

ACC. N:R M. 14501: 1-10.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Landskap: *Blekinge* Upptecknare: *Eric B. Karlsson, Tving*
Härad: *Medelstads* Berättare: " "
Socken: *Tving* Berättarens yrke: *f. d. hem. ägare*
Uppteckningsår: *1958* Född år *1880 i Tving*

Fordon, deras bruk och anskaffning. s. 1-10. Lu F 108

M. 14501.

FOLKLIVSARKIVET
Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet

Till

Folklivsarkivet

Lund.

Undertecknad ber om överseende för glömskan att
ej uppge namnet på de vagnmakare jag åsyftade i mina
uppteckningar, den nu levande vagnmakaren junior heter
Frans Petersson, adr. Hillerslätt, TVING. Han har så
småningom övergått till byggnadsarbete. Hans fader
numera död, skicklig vagnmakare, hette Hans Petersson.

Tving den 5/8 1958

Högaktningsfullt

Eivart B. Kaldnes

ACC. NR M. 14501/

Angående fordon, deras bruk och anskaffning.

På en gård omkring 40 har, fanns år 1890 följande fordon:

En s.k. arbetsvagn för oxar, denna vagn kunde användas för alla förekommande körslor, med vedhäckar, höhäck, säter och kista, den kunde genom utbytbar s.k. kängda bli kort eller lång mellan axlarna allt efter lastens beskaffenhet, dylig vagn tillverkades av i orten boende vagnmakare och smed.

En arbetsvagn för häst med ovanstående möjlighet till olika bruk.

Så fanns en s.k. åkvagn för häst, denna vagn var lättare och gjord just för detta ändamål, den hade ej fjädrar, vagnskorgen vilade på axelbanken därect, på var sida å vagnskorgen låg en fjädrande slana av trä på vilken ett med svinhår och tyg stoppat åksäte var placerat, dessa slanor mildrade stötar från vägens ojämnheter, slanorna var fast i ena ändan den andra ändan hade rörelsefrihet i en järnögla fästad i vagnskorgens framstam, framstammen var försedd med s.k. stänkskärm, en järnram klädd med målat tyg. Åksätet var fäst i slanorna med skruvar lagom avstånd från framstammen, bakom åksätet placerades en s.k. åkbräda flera personer skulle åka.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Sup 108

Så fanns en tvåhjulig kärra för enbart åkbruk, denna rymde endast två personer och användes vid korta affärsresor, dessa kärror var försedda med järnfjädrar, en klumpig företeelse ej att likna vid senare vagnsfjädrar av stål.

S.k. stenvagn fanns, dessa hjul var ej järnbeslagna utan rullade direkt på lötarna / hjulringen /, vilka var mycket kraftigt tilltagna, nu dessa här uppräknade fordon tillverkades av byns vagnmakare och smed.

Vinterfordon: För oxkörslor fanns "dröjen" två kraftiga medar med tvärucken, å denna dröj kunde allting placeras stockar, häckar, säter kistor.

Till hästen fanns kälkar som kunde längas och kortas så de passade för alla körslor / ja längas och kortas menas här avstånd mellan fram och bakkälke / avståndet reglerades med s.k. längda.

Så var det en skrinna försedd med ett stoppat åksäte och fotsack samt s.k. kuskbock bak åksätet, även användes ordet "hundsfoth" på denna kuskbock kunde endast en person få plats att åka och blev det i regel den som körde hästen / kusken /.

ACC. NR M. 145013.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Arbetsfordon:

En arbetsvagn bestod av fram- och bakvagn förbunden med en s.k. läng-
da, på framaxelns mitt tvärs om bankträet en s.k. tjua fastsatt i den
ända som pekade bakåt var vågrätt insågat ett gap vari längdans fram-
ända stacks in, en järndobb stacks genom tjuans läppar och längdan, nu
kunde framvagnen vridas i sidled, så stacks bakre delen av längdan in i
ett hål i bakvagnens bankträ, även här fanns en tjua, men olik den för-
ra, två armar brett atskilda i bakaxeln förenade framåt, till en med ett
hål för dubb i, längdan har i dess bakre ända flera hål på tio cm. av-
stånd, alltså kunde bakvagnen längas och kortas ifrån framvagnen med
hjälp av längdans olika hål, på varje gård fanns flera längdor beroende
på hur långt gods som skulle fraktas t.ex. timmer behövde lång längda,
det trä som var fastsatt på järnaxlen kallades för "banke" och i bakaxelns
trä var hål strax intill hjulen, i dessa sattes s.k. "målstakar" vilka
stöttade upp lasten, på frambanken var s.k. "lösbank" denna var fästad
i banken med en dobb i dess mitt och var vridbar i sidled, även i denna
lösbank var utbytbara målstakar beroende på vad som skulle lastas.

Hjulen var lika stora och skodda med 1 tum brett flatjärn.

3.

Här omtalade vagn hade hjul med svarvat nav, ekrar och lötar i navet fanns hel bössa, men det fanns nav med halvbössor d.v.s en järnring i var ända av navet, den typen är äldre, jag har sett sådana beslag, men i mitt hem fanns ej dylika hjul. Arbetsvagns överbyggnad var mångfaldig det var lösa delar såsom säter, vedhäckar, höhäckar och kistor samt s. k. "bottenbräder". Säter användes vid körning av gödsel, grus, jord, potatis och mindre sten. Vedhäckar användes för huggen sågad s.k. famnved en vedhäck skulle rymma 1/2 famn / lika med 1,60 kbm./. Höhäcken var i 4 delar 2 sidhäckar, dubbel höjd emot vedhäck, 2 gavelhäckar, dessa häckar gjordes å gårdens eget folk, vedhäck 2 gränstänger i lämplig grovlek, hål borrades i stängerna med 10 cm. mellanrum så skaffades enepinnar som förband stängerna i det avstånd som önskades för större eller mindre last. Till höhäck sattes 2 dylika häckar på varandra.

Kistor användes för last av drank, potatis, vatten och mäsik, dessa kistor var väl järnbeslagna och vattentäta.

Kärror fanns för manuel kraft både tvåhjuliga och etthjuliga. De användes som gödselkärror, transport av mjölkflaskor, vedförflyttning m.m.

M. 14501:5

5.

Landskap: Blekinge Berättare: M. Eric B. Karlsson
 Härad: Medelsta Berättarens yrke: f.d. Hemmansägare
 Socken: Tving Berättarens adress: Tving
 Uppteckningsår: 1958 Född år: 1880 i Bröstorp Tving

Upptecknare: Eric B. Karlsson

Hästfordon kälkar- användes för stadsresor, kvarnresor, de var lätta och smidiga skodda med entum fyrkant järn. Anspänning bestod av skacklar fästade i kälkens frambomm, den tids slitjärn utbyttes i början på 1900 tallet till slitskenor av stål, vilka halkade över vägens ojämnheter mycket lättare för dragaren. Det skulle ju vara ett par kälkar, vilka var sammankopplade med den s.k. längdan, i framkälken var en järnögla i banken, i längdan var en järnkrok, därifrån fortsatte längdan / av trä / till bakre kälken, längdan var försedd med hål på var tionde cm. å den halva som stacks in i bakkälkens tjuga, här hade längdan fri rörelsefrihet upp och ned, i framkälken kunde den röra sig åt alla håll, genom de olika hålen i längdan kunde avståndet mellan fram och bakkälke justeras för olika häckar och kar. I min barndom användes kälkar endast för lättare körslor, senare blev kälkarna användbara för tyngre laster och då blev de mycket grövre och kraftigare beslagna.

5.

Ifyll ovanstående uppgifter! Skriv uppteckningen endast på den linjerade sidan

Enl. berättelser från man till man från äldre tider, måste

en dräng, för att få plats å en lantgård kunna gå ut i skogen och göra en vagn för dagen, verktygen bestod av en yxa, ett såg och en navare, hur denna vagn såg ut har jag ej sett, men att den funnits är säkert, ty övergångsmodeller har jag sett, mycket klumpiga trähjul på träaxlar, ej så vridbara ty den sentida tjugan fanns ej å dessa vagnar.

Dessa klumpiga äldre vagnar användes ej som åkdon, då fick kärran tjänstgöra som åkdon om ens någon kärra fanns å gården, de kärror som var tillverkade före 1870 hade visserligen en sorts fjäderanordning s.k. halvfjäder mellan axeln och korgen, men den stötte väldigt så att någon hastighet kunde ej tänkas med dessa kärror, på en gård där hästar fanns var ju ridning det rätta färd sättet.

Den hästvagn / utan fjädrar/jag tidigare här omtalat hade stoppat åksäte, stoppad åkdyna, fotsack av läder, lädika i åksätets botten där var jehanda kunde förvaras såsom mat och dryck m.m., jag såg även åksäten med denna "lädika" utbyggd i ryggen på åksätet och då benämndes den "drumlen", målningen kunde mycket variera, ibland blommor, men oftast var det mörk botten och vit randning.

Här i orten började särskilda åkdon förekomma redan vid 1800 ta-
lets slut, fast det då var i enstaka fall, det var handlande och kvarn-
ägare som började med sk. lastvagnar på fjädrar, stora flata korgar med
håga kanter 15 cm. här var helfjädrar av stål mellan axeln och korgen.

Dessa vagnar användes även såsom familjevagnar med ett tvärgående ål-
säte fram och två längsgående säten bakom detta, här kunde 10 til tolv
personer få plats, en sådan vagn beställdes av min fader 1906 i och med
att dragkraften övergick från oxar till hästar, denna vagn användes till
alla vägkörslor utom ved och stråfoder, denna typ av vagnar har allt-
jämt bibehållet sig intill lastbilens övertagande av all längre trans-
port. Av vad som kan synas i gamla bönders portar har åkkärran haft
många olika både utseende och byggnad, tvåhjuliga åkkärrors tillkomst
är får mig okänt, men fanns, de vad jag vet, på 1800 talets början, jag
inköpte en sådan, i icke körbart skick, år 1910 för att tillvarataga
hjulen, målaren hade, då han målade, satt årtal 1807, korgen var av
flätade eneslyor, hjulen var i gott skick höga och mycket nätt och vac-
kert gjorda, en tums järnskenor, det är ganska troligt att hjulen gjorts
senare då de gamla var utslitna.

Å denna gigg var fjädringen av brett hamrat järn sådan- på axeln var trenna blad fastskruvade, dessa var mycket svagt krökta, i korgen var också trenne blad fastskruvade, dessa var böjda till 2/3 dels oval den ena av dens ända mötte den å axeln fastsatta med bult som fäste, den andra ändan mötte underbladet i en hängsel vilken var rörlig fram och tillbakes då fjädern sträckte sig för fjädring av tyngd.

Akslädar / Skrindor / hade åksäte för två samt en på kuskbocken bak åksätet, stoppat åksäte fast anbringat och ren eller älghud till fot-sack. s.k. Kappsläde var smalare i åksätet fick endast en person plats samt kuskbock bak åksätet, här på orten var det Hundsfott i stället för Kuskbock. Det fanns för övrigt så många olika typer av åksläder att det är omöjligt att beskriva, vad jag ovan nämnt var de mest vanliga härom-kring. Till charabang användes den familjevagn jag här beskrivet för-ut. s.k. Jaktvagnar kom till 1910- 1920, landåer förekom ej hos bönder hyrkuskstallarna i städerna hade både landåer och droskor redan på 1890 talet, några bilar fanns 1920, 1940 är de flesta vagnar ur bruk för personbefodran, nu finns en ock annan bonde som inköpt en landå för en spottstyver och använder som kyrkskjuts.

8.

Tidigare har bönderna tillverkat all sin redskap själva däri-
bland även åkdon, men det ej allom givet att kunna därför utbildades
särskilda hantverkare nästan i varje by, till att börja med var det
en bisysla vid sidan om jordbruk, från 1870 talet har vagnmakare och
bysmed tillverkat åkdon i regel med få undantag.

Finare åkdon inköptes å marknader, särskilt i Växiö inköptes vag-
nar av härvarande ortsbör på 1890 talet, sedan efter 1900 blev det
finvagnstillverkning närmare, kan nämnas Rosenholm, Listerby, dessa
smeder hade egna anställda vagnmakare, dessa tillverkade även grova
arbetsvagnar, men så länge vagnmakare och smed fanns i byn eller dess
närhet fick dessa arbetet. I vår by fanns vagnmakare Sven Lindström
f. år 1865 död år 1938. Smeden Alfid Fridberg född 1870 död 1946 båda
dessa goda hantverkare, Lindström var i U.S.A. och arbetade i yrket,
Fridberg var i Tyskland för studie av yrket.

I Hjortsberga församl. Hillerslätt postadr. Tving finns en son
till en skicklig vagnmakare, denna son kan göra arbetsvagnar, fast
numera finns ej sådant arbete utan han syslar med husbygge.

Här omnämnda hantverkare hade yrket som huvudnäring, de hade ej specialiserats sig för någon särskild typ, de gjorde sådan vagn beställaren ville ha.

Utseendet rörde tillverkaren från början och då slitstyrkan blev känd var det en stor reklam för tillverkaren.

De större smedjerna hade sina adr. å vagnen.

År 1890 inköptes en lätt fjädervagn å Växiö marknad, plats för 4 åkande, för 170 kronor. En s.k. jaktvagn inköptes 1910 av smeden Gustafsson Rosenholm för 760 kronor, med plats för 4 åkande.

En arbetavagn inköptes 1915, tillverkad av byns yrkesmän, för 180 kronor. 1935 kostade samma vagn 400 kronor.

Hantverksmässig tillverkning av vagnar i min hemtrakt slutade 1935 någon reparation har förekommit intill 1950,