

ACC. N:R M. 14518:1-9.

Landskap: *Skåne* Upptecknare: *L. Guud, Svensson, Farstorp*  
Härad: *V. Gönge* Berättare: *diva personer: se uppt. bl.*  
Socken: *Farstorp* Berättarens yrke: *delo baksida!*  
Uppteckningsår: *1958* Född år ..... i .....

FOLKLIVS-  
ARKIVET  
LUND

*Fordow, deras bruk och anskaffning. s. 1-9. LUF 108*

FORDON, DERAS BRUK OCH ANSKAFFNING (LUF 108).Luf 108  
1

## I. Nels Persson:

På bondgårdarna fanns vanligen flera stycken vagnar förr i tiden: höstavagn, bolstervagnar, fjädervagn (åkvagn) samt ibland stenvagn. Dessutom en tvåhjulig höstabör och en enhjulig torvbör (torvkärra). Slutligen ett par "släadoningar" (slädar) av ett eller annat slag.

Förr hade alla vagnar mycket smala hjulringar, 1 1/2 tum ungefär. Först något in på 1900-talet kom bredare hjul i bruk. Riktigt gamla arbetsvagnar hade inte riktiga hjulringar, utan hjulen var skodda med kortare järnskenor. I mitt föräldrahem i Långaröd stod ett par sådana gamla vagnar, men dem använde vi inte på min tid.

Höstavagnen hade alltid häck och karett, gjorda i gallerverk av käppar och bommar (vari käpparna var instuckna). Häcken fanns nederst mot vagnbotten och vilade mot dockorna; den var rätt bred. Karetten, som var ungefär meterhög, stod ovanpå häcken. Ibland fanns en dörr på karettens ena sida. Det var inte alltid höstavagnen var en särskild

vagn; ibland sattes häcken och karettan på en vanlig bolstervagn. En s.k. fjädervagn fanns på nästan varje gård och användes dels som åkdon och dels för transport av mjöl till kvarnen o.d. Framsätet var fast, medan baksätet lätt kunde tagas bort; det hakades på med krokar. En och annan av storbönderna hade charabang. Det var en större och finare vagn det. Fjädervagnarna var av något olika utseende, beroende på vilken vagnmakare som gjort dem. Åkdynor och fällar hörde till utrustningen när man skulle ut och finåka. Tvåhjuliga åkkärror hörde jag inte talas om i Långaröd eller däromkring.

Den vanligaste äldre arbetssläden var "drätten". Den var inte vridbar och inte heller skodd. Kälkar började komma i bruk i slutet av 1800-talet. De var större och ansågs bättre än drätten. Ibland satte man vagnskorg på kälkarna och kunde då skjutsa många personer. Vid slädparti lade man ofta halm i slädkorgen (arbetshäckarna) och häri stuvades folket in.

När man skulle åka fint på vintern åkte man gärna "skrina" (åkskrinda). En sådan fanns på nästan de flesta gårdar. Den var elegant gjord

och målåd. De smala medarna var alltid skodda. Ibland hade skrindan bara ett säte, men ofta fanns en något upphöjd kuskbock baktill. Skrindan kunde inte ta många personer, den var avsedd att åka fort med på gott slädföre.

Vagnmakare fanns både inom socknen och i grannsocknarna. På 1880-talet var Anders-Görans-John vagnmakare i Länekärr; han reste emellertid snart till Amerika. Elof Johansson i Tofta var under lång tid flitigt anlita som vagnmakare, väl mest för reparation av vagnar. I Hästveda socken, i byarna Essestorp och Sjöröd, fanns ett par bra vagnmakare. I Hästveda by fanns också smeder som beslog vagnarna. Vagnmakare och smeder hade mycket att göra på den tiden, för alltid var det något som skricklade sönder. Vanligast var kanske att hjulringarna måste läggas om.

Nils Rask:

I mitt föräldrahem hade vi i början av 1910-talet tre äldre arbetsvagnar: en höstavagn med karett, en sämre vagn för gödselkörning (kallad mögvajnen) samt en litet bättre bolstervagn för andra körslor. Alla hade smala hjulringar, 1 1/2 tum ungefär, som vanligt var på den tiden. En annan detalj som skilde dessa äldre vagnar från senare bolstervagnar var att "långvagnen" (förbindelsen mellan fram- och bakkärran) inte var vridbar (kring sin längdaxel) i bakkärran och inte heller ställbar i längd. Den nödvändiga vridbarheten i ojämna och stenig terräng åstadkoms genom glapprum i anföringspunkterna. Vridbar (rund) och ställbar långvagn blev inte vanlig förrän senare på 1910-talet.

Någon gång på samma årtionde blev det lag på att arbetsvagnarnas hjulringar skulle vara minst tre tum breda. Jag minns att far blev förargad över den nymodigheten, för nu måste han ta hjulen till Elof i Tofta för att få bredare "ve" på dem och därefter till smeden och få dem nyskodda. Elof Johansson var mycket anlitad både som vagnmakare och möbeltillverkare. Han dog omkr. 1920.

Upptecknaren: Den senare utvecklingen.

De nyssnämnda äldre bolstervagnarna med smala hjul och primitiv "långvagn" tycks helt ha kommit ur bruk redan på 1920-talet. Jag har i varje fall aldrig sett sådana i användning. De på varje gård förekommande s.k. bolstervagnarna var på 1920-30-40-talen av nära nog likartad typ med 3 - 4 tum breda ringar. "Dockorna" var i regel lös- tagbara, men vagnar med fasta dockor förekom också. I mitt hem hade vi en sådan, gjord av "smen Bengtsson" i Hästveda omkr. 1920, men den vagnen var mindervärdig som skogsvagn på grund av de fasta dockorna. De på 1930-talet nyanskaffade bolstervagnarna var fabriksgjorda. Bland de populäraste var "Skillingarydsvagnarna".

Som överbyggnad har lösa häckar, "vagnbräder", varit vanligast, d.v.s. smal botten samt två snedställda <sup>(täta)</sup> sidhäckar. Lösa gavlar har kunnat tillsättas vid behov. S.k. "päreistor" - tät vagnskista med liten skjutlucka på sidan - användes ibland på 1930-talet vid transporter av potatis o.d., men har varit mycket mera vanlig tidigare. "Höstakarett" har använts av en och annan lantbrukare ända fram mot

våra dagar. Men i regel har man vid körning av hö och säd brukat lägga en enkel brädram ovanpå de vanliga vagnshäckarna. Eller också har man använt särskilda högre och längre "höstahäckar" vid sådan körning. Vid behov har man brukat binda lasset med rep och längsgående stång, s.k. "lajsmé".

S.k. lastvagnar med fjädrar har använts mycket på 1920-40-talen vid vägtransporter, särskilt vid mjölk- och kvarnskjutsar.

Under åren 1938-39 tillkom de första gummihjulsvagnarna, "bilvagnar" som de ofta kallas. Efter hand blev de allt flera. Men verklig fart tog utvecklingen först under åren 1945-50. Nu tillkom nya gummihjulsvagnar i mängd, och snart hade nästan varje lantbrukare skaffat sig sådana. Somliga köpte fabriksgjorda gummihjulsvagnar, andra lät sätta gummihjul, s.k. standardhjul, på sina gamla bolstervagnar, andra åter köpte gamla bilaxlar och lät någon smidesverkstad bygga vagnen, oftast helt (utom skaklarna) av järn. Numera användes nästan inga andra vagnar än gummihjulsvagnar. De äldre järnhjulsvagnarna, även lastvagnarna, har i stor utsträckning skrotats ner för att inte stå

och skräpa och ta onödig plats. Deras tid är ute.

Gummihjulsvagnarna för häst har i regel lösa dockor, så att de kan användas för skogskörslor (utan överbyggnad). Lösa häckar förekommer fortfarande. Men vanligast vid flertalet körslor är numera flaket, med eller utan låga gavel- och sidbräder. Traktorvagnarna förekommer i starkt varierande utförande.

På 1920- och 30-talen var fjädervagnen (åkvagnen) i flitig användning, både i helg och söcken. Man finåkte med den på söndagen, man körde till handelsboden och till stationen med den, och man hade den även att köra smärre kvarn- och mjölkskjutsar med. Ännu under krigsåren 1940-45 var fjädervagnen i användning även som ren åkvagn. Men sedan tog det kvickt slut. Bilen och gummihjulsvagnen slog ut den. En fjädervagn är numera en sällsynthet på vägarna, en fjädervagn med passagerare en ren kuriositet.

Charabang har jag sett i användning i början av 1930-talet. Det var enstaka storbönder som hade sådan. Från samma tid och något ti-



digare minns jag att kapten Virgin på Kvarnfors (den kände bibliofilen) brukade åka öppen landå (försedd med massiva gummiringar) genom Bjärnums samhälle.

En tvåhjulig gigg minns jag från 1930-talet. Det var en man från Vittsjö socken, "Pontus i Holmatorp", som brukade köra med en sådan för att hälsa på en bekant i Farstorps socken. Gigg var sällsynt.

Stenvagn har jag sett i användning, också på 1930-talet. Det var en mycket klumpig vagn, gjord av krokiga stockar (nedsvängda på mitten) som förenade två hjulpar.

Den tvåhjuliga kärran för hötransport, "höstabören", kunde man rätt ofta se i användning på 1930-talet. Ännu i början av 1940-talet höstade man strandgräs och vass i Ö.Tviggasjön, varvid höstabören kom till användning. - Tvåhjulskärror för häst torde ej ha förekommit.

Den enhjuliga handkärran, "torvkärran", "torvbören", var vanlig överallt ännu på 1940-talets början, bl.a. för att köra mjölkkannorna ut till mjölkborden. Den har numera nästan helt ersatts av den tvåhjuliga gummihjulskärran, s.k. cykelkärran.

Ända fram på 1940-talet körde man mycket med slädar på vägarna vintertid, både med arbetsslädar (kälkar) och åkslädar (skrindor). S.k. drätt användes också någon gång, särskilt vid skogskörslor. Sedan gummihjulsvagnarna blivit allmänna har slädarna mist större delen av sin betydelse. Numera användes slädar nästan enbart vid skogskörslor, och knappast ens här, ty gummihjulsvagnarna tar sig fram utmärkt också i snö. Grusningen av vägarna - även de enskilda byvägarna - har numera nästan omöjliggjort körning med släde där.

Någon vagnmakare har inte funnits inom Farstorps socken under senare årtionden. Däremot har bysmedjor funnits i Tågarp (till omkr. 1945) och Hörröd (till 1956), där lagning av vagnar och andra redskap skett.

Under senare år har Otto Svenssons smidesverkstad och Bröderna Andreassons mek. verkstad, båda i Bjärnum, tillverkat ett stort antal gummihjulsvagnar åt traktens lantbrukare. Dessa vagnar är helt av järn. Tillverkningen pågår fortfarande.