

ACC. N:R M. 14504:1-6.

Landskap: *Skåne* Upptecknare: *Jens Andersson, Kyrkheddlinge*
Härad: *Båva* Berättare: " " "
Socken: *Kyrkheddlinge* Berättarens yrke: *lantbrukare*
Uppteckningsår: *1958* Född år *1883* i *Lund*

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Fordon, deras bruk och anskaffning. s. 1-6. LUF 108

Fordon, dess bruk och anskaffning

Det vanligaste antalet fordon på 1890-talet, i vår trakt, var på de mindre och medelstora gårdarna, 1 å 2 bolstervagnar för varst par hästar som fanns på gårdarna, dessutom hade man en fjädervagn ^{för} stablesor, för transport av spännmål och körsbänstolar m.m. Den senare var med två artagbara säten. De förmögna bönderna på de större gårdarna, började vid denna tid skaffa sig finare åkrvagnar, charabanger, pennywagnar, eller gagg, och detta följdes sedan, allt efter råde o lägenhet av de medelstore och mindre. Omkring 1910-1930, var detta bruk genomfört på alla gårdar. På herrgårdarna hade man vanligen en bolstervagn till varje par arbetshästar. Denna vagn användes för alla körslor. Flera slags finare åkrvagnar, såsom driska, kolsternare, viktoriarvagnar, e.t.c. fanns också där.

Arbetsfordon

De arbetsvagnar som man för hade på gårdar
var s. k. botstevagnar och bestod av ett under-
red på fyra hjul, det främre hjulparet mindre
än det bakre. Framre delen av underredet (framre)
bestod av axeltjär, springbåge och vridlag med
häckdockor på vilka vagnhäkarna vilade.

Bakre delen, (bagrean) bestod av axeltjär med
häckdockor. Axeltjäret var infogad den s. k. lång-
vagnen som förbands med frampartiet med
en järnbult genom vridlaget och framaxeln.

Till vagnen hörde ett par korta och ett par
långa vagnhäckor med tillhörande korta och
långa vagnsloppar. Vid gödselkörning lades göd-
seln i högar på fältet vid avlastningen genom
att man lyfte upp vagnhäckarna, så att det
meste av lasten föll av. Vid inbärning förlängdes
vagnen genom en järnhena under långvagnen.

Då man hörde timmets kunde vagnen
 utökas till passande längd genom att binda
 fast framdelen och bakdelen vid timret. Hjulen
 var i äldre tid oskudda, senare skodda med på-
 spikade järnskeros. Omkr. sekelskiftet började
 man lägga helvetsade järningar på. Vid 1880-talets
 intäcke började man med fjädervagnar allmänt.

De första vagnarna var små & lätta med hel vagns-
 borg och snett ställda sidor, prydda med påspi-
 kade sniderier. Vagnen hade två lösa säten,
 stundom med pinnar i ryggstöden. De förseddes
 med lösa, vackert vävda äskdynor, samt fötter.

Vagnen var vackert målad i flera färger.

Den användes mest vid stadsturer och vid
 familjefester, men kunde användas till lättare
 körslor, då sätena avtogts. Huset kunde dock
 ej vara mer än några timmar spännmat.

3/

Det fanns även en eller flera megelhärror på gårdarna.

Märgelkräsan var ett tvåhjult fordon som kunde tippas bakåt. Stållar användes mycket före om vintrensna, då det var stulföre. Arbetssläda bestod av fram och bakhjul, sammankopplade med en grov järnlänk, fästade vid sidorna i bakhjulet och med en ring om bulten i vidlaget på framhjulet. Hjularna och vagnbotten ~~eller~~ bolstervagnen lades på. Denna släde användes vid skogskövling, kvansesor och många andra kövling. Senare, då man skaffat fjädervagn, bröskade man sätta korgen till denna på kälkan, då det var stulföre. ^{senare} Den ^{senare} de vid stadsresor, kyrkkoresor m.m. och evatte kappsläde. På många gårdar hade man dessutom en trappsläde, som man kallade trana. Tidigare hade man slädsarna skodda, men i början av 1880-talet hade man dem merändels skodda. Alla hästdragna åkdon började ersättas

Traktordragna, stora lastvagnar, s. k. leivagnar, lastbilar och personbilar, under 1930-talet, och är nu sedan några år tillbaka nästan försvunna.

och med sockerbetsodlingen början, på 1890-talet, ersattes de lättare lastvagnarna av större och tyvare sådana, för en lastkapacitet av 1,500-2,000 kg. Man anskaffade även enbetravagnar, för lättare arbetskräfter.

Anskaffning

För i tiden, då den manliga delen av landsbyggsens befolkning var allmänt stöjelkunnig, tillverkade och separerade bönderna själva sina åkdon, d. v. s. träverket. Beslaget gjordes bysmeden. Omkring början av 1890-talet beställde man dem vanligen hos vagnmakaren, eller bysmeden. Här i socknen en vagnmakare i Wallby, en i Hornheddinge som utom sitt yrke även hade några lunk. småbruk.

Båda äro nu arlidna, men den enes son, som
lärt yrket av sin fader har fortsatt verksamhe-
ten, vid sidan av annat div. snickeriarbete.

Hans adrs. är: Vagnmakare Edward Andersson

Wälby 10, Lycksele län

På flera platser fanns före vagnmakare som
specialiserat sig på tillverkning av finare åk-
vagnar. Men sedan tog emot beställning på
vagnar. Tillverkning av vagnar pågick så
länge tills bilvagnarna kom i bruk. Vagnma-
karna gjorde sedan överflytt till dessa och by-
medelna sätte dem på hjul och bestog dem.

Some vagnmakare sätte upp karborefab-
rik. Det har vagnmakare H. Nilsson Dalby gjort.

Priset på vagnar minns jag ej så noga men
jag kommer ihåg att jag år 1913, betalde 750 kr.
6/ för en viktoria vagn.