

ACC. N:R M. 14516:1-10.

Landskap: *Skåne* Upptecknare: *Alfred Larsson, I Åby*  
Härad: *Vemmenhög* Berättare: " " "  
Socken: *I. Åby* Berättarens yrke: *verkmästare*  
Uppteckningsår: *1958* Född år *1888 i Skurup*

FOLKLIVS-  
ARKIVET  
LUND

*London, deras bruk och anskaffning. s. 1-10. LUF 108*

Svar på frågor enligt L U F 108.

1

Luf 108

De uppgifter om vagnar, som här lämnas, hänföra sig till slutet av 90-talet och kunna anses gälla för det mesta av Söderslätt. På en 50-60 tunnlandsgård (med 5 åo hästar) fanns sålunda två eller tre bolstervagnar, som kunde ändras om från korta häckar, för transport av betor, sten till väglagning, m.m. till höstavagnar. Dessutom, i regel, minst en lastvagn med fjädrar, "fjädevagn". Dessutom också ofta en något derangerad fjädevagn för diverse bruk. Därtill, i regel, också en mindre fjädevagn, "enspannarevagn", välhållen och ibland använd som åkvagn. Ett par, tre tvåhjuliga, enkla kärror, "gumpakärror", som vid denna tid vanligen användes vid gödselkörning, mörpling, m.m.

Minst en finare vagn, charabang, eller landå. Ibland också en tvåhjulig "gigg".

Till jämförelse kan anföras att Stora Markie, en 600-tunnlandsgård vid sekelskiftet hade 20-22 par hästar, arbets-

De äldsta arbetsåkdonen voro bolstervagnar. De bestodo av fram- och bakkärra. Framkärran, som måste vara vridbar i sidled, förenades med

..... bakhjulan genom en kraftig, järnbeslagen bom, som var flyttbar i drag-  
..... riktningen, var igenom vagnen kunde ändras från vanlig bolstervagn till  
..... höstavagn med långa häckar. Framhjulen voro alltid betydligt mindre än  
..... bakhjulen. Detta för att hjulen vid vridning behövde till en viss grad  
..... gå fria från sidohäckarna. Dessa hade en cirka 45 graders lutning mot  
..... vagnsbotten, som var ganska smal. Hjulnaven voro starkt järnbeslagna.  
..... Uti dessa voro okrnarna stadigt infällda samt också intappade i hjul-  
..... kransen, som bestod av olika segment, "löter", vanligen 6-8 stycken.

Hjulringarna, av järn, voro, på grund av sin funktion, något av det viktig-  
..... -aste, vad hjulen beträffar. Det får också anses höra till en av smedens  
..... viktigaste uppgifter i sammanhanget att lyckas få rätt diameter vid  
..... sammansvetsningen så att ringen kunde nätt och jämnt kramas om hjul-  
..... kransen och sedan vid krympning genom avsvälningen kunna ge behövlig  
..... stadga åt hjulet. Ringen skulle nämligen vid påläggningen vara nästan  
..... glödgad. Under sommartorka kunde det likväl hända att någon hjulring  
..... lossnade, ofta med haveri som följd. Huruvida det längre tillbaka kan  
..... ha förekommit hjul utan järnringar, känner jag ej till. Men hela hjul-  
..... ringar ha inte förekommit före 50-60-talet. Enligt de uppgifter, jag

har i minne från äldre generationer, så ersattes den hela ringen av olika segment, som förbandsvis spikades över "löternas" skarvar. Här-igenom fick inte hjulen samma stadga som av de hela ringarna. Och det berättas också att haverier på den tiden voro rätt vanliga, ehuru lassen inte voro så stora. Detta berodde nog också på att landsvägarna långa tider på året voro i miserabelt skick. Hjulringarna hade förr en bredd av omkring 50 mm. Men någon tid efter sekelskifter blev det i lag bestämt att ringarna ej fingo vara smalare än 100 mm. Detta mest för att skona vägarna. Men det kom också att skona dragarna. På 60-talet t. exemp. hade en dåtida lastvagn fullt lass av 5-6 tunnor spannmål. Omkring 7-800 kg. Efter sekelskiftet lastade en bolster- eller fjäder-vagn 14-1700 kg.

Arbetsåkdon med fjädrar torde ej ha förekommit förrän fram på 70-80-talet. Till skillnad från bolstervagnar blevo dessa kallade fjäder-vagnar. Deras konstruktion kom att skilja sig betydligt från bolster-vagnarnas. Överbyggnaden, vagnskorgen, bestod av en plan botten med fasta sidostycken och löstagbara fram- och bakstycken. Den benämndes

vanligen "vagnssloffen" och var förenad med de två hjulparen. Dessa utgjorde "fram-" och "bakkärran". Och voro försedda med fjädrar i vagnens längdriktning. "Bakkärran" var fast förenad med "sloffen". Men framkärrans konstruktion var något mera invecklad. Den vridbara underdelen, "vri-låda" skulle förenas med axeln och vara fjädrande och var centriskt förenad med "sloffen". Den skulle också ha praktiskt fäste för styrstång och "svinglar" och i somliga fall, vad det gällde mindre typer, också ha fästen för "skacklar". "Sloffen" som sådan var ej föränderlig utom att fram- och bakstycke kunde löstagas vid behov. Dessutom kunde lösa sidohäskar hakas på vid körning av betor o. dyl.

Tvåhjulngen, "gumpakärran", användes ganska mycket vid gödselkörning, mörngling, m. m. De voro enkelt konstruerade. Med kraftiga skacklar, "skaglar" vilka voro fast förenade med bolster vari axeln hade sitt fäste. Men för att medgiva tippning bakåt var "sloffen" fästad i mittelläge medelst tappar och kunde på enkelt sätt fastläsas. Det kom på dragarens lott att delvis balansera kärran och lasset. Därför voro också "skaglarna" kraftigt utförda.

Vintertiden användes arbeteslädar, kjälkar, (kjilkar), för transporter på landsväg. De bestodo av fram- och bakkälke. Framkälken hade enkelt "vrilav", i princip som bolstervagnen. Men bakälken förenades inte med någon fast bom med framkälken utan medelst kättingar, som från bakälkens sidor hade centriskt fäste i framkälkens "vrilav". Korgen utgjordes ju av bolstervagnens korta häckar. Före järnvägarnas tid användes de av slättboarna vid transporter av spannmål, m.m. in till städerna. Ävenså för körslor till skogarna, m.m. Kälkarna hade järnskodda slitbanor.

Längre tillbaka, -före mitten av 1800-talet, fick nog de vanliga arbetsåkdonen, bolstervagnarna, fungera också som åkdon vid resor. Detta vad bondgårdarna beträffar. Därvid användes säten, "agebrädor" som lades tvärs över häckarna. På dessa lades stoppade dynor, "agedynor" av hemvävt material. Därtill hade de skinnfällar och täcken, som de kunde svepa om sig.

Såvitt jag har mig bekant, torde det ej ha funnits särskilda åkdon avsedda för resor, före 1850-talet. Åtminstone ute bland bönderna.

De första, jag hört omtalas, benämndes "holsteinare", vilket torde avslöja deras deras ursprung. Troligen var det någon av herregårdarna, som introducerat

dessa. Och efter vad jag hört berättas, var det första tiden endast någon av de mera försigkomna bland bönderna som kunde ståta i denna relativa lyx. Några år efter sekelskiftet såldes en sådan gammal vagn, -ej i fullt brukbart skick-, på en auktion här i bygden. Den var försedd med fjädrar, hade något svängd vagnsbotten och lutande bakstycke. Framtill fanns stänkskydd. Vagnen hade två säten med rygg- och sidostöd. Den var målad i någon blå färgton och jag tycker mig minnas att det fanns spår av något blommönster. Och såväl träinredningen som smidet syntes vara utfört med vissa finesser. Troligen hade vagnen varit försedd med läderfotsack. Och likaså "agedynor", fällar och täcken, då den var i bruk.

Efterhand sökte bygdens mera försigkomna vagnmakare och smeder efterlikna dessa. Och sådana sågs ofta i bruk omkring sekelskiftet, fast mest på de mindre gårdarna. De voro också betydligt enklare utförda än originalet.

Den tvåhjuliga giggen kom rätt vanligt i bruk kring och efter sekelskiftet. Den hade mjuk fjädring och var försedd med rygg- och sidostöd.

Bland annat såg man uppköpare, kreaturshandlare, m. flera använda sig  
av gigg.

Vad åkslädar beträffar så fanns det olika typer av dessa. Den vanli-  
-gaste, "kanan", hade nersvängd korg, högt stänkskydd fram och baktill  
en "agebräda", fast förenad med kanan och avsedd för kusken. Det fanns  
också "kappslädar". Dessa voro mycket smala och framme kunde endast en  
vuxen få god plats. Kusken satt baktill på en liten sits, ungefär som  
en cykelsadel. Under vintertiden, då snön kunde ligga över vägarna rätt  
länge, ordnades ibland släddpartier. I julo, kanske tretti ekapage i följe  
togo då en rundtur i bygden, vanligen med avslutning på någon gäst-  
-givaregård, där förfriskningar intogs. På den tiden åkte folk allmänt  
släde så länge slädföret varade.

På nittitalet och kring sekelskiftet kommo charabanger mycket i bruk.

De voro <sup>v</sup>mliga åkdon, som kunde ta med en 8-10 personer. Därefter tyckte  
det vara landåer, som många skaffade sig. Dessa voro försedda med  
kuskbock framtill. En något mindre typ, utan kuskbock, kallad "<sup>ponnyvagn</sup>~~viktoria~~vagn"  
blev ganska vanlig också. Någon yrkesman i branschen hade funderat ut



ett mellanting, "viktoriavagnen" Denna var av samma typ som landån, men var föränderlig så tillvida att kuskbocken kunde fällas undan varigenom kusken kunde sitta nere i vagnen istället. Dessa vagnar hade troligen tidigast funnits på herregårdarna. Andra typer av resvagnar, i varierande utförande, kommo till sista tiden, innan bilismen på allvar övertog de hästdragna vagnarnas roll. På tjugotalet började dessa ersättas av bilar I början sakta men efterhand i mera stegrad tempo och i våra dagar är det huvudsakligen småbrukare och likställda, -med hästar-, som ha åkvagnar i bruk. Åtminstone är det så här på Söderslätt.

Om bönder själva kunnat tillverka vagnar, har jag mig ej bekant. Men reparera sådana voro nog somliga istånd till. Vad herregårdarna beträffar, så höllo dessa sig med både smed och "huggedräng", som kunde klara av både reparationer och nytillverkning.

Bönderna beställde i regel sina arbetsvagnar av byns smed. Denne samarbetade vanligen med byns vagnmakare och för denne var vagnmakeriet huvudnäringen. Smeden däremot hade ju mycket annat att ombesörja.

Båda dessa yrkesmän funnos i de flesta byar. Och då det gällde arbets-  
-vagnar, som ju i princip voro lika varandra, så kunde nog en och var av dem  
klara av sådant arbete. Annat var det då det gällde resvagnar. Dessa fördrade  
stor yrkesskicklighet och här hade smed och vagnmakare stannat för  
vissa speciella detaljer i utförandet, ehuru en icke fackman sällan  
gav akt därpå. En och annan smedja hade särskilt god renommé på om-  
-rådet. Däribland Ljunggrens i Södra Åby, som gått i arv under flera  
generationer.

Om någon kringresande försäljare sålde vagnar, har jag mig ej bekant  
Inte heller att sådana funnos att tillgå på marknader. Men av annonsering  
i tidningar på 20-talet förefaller det som om någon fabriksmässig  
tilverkning hade kommit igång, -dock bara under en kortare tid-.  
Särskilt drar jag mig till minnes någon som reklamerade tillverkning  
av giggar.

Några säkra prisuppgifter, avseende vagnar, är jag ej i stånd att lämna  
Före första världskriget höllo sig priserna nog stabila. Men senare,

kommo de att variera starkt. Som exempel kan anföras att en bekant

i slutet av 20-talet inköpte en viktoriavagn för 1600 kronor. I slutet av 40-  
av 40-talet såldes en sådan, i prima skick, på en auktion här i bygden  
för 30 kronor.

Det vill synas som om hantverksmässig tillverkning av vagnar slutade  
under trettitalet här i bygden. Vid tillverkning av de nu vanliga lastvagnarn  
dragna av traktorer, så ankommer detta nästan helt på smeder. Endast  
vagnskorgen är av trä och detta kan vilken träarbetare som helst  
utföra. Sålunda kan vagnmakeriet, som yrke, numera anses avslutat. Dess  
utövare äro också borta. I min omgivning, i byarna häromkring äro  
santliga, sedan ett tiotal år, borta.