

ACC. NR M. 14511:1-11.

Landskap: *Skåne* Upptecknare: *Otto Eskilsson, Färingtofta*
Härad: *N. Åsbo* Berättare: " "
Socken: *Färingtofta* Berättarens yrke: *f. d. lantbr.*
Uppteckningsår: *1958* Född år *1877* i *Färingtofta*

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Fordou, deras bruk och anskaffning. s. 1-11. LUF 108

Fordon - Deras bruk och anskaffning.

Före 1850 talet fanns nog inga fler fordon än arbetsvagnar, sedan Tillverkade lastvagnar och åkagnar, på 1870 talet Tillverkade smederna här i Trakten lastvagnar då de lärt sig smida fjädrar av fjäderstål, därefter kom åkagnar vilka på landsbyggen var mycket enkla

Arbetsfordon

Arbetsvagnar var två kornor som sammankopplades med längre eller kortare st. långvagn bestående av en 2 tum tjock och 4 tum bred plankta, dessa var av olika längden beroende av att när vagnen skulle användas till vid körning av gödsel, sten eller dylikt användes den korta långvagnen och vid körning av flö, halm eller säd den långa

På framkärnan var ett s.k. viciölv
 placerat, som med en järnbit var fäst
 i denna, och så att det kunde vridas så
 vagnen kunde gå och vridas i alla riktningar
 i detta viciölv var insatta två smedstämme
 utåt en och en lång 3 x 4 tum plankbitar var på
 bräden och häckar lades för att lasta i
 i botten var en eller två bräden som lades
 på botten och räckte över båda karnerna
 2. i bakkärnan var även insatta en vid var
 sida utåt utåt 3 x 4 tum plankbitar som
 parerade med viciölv på framkärnan
 på bakkärnan var även i mitten infäst
 plankbit 4 x 5 tum och 2 alnar lång att
 fästa långvagnen i i framkärnan fästes
 långvagnar i en s.k. tjura som var
 infäst i trädet på axeln det var 2 alnar
 långt och 4 x 5 tum och var i ena änden

utskurit klyfta att sätta styrestängerna i
 den andra ändan att sätta länsvagnen i.
 På arbetsvagnarna voro alla hjulen lika
 stora, men på lastvagnarna var framhjulet
 mindre för att kunna gå under lastvagns-
 korgen. På arbetsvagnar har jag sett hjul utan
 järnringar eller beslag, deran löfarna, det
 som hjulet går på. Tillverkades av val Torr
 och hård risbok, även akkarne som de
 gick på var av risbok, som är ett mycket
 hårdt träslag, de smorde med tjära
 3 men sådana tillverkades ej efter 1850-talet
 När på orten var det först på 1870-talet
 som smederna lärt sig tillverka fjäder
 av fjäderstål, som lastvagnarna kom på
 modet, överbyggnaden var en vanlig
 karr med underbyggnad på framändan
 en 2 mindre plankbitar varpå fästes en flat

Järnning, motvarande sätter på framkänan
 de höll samman med en järnbolt som
 gick från karmen genom framkänan, den
 kunde så vidas rundt om så önskas
 tre arbetsvagnar användes lösa häckar
 som användes till olika behov, som
 kärror användes mest entjyliga k. k.
 böver, som likna de nuvarande med ett
 mindre hjul framtes och två skaklar
 som gick bakåt och som arbetaren skulle
 hålla i. Plädor användes mest för skogs-
 körslor, den mest vanliga kubbpläden
 som var tillverkad av två tredumplanter
 med någon bråk uppåt på framändan
 de var 4 x 5 alnar långa, i överkanten byggd
 3 tum djupa hål, som 5 tum breda böter passades
 i därefter passade 4 x 5 tum tvärfä i dem
 som sammanhöll plankorna på kant och

dessa kunde lastas storkar och med i önskad
mängd. Häckor tillverkades också och
användes mest att köra på vägarna med
det var två som sammankopplades med
länkar, det var ej förrän på 1890 talet att
järnbeslag lades under häckmedans det blev
ej så bra, för om de kom på var mark grepp
jernet i marken så det gick ej att köra

Akdon

5 De äldste akdonet var nog vanliga arbet-
svagnar, som efter det kortare långvagn sätts i
och häckor gräsades, fylldes med halm och
lades stora halmkarvar tvås över att
sitta på, det var säkert lite behagligt
att sitta på, som senare komne fjädervagnar
med sätts och fjäder, filtas hade de möjs-
ligen att sitta om benen, när sedan smed-
denna på 1870 talet lärt sig smida fjäder

gordes även skuvagnar, men de var mycket enkla. Båda framhjulen var något mindre och under framåndan var liksom på lastvagnar som förut beskrivits, gorda så att framkånan kunde vridas rundt om. Senare gorda vagnmakarna olika vagnskorpar med säten att sitta på, även anskaffades dyra två säten och i enstaka ^{fullt} potsock, vagnarna målades i enfärg, jag har aldrig sett någon utsmyckning på dem.

6 När man fått de förut beskrivna lastvagnarna, användes ^{de} till transport av mjöl och spannmål, på dem var inga säten, utan korkkarlen satt på en tillskuren bräda.

Åtkärrar s. k. Gigg har ej syns på denna trakt för än i början av 1900 talet. Det var två mjuka fjädrar under sätet, korg

somliga flätade ändra av bräden, det var
 stuggrade säten med fotack. Akstäden
 var mycket på bruket i början på 1900-talet
 det var allmänt med s.k. Kanor de
 gjordes på jämnadav och var avsedda
 för en häst, medarna gick högt upp
 på framändan och vore framåtblöjda
 för att hindra hästen sparka. Än på
 de åkande, medarna vore sammansatta
 med järnpolar på lämpligt avstånd
 denna sätes en kargen bräden, det var säte
 för två personer glaserades, bakom det
 och något högre, vilan på jämnad från
 medarna en stöplatt, för den som
 körde hästen, i sätet hade de fästan
 ack fittan att sväpa om sig, sadarna
 kanor kallas även kyrkstäden. Kyrkstäden
 användes mycket litet på denna tid.

det var endast ett par medar med upp-
 höjot järnstativ, varpå en bräda ^{läg}der en
 eller två fick sitta på, med en fot på
 varje meda. Efter det lastvagnen med
 fjäder kom i bruk på 1890 talet byggdes
 över Charabangvagnar. Här på trakten
 användes lastvagnen mycket till Charabang
 vilket tillgick så att de lät timmerka tre
 säten och satte ett framme och två långs
 8 der bak ett på varje sida med förtög
 bak på körgen att komma upp i den.
 Viktonavagnar och landän hade ej lörderna
 hos oss så vi endast lyckades från
 Rissberge komma i en säden om sandargarna
 när han kom till gudtut och möjligen
 annat herrskap som kom på besök
 Från början av 1900 talet har bilarna
 sakta men säkert ut särskildt åkarygare

och traktoren kartans, det börjar bli
mera säkert att se hästar på vägar
och åkrar, det är ju bilen och traktorn
som gör att lantbruksmarknaden

Skickspänning

9 ~~En~~ ^{var} Föreningslofta socken på 1890-talet
Så vagnmakare som drev det yrket, nu
finns ej någon, eller har funnits på de
senaste 30 åren. ^{Min far} hade ju han köpt
Koholma plats som räddare på flera
större gårdar, till deras tjänst höjde
att de skulle kunna reparera vagnar
och dylikt på gårdarna, så han hade
långt så vagnmakeriyrket, på vintern stod
han alltid vid bygelbanken och reparerade
och gjorde nya redskap på 1890-talet när
jag blev så stor så jag kunde hjälpa
Till var jag alltid krossen honom

och fick hjälpa till, jag var intresserad
av arbetet, fast det var ett hårt arbete
att skära ut hjulsten på den tiden då
inga bandsågar fanns. Andra fick ta sina
vagnar och redskap till vagnmakaren och få
dem lagade. De brukar beställa sina vagnar
hos smederna, så beställde de i sin tur
träverket av vagnmakaren, några fler
mellanhandor fanns ej. Det var sålunda
10 någon köpte vagnar på marknaden när
när de hade ett dem fick dem bestå komma
De tre vagnmakare vi hade på denna
trakten hade alltid fullt med arbete.
Någon specialitet fanns ej de fick göra
efter önskan något bomärkte hade
ej vagnmakaren det skulle vara
somalen, som jag minns brukat sätta

sin namnteckning på järnet på sprungbåken
Piserna var ju mycket olika från
till till tvåhundra kronor beroende
på hurdana de skulle vara, på de rena
Travagnar kan jag uppge priser på, men
de kunde ej vara dyra.

Wagnmakeri jagick i denna trakt
till omkring 1920 sedan har ej funnit
någon wagnmakare den siste hette
Andersson och bodde i Östorp, men han
flytte 1920 till Röstanga, jag har ringt dit
och jagat efter honom, men han är död för
flera år sedan, så jag kan ej lämna adress på
någon. Om någon lantbrukare skulle behöva
någon vagn eller del därav, för han tala med
amederna, som från någon fabrik skaffar
sig nädigt Trävirke