

ACC. N:R M. 14502: 1-13.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Landskap: *Halland* Upptecknare: *John E. Carlsson, Halmstad*
Härad: *Tönnersjö* Berättare: " " " "
Socken: *Snöstorp* Berättarens yrke: *Småbr.*
Uppteckningsår: *1958* Född år *1887 i Snöstorp*

Pordon, deras bruk och anskaffning. s. 1-13. LUF 108

Skriv endast på denna sida.

Hålltskan för inalles flera dragare, Närrer,
 Fläckvagnar, Päckvagnar, Skottvagnar, Flisvagnar,
 Stenvagnar, Phagsvagnar, Gudslevagnar, Slipvagnar,
 Fjädervagnar, Rupsivagnar, Gigg, Landa,
 Chärra Rång. Antagligen på 1700-talet eller tidigare
 fanns den första arletsvagnen, som var helt av trä,
 hjulen var 10 till 12 cm. breda, och inga järnringar
 fanns omkring, senare blev det 4 järnringar spikade
 på hjulen i skarvarna, mellan axel och hjulen
 knappast 1 meter, vilket om idag syns på gamla
 färdvägar i skogar och marker, åsen som samman
 håller fram och bakbänken var fyrkantig, och
 skaklar var käftade på med björvidjor, axlarna
 var av kärnek och cirka 10 cm. i genomskärning,
 och var med dubbla fastbilade vid det träre.
 Trädet som seden, bestades med, antingen en eller
 att lassa stråpoden på, eller ett litet kallat ler, som
 var 2 eller 3 ränges från trädet till baksen.

hjul höjden mellan 60 och 62 cm höga, bakhjulen
högre än framhjulen, jag har sett sådana vagn på
en auktion på 1890 talet på en gammal gård i Enskär.
Sedan blev det starkare och bättre arbetsvagnar, då
vagnmakare började på uppbyggnad och bemöke även
från Danmark modellen var bättre och starkare
arbetsvagnar, jorden vektades, stegen växte upp,
och uppfinningar gjordes, här fanns två vagnmakare
som hade arbete, dessa arbetsvagnar bestod av
två storlikar, dels för 2 dragare och 1 dragare, enkels-
vagn, sedan vagnen var färdig av vagnmakaren
blev den skickad till bysmeden, för beslag i alla dess
delar, vagnen med 2 åsar kunde användas
både för höhäcken, och med bister, för transport av
foder hö, och bister för transport av potatis, kaffe,
gödsel, vagnkärrenna sammankopplade med åsar, så
det passade för olika transporter, potatis bister, an-
vändes sedan på 1920 talet för inbakt av potatis,

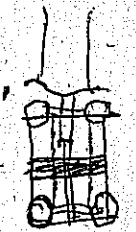
med ingårslängan från bakomkåbil på större gårdar. Med en rundstift eller stång uppplades fram och bakåt i kapp, framhjulens var något lägre än bak hjulen, komoke för att lasset skulle gå lättare. Trenare, tidens arbetsvagnar från 1880 till 1950 t. exp blev arbetsvagnen väl beklagen med järn och stål, fast hjulbredden blott var 2 till 3 tum, hjulets slitbana i början av 1900 blev det lag om att arbetsvagnar ej fick vara mindre än 4 tum på större, och 3 tum på mindre arbetsvagnar, på sådana alnåna vägar som landsfiskalen synade och godkände.

Den förste fjädervagnen var en vanlig enkelsvagn men som fjädrar användes lönn eller askstänger, som fastslogs på fram och bakårran, på dessa stänger fanns en häck som gick över stängerarna någon dm. på var sida, stängerarna under häcken var så formade, att på steniga och dåliga vägar blev det en viss gungning, i häckens mitt, var ett sätt att rilla, arbeta helt av bräder.

Skiv upplagningen endast på den tilläggade skriften 1171

FOLKLIVS-
ARKIVET

LUND



i. li. kan jag
ej

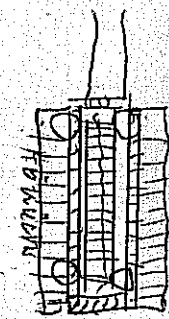
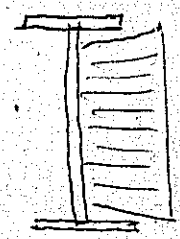
ofta vackert målade i mörkblåa stråk runt om rätts-
 överdel, även fanns kassel eller andra pinnar insatta i rätts-
 rygget som på sidorna, även häken var målad med
 gula röda eller vita stråk, även en färskimfäll hörde
 till denna utrustning, här inom Snöstorps församling
 denna vagnföran kanske redan i mitten av 1800, men
 i stadssocknarna fanns den kvar redan i början av
 1900, i värre med 2 hjul med staklar och en trärist
 där vinsten en full kunde lastas var praktiskt, och klevän
 att avlasta, då medels en koppning lossades, och lasten
 tipsade av bak, det kunde vara förd. Sten, palats
 förläggelse, är mera sällsynt här numera, Packvagnar
 blev nog mera aktuella på 1880 Talet, och var helt
 fabriksvarer, då vagnarna i smått, körgade att
 använda maskinens hjälp, det var kraftiga vagnar
 lastade 1000 kg. och drogs av 2 hästar, starka hjul med
 ett flak på 2 x 3 m., även mindre fars, fjäderwagnen
 som endast var en lyfwagn, användes av lyfwärdar

5/

ACC. NR M. 14502: 5.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

med ett större flak, som passa för 1 häst; även nya
arbetsvagnar skaffades från vagnmakaren, Flaktvagnar
var just sådana små packvagnar, där ett flak var
fast i häcken, med säte för köraren framtill, i flaket
mitt över karkärran, uträgades ett 25 cm stort hål,
där en kuggkule placerades, när slaktaren skulle sälga
och stycka kött eller fläsk, denna vagn typ, såväl som
benoförslaktaren upphörde helt på 1920 talet, ystes
slaktaren i H-stad hade helt insedda och överläta
slaktarvagnar, som försvarar när saluhallen byggdes,
Flödvagnar var en gammal form, att lasta vild- äng eller
starkhö på kunde placeras på vanlig smal arbetsvagn, med
n. b. dröns i botten, och med lodrät upstående sida spjälkar
även på garbarna, det fina torra äng eller vildkött, kunde
ej på annat sätt transporteras, på långa avstånd och obana-
de vägar, det var nog först 1870 eller 80 talet, som insädda
gräsvallen började, med större oxar, dessa trösta gillen
med vildkött upphörde ungefär 1915-20 och finns inga här nu



Stenvagnar var grova, starka vagnar, anordnade
enbart för transport av tyngre föremål, såsom stora
stenar, stenar för husgrunden, det fanns ej mera än en
sådan vagn i byn, och den legdes ofta i sådana
ställen där det fanns mycket sten i åkrarna, det var
2 tums järnaxlar med grova hjul, ett 5 tums sked
som var fast i framsidan, och kunde med grova
träbågar rullas ned från bakårrum, så det kom
till marken, och stenen baxades på detta lag, då det
var färdiglastat, ullades det upp, med hjälp av två
stora hål som fanns i bakårrum, och två man med varsin
järnspett växlade tag, tills bakårrum kunde skutas
under och läsas, stenvägen var 4-5 m. långt.

Plågvagnar var ju vanliga vagnar, fast med lös-
bara stolar, Gådvagnar lika vanliga vagnar, som
sällan användes till annat än gödsel och latrinbörning
det var trästolar, med löstagbara gavel, Plågvagnar
användes mest vid timmerbörning, direkt från skogen

och användes bara framåt, med enbart as
med järndöcker i nedre änden, för att med bälling
binda samman timret eller bjälkarna.
Fjädersvagnar var bändernas ståtthet, och användes i
utan vid högtidliga tillfällen, såsom kyrkbesök, ljudmin-
gar, stadresor, när den ej användes fick den sin egen
plats i vagnsidret, var den mynnat, var den alltid
ävenhjulad, med filtens bakom eller bresänningar, nästan
lika som bändernas bilar numera, den fick nog sin
högrisning ungefär åren 1870-1920, den var mycket vackert
målad över hela vagnen, både hjul häck och säten, som
var två ett fram och ett bak; potsack fanns på båda
säten, den målare som lärde måla dessa vagnar, fick
en lång lärotid, en sådan vagn, ammalades här 1920
och arlutsinen var 70 år, han var från Wärmemo
trakten, och med sina föräldrar flytta till Snösturps
dynen var i sätena tappade, och mjuka, potsackar var
av färskinn med ull inåt, även av läder, med knäppar i
botten och utvändiga

I tjupevagnen eller hästskaska, upphöllde nog 1914
 eller kanske tidigare, när kiberna kringade jag åkte
 i varje fall hästskaska från Flakstad till Öreunström.
 Hästskaska var ju heltäckat vagn med fänter, gardiner
 och fina mjuka stoppningar, kusken högt uppsatt på
 kuskbecken, med en lång piska, och klutsade som ett
 pistolstätt, dessa skaskar bleve väl sedan omändrade
 för annat ändamål. Sigg var en 2 hjuligt åkdon
 som användes av godsägare, större gårdar med
 god skoriarni, ägaren fick själv köra hästen, men
 2 personer fick plats, även den var dekorativt målad
 och försedd med dynor, fötsack, lång piska, och med
 en varmblodig stor häst kunde den göra god fart.
 Charr karr, Landolå eller liknade användes nog i
 nu vanliga dräckiga, på landskyggen, det var nog
 förhållit en större godsägare och tjänstemän, jag
 minns Hallandskövdingen greve Mörmers besök här i
 kronaparken, för att se på uppställande av kolonat

9

ACC. NR. M. 14502:9.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

och åkte i Charraborg eller kom där det var Landet
 jag ut på en utfärd, vilket kom in i väskan, men stättigt vagn
 var det. Dessa dyskasa och fina vagnar, häll-
 ju ridhusen tillkomma, vid behov och var nog i
 många som afihva ägde en så förnämlig vagn.
 Kläddar och långsläddar var det i många som ägde
 då det rällem var rådföre, men varannan kunde
 ägde nog någon delen, Kläddar var ju dysa att
 anskaffa med tanke på att vintern kom vara kort.
 Kläddar var rällem målade, men tjärade och björnbark
 fick att göra i månader, att göra dem, och redan med
 krosar, vilket att pasta råbort minst 100 kr. den
 fattige stogbanden fick några rik med en arskod
 långsläde, men blev det en bra snö vinter, blev den
 starkt utsliten, och ämnen till ny var svår att finna.
 Phablar i långsläddarna med partratta med grova
 björkridgar, kläddar bör nog till en yngre årgång.
 var mycket användbara för transport till barnen



10

ACC. NR M. 14502:10

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

då det gick bra att bära över någon kammark
och lätt och enkelt att bära på i strögsmarken.
När det var bra städ före, och den källre lallade
handen skulle ut och finisera, fanns även s. b. kama
sprincha som var en vackert målad med mycket gram-
båt och sirligt utsmyckat, med sate 2 stöcken fot-
sack, dylner, och en färdstinn påse att stoppa in
fjällerna, busken satt på buskblock, baka på kaman,
den var ganska högt reängt framparti, och det var
buskens fel om snöflager för öpp på den åkande.
Den var också användbar vid städparti, då
att inom saken i den vägen mobiliserades, och det
en vacker syn när en 8-10 kamor med ljällerklang
och någon med vit duk över hästen, kam bärande
det var då frågan om att ej ha någon stillent häst för
kam som då på vinterkälken, och blev hänad och strallad
åt, men sådan lyckad, har vi ej varit med om här
i Öppinge i mitten av 1920-talet.

Inbete abarnail och äg teobne angizabocaggu vink2-trallaggu abachfauvo ll'li

De finare årdonen Ökara Banger Randa Giggan
var här tråbigen ej någon samägde i Knöstorp socken
ej ens Riksdagsmannen, men Rikhusägare. I sam i
Halmstad ägde och mot ersättning lånades ut till vissa
färit utsedda personer, jag vill tro att dessa årdon
helt färsamma, när bilarna Ford kom igång på 20-
eller 30 Talet.

Årdonen för lagning fick alltid överlämnas till vagn-
makaren, som fanns en eller två här, en kallades Lille
Johan, en annan Snickare Janne båda brukade några
tumslund jord, och ägde några kor, som utförde all
körning med, den enda maskin var den själv trampade
searven, och alla de slag av hyolar, stämjärn, rugar
även hemdrugar att säga grövre plankar ljörstock
o dy. Detta var innan någon vagnfabrik kom
igång på förra årdondet mitt, antur jag, först i
slutet av 1800 fanns det färdiga enkla vagnar att köpa
på marknaden, direkt från vagnmakari, eller av agenter

12

ACC. NR. M. 14502:12

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

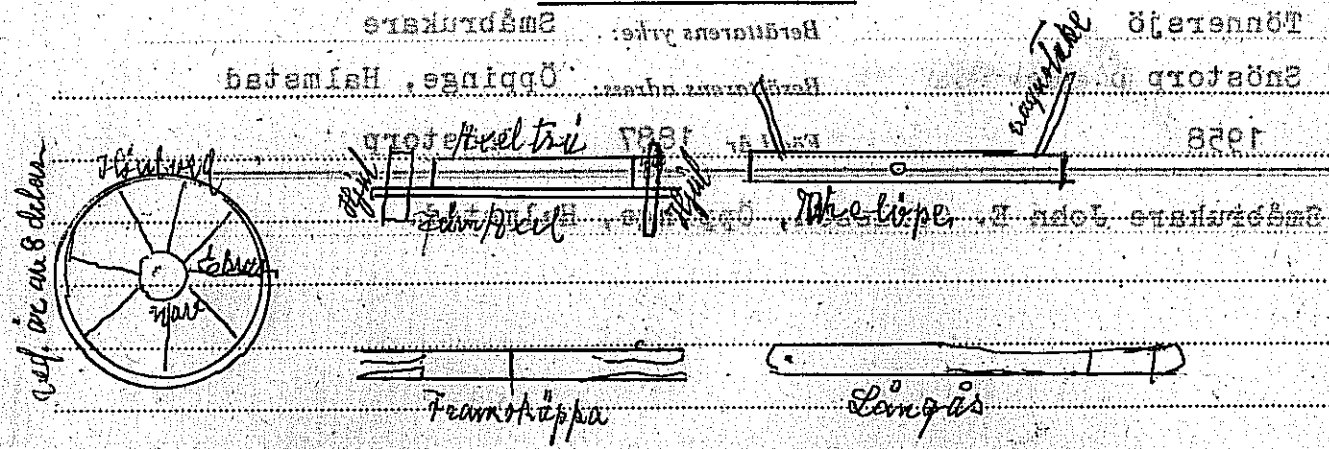
En vagnmakare var även smickare, och kunde allt som gjuldsmanteri, byggnadsrickeri, allt som kunde höra till yrket, jordbruket var enbart en linjäring, för husen och barn att sköta om. Vagnmakaren hade sin egen form av vagnen, detta gällde visser detaljer, såsom hjulvarrens svaroring m. fl. inga andra kännetecken visade om den ene eller den andre vagnmakaren gjort vagnen. Då däremot den från vagnfabriken levererade vagnen, hade på bakhållens axel trä, inbrent sina initialer. Vid årsskiftet kostade en oberlagen enkeltvagn 36 Kr. på 1930 talet gjordes den rista enkeltvagnen, av här varande vagnmakare, och kostade oberlagen 260 Kr. 1944 inköptes en vagn arbeta från Wäsjö vagnfabrik och kostade för 340 Kr. med beslag. Jag har talat med en kunnig vagnmakare, och frågat om han ville göra ritningar och beskrivning av en vagn, men han ville ej att jag skulle utlärna hans adress. Ja nu har jag skrivit allt jag vet om vagnar, trävagnar var nog i bruk på 1700 talet

inbilia sarsinil nob ag/ebnno negainuabeggu vif/ lreftiggu abnif/anavo ll/ll

14502:13.

Halland

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND



Jag kom ej viter, jag p[ar]st[ar] del knappt s[er]s.
Mer[er]sta:

Uppskrift på uppbyggnaden av en l[ar]v