

ACC. N:R M. 14512:1-12.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Landskap: *Skåne* Upptecknare: *Wihlborg Larsson, Perstorp*
Härad: *N. Åsbo* Berättare: *olika personer; se uppt. bla-*
Socken: *Perstorp* Berättarens yrke: *dena bakside!*
Uppteckningsår: *1958* Född år i

Fordon, deras bruk och anskaffning. s. 1-12. LUF 108.
(foto sid. 11; nej. saknas)

F O R D O N .

De fordonstyper som förr användes i denna trakt, voro Vagnar och Slädar. De senare användes då under vintertiden snön hade lagt sig i så tjockt täcke att det "bar upp" fordon och ev. last, det kallades "släföre". Vagnar användes under övrig tid på året. Det var vanligt att vid varje hemman fanns så många arbetsfordon av såväl vagnar som slädar, som det antal dragarpar, det fanns å hemmanet, eller då enbetsfordon användes, lika många som antalet dragare. Åkdon till s.k. "finkörning" eller annan lättare körning, hade varje åbo vanligen ett av varje slag, en vagn och en släda.

Ännu finnas åtskilliga lantbruk som sakna traktor och endast använda hästar. Å dem finns arbetsfordonen kvar, de finare åkdonen finnas kvar endast i några enstaka fall. Vid finare skjutsar använder lantbrukaren numera antingen egen bil eller hyrd taxi.

Redan före sista kriget voro finåken mestadels försvunna som hästskjutsar och under de senaste tio åren har den alltmer tilltagande traktordriften åstadkommit förändring beträffande arbetsfordonens utseende och beskaffenhet.

Arbetsfordon.

Äldre tiders vagnar voro efter vad de "äldre" omtalat, endast Ox- eller hästvagnar avsedda för arbetsbruk. På 1870 talet började en och annan bonde anskaffa finvagn, dessa vagnar saknade fjädrar men voro av klenare typ än arbetsvagnarna och försedda med vagnkorg av bräder, vanligtvis målades dessa vagnar i bjärt färg. På gästgivargårdar fanns redan då vagnar med fjädrar och suffletter av läder, de s.k. halv-täckarna. Arbetsvagnarna voro enligt nutida uppfattning små, men dragarna voro ju även mindre än nutida. Vagnarna voro ganska grova, med väldiga nav och försedda med axlar av trä. Dessa smordes med talg och trätjära, en liten smörjebytta hängde vanligen under bakaxeln i en krok. En sådan bytta har blivit tillvaratagen i denna socken, däremot finnes ingen vagn

Luf. 108

kvar av denna typ. I mitt hem fanns en sådan i början av 1900 talet, som blivit stående, men den var maskstungen och ramlade sönder. Jag minns dess utseende, Hjulen saknade järnskenor, löterna som voro närmare en decimeter breda, voro sammanfogade med infäll-da träkilar. Som vagnen endast bestod av båda kärrorna, vet jag icke hur överredet eller den ev. vagnkorgen sett ut. Tröligt är att hjulen började allmänt försees med järnskenor, då hästar allt mer började ersätta oxarna. Skjutsen gick med större fart och hjulen kunde icke hålla samman då. Ännu i början på 1900 talet körde rätt många hemmansägare med något oxpar och torparne med sina kor. Men då voro hjulen järnskodda, dock icke med hela ringar den första tiden. Böjda skenor av järn, fem eller sex stycken på varje hjul fästades med stora grova s.k. "skenspik". Hela ringar blevo efter hand allt vanligare och vid tiden omkring 1910 torde knappast någon vagn med skenor ha förekommit. Hjulringarna voro ganska smala tills det blev lagstadgat med viss hjulbredd. Typen för arbetsvagnar var i stort sett lika under 1900 talets första halva år. Två kärror, en fram- och en bakkärra, med hjulpar på axlar av järn. Till smörjning inköptes vagnsmörja av fabriksvara. Kärrorna fästades vid varandra med en s.k. "långvagn", denna kunde bestå av en plankdel, tjock bräda eller av tillyxad klenare trädstam. Den insattes i framkärran i den bakre s.k. "vagntjugan"; genom vagnkammen satt nämligen ett trästycke, delat genom inskärning i vardera ändan. Den främre ändan hade skåran lodrätt i denna sattes Vagnstängens nedre grova ända, den bakre skåran bakom vagnkammen hade horisontalt läge, i denna angjordes långvagnen med en järnnagel, så att den kunde löpa i sädled vid vridning av framkärran. I bakkärran stacks långvagnen genom ett fyrkantigt hål i vagnkammen och bakom denna satt en träkil genom långvagnen för att hålla ihop kärrorna. Till enbetsfordon hörde skaklar av trä, fästa i ett tvärträ över främre vagntjugan, den s.k. "springbågen". i skåran för stång fanns en krok i vilken "svängeln" fästades.

Draglinorna fästes i svängeln med järnkrokar. Till akjuts med två dragare användes icke skaklar (om det var hästskjuts). Då fästades två svänglar i springbågens ändar och i tjugan insattes vagnstången, stundom kallad fimmelstång. Oxvagnar och dito för kor hade stången förstärkt med två skaklar som fästades i springbågens ändar och voro fast hopfogade med stängens främre ända. Draglinor användes ej, utan draget skedde med ok som angjordes vid stångändan.

Vagnarnas överrede bestod vid körning av tyngre vara som gödsel, jord o.d. av en s.k. vagnbotten av tjocka bräder, försedd vid ändarna med uppstående brädbitar, de s.k. "smäckarna" och sidobräderna vilka icke var fästade samman med vagnbotten. Härigenom underlättades avlastningen, sidobräderna kunde lyftas upp och lasten kunde avrinna eller avrakas åt sidorna. Vid utkörning av gödsel var det vanligt att denna avrakades med en hacka och kom så att ligga i högar som sedan utspredos. Om lasten bestod av hö eller säd användes icke detta överrede, utan man hade s.h. "hösthäckar", två sidohäckar som voro lägre än de sidobräder som nämnts. Häckarna bestodo vardera av två tillyxade träns sammanhållna i ändarna med smala bräder som sutto med mellanrum. Å övre trät fanns öglor av järn att trä på vagnkäpparna, häckarna kommo att ligga under käpparnas övre ändar, därigenom blev lastytan bredare. Långa och mellan träna fanns bräder. Vid åkning av kortsträigt hö såsom vid vildslätter, sattes en s.k. "karett" ovanpå häckarna. Denna bestod av en fyrkantig korg tillverkad av läkt med instuckna pinnar av ene, i senare tid gjordes hela karettan av läkt och ribb.

Till bortforsling av stora stenar ur åkrarna användes s.k. "stenvagn". Denna bestod av en vanlig vagns framkärra och en speciellt konstruerad bakkärra, där mellan hjulen fanns en rund träruel med uthuggna hål. Från denna bakdel löpte tvenne grova böjda träns de s.k. åsarna fram över framkärran. Åsarnas bakre ändar voro försedda med tjocka järnkättingar.

4

som skulle viras om rullen, i vilken de fästades med järnkrokar. När en stor sten skulle lastas, lades åsarna på marken och stenen rullades upp på dem. Kättingarna hakades i krokarna på rullen och två män med järnspett utförde upplyftningen genom att växelvis vrida rullen med spetten som sattes i de uthuggna hålen. Det var ett ganska tidödande arbete, men många tusentals stenar ha på varje hemman forslats bort från åkrarna på detta sätt. Det gällde vanligen sådana stehar som voro för tunga att forslas bort med släpa. Dessa stenvagnar voro allmänt i bruk ända in på 1930 talet. Numera borttages stenar maskinmässigt och de flesta gamla stenvagnarna ha förstörts.

Arbetsvagnar med fjädrar kommo i bruk i början på 1900 talet. De kallades lastvagnar eller packvagnar och användes vid mjölktransporter till mejeri, till kvarnkörslor och för hämtning av konstgödning och jordbruksskalk vid stationerna, samt till förflyttning av varor i form av styckegods. Sådana vagnar bestodo av två kärror med axlar vanligen av gjutstål och en fast korg. Denna var gjord av bräder och försedd med beslag av järn. Botten var ganska bred, sidorna omkring 10 å 15 cm. höga.

Tvåhjuliga vagnar för arbetsbruk (s.k. kärror) ha icke använts i denna trakt.

Arbetsslädar voro vanligen s.k. "kubbslädar", de bestodo av tvehne grova medar, vanligen utan järnskonning, de i dem isatta s.k. "dockorna" å vilka tvärträna "oken" vilade. Okens ändar, vilka sköto ut över dockorna hade borrarade lodräta hål i vilka sattes grova enkäppar att hålla lasten kvar å oken. Dylika slädar användes ännu för körslor i oländig skogsterräng, mestadels då lasten utgöres av stockar. Man kan placera bräder över oken i slädans längdriktning och å dem lasta kortare föremål. Å banade vägar användes mest kälkar, varvid fram- och bakkälken sammanhållas med järnkätting.

Kälkar äro försedda med järnskonning under medarna. På grund av den allt mer tilltagande biltrafiken, plogas nu de allmänna vägarna så hårt att slädföre knappast förekommer. Transporter med hästslädar förekommer därför endast sällan å de större vägarna. I skogarna under snörika vintrar äro slädarna i bruk i den mån någon avverkning sker.

Finare åkdon.

De omtalade finvagnar som användes under första tiden dylika kommo i bruk, hade säten vanligen med ryggstöd. Lösa sådana säten fanns att medtaga å arbetsåkdon, då dessa användes för körning med timmer från skogsbygden till slättbygden. Ett sådant säte är här bevarat och ingår i hembygdsamlingarna. Det har läderstoppning och i ryggstödet en ficka för förvaring av färdbrännvin. Troligt är att åkdynor användes även innan vagnarna blevo försedda med fjädrar. Åkfällar av fårskinn voro vanliga under 1900 talets första årtionde. En del fjädervagnar voro försedda med fot-sackar av läder. Det finns fortfarande vagnar kvar i bygden av detta slag, ehuru de användas vanligen till småskjutsar, vid hämtning av mindre gods o.d. Några fjädervagnar ha apterats till s.k. mjölkkningsvagnar, d.v.s. å dem placeras den motor som skall transporteras mellan mjölkkningsställena. Motorerna kvarstår då på vagnen över sommaren. Fjädervagnar voro dels enbetsvagnar med två säten, dels charabanger med tre säten, därav de två bakre å sidorna. Det har även förekommit att packvagn försetts med sidosäten och använts i finskjuts, då ett flertal åkande behövde skjuts. Fjädervagnarna voro målade, den vanligaste färgen var gult, dock fanns det vagnar med gula hjul och märckblå eller svart vagnkorg. Vad dessa vagnar betingade i pris längre tillbaka är väl tämligen okänt. En ny sådan år 1914 av charabangtyp, som inköptes här kostade då 450,- kronor. Äldre fjädervagnar, vanligast enbets,

brukade å auktioner kunna köpas för 50,- till 100,- kronor , beroende på utseende och kvalitè. Fjädersvagn hade varje åbo under de tre första årtiondena på detta århundrade. Å gårdar med två hästar var charabangen vanlig, ofta även en enbetsvagn för mindre körlor, å gårdar med endast en häst, fanns vanligen endast en enbetsvagn. Vid begravningar kunde en lång rad hästskjutsar finnas i "likskaran". Sedan ett par årtionden är detta ur bruk.

Viktoriavagnar och ponnyvagnar ha icke omtalats varit i bruk här. En enda landå var här i bruk på 1920 talet, den var icke ny då den inköptes och kom nästan genast ur bruk.

Tvåjuliga finvagnar s.k. gigger har förekommit, men det har merendels varit hästhandlare som färdats i dylika, bönderna brukade icke ha sådana.

Finare åkslädar ha förekommit av flera typer. Ofta brukades det vid slädpärtier kälkar å vilka placerades en vagnkorg från en fjädersvagn. Navkälkar förekommo, man avtog då hjulen å fjädersvagnen och ditsatte kälkarna, vilka voro försedda med nav. Dessa kälkar voro klenare än de som användes till arbetsbruk och vanligen målade. En typ an finsläda var "kanan". Den var liten jämförd med kälkskjutsen, bestod av medar fastsatta under en s.k. slädkorg. Korg och medar voro av trä, de senare undertill skodda med stålskenor. Framtill fanns en hög böjd stänkskärm , stundom av trä, men ofta av järnplåt. Ett säte fanns för två personer och bakom detta och utanför slädkorgen en kuskbock med fotbräda, stundom kallad hundsvott. En kana kunde vara försedd med fotsack, men ofta användes åkfäll av fårskinn. En annan typ av finslädar var jaktsläden. Den liknade kanan, men var smalare och avsedd endast för två personer,, vilka sutto i rad, den körande bakerst.. Såväl kana som jaktsläda voro målade, vanligen i grön färg.

En liten släda var "trollhoppa". Den var av samma modell som en barnkälke, fast större, å den kunde en eller två personer sitta, men man fick åka med ena sidan fram. Hela överredet bestod

av en långsgående bräda lagd över oken. Rätt vackra slädar av denna typ förekommo, målade och smäckert utförda, men det var ganska kallt att åka på en sådan. Något ing att hålla värmen om bena med kunde icke anbringas, fötterna måste hållas på ena meden.

Åkning med finkläda har icke förekommit här på desenastetvå decennierna, släddpartier förekomma icke mera. Det är knappast troligt att någon finare släddning har bevarats så att den finns i brukbart skick.

Tillverkning av fordon.

Vagnar tillverkades av vagnmakare. Flera stycken ha funnits i denna ort. I Perstorp fanns en vagnmakare som hette August Persson, han hade sin verkstad och bostad i det hus, som byggts till Perstorphs första folkskola, men som såldes då en nyare skolbyggnad uppfördes 1895. Huset inrymmer numera hembygdssamlingarna. August Persson, som bedrev sin verksamhet till sin död på 1920 talet, hade under ett flertal av sina senare år en fotogenmotor som drivkraft, då han utförde arbetena. Samtidigt fanns en annan vagnmakare i socknen Nils Persson i Brännestaden, han var tillika jordbrukare. Även han är sedan många år tillbaka död. En annan annu levande vagnmakare är Albert Nilsson, förr bosatt i Hagstad i Oderljunga församling, sedan flera år tillbaka flyttad till närheten av Oderljunga kyrkby. Han är nu 75 år gammal och sysslar endast ibland med vagnlagningar, vilket, enligt hans utsago, är det enda vagnmakeriarbete som numera förekommer. Nya vagnar beställas icke mera hos hantverkare, de komma mest från vagnfabriker, det gäller då arbetsvagnar, samtliga förses nu med gummihjul. Sedan Albert Nilsson flyttat till Oderljunga, har han använt sig av el-kraft, annat var det i den gamla verkstaden i Hagstad. Där gjordes allt med handkraft, undantagandes utsågning av hjullöterna med bandsåg, denna drevs nämligen av hästar förspända s.k. vandring.

Hjulnaven svarvades i en svarvstol som trampades med fötterna, det var ett ganska tungt arbete. Ekrarna klyvdes ut ur ekkubbar de täljdes och hyvlades med handhyvel. Hyvlades gjorde även löterna och samtliga bräder till vagnkorgarna, då det var fjädervagnar. Fimmelstången vartill uttogs ett tämligen rakt trä, hyvlades slät. På förfrågan om tapparna i ekerändarna och tapphålén i löterna formades med någon maskin, svarade han, att så icke var fallet, detta arbete gjordes för hand och var ett mycket noga sådant. Av de gamla handverktygen hade han några kvar. På förfrågan om han var villig låta intervjua sig mera utförligt om sitt hantverk under gången tid, svarade han att han icke kunde inse det vara någon mening orda mer därom.

I en gammal stuga i Kjellstorp i Perstorps församling bor den något över åttio år gamle Alfred Svensson, som i yngre år varit, bland annat även, vagnmakare. Det är länge sedan han tillverkat någon vagn. Under många år specialiserade han sig på tillverkning av hjul till rullbörer. Han gjorde allt arbete för hand utan hjälp av maskinkraft. Under senare år hade han en gammal fordsmotor, men den kom knappast i bruk. Något innan hade byggt en damm med kvarn och såg, där något förarbete å träet utfördes. Numera är denna anläggning borta sedan många år och Svensson sysslar något med fiolbygge. Han har varit något av tusenkonstnär och arbetat med mångahanda. Han är mycket villig att tala om vad han företagit sig.

Material och tillvägagångssätt vid tillverkningen, beskrives tämligen lika angående det som tillverkades för hand. Trä till arbetsvagnar var bok eller björk, undantagandes ekrarna, de gjordes av eke. Man sågade för hand ut materialet till vagnkammarna, även kallade axelkammarna, ur torrt trä, längden var beroende på vagnens bredd, grovleken beroende på, hur kraftig man ville ha vagnen.

Bredden kunde vara fyra, fem eller sex tum. Höjden var något mera.

På kammens undre sida uttogs med stämjärn en fördjupning till järnaxeln, axelskåran. Som axlarha vanligen icke voro raka utan något svängda uppåt, måste kammarna även vara svängda å axelsidan. Denna fick därför icke skäras rak, utan såggen fick hållas så att den gick i båge. Över bakkammen lades käppstocken, den utsågades av trä, var två eller tre tum hög, men fem å sex tum bred. Hål borrades genom densamma, i dessa sattes järnhillorsom slöto om kam och axel. I käppstocken uthöggs med stämjärn tvenne hål, vilka lutade snett åtåt, i dessa sattes vagnkäpparna, dessa utsågades så att nedre ändan var grövre än övre. Över främre kammen lades

även ett trästycke motsvarande käppstocken, detta fasthölls på samma sätt vid kam och axel som bakre, men var ej försett med käpphål. Dessa sutto framtill i vridlaget ett trä som låg över det nämnda. I mitten på detta borrades ett hål, detta borrades även ned i det underliggande träet, i detta hål sattes en järnbult kring vilken vridlaget kunde vrida sig. Genom främre kammen sattes vagntjugan i en utsågad inskärning, Tjugan hade å varje sida en inskärning, riktig avpassning var här noga. Hålen borrades med navrar. Springbågen utsågades ur en rak och kvistfri plank. Då löterna sågades för hand användes en handsåg med smal klinga som var ganska fintandad. Å plankan varur löterna utskuros ritade man lötens konturer, sedan gällde det att följa dessa genom att ständigt vrida sågen. Då bandsåg användes, enligt Albert Nilssons metod var denna utskärning betydligt lättare att utföra, man kunde vrida plankan i önskad riktning. De utklyvda ekerämnen täljdes först med bandkniv och släthyvlades. Sedan löterna

borrats skulle de "trädas på" ekernas tappändar. Här var det noga med att de skulle sitta "kramt". Olika metoder användes härtill. Några vagnmakare slog med träklubbor på ekern, men Nils Persson omtalade på sin tid, att han brukade använda en femkilos vikt att slå med. I tapparna utskar skåror för ihopsättningen och i

10

dessas inslogs tråkilar då löten var påsatt. Samtidigt med att löten anbragtes, passades ekern in i navets uthuggna fördjupningar. Genom att slå hårt kom både löt och eker att sitta stadigt. Överredet till arbetsvagn, sidobotten och bräder, gjordes vanligen ej av vagnmakaren, utan av vagnens ägare. Var det s.k. "hösthäckar" var det vanligast att vagnmakaren tillverkade dem, men många bönder som voro slöjdkunniga och hade verktyg gjorde även dessa själva.

Vagnmakaren gjorde endast träarbetet vid vagnstillverkningen, sedan var det smedens tur att fortsätta. Hillor och krokar till svänglar och skaklar smidde denne, ävensom navbeslagen. Hjulringarna av järn voro ganska arbetsamma att tillverka så länge de böjdes för hand. I senare tid ha smederna haft maskiner för böjningen. Järnringen gjordes en aning mindre än hjulets omkrets och uppvärmdes före påläggningen. Vid uppvärmningen svällde järnet och ringen blev vidare. Den pålades i varmt tillstånd, för att sedan "dra ihop sig" då den kallnade, därigenom kom den att sitta hårt fast på hjulet. I ringen borrades på några ställen små hål i dessa inslogs hjulspik.

Var en vagn tillverkad av bra trä och väl gjord, kunde den vara ganska varaktig, om den ej belastades mera än den tålde. Dock förekom det under mycket torra perioder på somrarna, att träet även i de bästa vagnar kunde torka ihop. Besvärligt var det då med hjulen. Järnringarna kunde lossna, om än de varit rätt påsatta. Då måste hjulen läggas i vatten, för att svälla. Slädar som använts under "blötföre" på vintern, brukade också torka samman sommartid, detta vållade dock icke så stor olägenhet, de användes ju ej då. Värre var det med vagnshjul, det kunde hända att vagnen behövdes användas dagligen.

Landskap Skåne
Härad Norra Åsum
Socken Perstorp
uppt. år 1958

M. 14512 : //.
FOLKLIVSARKIVET
LUND

Upptecknat
av Wihlborg Larsson
Lantbrukare
född 1898
FOLKLIVSARKIVET
Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet

i Ebbarp, Perstorp

Bevarad STENVAGN
tillhör annexhemmansarrendatorn, nämde-
man Artur Pålsson, Perstorp.





Förre vagnmakaren Alfred Svensson , Kjellstorp, Perstorp
född den 1 jan. 1874. Fotot taget 1953 något före hans
80 års dag. Fotot visar hans bostad som även inrymde
hans verkstad. Huset där Svensson forfarande bor är ännu i
ungefär samma skick. - Infälld Alfred Svensson med en fiol.
Han påstod sig i unga år lärt "Näckens Folka", som han hört
ute i naturen en natt. Hans berättelse därom ha vi upptagit
å band.
PS. Huset nerbrann i april 1958