

ACC. N:R M. 14517: 1-55.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Landskap: *Skåne* Upptecknare: *Ellida Ohlsson, Skurup*
Härad: *Vemmenhög* Berättare: " " "
Socken: Berättarens yrke: *lantbr. hustru*
Uppteckningsår: *1958* Född år *1889* i *Skurup*

Fordon, deras bruk och anskaffning. s. 1-55 LMF 108
(teckn. s. 53 ö. 55.)

Svar på frågestår nr 108

Fordon, deras bruk och anskaffning.

Att lämna tillförlitliga uppgifter om antalet fordon i går-
dar av olika storlek i äldre tid är nog numera omöjligt,
men man kan nog i huvudsak gå ut ifrån att det fanns
lika många arbetsfordon som det fanns yrkesarbetsvästar.
Så varje gård i staden hade var sitt ekipage att sköta
om, vagnar, hästar i redskap men ännu så långt fram i
tiden som mot slutet av 1860 talet fanns det en del till-
rägga i gårdens lörs räckelse för en skuldighet och då hade
bonarna ett med sina små i primitiva hästar vagnar i
redskap göra arbete vid gårdar och böra äcker till de närm-
sta städerna mest till skolorna. Man kan göra sig en före-
ställning om dessa ekipage när jag återigen vad om beakta-
des av min manns minnen om sådana och resor på hans tid
1840-50 talet och fram på 1860 talet. Saker utgjordes av 1 främ-
sta, mot slutet, då vagnarna var blivit något stabilare, 2
främre vagn, kanske var det dock endast jordbrukarna som stigit.

Vagnarna hade då träsklar i båda ändarna som
frånvarade utanför tygeln med båda ändarna som köda
vilade på Trä-skacklar i stället för tistelstäng o' linor.
Fäderna Träskärla-bängarna (vagnarna) man sade när både
Träskärla o' bängarna i Träskärla o' vagnarna i ömsevid vilket som helst.
Om hästarna kom man gick in i friställning genom en
öppnad som man berättade för en sådan stadsman.
Det blev en gång när han var på hemväg från skolan sedan
som för på en vägen blev glasskal o' han hade inte skott
därmed utan hästarna komde inte på jättställe. Den tog
då ut sig vagn Träskärla hemstället. Bäljvagnen o' trädde
en på vardera av hästarna ena pararna o' tog sig på en så
hem. Hovet komde inte den tidens Träskärla-hästen.
Fast man inte hade stäm till en jag namnde fick man
släppa in sig den som hade det senaste skippaget i förväg när
man börde i stället på vid och bärst o' när man kom i jett
varann fick man hjälpas i skifta med att skjuta på vagnar
na åt varann i upp för bäckarna vagnarna var på och o' delige.

annat än buller i skampanden så desse.
 Beträffande finare vagnar, åkragnar o.d. så kan de kom-
 mit till så mycket på längden att det inte kan angöra
 någon exakt genombertstid. Det kan beträffande detta vara så
 mycket annat mera berott på individen, hur pass konser-
 trerat eller "nyrosligt" inriktad den var än på ställning i
 frimogenhet. Det gick inte att fatra en keneman, stads-
 person eller bonde efter vagnarna, det kunde stå helt fel.
 Jag kan inte låta bli att här dra fram en episod ur min-
 net där jag själv varit med o hört ett ressememang.
 Det var vid turistvisitation i Skurup 1905 då en lång
 rad med kontraktets präster och präst- och kyrko-
 helthövar i karitativ-kontraktshuset, präst- och kyrko-
 i många viktiga vagnar, mest blanka, låga, eleganta åkdon med
 skinnade blanka och mörka i rader i buskar därifrån.
 Mitt bland all denna ståt stod en enkel gammal skom-
 filad åkragn o.d. en gammal typen med dotter i åkdonen
 ett par arbetarkästar i en vanlig dräng som knäp. Där stod prästen.

innanför kyrkporten en stund ö. bestämda besöksfester ö. då
var då jag kom att träffa vår egen kyrkoherde Kjellander såga
till den enkla skjutaren ägare kyrkans herde Svander, Willie
(fader till H. Svander i Ystad). "Jag tyckte du borde skaffa dig lite
bättre vagnar bror", men fick till svar: "Ja äger bäst i de ja
har betalt", en jule som nog träffade målet för det rader
intet mer denna. Detta var alltså omh. skuldsiffror ö. det
blev nog utm. i undantagsvis, s. s. när bönder ville göra
korskap, kruskap ö. stunds personer förbehållit att lägga
sig till med fackta åkdrar. Bonderna köpte sig till prun-
vagnar, viktoria vagnar, skarbanger, gjöggar ö. höga vog-
nar av jaktvagnstyp ö. så förblev det till blanda frångå
ut de mest sköna åkdrarna.

Det tycks ha varit en missade på mörkarna i kontakt
att skaffa sig nya fina druckor vid slutet av 1800 talet då
alla dessa föreföll nya skap efter skuldsiffror ö. detta var om-
m. denna skuldsiffror till det utan det kunde blanda att
rockmans mannen för trada hjälpm. om alla men de skulle
betalas.

I muntgärning, som ju för var att rädda för hemkap, hade
man ju enligt Kierbooms berättelse i kalsch sedan på
1820-talet och man nämmer ju dessa åkdon vid sidan av "bond-
vagnar" som det var en gemensamt att åka till läroanstalter i.
"Men dessa vagnar såg ut väl inte jag fast tyckte inte an åka
re än även jag. Men när till berättelsen nämner i kalsch
var det inte samma som "karitt" en vagn med kusk och
en kusk och fylla upp i mer. På tal där om det hade man i
min barndom, då man ännu kunde ja se sådant när
man kom ut på upp till över huvudet för att plocka milke
bladet vid sågbrädet att de åkte i karitt, och var så trötta
de uttryck.

När det gäller vanliga åkare i ekklare bmod miljö
har dessa indelas i vagnar med rak bryg, som ännu vid
slutet av 1800-talet var dominerande även när det gällde att åka
fint, i "underligare" där hjulen kunde svänga in under
en bryg, till valn under framsätet och man blev i tillfälle att
s. a. vända på flöden utan risk för att stjälpa överända när

Tiden för denna uppdelning som också innebär
 en uppdelning i åk-ö lastvagnar kan nog närmast sättas
 till omkring 1890. Lastvagnarna blev sedan utrustade last-
 vagnar ö var inte undantaget några närmare frändring
 annat än beträffande stölen, men kan nämnas mindre
 lastvagnar ö 3-benarvagnar för med en midstjärna =
 åkarna ändrat utseende under årens lopp. De äldsta
 från 1890 till det var i regel konstruerade med öta ränder ö
 ståtande framgavel, stölet öppet upptill med en smal stöpp
 ad kant på ryggstället, endast en smal ribba ö i en stöppad
 ö knuta med väfningarna i plusk. Neder delen av stölet
 var utformad som en låda med en liten länna i ribben neder
 delens stora putar. Två lika öta kunde till i öta knäna
 hade de ibland en åkfelt eller vagnstärke. Sedan bebehölls
 denna typ men färgen blev öklar öklar, åkta till öklar öklar
 framgaveln blev öppet öklar öklar frögnad stöck ö
 öklar stöck öklar trampa på vid påhängningen, ja detta fanns öklar
 sedan vid de första typer. Öklar vidare beskriva alla de i detalj

arriskande typen som sedan utgick från denna är en vagnmakars
uppgift, därför är jag inte kapitel på kan också vidhålla i
maskinslutar utvecklat en hel del under årens lopp & man kan
nämntt kalas patent & kalas patent arlar i behållande utstyrelse
& utformning av vagnkorg & stötar kan variationerna varit
många men grundformen har varit den jag beskrivit.

Som jag nu ändå föregripit det som skall följa längre fram
kan jag liksom såväl här beskriva den gamla vagnmakars
vi hade i mitt hem, här kan vi ännu en vagnkorg av
samma typ som vi brukat antea på att var jämställda till
medel som passade till för. Vår vagn som användes såväl
som lastvagn som åkavagn, hade rak korg & helt raktstående
säte med en bråstens läng raktstående kake i vagnen
som grepp om vagnkorgens kant. Först såte som korg var på
utridan prydd med smyckningar av utskurna profilerade
tister som följde kanten, undlade man mycket blonda i ögen
& rårben i likhet med bänderna i någarna från 1880-talet
ja kanske sedan 1850-talet. Dessa båda var vagnen i övrigt

idbrun, hade mig haft den tidens maffigast färg i väst på på
sin tid.

Arbetsförelse. Fastän de gamla arbetsvägarna med spola-
krokar, träaxlar, krokarula i träskacklar i stället för
stång i linor för packning var en del utdömd på 1870-80
talet kan jag nästa ändå vänt i fullfölje att en gång se ett
sådant skryg i bruk. Det var strax efter riketsdelningen.
Närbyholmarna angår där folk då kom långväga ifrån i
början köptes i auktioner för skörd ~~här~~ som sommen i
höst. Men för såde åt mig att säga att det på ett för-
don vi just skulle mitta, då kan hade sett det förut i
ville ett jag en gång skulle ha sett hur man skulle för-
skjuta. Var för det vi kan kalla "sko-böjden" de som
slimning i Blåttung i så den typ man då kan undast här
tulas om. Toi små bunnar lästas mellan fyra träskacklar
troligen naturligtvis "bolkinger" av templig dimension fäste in
vägarna med ogen i barken i med en kank i riddonen som kan-
märksade med det övriga. Om det var bringarlar så rep. Låda

eller nyare med biggar minns jag inte. Vagnskåporna som
 ju vid detta tillfälle var könskåporna var mycket utfärdade spelt
 kåpor, beståen var små. Skåporna bestod av två raka stänger
 med en tillsläppt trä i var ända som som man kallade
 länk o slänkelänkar till med runda spelt (trän) i mitt hem
 har funnits en par sådana långa stycken med till käftan
 inbunden på sin spelt. Dessa kåpor liknade stegar med
 mycket till mellan stegar. Från kåpa-börkan, den del av
 vagnens underrede som kåpor vilade på, i med till den
 utskjutande axeltapper, utifrån navet alltså sått en stång
 krökt på tvärlinjen av ask fäst med en bult i kåpa-börkan
 i träd på axeländan o med trä-muffan o mutter fäst vid
 elen o med en spjunt eller träkil fäst vid axeln. Det
 var på detta sammankommande stiel allt berodde vad
 gällde hållfasthet o stabilitet, den bädd bar i stielda i kinden
 på så sätt träaxeln på att bryta sig o skada den vägnen.
 I den vagn jag såg sått från man kört i badmatsklä-
 der. det var vid under sommars tid, trä-kåpor utan påsar o med

det yppersta benet öfver landet utaf sin vagnen, vagnen bestod em
var tvåfaldig så små att det var bekvämligt så för öfrigt
att mycket vanligt sett ut äfva i höstaragen då o tvåfaldig och
det vanligaste var äldre fider utaf den i Tinnestene om det
var trä i vagnen det var på samma lätande trä och små
botten i med sådan vagn kunde man mer än spårare
till upptäck de 2-3 milen för en bekvämlig kör, då kunde
karet vara en tunn salt i ardet någon riksdaler, tiden
1860-70 talet o tiden som sedan tog en dag resa d. o. på 4-5
tiden på vagnen till nya botten.

Jag vet inte hur det då var bekvämligt med den s. k. lång-
vagnen, den var på släp och med en jämnhet, en utåtd
gemmal kjuling som förstärkning förmedle framkåren
med bakhåren i som fanns en olika längden för lång o
kort vagn. Det var mestadels denna man använde vagnen på
lång till kort, man bytte "långvagn", sette på korta föt-
böcker i sette fast garlar fram o bak så om för andlingen
gjord o så skulle man också en vagn att om den skulle tas in för

längre förvaring inomhus. Med sluten korg bländades stoff och
uppbreddes med ett eller halvt öblad med fäcken i ändrum.
Blev vägnar ut i skog i äldre tid. Det var då inte
vagnen utan textilerna som användes allmogens chippage
eftersom sådana textilier fanns det riktigt av i bondesamhället.
För timmerkörning hade man ofta långa långa vagnar
eller förlängningssplanter i när man skogade stee. för
byggare hade man endast underdelar i små köcken endast en
matta eller säck ut i ett par. På kortare tid än en halv timme
hade man mändat en vagn från det en ändamålet till det
andra.

Med lite gamla hussersade köcken blev det en gödselvagn
där man drog av gödsel med en mjölktrög d.o.s. en tjuga
med kort skift där man lätit smeten bryta hornen i raket
(ätningsstena en sådan finns på Valtarna). För gödselkörning hade
man dock för det mesta ätningsstena om de behövdes såväl
i bondgårdarna som i de mindre ställen d. h. gruvakärror
och gårdarna i regel 3 st. i körd i skift så att man bytte så ofta

en kanna alltid var i gidselstaden eller i en annan stad, en på
väg åt endera hållet i en på fältet för utfrysning i små
luggar, det mellesta paret såväl som ibland det första och
sista paret. Dessa kanna användes också för många andra
lätta kunnar i vore lätta o bekändige. De utgjorde en
brodskärl eller vagn utstängdes lada på iordig mest
undelaget med alla som var som var fast fäst med
skobla som var i ett ställe med belägg, med en
stunt eller en lada iordig mest detta i samtliga
vid detta med en bult o så utöfde att den laddade kanna
i tog stäl mest marken när man drog upp batten, den
laddade kanna om det var en sådan i anda inte var för
tung att inte lyfta i luga o lada just när kanna gått fram
så kanna blev för. Det kunde vara både lätt o bekändigt
o raka maktseter beroende dels på kanna stärke o dels
på utövningen av balansen, något jag själv har erfaren i
min tidiga ungdom i mitt mått har kom. Utöver var
en stärke stärke i måste stå i just iordig till ladda stärke

De fick givetvis inte vara så stora att lädan drog runt man
des stjälples utan endast kom att luta så att innehållet
stjälples ut när man bröde fram. För dessa kjul gjordes
speciellt till källan var de fämligen platta & yttre
skivade men använde man sig av kassade vagnskjul
fick man lätta bryggs och lädan långa dröfta ut
en sådan enkel källa fanns ingen markhalt utan endast
en grov spinn som höll kjulet fast vid axeln & hjulbrossen
= det jämnar med en grad som gick in i marken & höll den fast
där, som att en typ i kunde vara fastsatt yttre delar med
njälje av tjärla blann. Jag tar med detta därför att det
är något jag själv varit med om i Östfrä och det kanske
varit likadant i äldre tid när akdorn hade fämlen
gammal källa var ju ett ganska primitivt akdon som man
aldrig försåg med några moderniteter.

Jag minns att jag fämlen tilltala till dessa källor tid förr
i mitt minne när jag i min barndom såg gamla kasse-
rade vagnskjul ligga till vägs kant. De var användbara

att tynga ner i jerns till när de bekrädes. Bland dessa kjul
 av olika typer fanns också sådana som var ganska små
 men gilla i klumpiga mycket starkt skroade i med
 stora klumpiga mass, det är mest den starka skrammen
 som står för mig. Dessa kjul måste ha varit till låga
 vagnar i rullat till med varit utelämnad, små
 vagnar bröts alltså i mycket lufande vagnar. De
 gilla nästan tyda ju på en golvskel och måste ha varit
 en bra bit utanför havet, det ger också skrammen
 god plats för. Det ligger därför nära till hands att för
 att de en gång rullat just på en träsklad vagn eller
 åtminstone på deras närmaste efterföljare. På den
 träsklade vagnar måste det ju finnas god plats för
 några rullor utanför havet i ju kontura avståndet var
 mellan havens inre kantar desto mindre var pårest
 ringen på skeln. Men en bälstervagn fram i bakdel
 var förpackad med barandra med en plankan en järnskena
 tjuga i hämmar i bultar igenom kan man sedan framgå

Den s. k. Tjugan var en vägnät yllankebåt med dikaledes
vägnät utlag där den förbindande planken - lögving-
nen stöcks in i en bult stöcks igenom redan man
på striden också placerat en järnkloma för att förstärka
i regel en sträckt yllankebåt. I senare tid en järnbult som
läggs under ut bakom vagnen, men då var det också
tjugne bultstävagnar. I spintars under en liden färg
En lönj järnbult gick också under vagns botten
med i stöcks genom hål i järn platta järn som var
fäst i vagns kackarna. Av en gästarna botes som
i fäst vid kackarna med sidena bulten när överredet
var sträckt om klaff eller bryg. För i när det var vagn
se gagnar kunde de senare ersättas av en ögla, en spint
i en tapp. En fast bult i framkännen med gick upp
genom ett hål i vagns botten för förstärkning samt till
i hål bryg i läge i fram baktill till förstärk-
vagnens utrustning kunde så en rep hant i fram-
dan i en talja av trä eller träskid i en rep hant att

fast göras lassin med en längre stöt än som bandes fast
med rep. o. drogs till medelst täljen eller knoken sedan
öglan samt till loggs om dess luvud. Det frukom att skämt
samt uttryck användes denna lassin bindning. Om pigan
som skött lassin någon slarvat i lasset var på löst kop-
pennet eller drängen på starkt att brok i lassin med
närheten skulle det att han bränd till kopp.

Og skulle kjulen i timmstone parvis vara lika stora
o. de riktigt gamla vagnarna var nog alla fyra till
i timmstone, det närmaste lika stora äro på i skogarna
men i sommare tid med uttida vid brans blev ju stäl-
naden större då vagnskorgen ju måste vara värdt o.
vagnarerna blev i proportion därtill högre. Jag har
dock sett vagnar med omåtteliga hjul, också det. Närby-
skolan äger, där mycket både gammalt inbrett o.
nummererat och att se, men det tädde sig i samman-
märkes ändligt. Omars har det förr mest varit på skämt
man talar om sådant när man skulle ha något på gringarna

o man skyllde dem för vidare skolan. Man hade ett talerätt
just angående de omhändertagna barnen och de andra
men jag var tyvärr oförklarad om det var de hade de allt
dessa gå 50-60 år tillbaka i tiden.

Hjäl utaf jämberlag har jag aldrig varit och
här talas om när det gäller skolan i bekräftande ringar
Vad det är en omvärld som när förändringen om bekräfta-
ringar på lastfödon hade i kraft, således har jag
gjort. Beträffande utlärarna fäste vid något i när-
heten. När det är ändrat i förhållande. Huru gånge
För hade man ju med tillhjälp av en bok eller en sk.
"smått" jag, en omvärld av tre av många olika utlär-
de, lyfte vägen så tydligt som att se på i kunde de
ut så ut man kunde med en riksk = späl många utlär-
med vägen smärta, färdig bryt eller kunna beröda av kist-
iska o andra ingående jag i minna, mest käftista
som man hade i en liten båtning med en upkast till
18. Geve - en pinnel, munnen skinnock, av med en stävel

förändringar i man till man och i ungdom
 med en man till ungdom med en man i ungdom
 bakom i en man och man till man och man i ungdom
 den åter kommande, många var av konstfärdiga konstnärer
 och den var hemmaga. Det var en skam för ägare
 den brukar i sags skarpa skarp
 Den första förändringen erbjöd honom undergått var na-
 turligtvis när trällarna blev ersatta med sklar och jäm-
 de biffen ja också kändes i så blev träskedarna
 för par-äktarna ersatta med tistelfång i linn och
 i heder. Men andra konstnärer var man kunde
 summan trästarna när ingen stång med stång kropp
 formen, men på den tiden hade man inte konsttyglar
 utan tyglarna var fästa vid borden trästarna och
 rida av botten i botten rinner och var samman-
 hållna med en kort repända som både trästarna inte
 använde en d. k. mel-Finn - mellan Finn. To med skalar
 na blev en jäm fick sagsarna och helt annan lastning frimåga

kom ett ganska mycket lättare o bekvämligare för den
ständiga ångsten ett något skulda på vinden när han
var ute på längre resor på dåliga vägar, både sedan
kunde på tiden till innan järnvägen vid Gröns år 1848 -
Tales kom till den kunde ju då också få en minst det
bäst luss ut förut o kanske även utan behov av stöd
av sällskapet om något skulle hända. När de gamla lude
som varit på sådana resor kunde man alltid ordnas
får spara ett olame ångsten alltid kängde över den.
Detta är bolster vagnarna.

Jag har redan nämnt att vi har en gammal vagns-
bry som varit till den äldre typen av fjäder vagnar.
På 1880-talet o som redan användes som slädkorg när
ägarna på 1890-talet skaffade sig riktig ångvagn sådana
som jag beskrivit med arskuren bry sluttande fram-
gård var utrustad med vita stiebänder. Dessa vagns-
bry fastgjordes med ett en gummigående bult på jäm-
skedade trämedel som insemellan var försedda med

jämheten i anspråken för parkörning med vänliga blickar
i inställning. Men sett den lögliga varmt, den lilla stället
i bakom var det gott plats för flera medhållande eller
långt av annat slag. Något smöcket i vacker var inte
dessa åkdon inte att likna vid öppna ställen på jänna-
der, hann i Rappstaden men i stället varmt i praktiskt
i "ej helt tillräckligt". För större transport hade man för
grova jämskrada kälkmedel passande till bälster-
vagnar där den undantogs fanns kälkbröken på bak-käl-
ken liksom som på vagnar, av samma mått. På fram-
kälken där kälkbröken var till i bälster flyttades
den över från en åkdon till den andra. Dessa kälken
som från samma sluff som vagnar var främmande med
bedyn på samma sätt som jag nysa nämnda. Det
blev en bälstervagn på medan likaså som främmande
en last-åk-vagn på medan.

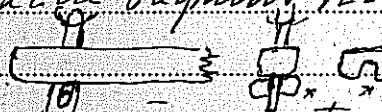
Vi kan här se ett par ganska ovanliga små medel
med namn att titta på lastvagnens delar, en ganska

behändig mer ganska nog utrustning men en som gjorde
att vi gamla lastare som de passade till alltid var
med bland de äldre som skulle leka och hålla värmen
i händelse av mobilisation av hästar & äldre.

Man får ju förstå mer än nu beröende av stöddra för
till skogsträskor när man i allmänhet kör till på
rot eller samman i isigen för hela året och som vinterhal
i denna för det mesta gick förklarar dem när det var
stodfria. De bildade man lag i hjälper att se så att vi
julloring & partier som kemper i lag i hock isögge
när detta var gjort. Då gällde det att ha skaka &
regala dem. När det fanns en sportades det ju mer
det fanns inga bilar att skaka rent & gräs för utan
det gick förbli stodfria till man mätte av sig själv.
För de alla enklaste transporterna kunde man ha en
s.k. knutba - det något att likna vid gamla hästar
men helt enkelt en klumpig lada med fasta spacklar
en fristad upplagor av bannens kempergjorda hästar men

naturvuxna medlar.

Aldre hölles utspannings anordningar för jag sedan
männat om det var träskackles, troligen hela och blomma
fruktarna av löstria och närmast jult som var löst och
i en låg dimension, men även ett hände i till orten
jagvis bräcke i nägra mån björk, men det av lagom grovlek
fick man mycket när man stredde pilallerna som
fruktarna övrigt kan. Jag skulle tro att 6:2 3 tumms dia-
meter i en bark eller ögla i en ändas i en bark;
den andra utgjorde det sammanhållande mellan
trädet och vagn, och jag tror att sådana vagnar man med
tjufstäng tillika ännu för ett tjufstäng är redan för
bruk i södermanland, då jag då fick ett annat trädet
utspann med en sådan lagom Träskacklarna cosette
i båda stäng i linor kan till redorna hände en kortare
lång jämför med ett av långt hål i den längre ner
från den ring som skacklarna fästes i och när man arbor
de gumpkärlet eller mörkelpärsan, som den också kallades,

för det som samma slags kända som man använde vid
präglingen i de användes på också på samma sätt, var
och så att solängst här; skocklammes främme ända den
jämte den stoch och mer i gumm i i Tenen mål stachs
det in i k. rilla - kacke en liten köbit lagon fjock
att sticke genom hålet i jämtonen men med ett rustag på
mitteln så att den lilla skackeln när den breddas om i hålet
hållande kacke vagnens träskackeln anslutts på sam-
ma sätt.  När jag var i en klass här
efteråt jag en nämna att barnen var att lyfta upp
o men man kom fram härna till det bestående avständer
på närmaste till mig i raden skedd avstämning
i detta Tenni: Fäst lyften genom den spället upp o lade
vid sidan, så breddas härna framåt o stäppte över
så breddas fram så den blev på spället sett i raden
den fäst resten upp o gjorts fäst så steg husken i i så
var det en till mig skjutits mötte På samma sätt gick
det till vid mång ting.

Selderna var enligt min beräknas utögr en främre smig-
nelse i äldre tid o. betydelsefulla mest av hemmets slagna kamm-
repp. Men ocklade spets kammars o. tillhörde repp i hems-
ungdom i Gärdestro o. kan var för ett tryckeri o. följde
1856 o. det var mycket lite löd i den tidens seldern
man höll sig till det man själv kunde producera o. no
konstnärerna att köpa för hade man inte mycket. Det var
också minsta möjliga järn som ingick i de gamla bän-
den om det ic var vagnar, redskap eller seldern i stäl-
den.

År 1820 kan jag föregripit pågöra o. redorn i in-
teckningen följt med det mesta av det som skulle besör-
nas här. De enkla volstuvagnarna utan fjädrar man med
korta källor o. med garlar var nog den enklaste borden
i krogen ännu på 1820 talet då de äldsta ökravagnar med
fjädrar från sådana här jag minns o. minn minne går på
tillbaka till 1840 talet. Men de jag frist beskrivit med
fästa säten med svängde garlar o. kollar ut källor i vagnen

kanter, och borg i det manmaste lika. Hina kjuar ö. innerade
listor i den stiel som brukades när det gällde möbler
på 1870-80 talet i vår bryn hade nog varit i bruk i
Årskillinge, is när vi fick den omkring 1890. Därför att jag
ingen fjäde bryn i det hemmet. Att jag kan bestämma
alldeles på att ungefär varit på att man har varit alltså
möbelsnickerare ö. hade sin lärretid på 1870. Bryn är
1890 talet ö. bland hans seker jagas mässen är särskilt
i jagas just är mycket mässen i denna stiel, och om smistla
Till dessa brynar hade man åkolymer ö. brynar fäcken ö.
fäcken = fäcken fäcke med fäcken, senare fäcken som
man hade varit. För enklare brynen s. s. möbelsnickeren
o. d. hade man som fäcken ö. på brynen brynar vid sadene
tillfäcken, fäcken fäcken, dess ö. hade man också i över
hustanses ryggar när man skulle källa stiel.

Det var som fäcken nämns i alldeles tid man använde man
och på fäcken i konstfäcken åkolymer när man åkte
fäcken, men dessa åkolymer har varit långt in i sin tid

man mer både fast vid det gamla o en liten del av brans-
kandet med Tjocken borde vara ännu något in till sken-
skiftet i vad det gäller bagusfilter, jag minns att
den var annan då sökte önglänser den andra, vad
det gällde sandningen i vagnfilter o Tjocken.

Men det var med målningen i färgsättningarna es själva
åskorner vet jag intet när det gäller de äldsta typerna.
Det var nog textilerna som dominerade. Sedan kan
ja lastarna ha fått olika färgsättning på tjära till
ljusblått i ljusgrönt o brunt. Åkavagnarna som ja även
skulle användas i likstas kan man varit svart o bruna
men även i mörkgrön färg alm o ask lackat.

De vagnar jag nups beskrivet, åkavagnarna med ask
brag användes givetvis även på transport men så länge
de var nya o färs användes man inte att använda fjödevagn-
arna på sådant utan då var den bara att eke fast i o
till annat använde man skumpavagnar. Men även den
vagn som varit på midde på det stället då den dograde

Till mottelshjälps i dess plats utgick en vacker person
 sådan som jag redan beskrivit i min barm och älskade
 vägar bakhyll. Samma underbara i med alla utan
 förtick öppet råde med lida under till kaptan över
 marvänder i sluskskiftet just stappade ihop sig i
 både rätternas steg att ställa foten på vid på- och stäng-
 ning. Först hade man varit så artig att man mätte
 vid påggen med en stol att stiga på när man fick
 besök av äldre gäster så och när de skulle stiga på
 De blev också mottagna med sticl vilket visat inte var
 omedelbart då benen ofta verk sig när man äht kulo mil
 efter häst på påggen som fanns på 50-60 år redan.
 Allt detta mågöt njöts minnas från min barndom.
 Blev den stora älskaren vid rekultiveringen och skomaberg
 fick bak till två rätternas i vägen i långdriftning
 och en lufka för påstingning bak till, annars var det
 i England såta bak till. Chas basgen rynde på
 dubbel så många i hand som en vanlig älskare.

Giggen har varit ganska vanliga dels enkla sådana, ja nämligen om man lärt sig en eller två sådana och kallar dem för att komma med först första myötte-hälsan till i närheten där man bodde länge vägs från Trafikströket, nu blev ja sådan transport med cykelkärva mot för gamla barn, "gigg" eller rullebör, kanske den vanligaste "ädelheten" som var också det för de många rader länge fram i Tjörns, nu var det en giggarna. De fina giggarna var av olika utseende men likaså för alla var de höga hjul och stora stänkskärmar och somliga hade gummitjul andra jämnade jul. Att gå i det och beskriva dem är jag inte kompetent, de var så helt olika varandra men till giggen kunde en särskild giggare, giggen balanserade på på de två hjulen och det var lätt och enkelt som skulle för den att hålla balansen. En liten kvinna på en åker kan kanske ha kommit med. En flicka i levedrottens hus och äga omkring i gigg i behövde kunnat hjälpa med både sig själv och häst och gigg var hon som hon och en gång var hon som varit på detta för att kunna rida på i giggen, back och den var till för gästerna och i spänd käft på och till giggen.

tippa behiit. Där lög de tjockisen, utan att komma komma till spede
 men också helt hjälpt till med kommande nytt munnen o bener upp-
 men som nämligen ändå var god fick den väl hjälp i munnen till
 i när de själva talade om det var det som en lustig episod.
 Det fanns gigger med behag och med felleben så att en kunde
 äta beklänges i och i sadana med en ganska djup lida det
 det fanns också runt om på hela fannissa kunde äta om den bestod
 av far, mor o ett par barn, nämligen hade den gigger ut detta så g
 jag minns från tiden runt 1960 flötad kong i den ägdes
 ut en läkarfamilj, både läkare o veterinärer hade ju köst
 o vägen innan bilarna blev allmänna i det var ofta från det
 vanliga avvikande åkdon, oftast från jag gigger i panny-
 bogarna, de yngre gigger o de äldre panny vagn, men som sagt
 det var också i undantagsfall bänderna hade sådana åkdon
 o när de hade en gigger var det samma med den som med syfte
 för att det var beaktligt o man kom lite fartare fram o inte
 för att vara i stas med.

Om i bestad-donen har jag redan nämnt i det o vill under

tillägga att i min samman kunde man vid Skumpas kyrka
 på de "kyrkslödar" som de mest skilde sig, på barn med
 rite fram, till många framgång i en olika utformad
 "märke" på kyrkan beklade, bekladade med fjönströms-
 till fins slödar blåmalade med gula stjärnor på den
 typ med rak åbrytning på frö medan är till o jämsladda
 eller märkbara i smälade jämmeda, med plats för en sin
 familj och även de alla enklaste med hästar o grova
 medan, arbet hälsar, den omgjorda "skumpavagnar" fyllde
 med kalmar eller till o försladd med åbrytade fanns med, fäcka
 i fästa ficka giva den till åbrytade o den bak sett samman varmt
 o skönt, det var lång väg till kyrkan för den som brödde långt
 väntat i Skumpas församling i den kyrkan som hela vägen skulle
 rätta på barnens märkta blod det foga armbandsvärd. Frästra
 kunde vi som ordligt bodde att man som från kyrkan när den
 var klodfria på hela basen fallet av stänkningar som varit på
 kyrkans och i en sådan enkel släde jag nu beskriver den tyngde
 hela familjen 8-10 personer alla vixna.

Jag var i detta sammankommande som en episk jag till min
frändres skildra. De nym nämnde personerna var från
den s. k. storgårdar i de ständer inte alla för att skola sk-
da fast de mycket hemmet skaffa sig vidare den, men här
mer var man flera frändringar. Min minnens lusten skulle
"gå i hjärte för att han var föt till det var 1889 i min staden
var hans hustru följde kvinna. För spände "Skimmel" för den
enkel staden med hocken i grova medan i den boddas
upp med till i Fickan i vinstpade staden under en ritta på
men när vagnen och se skjutna stände han sig genast
det var för troligt, för skulle lånat något vidare i han sade
"Haj på gå till keller o därvid blev det det var i det i lita
till till hocken o för fick till honom igen med in den.

Son i staden var nog de på tre jämnade de mest platser
och, där sått man skyddad o de tynde också något, men i
att släppta till gjorde sig på de smått lyxiken väst
o där gällde det på att på med de många ekipage som möjligt
för att det skulle till mig något ut i många byåren skulle bli en.

Charabangarna var nog ganske vanliga ombi. Utskriften
 i en del av kammern. Sådane var särskilt många vid F. Bo-
 berg vid utskriften. Det var då ganska många både kommissarier
 eller kottare och ungdomar sommarstuga. Charabangarna hade
 sig själva på 8-10 personer i vid pingst i midsommars var en
 sådan och efter kistan genom skogstrakten ombord den en
 upplevelse man kan se i rikets och vid man nog. Åren en
 charabangarna kunde sedan färdas och öppnas på midsom-
 rarna. Charabangarna och de finare låga skogarna kom en
 tråkig blev det finare att inte i låga vägar och som kunnat
 men det blev endast en kort period då den snart uttränges
 av de allt mer påträngande bilarna som ganska snart gjordes
 att även jämföras med nya fina låga vägar ställda under
 att påträngas av maskiner och maskiner. Och så hade utträng-
 ningen och påträngningen blivit mer och mer. Och de trängde
 trängdes ut, men en kort glanstid på de. Och så blev de mest
 låga när de ibland kom ut på auktionen i så många på kistan
 vändt om de var bli sålda mellan på 30-40 i sådan var de i ganska

stolt och i bästa delar i ungdomen. Den första vintern
i vagn jag åkte i, som anskaffats vid rikets befäl, var 1904. Å
1920 var i det närmaste dödas tid för den.

Jag minns att man här i en gammal, där en minnelse
var avsedd vagnmakare med ganska vedtyglig verksamhet, i
den man själv hade även i skapandet, skulle ha gjort en finare
övergått till honom i form av en gladhet, ett den nya ordet
man kan tänkte om en lig bekant vagn, det var bevisat upp-
fattning om "fin" vagn. Det blev för henne en stor minnelse
men ännu den fina vagnen som i den visade sig vara en
hög vagn av jaktvagnstyp med lister i ribbor i arviden
jag vil också i det minnelse almbudet, vagnen var lachard
den står som den i framtiden av mer, mycket lite använd
Vagnmakarna som var i stället över en ykeshöglig luf
har jag lägga upp den vagn i en amatördesigning eller
lastbilshusserier, finare saker blev den alltså men. En
tid i bilarna början gjorde de tappat till de i början öppna
bilarna men den som mer med färdiga sätten i vagnen

s. h. "bilar" med städigare topp ar tra. Si klar det plocka
allt sparsammare med reparatörerna en lastbagnas lastakom
i nu prekommer på nästan inga sådana nu i detta bein ej
indast begrepperna utan, lika sig grad smaden.

Nog ar finare lastakom existerar inte nu i trafikerna i
sladden för man inte nu tank för de vägar som skalk kallas
trafikabla på bilarna i detta stadiet rätt snart den bröna
som upfnader för sladden ar nung ståt väg där ett lagm
tyck lagm mör gao gott undulag. Båda i trafikerna kommer
nu helt trafikerna det är i lastskjuten på 200 bilar man nu se
på vägen snart den mörbatta för 50 är redan, då tittade man
efter en bil som kom på vägen, nu om man dekommer om det
uppenbarar sig en lastskjuten, iaktta källa vi om till lasten en
fog-vik daa fram många exempel på jämförda. När vi gifte
oss 1920 inte vi lastskjuten till kyrkan och inga bil fanns med
nu var oft på viktmaagarna. Prästen hade redan prebokat en
bil kunn hade vid det tillfället inga utan inte i ena fanns begrepp
När var mörbatten i ganska ny på platsen. Fyra ar nuare var

den 2 bilen, därav en lastbil med i en laststare och på en släp
 3-4. Men 1932 hade det fortfarande så långt att såväl i om-
 många andra länders bilen till begravning. Det fanns de som
 ägde med bil i Sverige i den var det också med en annan pri-
 vat bil. Sedan gick det snart framåt så att endast ett fåtal
 av släpfer dominerade bilarna även i laststare den de hade
 med största möjliga fart i de hade ju också laststare bli-
 vit ersatt med lastbil, då blev den sista bilarna hade de enstaka
 laststare ofta. Först hade de enstaka bilarna näst alla
 inga bak i starna i bilen fram eller bak i de tillstade till
 färd i östlig till färdmäng, då om det den laststare
 laststare om bestående laster redan blev den lastbil
 numera besatt i den dröe i privat i endast bilen kommit
 pågå i någon lastbegravning kommit ju endast i pågå när
 den gällde transporthen av den dröe i sig ej det heller när de
 gällde längre transporthen, gamla tidens redan en i helt laststare
 de enda laststare som numera fortfarande en i till
 begravningarna de det kom mer ju användning i de en gällde

ar det omfang som på 40 ar. sedan i Sverige tillbakå de det kunde
 vara 25-30 hundra barn som följde efter läroqvarn o m för
 med mestadels i vid skolskiften var det mest de svarta
 barnen med vita barn som dominerade o ges det var
 regel ar mycket. Sedan blev det allt mer mörkt ar utgång.
 o som jag nämnt låga barnen men hela tiden fanns det dock
 med en riksvagn. Detta kan det gälla begränsning; barn
 mer kan. Näst näst blev det i proportion. När det
 går man tillbaka till den tid då barnen inte i oqvarn
 utan fjöden eller till 1860-70 talen inte man inte i stads
 vid begränsning utan man begränsade den tiden med att gå o
 man bar den tiden på lekplatser som på öven den var för barn
 till färdmedlen, den tiden inte på sitt vis o det var en tjärn
 o bekräftelse med honom att vara honom på hans rätta färd
 klägg o de gamla alla in i min barndom ossig det mest
 på van vädigt kan man inte i bärde den tiden graven ni
 ännu på 1890 talet då det nye färdstället ännu inte hade
 blivit färdstället. Då på 1890 talet kan det på också till läroqvarn

Om jag minns rätt, jag var under 5 år då min syster
ganska blott minne dödes, så brödes min mors första
tid kyrkogården i granns blodt lasterna men när min
syster död 3 år senare 1895 var hennes begravning i en
fin den till gravsten i den. De stekar som inte själva hade lik-
vagn länade en grannsdoktor & därefter fick betala cempin
Hemma till begravningen med sina chapeux & frackor och
orkaniser, som i utmärkning till den kvinnans fina utse-
nde i frakten av mark, rost, & mal.

Utan länge attens kenshet haft låga vagnar i den som kan
jag inte lämna något besked om det kan varit så långt
någon minns & frukter mig i fjärran & kenshet på Frankrike
äkte i druck med fina vagnstjärter, gamla greppor & Hallen.
Lång hade eget skiffare, husk i kisten i eget ställe, husken
i blå eller svart imfrem med björnstimmis caper & hattar best
smitt (hög) & så hade det nästan varit under hela hennes tid &
målet deras om var för henne, som hade residuat sedan
mitten av 1800 talet & blev nära hundra år när hon dog under 1930.

Å Nystyheten den den fanns den fannig med mycket mycket
på 1890 talen fanns alla slags vapen, tillg. jaktvapen, pum-
pump, landvär och örlogsvär och kapt. chare, stn stak, fins utom
redans, tidklocka, krusk och stolklocka, så den spelade och dans-
en mycket stn roll och alltid var den något finare och den med
mensch, uti på deras räder.

Choreografer var sig dock mer än bröderna i skolan, de
fridade på och på kraftigare dragare.

Om de finare och den, och den, fin komst kan jag säga
så mycket som att bevisningen de den kunde se gamla ut
alla vare uttrytta vid skolskiflet med mästerskapet
i regel var många då i sin egen mäst skapade sig dricka
just då, frukt hade det varit någon cablare men ändå vara
att dricka för, någon kan att stå upp, krusk och bevisningen kan
till i mästgårdar.

Ånskapning. Gör man tillräcka till den tid de bröderna
i skolan hade träskolan kan man med färdig stn och den
gå ut ifrån att de själva gjorde det mesta i den men

från hufvud fick man smälta vagnmakarens i sin mellan var det
ju endast bestående av hufvud i några maskiner o öglor
kvar fick på sin lott. Reparationer av det som var av trä
gjorde man såhelt och så i själva, man fick ju vara beredd
på att få reparera över molar en stodsassa i koda med
sig vad som kunde komma ifråga släp, både ämnen
gka, kammar o annat, man visste ju av erfarenhet var
de viktigaste punkterna varit. Detta före 1880-talet eller på
trösklarna o köcke brukas o tröskelens tid. Exakt tid
kan ju inte anges när man överger det gamla. Konservering
en satte ju i kott många beträffande detta som så mycket
annat. Det som koda dugt i fars o farsen tid kunde duga
även i quin o din.

Vad jag vet beställde man när vagnar direkt hos vagnma-
karen. Vidare uppmärksam kan det finnas många här i orten, på
någon landsbygd, o de ha alla ju haft fullt upprättning då
jag vet att man från 40-50 år sedan kunde så vänta länge innan en
beställning blev utförd, samma var det hos moderna som skulle

bestä vagnarna, det var ja arbeten där både vagnmakare i med sin engagerade i de kunde också sommarbeta vid beställning dels ar- beta var för sig så beställaren kunde ja sin egen med en bestä vagnare. Jag vet också att en beställaren hade några speciella önskemål som också från den vandrige kunde han ja betala ar- betet i förskott för att vagnmakaren eller med skuld ha råd att för att han arbetade arbetet som yttre mannen kanske i annat fall inte skulle kunna bjuda till.

Vagnmakaren hade liksom andra yttre män gäster, lägerskar i det var att tungt yrke som i regel satte sin prägel på deras utövare. De blev i regel med sin medla på en speciellet sätt så man kunde se på dem vad yrke de hade. När det var ledigt i verkstaden arbetade man på någon vägn som vagnmakaren själv låt bestä o sålde alla avskedade till någon snid som hade den att arbeta på när det var ledigt i medjan i redan sålde den, allt var således inte beställnings arbete.

Några bingväsande försäljare av vagnar vet jag inte om men det beror på att jag inte varit där, det kan mycket ha förändrat

Det mest för mig vägnarabarna kunde specialisera sig på finare
eller enklaste vägnar o kanske hade de också agentur på finaste
ihopmen o de gickar. Någon marknadsplan del med aktion
kan mig betecknat i alla förhållanden annat än när Tattarna
närmedan bytte sina gamla episyge men det är ju en helt
annor sak.

På högen var närmaste vägnarabarna fanns den jag varar
ett vid rehusbytet fanns den inom ett område av endast
ca 1/2 hektar nio år åtminstone 4-5 veckor vägnarabarna
här i vår lilla socken 2 st o i den allra närmaste delen av sock-
nens socken nio år 3 stycken o de hade vad jag vet fullt
upp ett gån. En stor del av nio årens förhållanden som också
en del var vägnarabarna i reparationer av vägnar, allt
vägnararbete gjorde ju också med sig små arbeten, så
när var vägnarabarna användbara ändå till bilarna
gjorde det där på då de måste söka sig annan arbetstid
där de kunde utnyttja sin verkstadsutrustning som ju bli-
vit allt mer maskinell på att vid rehusbytet ha varit

återstående manuell. Lastbilsflak tillhandas ju än, men vagn-
 makaren kunde också lägga en verksamhet i tillverkning t. ex.
 fäster och örnar. Jag har visserligen sett både hur man arbetar
 tungt vid hjul tillverkning i jordbruksmaskiner för hand från
 och hur lätt sådant gick när man fäst maskiner men jag är
 långt ifrån kompetent att gå närmare in därpå, det får
 en vagnmakare göra. Utanför maskinerna står nästan alltid
 en vagn som var under arbete i såväl tillverknings som bestögs-
 kunde vara ett givallprov inom resp. yrken.
 Den ene vagnmakaren kunde bli bestörd för väl att få arbete
 när det gällde en vagnstyp, den ene har det gällde en annan.
 En kunde anses för en klippare vad såg det så gällde, en
 annan bunnig i allt: detta gällde i alla grad munderna
 beträffande bestögs, munderna, fjädrar, axlar o ringar m. m.
 Det måste vara ett intimt samarbete annars kunde den
 ene förstå den andres gids arbete. Något bemärke i d.
 känner jag inte till för landrostens vagnmakare tillverkning
 men nog var det alltid något som var karaktäristiskt för

4-5 år. Vagnmakare i fri växel med som gjorde att den var en riktig
Fagor och ganska många som tilltråkades av den.

Att komma många minnappgifter på närmast finare vagnar
jag mig inte på, det var jag överlämnade åt yrkessamfundet i behåll
de dessa har mig mycket varit tillika överlämnade. En mycket liten
omkring vagnmakare kostade på arbetstiden 1920 300 kr o nästan
10 år senare för 50 eller kanske var det mindre mindre. 500 kr
ansågs vara den som var det när den köptes så det var mig vad
den kostat några år förut när den var alldeles ny.

En kostade som kostade mellan 1500-2000 kr kostade i
ett år allt, vagnmakare i medel, för 40-50 år sedan alltså var
för en frukt vagnmakare 50-300 kr. Enbart till arbetet gick det
till 65 kr för en vagn. En åkerig var gångre till den gick
nog till 1:4 50 kr mer i ett 20 år längre tillräckligt. Fick den
1:4 1/2 eller mindre belopp.

Prästens tillräckelse på slutet av 1890 talet kunde bli så dyrt
att de skenar manna vänta till de hjälpsande omkänna men det
är ju ingen minnappgift. Vagnmakare var det ingen som kunde som slutet

fröning i våra den men gänning väder och en annan då en man
då var Tex en summa på 60-70 kr något omfattande i
det var förhållena något dåligt, inkomst och utgifter var små,
i ganska avsevärt förhållande. De andra uppgifterna därom är
att det tillfrågade.

och på den utlåtelse såväl byggades som möbelsnickeri
i hade även 1880 talets verksamhet för Tunnbrädder i hjul-
verksamhet samt var i dess utrustning och ganska stort lag av
planer och han tänkte sig själv till att göra sitt arbete till
en ärofull men omfattande som att ta ett man som kom till
kraften i enlighet på han som ett övrigt till yttre och en vägen-
makariet blev heller inte annat än en ganska liten och någon
närhet och mindre hänsyn till med hjul, var de betröddes, men
märkliga och en uppmärksamhet till att se till att de blev det
hjulens inte minst. Planer lagades på det till en vägen-
makariet under 1900 då dessa ännu hade sin uppsättning
men yttre och det fanns 2-3 verkstäder enbart under Pönnings
högning i dess utrustning och i Dalareds stads intill.

Si var ärmre ett "äldom" som måste ha några "reda" "ullevärn"
stothäns vill jag inte kalla den, den var ju ingen häns. De
miste komma med ären de på ett hön dä de var hönsmannen
äldom den rättare "hön-tör" ö i landgårdarna var "måge-bön"
omdömding på gårdens "frösten" till "muddingen". Med
sin ullevärn skulle hönsmannen till muller men också till
Nader i äldre tid i muller de vore men viel stöt av 1860 till
sulle den mänga efterlångtad sück med sig från ystod
när ryktet spilt sig att det kommit en nägm stöt med
ryktet sig. Silke pargarna från fiskelägena hön kommit från
stötstas hön skulle bit upp i ären längre med sina rilla
bön som var utpennade just på räden transport med läden
utbyggd ören hön till så att detta gick i ett utbyggd fack som
inifrån rett elode läden i två fack. Dett på att tyngden
skulle komma att vila framöver. Till ytterligare stöd på
armarna hade prästarna en bit fackstjod över eloderna i
med ögen på bönas stötter. Dessa rilla bön var i bruk till
cykelarna trängde ut den, då hön de aldrig hön utan fick

källa sig hemmavid efter 1930-talet har vi inte sett någon villadshägnad i om- och bilarna långt ut över cykelbanan i vad det gäller kringströande av fisk i om- och inte fisk säljas från öppet utedom. Dock på bänken vid färdvägen och i flera ställen som kunde omkryssas med fisk i vagn, någon gammal kassad i bogen och gammal mjölk utelöst bräda i fisker, vi hade i bogen. Och i ett skivstuga som var tidstypiskt vid rikshälsan men en lyckligtvis numera är helt försvunnet, en gammal utelöst bit kan vi inte hitta om.

På till husmännens miljöer. Den hade i bästa fall ett av vagnmakaren tillverkat bra hjul som smida friskt med ring och beslag, men om hjulen så det passade till utständer mellan brens riddständer som var ganska gärd från det utformade handtaget till maver. Detta hade i ändarna ett par inåtgående järntenor utelöst som vilade i ett ögla i ett platt järn fäst i den färdiga delen av riddständer underkant. Man kunde höra färdiga s. k. göringa. Hjul i låta bestå den men de var gröna och blumpigare än de som gjordes från min

ändå mickrare än de man gjorde på de stora ycherkammring lät
en ett stort tillagat pyssligt stycke till var-akt där en dars
kantare. Fogs bröt, fyra laka chas som bildade ett kors
i en liten cirkel och en gammal ring. Eller lät enbart en
rund trichots sköld med bandjörn och en som den fina.
I samma tid blev det jämte ett en blick utifrån.

Tiderna var som sagt så långa att de upptog hela bröns längd
en sammanhållande gavel fram och bak och en hel botten. Att på
den, det var en vanlig rulle och så använde det på tillräckligt
om den blev till. Bekändag att handskas med den och ibland.
Den bestående delen kunde också skrivas på annat sätt. Te och
endast en plan botten i en gavel till och från över till
uppsättande gavel, lät och bekändag för transport av sådana
som Te. en rikt till mökan men odaglig för lös vara. På en
sådan för kunde husmannen också bina hem sin lilla sådes-
gavel på en Råvar i en gavel. En gammal till och som inte
nog kunde framföra den plana bröns för fräcka rullade till
O. Tony för att löpa 1/2 ut. Kalk vid kalkburet där fäst kalk

fanns ett fåtal: Skump. Det var en dagarna i den varm så mycket
därpå att man kunde köpa sig en hel del av att laska sig på under tiden.
Det var så rent som strax efter nederbörd.

Eller man kan också ett annat åkdon för hem kommit in under
i min barndom, en dragkärra på två rätt stora hjul, något mindre
i mycket klenare än vår hjul. Denna kärra bestod av två
bara delar i två inga plats när den var sönderslagen.

2 hjul sattes på en gammal. På denna fästes en vägskäp
som med stötar med elen utan för och fram till. På
denna lade man också bärande spjälk fästes så vid två
riden sådär ett par rätt låga häckor så lätt i mellan
dessom kunde man ladda 10-20 häckor, ett par mellan ridarna
längst upp gav stötar på dessa. När så man i västra hjälpen
att en drag i en vikt på elen lade igen om det var med frö och
och det ganska varmt under efter den tiden sått att se.
När körtas var förbi tog man "vagnen" i stället i stället plats
någonstans liksom bonden kunde göra med sin xmedje
till körtvagnen.

Ja, det är vad som jag kan säga på denna fögderist, detal-
jer som man knappast någon vagnmakare kan rida ut i den
som kan något att komma med som strida under något jag
kan komma från men för man för det kan meddelas i min
bukt lite på minna uppgifter, dels är det ju att komma som
jag inte känner till minst i dels kan mitt minne ha so-
kit mig. Det skulle säkerställa mina att säga om de finare
vagnarna under mellankrigstiden men det är så här troligt
att jag inte säger mig i denna. Troligt för att påstå
Patriken uppstod som trodde den gode tiden skulle vara alltid
men tiden ändrade sig i stället för. Fina vagnar som passade
de rika fick nya ägare när dessa rikemän måste gå upp
i guld det inte så som ju man vilade att kända ut de
fina hästslagna åkdonen som inte heller riktigt passade
ihop med bordenas ardenner i vagnen kända var det
ju endast kända eller de som vilde kända kända som hade
Bock på några ord till angående de tillstått åkdonen upptäckte
högglagad. Det intressanta är det istället som i slutet av
50. 50. det var ofta sådana de som hade till dessa åkdon.

I c. öfver visa anspänning, anordningar med tröskacklar.

Bild II a visar en mängd- eller gumpakäns fast löst i den sträckade tröskan. I b. öfver visa hur dessa käns (i nog även andra åkdon) an-
gripas vid rulltyget medelst ett järn med ett utlösg. kärl förtat i sken-
ning. Detta järn stöckar genom ett lodrat kärl i skakeln i en sk. ut-
backe av trä  stöcks genom järnet under skakeln i vreds om de
kackes kom medat i skakeln blev effektivt fastslut.

Bild III a, b, c. visar en rulletrö av vanligtaste typen men olika typ-
sälgjorde, enkla och de mest primitiva.

Bild IV visar att visa hur en rulletrö sig ut, visst inte konstigt men
idén tror jag man har fört, dimensionerna hos ladan är nog inte
så enkla.

Bild V visar en plan rulletrö för fasta varor som också är en kammad i
tröten, frestrop är vanliga och fräktade av andra, en miniatyr-
plan vagn har man ju kallat den.

Bild VI öfver ge en föreställning om de helt iordentliga drog-
känsarna hos männen äkte in sin sed med i som en ganske allmän-
na i min barnhet och familjens praktiska och effektiva.

Jag kan förstå ganska många enkla teckningar av de enkla och allmänna skedman
på slutet av 1800-talet, det var dåligt, men de blev mycket primitiva i mig inte
allt för tillfredsställande. Dels är det så länge, 50 år o mer, sedan jag såg dem i boken
så minnet är dunkelt, dels är jag ingen tecknare i det här förhållande o därför kanske
kompetent att säga dem. Men kanske kan de ändå tjäna som komplettering av andra
man kan o åtminstone ge en antydning om att just sådana typer som boken har
enige teckningar av finare skedman säger jag mig inte på.

Öfver: 1: väderfrön med ett bet. 2 a: bolsterbagn = skumpbagg med fräckor o
höcka-rula på riddar, b: behållare. Där framträder tydligen höckarnas
de starkt skivade ljulan med den inre vägen borta men utseendet
gera. Kinet på höckarnas skall på längda avsk. Och i om de starkt
starkt höckarna på man en avtryck. De små tydliga teckningarna
och ^{tydliga} ~~och~~ ^{höckarna} att visa de lilla delarna ^{höckarna} som till samman
fram- o bakhånen. den s. k. långväggen, stycket en olika längd på
läng eller kort vägen. Det var en plankor med brude hål o en jämsken
och en med mörkare hål. Plankor stöcks in i framhånen tynga
jämskenan lades över o en bult stöcks igenom. På bulten plankor under
o jämskenan över en framst. i stöd del i bakhånen o en bult bult del

1. Sammen. I nætter, hvor en bølge gennem tide delene som der ligger afkile ved en vand hylde.

I c. söker vise anspänning, anordningen med tröskacklar.

Bild II visar en mängd- eller gumpakäms fast löst i den tröskade träkam-
marfallet II b söker vise hur dessa träor (i nog även andra ädla) an-
gripas vid utfyget medelst ett järn med ett utlösgj kärl förtat i sek-
ring. Detta järn stöckas nu genom ett lodrat kärl i skakeln i en sk ut-
backe av trä  stöcks genom järnet under skakeln i vreds om så
kackes bort medat i skakeln blev effektivt fastläst.

Bild III a, b, c. visar en rulletrå av vanligaste typen men olika tyngder
såljande, enkla och de mest primitiva.

Bild IV visar att vise har en rulletrå sig ut, visst inte konstigt men
idelen tror jag man har fört, dimensionerna hos lådan är nog inte
så lätta.

Bild V visar en plan rulletrå för fasta varor som också är omkämmd i
tröten, frestrop är somliga i trästaden är andra en miniatyr-
planvagn har man ju käla den.

Bild VI söker ge en föreställning om de helt vridatigbara drag-
tråvar hos männen äkte in i sin tid med i som en ganska allmän-
na i min barndom i färdigdräpade trästaden i effektivt.

Kopia

14517:53.

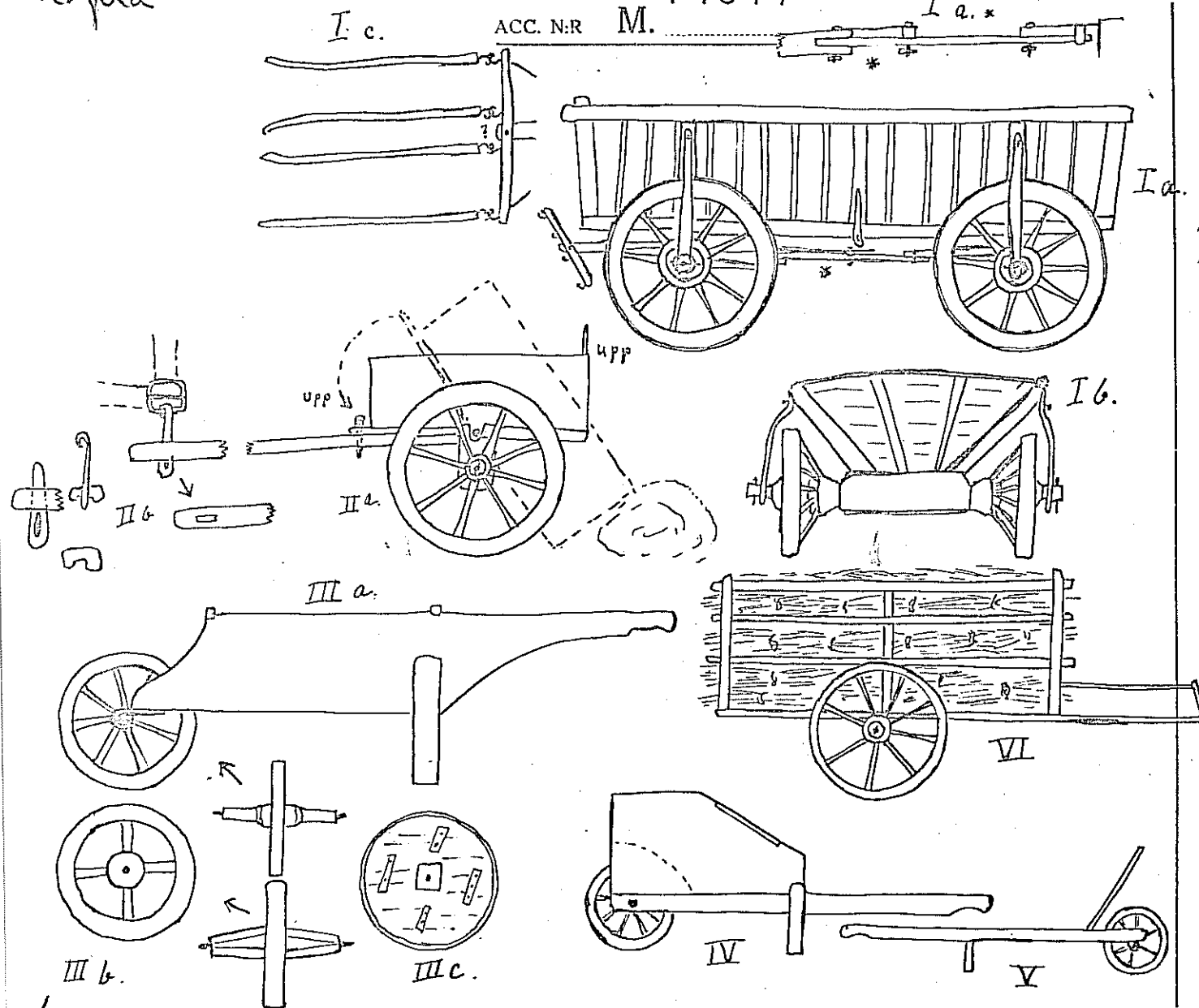
I c.

ACC. N:R

M.

I a. *

- ~~minst~~ -
FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND



Till ark 2: 2

Bild I a-b. visar en arbetsställe med slungor, vagnens sluff.
 från sidan i baksidan. c visar de olika hållarna, framhållarna med
 den tygklädda bulten som skulle prima den inåtriktade delen av framhållarna
 med klädda bultarna, som ligger på vagnen, i som även gick upp ge-
 nom vagnens bultarna, behållarna som inte hade någon inåtriktad del var
 däremot försedd med klädda bultar, d-e visar samma från andra
 sidan, här med den tråda delen av framhållarna på plats, och bultarna.
 Bild nr II visar den i texten beskrivna ställen med jämskudda
 trämedlar av lite mörkare utfrånande, med den gamla vagn-
 korgen med den lilla riktet. Dessa ställen hade medelstare för-
 medel medelst bultar i bulten.

Bild III behåller ingen beskrivning, det är en s.k. knubbostä.

Bild IV visar en maskin. En sådan sättes på varje rull i vagn-
 men blev försedd med lite stöde, maskinerna var uti de som fanns stabila.

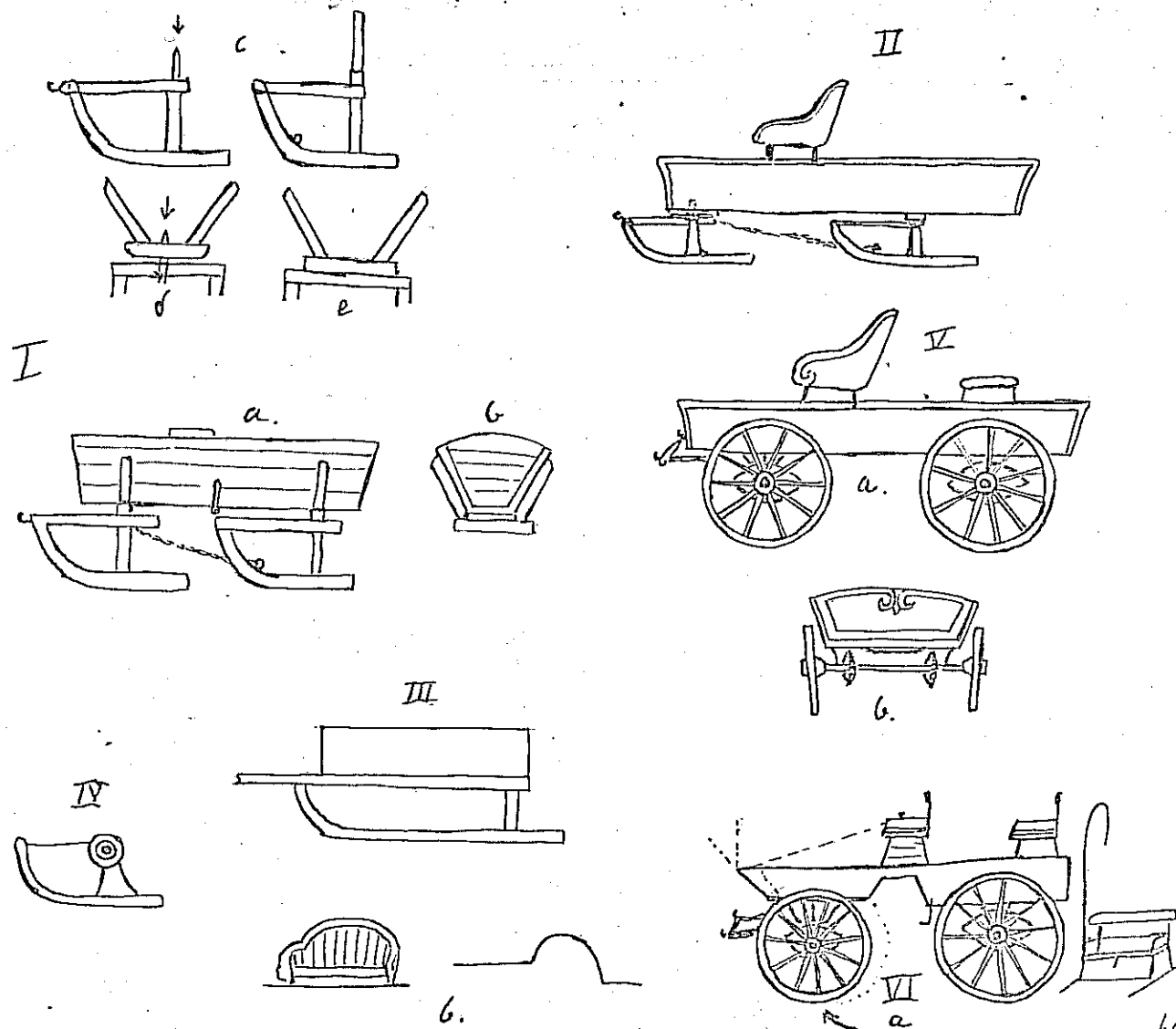
Bild V visar en åkerugn av 1870-80-tals typ med lath sate i och
 korg, sådan vi kallar den i mitt hem i min barndom. Jag tror nog
 att jag kommit att rita tygarna lite för stora på bild a och
 bild b. som visar ganska tygerna jag spåts ut det bärh i mest lilla ut allt.

Bild VI Åkerugn p. 1890 lath ständigt skämmen från något senare, utrustning. G. 1890. Typen av lath i stället p. 1920-1930.

Kopia

ACC. N:R M. 14517:55.

FOLKLIVS-
ARKIVET.
LUND



Det framhålls
skulle varit en
långtids- och
handel med de båt-
fartyg.