

ACC. N:R M. 14515 : 1 - 17.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Landskap: Skåne Upptecknare: Nils Ekstrand, Kalmå
Härad: Torna Berättare: " " "
Socken: Everlöf Berättarens yrke: f. d. poliskonstapel
Uppteckningsår: 1958 Född år 1882 i Everlöf

Fordon, deras bruk och anskaffning. s. 1-17
(teckn. s. 13-17.)

LUF 108

FORDON: DERAS BRUK OCH ANSKAFFNING!

Herr gårdarnas fordonspark äger jag ej tillräcklig kännedom om för att nöjaktigt kunna lämna upplysning om. Herrgårdarnas fanns ju ej på så nära håll, att man kom i närmare kontakt med dem. Vad deras personåkdon beträffar så kunde man ju ibland få se dem komma körande landsvägen fram med såväl fyr- som tvåanspända hel- och halvtäckta landåker /karetter/, men detta är också allt vad jag känner till därvidlag.

Antalet arbetsfordon på de olika gårdarna varierade ju i förhållande till gårdarnas storlek. Man hade i allmänhet lika många arbetsvagnar /bolstervagnar/ som man hade antal par arbetshästar och gärna en reservvagn, och på en del gårdar även en arbetsfjädersvagn. Ett par tvånjuliga kärror ingick även i fordonsparken. För personbefordran fanns minst en fjädersvagn av lättare slag. Charabangerna började även så smått komma i bruk under här ifrågasatt tid.

ARBETSÅKDON.

Arbetsvagnarna kunde ändras om för deras olika arbetsuppgifter, dels genom utbyte av häckar och dels genom förlängning. Man begagnade sig av olika typer av häckar för skilda ändamål. Mest förekommande var spolahäckarna, längre och kortare. De längre använde man i samband med inkörningen av grödan och för vissa skogskörslor, då det gällde hemforsling av skrymmande grenved /baska/, de kortare

huf 108
1.

ACC. N:R M. 14515:2.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND.

2.
voro de som kommo till mera allmänt bruk vid transport av olika slags varor som voro av sådan beskaffenhet, att de ej kunde glida ut genom öppningarna mellan spolarna och tappas bort under transporten. Till gödselkörning hade man särskilda häckar av plank eller bräder. Helfärdiga vagnskorgar, som till formen påminde om en upp- och nedvänd takstol, och bestående av sido- och bakstycken, hade man behov av för hemkörning av potatis och rotfrukter från fälten till stukorna, efter produkternas upptagning. Vagnskorgen fick då benämningen potatiskista. För gödselkörningen lade man på lösa häckar och här hade man ej behov av bak- och framstyckena.

De äldsta arbetsvagnarna voro ganska smala mellan hjulparen och även hjulens baryta var avsevärt mindre än barytan på hjulenträlvagnarna av senare tillverkning. Hjulen på de äldre vagnstyperna voro ej ställda rätt upp utan en aning snett uppåt och utåt i förhållande till vagnen och försedda med långsträckta nav.

Fram- och bakvagn voro förbundna med varandra med den s.k. långvagnen i fordonets underrede. Långvagnen bestod av en till såväl längd som bredd lagom avpassad bräda, vilken fördes igenom bakvagnens axelblock framåt och fästes med en spult i en från det främre axelblocket utlöpande i vågrätt läge liggande gaffel eller tjuga, vilket man nu vill kalla den, med vridbarhet vid vagnens kurförändringar. Från bakre axelblocket utlöpte tvenne armar snett framåt,

ACC. N:R M. 1451513.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

vars ändrar fogats samman vid deras möte med varandra och blev till ett underlag för långvagnen och naglades fast vid denne.

Bakhjulen voro alltid något större än framhjulen. För att fordonet skulle rulla lättare hade de äldre vangstypernas hjul ganska smala löter och bärytor. Det förekom även bland dessa äldre vagnar sådana som ej hade hjulen järnbeskodda och som användes enbart till transporter av laster inom gårdens markområden.

Efterhand som de gamla vagnarna blevo utslitna eller kommo att betraktas som antikviteter skaffade man sig nya av något annorlunda tillverkningstyp. De senare tillverkade arbetsvagnarna voro större och grövre som helhet betraktat. De voro bredare i gången, grövre axlar och rättuppstående hjul med korta nav. Spolhackarna hade helt slopats och ersatts med sådana av planker. Hösthackarna till dessa nyare vagnar voro tillverkade av smala längdgående plankor med öppningar emellan och som sammanhöllos med tre à fyra tvärslår beroende av hackens längd.

Någon annan typ för fjädring av fordonen än de vanliga långfjädrarna förekom ej. Under 1890-talet började man även skaffa sig arbetsfjädrervagnar på en del gårdar, där man var mån om att följa med i utvecklingen, andra drogo sig i det längsta för alla nymoderniteter och höllo gärna fast vid det gamla. Fjädrervagnarnas överbyggnad/Vagnskorgen/ var fast ansatt med brett lastflak och låga

ACC. N:R M. 14515:4.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

4.
sido- och bakstycken ställda i det närmaste vinkelrätt mot flaket. Bakstycket var antingen avtagbart eller försett med gångjärn och kunde fällas ned vid behov, för den händelse lasten var av den beskaffenheten att den hade längre sträckning än vad som kunde inrymmas av vagnflaket t.ex. vid lastning av timmer. De understa fjäderbladen voro fastsatta direkt på vagnaxlarna och de övre vid ett träblock som gick parallellt med axeln och som bar upp vagnskorgen. Framvagnen var försedd med tvenne dylika block, ett för fjädrarnas fastsättning och ett med anslutning till vagnskorgen. Båda dessa blockstycken hade infällda var sin flat ring av järn som lagda mot varandra /vridkrans/ kommo i glidning vid vändningar av fordonet eller vid dettas kurförändringar. Vagnskorgen eller flaket, vilket man nu vill kalla det, låg så högt över hjulen att dessa vid vändningar kunde få plats inunder densamma, då ej fjädrarna på grund av belastningen allt för mycket sammanpressades. Arbetsfjädevagnen benämndes i dagligt tal trebankavagn eller på bygdemål trebankarevöjn. För sammanhållning av de skilda delarna å framvagnen hade den genomdragits av en i mitten placerad från vagnskorgen nedgående grov järnbult försedd med en sprint i den nedersta ändan och kring vilken nederdelen av vagnen rörde sig vid vändningar.

.....Tvåhjuliga kärror /gumpakärrer/ avsedda för en häst förekom allmänt och begagnades ofta för gödselkörning och för transporter av

ACC. N:R M. 14515:5

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

mindre omfattning. Korgen var här placerad med tyngden jämt fördelad över axelpartiet men var ej fast ansluten till detta utan fasthölls medelst en vid var sida av korgen fastnaglad järntapp instucken i en märke i kärrans underrede. Genom denna anordning kunde man lätt och behändigt skälpa av lasten, man lyfte på främre delen av lastkorgen, efter det man tagit bort bakstycket, och lät hästen röra sig sakta framåt, varvid hela lasten självmant gled av. Kärran framdrogs med ganska grova skaklar. Över dessa varsenntvårså fastsatt dels som stöd för skaklarna för bibehållandet av den rätta inställningen i förhållandet till dragaren och dels tillfäste för lastkorgens främre del till förhindrandet av att denna tippade över av sig själv. Man hade även etthjuliga fordon s.k. rullbåror /rullebör/, vilka framfördes med handkraft och begagnades till smärre transporter. De voro byggda med hjulets placering längst fram och vars nav hade en längd lika med bårens bredd och båda ändarna försedda med en järntapp som passade in i en rund märke i respektive skamlars främre del och löpte runt med hjulet, då båren sattes i rörelse. Bakom hjulet vilande på skamlarna och fast pånitade dessa hade lastkorgen eller i vissa fall endast ett flak sin placering. Man fick sålunda i viss mån bära upp lastens vikt vid framförandet av fordonet. Till att bära upp fordonet, då detta stod stilla, och till förhindrandet av att skamlarna stötte mot marken med handtagen hade

6.
det försetts med ett ben under vardera av skamlarna omedelbart bak-
om lastkorgen. Skamlarna sträckte sig bakåt till lagom längd, dels
för underlättandet av bördan för den som förde fram fordonet och
dels för att bereda god plats för denne att ledigt kunna röra sig
framåt under transporten. Bredden mellan skamlarna var så avpassad
att dessa lätt kunde fattas och låg bekvämt till för fordonets
begagnande, utan överdriven påfrestning för armarna, som uppstod om
bredden mellan skamlarna visade sig vara för stor eller förliten.

Man begagnade sig av slädfordon till alla förekommande körslor,
då snö fallit i tillräcklig mängd för bildandet av före. Arbetsslä-
darna var av samma tyg och utseende som en arbetsvagn med den skill-
naden att hjulen och underredet för dessa ersats med ett kälkpar.
Kälkarna voro tillverkade av trävirke och skodda med järnskenor
samt för förstärkning i övrigt järnbeslagna. För personbefordran
hade man en annan slädtyp /Kana/ med långående medar, av vilka som-
liga tillverkats av trävirke och skodda med järnskenor, andra av
något förnämre typ helt av järn. Medarna framre ändar voro böjda
uppåt och framåt i en svag essformig samt förenade med en plåt-
skärm till lagom höjd och avsedd till skydd för de åkande mot snö-
klumpar som bildats i hästarnas hovar, och som vid deras rörelser
kastades bakåt och skulle lätt kunna hamna i ansiktet på passage-
rarna i slädan om ej detta skydd funnits. I flesta fall hade dessa

ACC. NR M. 14515:7

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

åkdon ej plats för mera än tre åkande, två i själva slädan och en på den s.k. baksmäcken, en anordning i form av en cykelsadel, vilken monterats upp på ett vid medarna fastnitat järnstativ bakom slädkorgen och något högre uppsatt än denna. Detta för att kusken, vilken i allmänhet placerade sig här skulle få bättre utsikt över vägen, samt för att tyglarna ej skulle bli alltför besvärande för dem som hade sin plats i sätett framför honom. I avsaknad av detta sistnämnda släddon begagnade man sig av arbetskälkarna även för personbefordran. Man satte då fast på korgens överkanter ett eller två löstagbara säten. Som helhet betraktade voro släddonen rätt mycket lägre än de med hjul försedda fordonen.

För anspänning voro alla fordon av äldre typ försedda med två eller fyra fast tillkopplade i höjdläge rörliga skaklar. Två i fråga om enbetsfordon och fyra för anspänning av parhästar. De yttre skaklarna voro försedda med en hylsa som trädde över ändarna på framaxeln, genom vilken man sedan stack in en sprint till förhindrandet av, att skakeln gled ut. De båda mellersta skaklarna satt fast i en tjuga eller gaffel i framvagnens mittparti. För skaklarnas anslutning till dragarnas seldon voro cirka en decimeter från ändpunkternas tuthuggna rektangelformiga genomgående hål, för insättning av i seldonen fastsatta stroppar av järn som i sin ordning hade hålslag för isättandet av stoppare tillverkade av hårt träslag /silaknaggars/ så konstruerade, att de efter insättningen

ej kunde glida ut och förorsaka, att skakeln lossnade från förbindelsen med seldonen. Uthuggningen i selstroppen var bredare nedtill och smalnade av uppåt. Selknaggen var tillverkas i liksom tvenne delar. I förhållande till varandra en vågrät och en lodrät, med en smal öppning dem emellan. Den lodräta delen var utformad efter hålet i selstroppen. Den kunde alltså ej insättas i detta på mera än ett sätt. Efter det den isatts vreds den runt och kom nu med den bredare plana sidan uppåt och i ett läge som det ej gick att få den ur.

På nyare vagnar hade skaklarna ersatts med draglinor samt tistelstång i mitten, dels till att styra vagnen med och dels att hålla densamma då den sköt på nedåt backar och sluttningar. För samma ändamål var enspända vagnar försedda med tvenne skaklar. I fråga om de äldre fordonen så ingick skaklarna här som en detalj i utrustningen, i motsats till draglinorna, varmed vagnar av nyare tillverkning framdrogs, härkom linorna att ingå som ett attribut till seldonen och förblev förenade med dessa vid lösgörandet från fordonen, då dragarna frånspändes.

Till arbetskörslor använde man till draglinor, dels järnkedjor om slutna med en läderhylsa till lagom längd till skyddandet av buken på hästarna för skavning av linan, och dels sådana av tågvirke som även för samma ändamål var genomdragen en hylsa. För finkörning vid mera högtidliga tillfällen hade man ju i allmänhet mera prydliga sel-

don med tillhörande såväl draglinor som tyglar av lädertillverkning. Till dagligt bruk begagnade man sig av tyglar helt eller delvis av rep. För anspänning var fordonen försedda med en anordning bestående av en hammel fast ansatt å vagnens framparti och försedd med en krok i vardera ändan, till upphängning av de båda svinglarna, på vilka draglinorna vid anspänningen voro omlagda i form av en tilldragen snara.

Enligt vad jag hört berättas hade man för personåkning, innan fjädervagnens tid, begagnat sig av en mindre arbetsvagn med spolkäckar, vilken man utrustat med ett eller två säten. I en del fall hade sätena placerats direkt på häckarna där de hakats fast; ett annat system hade varit att ha sätena hängande i fyra läderremmar som varit fastsatta i sätets underkant och häckens ramstycke. Även hade man haft sätena försedda med fjädrar i vissa fall till mildrandet av stötarna under färden på dens tidens ej så väl underhållna utan ganska ojämna vägar.

Så långt jag kan minnas tillbaka ingick i vagnparken på varje gård en fjädervagn försedd med ett eller tvenne säten för personåkning. Denna vagnstyg hade emellertid vid tiden för mina barnår ej varit i bruk så länge, för jag har ett minne ^{att} av en dräng som hette Nils Andersson vid något tillfälle talade om för mig, att han kom ihåg de första fjädervagnarna som kommit i bruk där på

ACC. NR M. 14515:10.

LUNDS UNIV.
FOLKMINNES-
ARKIV

10.
orten. Det hade varit två av socknens förmögnaste bönder, Pål Olsson och Hans Nilsson, som varit föregångare med anskaffningen av denna fordonstyp. Sätena saknade stoppning, varför man i allmänhet använde åkdynor /Agedynor/ till att lägga i sätet och sitta på och under den kalla årstiden hade man stora fårskinnsfällar, som med ena kanten placerades under åkdynan och sedan sveptes ned om fötterna och benen för att hålla sig varm under åkningen och i vissa fall en fotsack av läder över fårskinnsfällan, Fotsacken var fasthäftad i sätet och vagnskorgen. Tjädervagnskorgarna voro i flesta fall målade svarta eller mörkblå i enstaka fall gulaktiga. Vid något tillfälle har jag sett äldre tider säten, som blivit förvarade som antikviteter och som varit utsmyckade ^{med} målade blommor i allmogefärger.

Senaste typen av åkvagnar, vilka man började anskaffa under den tid det här gäller var charabangen, en ny vagnstyp med tre säten ett tvärgående främst, med plats för kusken och en medåkande, samt två längdgående, där de åkande sutto vända mot varandra, med plats för tre à fyra personer i varje säte. De åkande stego upp i fordonet ifrån genom en mindre dörr i vagnskorgens bakre del. Denna vagnstyp ansågs ju till en början som en mera förnämlig sådan; som ej alla hade råd att skaffa sig. Därför var det huvudsakligast de större och mera välbärgade lantbrukarna som lade sig till med denna nya och på den tiden moderna vagnstyp. Ingen där på orten, med undantag av prästen, som brukade åka i viktoriavagn, fanns som begagnade sig av

eller voro ägare till annat fordon för personåkning än här ovan omnämnda.

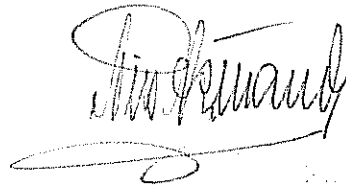
Bönderna voro ju mer eller mindre slöjdkunniga till att själva kunna utföra lagnings- och reparationsarbeten av mindre omfattning å sina såväl fordon som vissa redskap och arbetsverktyg. Voro bristerna av sådan beskaffenhet, att det fordrades större erfarenhet för deras avhjälpande, brukade man överlämna arbetet därmed till någon fackman i orten. För tillverkning av fordon anlätades först vagnmakaren, vilken utförde träarbetet som sedan överlämnades till ortens smed, Möller, och efter hans fränfälle efterträdaren Schönbeck, för färdigställandet av fordonet med järnbeslagning. Några kringresande försäljare i denna bransch förekom ej där på orten, vad jag vet om. Det är ju möjligt, att någon vid enstaka tillfällen inköpte något åkdon på marknader, men i allmänhet var det ej brukligt. Den närmast boende vagnmakaren, som jag kände till och för övrigt den ende där på orten, var en vid namn Nils Olsson, Everlöv n:r 9. Han hade emellertid ej året om full sysselsättning med vagnmakeriarbeten utan tog även under sommartiden arbete som daglönare hos bönderna, då dessa voro i behov av tillfällig lejd hjälp med förekommande göromål såsom höstarbete o.dyl. Det svåraste och noggrannaste arbetet vid förfärdigandet av vagnar var hjultillverkningen. Nämnade Nils Olsson var allmänt ansedd som en god och skicklig yr-

12

kesman på hithörande område. Huruvida han satte sitt bomärke på sina arbeten, känner jag ej till ej heller har jag någon vetskap om ifall man av vagnens utseende kunde bedöma av vem densamma tillverkats. Alla vagnar av samma tyg voro relativt sett lika. Några prisuppgifter på de olika vagnstyperna, har jag tyvärr inget minne av. Den hantverksmässiga framställningen av vagnar pågick så länge jag vistades på orten, men när densamma upphörde, vet jag ej.

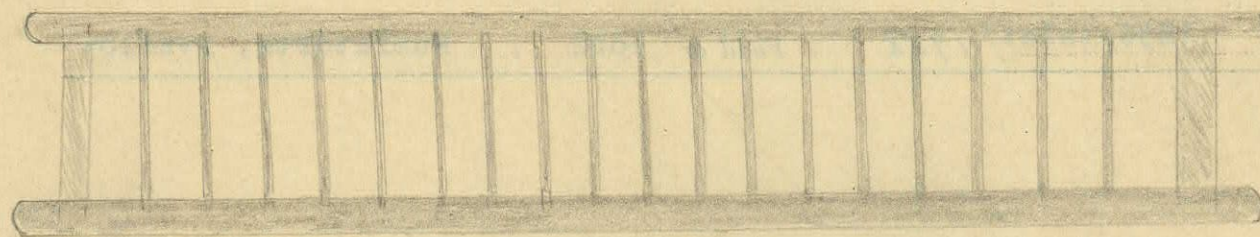
Någon adress på vagnmakare, kan jag ej lämna. Den ende jag kände var den ovanhämnde Nils Olsson, vilken är avliden för många år sedan. Han hade en son, vilken han lärt upp och som på den tiden bodde hemma och var fadern behjälplig vid utövandet av yrket. Denne son vid namn Ola Nilsson har, enligt vad jag hört berättas, senare förvärvat sig ett mindre jordbruk under adress Everlöv n:r 14 och i samband med skötseln av detta haft anställning som kyrkovaktmästare i församlingen, varför han troligen ej senare haft tillfälle till att i någon nämnvärd utsträckning ägna sig åt vagnmakeriyrket. Om han fortfarande är i livet, vilket jag ej med säkerhet kan yttra mig om måste han vara betydligt över åttio år gammal.

Malmö i april 1958

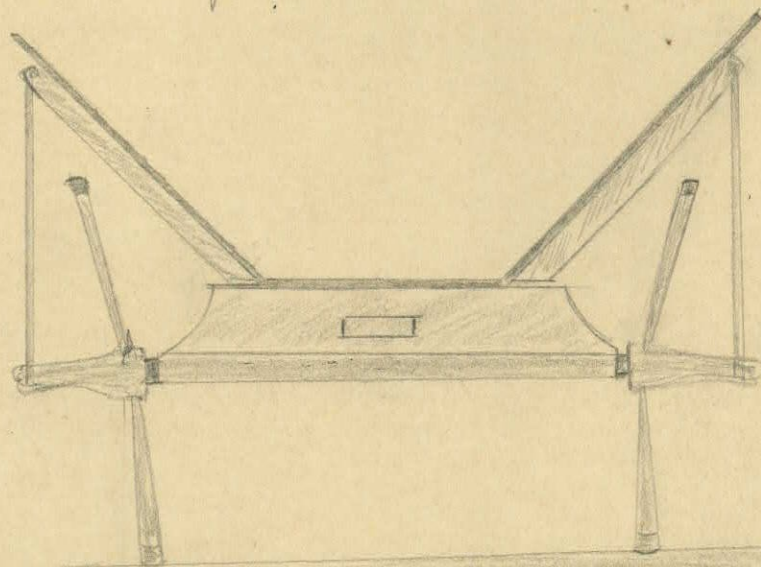


ACC. N:R M. 14515:3.

LUNDS UNIV.
FOLKMINNES-
ARKIV



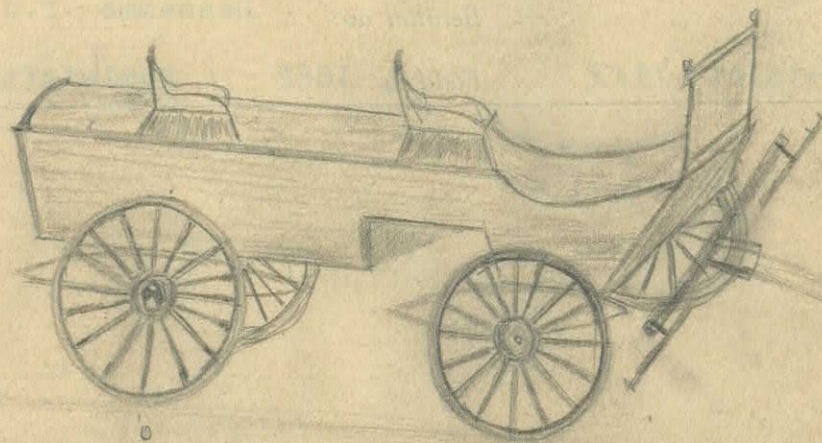
"Spala-häck"



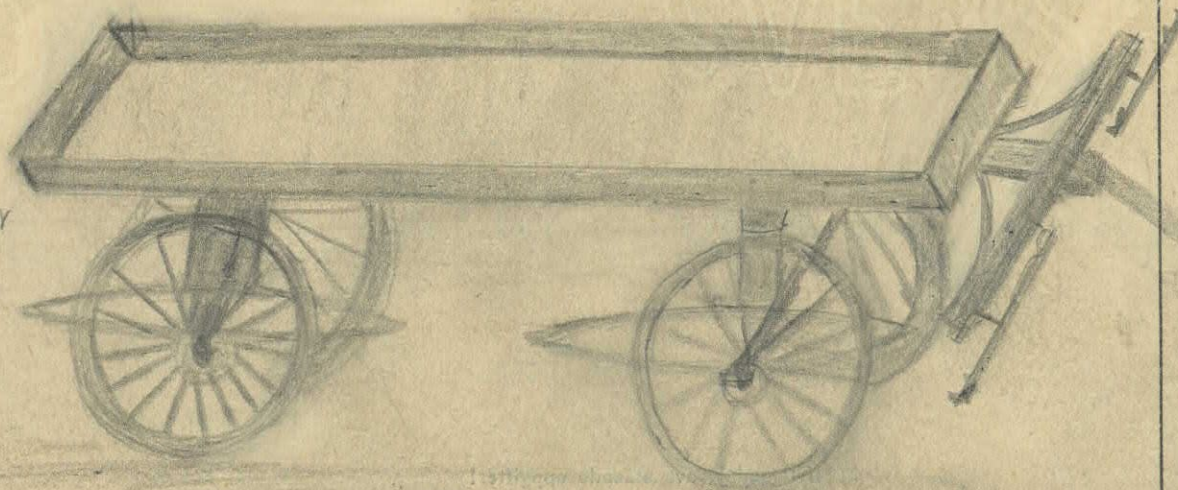
Äldre vagn typ i gammelskåning. Med bakstjärn.

ACC. N:R M. 14515:14.

LUNDS UNIV.
FOLKMINNES-
ARKIV



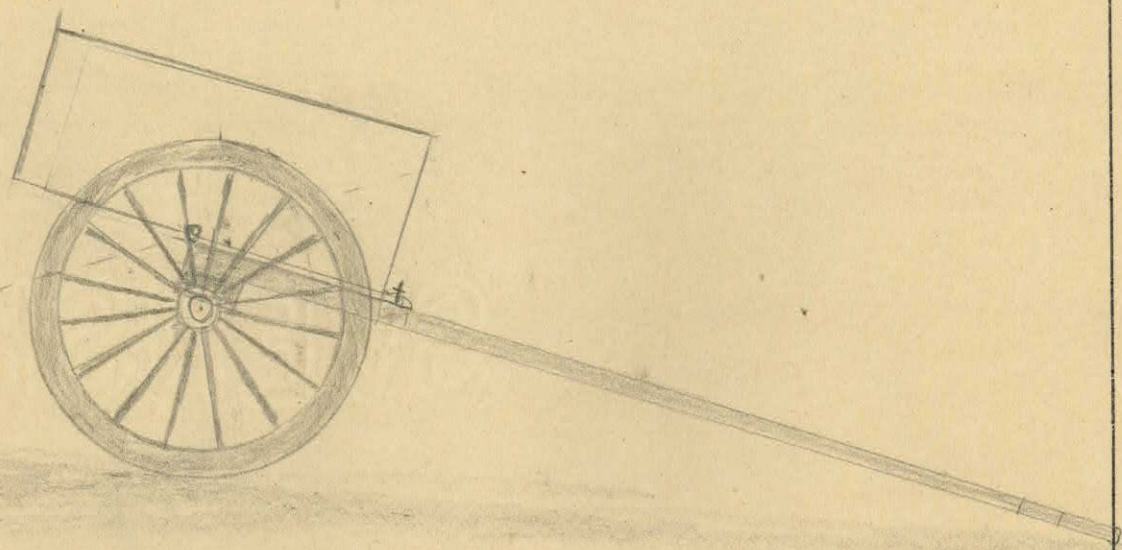
Skjåbuvagn.



Fackbuvagn

ACC. N:R M. 14515:15.

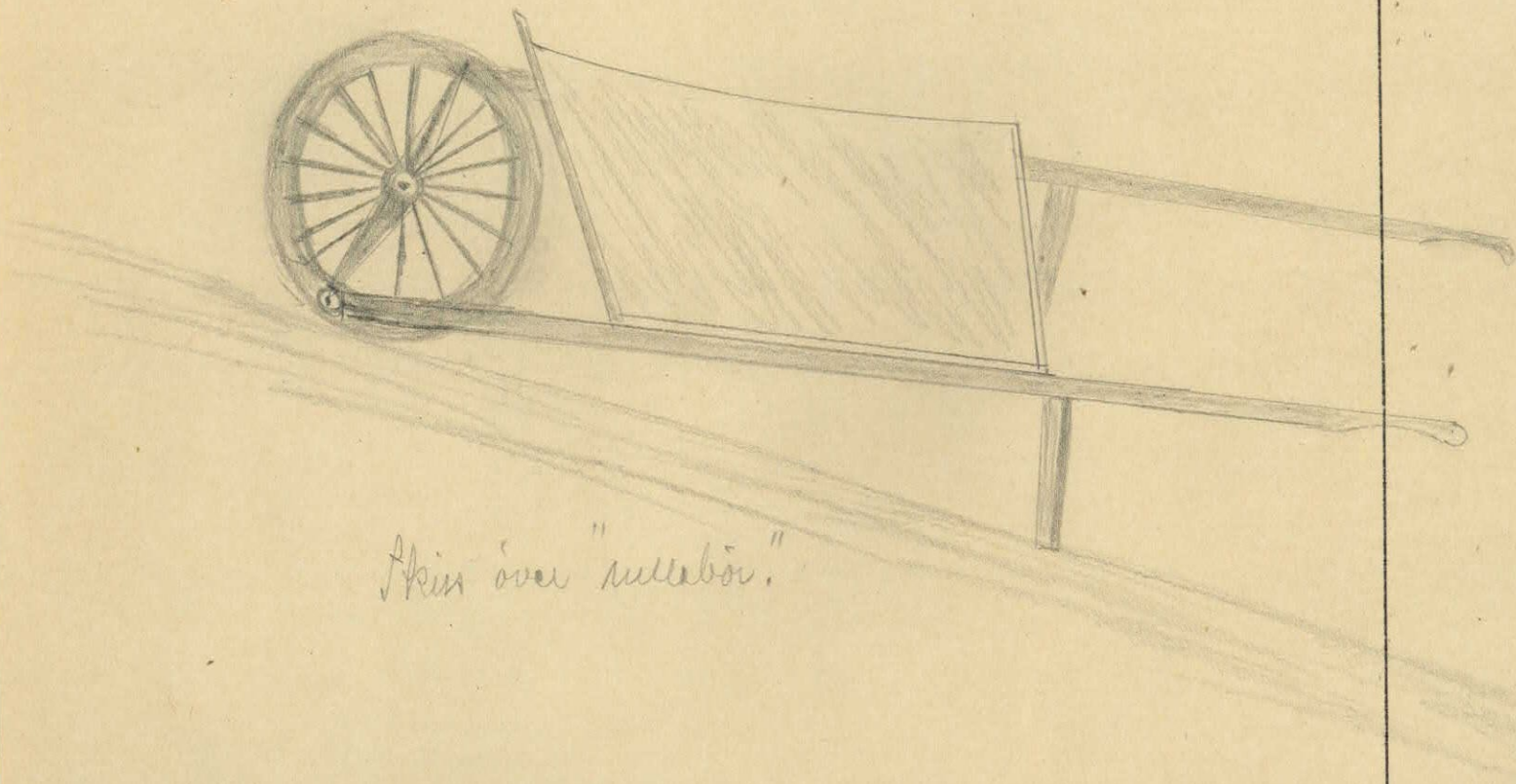
LUNDS UNIV.
FOLKMINNES-
ARKIV



Skiss föreställande en "gumpakärra".

ACC. N:R M. 14515:16.

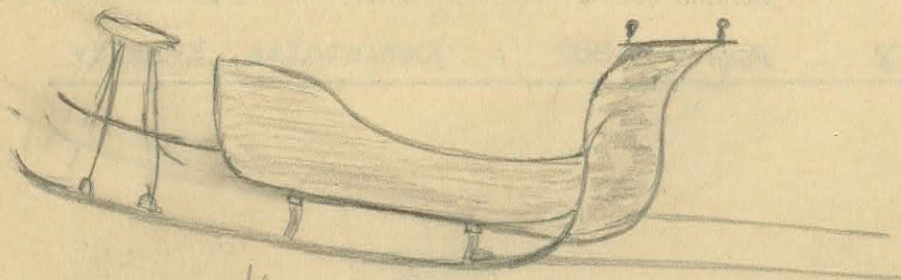
LUNDS UNIV.
FOLKMINNES-
ARKIV



Akin över "sleabör."

ACC. N:R M. 14515:17.

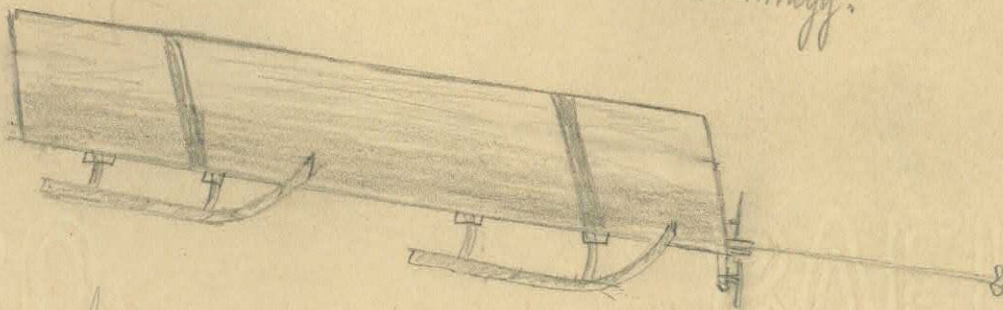
LUNDS UNIV.
FOLKMINNES-
ARKIV



Skis av karna.



Lukmagg.



Skis kälkar