Dessa kälkar var så konstruerade att de var mycket starka. De har inga fjätar, som på andra kälkar är vanligt, som går från meden till okenet. Okenet var byggt direkt på en upphöjning på meden. Framkälken var kort och bakkälken lång. De var förbundna med varandra med en länk från varje av bakkälkens medar, till framkälkens mittparti. Dragordningen var en s, k, gaffel, den är fästad i framkälkens nästrä, i mitten av detsamma, det blir ett s, k, ledigt drag. De första av dessa kälkar var vid draganordningen försedda med styrkädjor. Dessa satt fast i framkälkens yttermedar, och fästade i gaffeln. Jag har själv kört skog med en sådan kälke, jag var glad för att ha styrkädjan på. Det var nämligen svårt att få dessa kälkar, att gå vägen innan man blev van dem. Framkälken brukade att kallas bock och bakkälken get. Kälkarna kallades också för "getdoningar". När man körde i skogen och körde utan lass, åtminstone om man hade någon längre väg, drog man bakkälken upp på framkälken, man satt då bättre och bekvämare.

Hantverksmässig tillverkning av vagnar och slädar pågick här i orten till i slutet av 1930 talet och delvis längre. När de vanliga arbetsvagnarna började att slås ut av gummihjulsvagnar, var det många av ortens smedar, som tillverkade gummihjulsvagnar. De senaste årens nyanskaffning har dock skett av mera fabriksstillverkade sådana vagnar. Vissa smedar har dock specialiserat sig på sådan vagnstillverkning. Smedarna gör fortfarande någon ny skogskälke "vermlandsdoningar" men i mycke lite omfattning.

Någon adress på vagnmakare härifrån orten kan jag ej ge, i så fall blir det från en mera nyare tid, och förstår jag folklivsarkivet ~~XX~~ rätt är det ej Ni söker. På Ängabacken i Håksvik fanns en smed, som tillverkade mycket med vagnar. Jag har hört, att han hade en man vid namn Anders Johansson ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ adr, ÅGravsjögärde Håksvik, som tillverkade träet åt honom, alltså gjorde träarbetet. Men som jag förut nämnt, omfattade detta en mera nyare tid.

Ja detta var allt vad jag har kunnat utforska, angående fordon, deras bruk och anskaffning här på orten. Några foton har ej att medsända och teckningar är jag mycket dålig på att göra. Om det skulle vara något särskilt, som folklivsarkivet är intresserade ~~X~~ av, så meddela detta, om möjligt skall jag anskaffa detsamma.