

ACC. N:R M. 14524: 1-15.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Landskap: Småland Upptecknare: Engelborg Johansson, Markaryd
Härad: Sunnerbo Berättare: " "
Socken: Markaryd Berättarens yrke: husföreståndarinna
Uppteckningsår: 1958 Född år 1898 i Skinnaryd

Fordon, deras bruk och anskaffning. s. 1-15. Lu F 108

Kmf 108

Fordon, deras bruk och anskaffning.
På en "fjärringsgård" som det heter här i bygden fanns i äldre
tid olika slag av fordon, såväl finare åkdon som allmänna
arbetsfordon. En gård med god ekonomi höll gärna två
slags åkdon, tex skeraburg och vanlig fjädersvagn.

Mindre vanliga åkdon såsom giga (schäs) och darska har
orkis förkommit men för hunder i allmänhet passade det
ju rätt in med så fina åkdon. Att det var herrskap och
förmånt folk som höll sig med så fina åkdon det säger sig
själv, ty att dessa även häradshövdingen borde skilja sig från andra,
det var bara på sin plats menade man.

Således, då aningsmillionären Tersch (en dansk herre som
bodde i dessa bygder ett trettiotal år) kom ikända i en
sådan lag och bekräm vagnar menade man bara, att det var
"den efter personen".

Man kan ju inte säga, att dessa själsmända och förmånta
vagnar hörd direkt till äldre tid, ty ingen i bygden
hade sett sådana före 1915, men ju vid denna tid

var det ingalunda sällsynt, att i våra bygdar se ett
par exemplar sådana fulla förklaringar ofta.
Alltså var det endast "kätterska folk", som det heter här, som
höll sig med sådana praktexemplar; i fråga om åkdon
och eftersom rangskillnadens ämnen vid denna tid var stor
här på landsbygden, tog det sig ju bäst ut, att denna
samhällsklass även i en sådan detalj skilde sig från
mängden. Sådan var emellertid den allmänna meningen
och då det gäller bönder och deras åkdon, var detta gärna
proportionellt till gårdens storlek och utseende.
Ett en välbärgad bonde, vid tiden omkring sekelöskiftet
lagt sig till med skaraburg (familjevagn) det var alls inte
ovanligt. Med litet lagom iakttagelseförmåga, kunde man
därför se på skjuken i sin helhet, såväl vilken samhälls-
klass som de bebodande tillhörde, som om denne hade en
s. k. god ställning. Två hästar och skaraburg hörde liksom
ihop och var viss på, att den unge hörsaren (sonen i huset)
hörde sig visst inte liten, där han satt så högt till kögen

i framsätet. De körs häst, helst i par, det var alla unga män begivna på i äldre tid. Hade man då någon möjlighet att kunna skaffa en sådan förstklassig vagn, som en sådan familjevagn ansågs de för tiden, så var det icke mer i övrigt att önska med avseende på ikden.

Den förste familjevagn någon kan erinra sig hava sett i dessa bygder var år 1902. En bysmed i trakten, som tillika var benämnd ägare, hade alla förutställningar för att kunna hålla sig med ett sådant praxerexemplar i den vägen, enär han med hjälp av sina lagda gesäller kunde smida anordna bil som förkom i dessamma. Varifrån denne bysmed hade fått exemplaret vet ingen, men hans fina vagn rullade inte friskt så många gånger förrän han fick den ena beställningen efter den andra. Modellen var tilltalande och praxertrast (svi hundra kr) någorlunda överkomligt, fast visst ingen "spottskryss" från den tiden sett. Efter några år var vagnen ganska allmän i bygden och såväl denne här nämnda smed, som vagnmakaren hade

full sysselsättning med att tillverka sådan ådon.
Vad naturligtvis tillverkades den vanliga fjädervagnen också,
i ganska stor utsträckning vid denna tid. Ty på mindre
gårdar där man bara höll sig med en häst, ansågs denna
omast lämplig. Fjädervagnen med två sälar var av betydligt
äldre ursprung. Man vet bestämt, att det fanns sådana på
sjuttio-talet. Visserligen var modellen något annorlunda
då, än de som tillverkades vid tiden omkring sekelskiftet,
men det var dock en fjädervagn som ansågs betydligt
behömligare än föregångaren som kallades för rissvagn eller
rissla. Den vagn som hade sådan benämning var en vanlig
arbetsvagn, men då det gällde finare skjuts, satte man på en
häck med ett sälar på mitten. Man kan ju väl inte säga,
att en dylik häck, liknade den vanliga fjädervagnshäcken,
ty den var sammansatt av spjälkar och dessutom betydligt
djupare än denne. Någon slags fjäderingordning skall också
hava förekommit i denna häck genom att man pressat in en
bräda vid ena sida under sälen. Härigenom skulle ståarna

kännes mindre, men verkligt affektuöst vill ingen påstå
att det var. Detta var bönens näst finastjuka i äldre tid.

Ingen undrar väl på, att den första verkliga fjädervagnen
mottogs med stor tillfredsställelse, och att denna engalunda
heller var något lyx än att tala om. Att de gamla fjäder-
vagnarna med breda klumpiga framsäten (helt äggstöd)
härskade de juist från denna tid, är man helt övertygad om
här i bygden. Baksätet var helt annerlunda, lätt och luftigt
kan man säga, ty det stod så högt och öppett för alla
vinder. Under sådana förhållanden kunde de äldsta knäppast
under vara fällen på vintern och denna frökam också i
rätt stor utsträckning. I framsätet höll man sig med
fotsack, ett läderskyrke som knäppades över i båda sidor.

Om man hade äldryn av läder i dessa första fjäder-
vagnar, knäppast trötligt. Sådana tillkomma nog ej förrän
vid tiden omkring sekelskiftet. Det berättas att man
sag helt enkelt en dyne eller två ur sängen då man
skulle tex äka till kyrkan. Äldryn av läder var kanske

inte någon billig artikel, vill denna hel. De tillverkade på annat
helt och sålde på marknaderna här i bygden. Hade man
därför inte möjlighet, att skaffa sådana för många åkdynor, så
varför inte förfärdiga ett par sådana själa, hette det.

Det fanns ett slags tyg som hette des mollskin, med detta
kunde man överkläda en vanlig sängdyna och eftersom det gärna
var enfärgat svart eller mörkblått, utsmyskades de med röda
ullgarnsarrar, här och där. På så sätt var det mer än en
sann skaffade billiga åkdynor. Ty de ansågs som helt om-
bärliga i de eljest hårda fjädervagnsäten.

En tid var det modernt, att måla figurer såsom hästhuvud
e. d. på dessa vagnsäten, men det lär nog vara i en äldre tid
enligt vagnens övriga utseende och konstruktion.

Vi antager, att detta var en övergångsmod i början av nitton-
hundratalet, ty 1912-1915 hade man större preoktioner
på vagnsmålning. Det gällde då, att få tag i en expert
på området. Vagnen målades i regel svart, med vida
närder och den målare, som hade uppmålat ett gott

renskolat härridlag, blev naturligtvis ansett på nytt.
Nu var det en tid, då alla fjädersagnar skulle rindas, som
det hette och man ansett, att det var endast s.k. fämnälare
som dugde till detta.

Ännu vid denna tid, alltså före 1920 tillverkades
fjädersagnar, men man hade redan då börjat gå fabriks-
mässigt till väga härridlag och bysnedens arbete utsträckt
sig nu endast till mindre delar och lagning av sådana.
En annan typ av fjädersagnar var den s.k. packvagnen,
som började bli allmän ungefär vid samma tid. Då
det gällde att försäkra varor till affären, eller spannmål till
kravarna, användes packvagnen numera ganska allmänt. Den
var stor och rymlig, med brett flak och låga kantar samt
även försedd med ett säte. För sådana ändamål var denna
fjädersagn utomordentlig bra och man hade nu så
gätt som helt lagt av den gamla "kallewagnen", då det
gällde sådana skjuts.

Modellen på arbetsvagnar har också varierat under tiden.

Fyra slags sådana, från äldre personers orinne sig härvidlag. Arbetsvagnen, kallades här i bygden för "ralleragn" och den äldsta typen av sådana benämndes också "träbullhavagn". Denna saknade järmbeslag om hjulen, men eljest var den byggd som senare tidens modeller. Vid tiden om kring skolskeftet, hade man ännu den smala piriga vagnen, men givetvis med järmbeslag om hjulen. Den arbetsvagn, var denna inte alls oäven, ty den var lätt och passade på smala steniga vägar. Bakhöjaren var betydligt större än framhöjaren och just därför, kullade den så lätt. En sådan vagn med järnakenor, kördes ett väldigt skrammel och kördes på långt håll. Man anslager, att beteckningen "ralleragn" har kommit just härifrån, ty föregångaren träbullhavagnen gick mera lygt.

Allt nog frammanför tiden 1910 eller så där, hade även denna modellen på arbetsvagnar. Själut ut. Man hade nu fått uppslag på bredare hjulringar och menade, att detta var mera effektivt. Nya modeller hava alltid nyhetens behag så även nu, de breda hjulringarna är betydligt bättre hade det

och snart var denne brädspärige arbetsvagnen, växelbrukares egendom. Utvecklingen har ju gått framåt på alla områden så även här. Det är en given sak, att denna arbetsvagn var mera stabil och säker. Ty både trä och järn var mera grovt tillagat och följbakkligen en vagn som fyllde alla anspråk i den vägen.

Dock inga kunde mer än ett fjugotal år. Ty redan på kraftigtare började vagnar med gummiringar kulla på vägar som äro så långa, och man icke om några bättre arbetsvagnar, ty ändringar man håller häst eller traktor anses gummiwagnar mera alldeles omkärliga.

Vidare fanns och finnes på en ordningens gård mindre arbetsfordon såsom hjulbår, stenbår och kärror. Dessa fordon fanns egentligen på varken ställe, ty de fördes ju med handkraft och begagnades till mindre bördor.

Tröskan med två hjul användes till korvskjuts i vissa fall, där man icke höll sig med häst, eller andra kör-
9 brescher. På en sådan kärra, kunde man lasta upp till

ett hundra kilo och i vissa fall mer, allt beroende på hur
starka de två personerna var som drog i skakeln.

Hjulbären och stenbären kallas i vår tid också för kärr
och dessa sthjuliga färdon, har också under tiderna förändrats
väsentligt. I den äldsta typ man känner, var hjulet endast
en rundskuren tvärdimmsplanke som snurrade omkring en
axel. Såväl med, som utan järnskenor, förekommo dessa
enklare hjul och foderingarna på dylika färdon, var givetvis
inte så bra då för tiden. Efter hand, fick man emellertid nya
uppslag i frågan om tillverkning av sthjuliga kärr
och snart voro de, en aning bättre än förr. Hjulet
gick nu mer i stiel med vagnstjulet och bären, eller "armarna"
som det heter, var nu också betydligt bättre och bättre.

10 Vilken lantbrukare som helst var så pers kunnig i smick-
gärket, att han kunde tillverka en hjulbär eller stenbär,
helst som till denna saktstående alltid utsägs ett själv-
värdt kräd (björk) av vilket man med gilla och kniv fram-
de de s. k. armarna. Tjuven som helst här förekom på

stenbären, uten man spikade spjälor direkt på bärrarna.
Således var bärrarna mycket bekändiga att lasta av och på och
den användes också i mycket stor utsträckning i denna
bygd. Alla de stenor, som förekomma i stenmurarna här
"hars och tvärs", har säkerligen äkt samman i en sådan sten-
bär. Nu är emellertid den gamla stenbären helt ur världen
som fordon och bannmännens städer finna ett exemplar av en
sådan, så betraktas det nästan som ett fornyfynd.

Naturligtvis foreslås det steniärskid också, men ingalunda
på detta sätt. Till sådant använder man nu häst och
släpa, och härmed är vi nu inne på den kategori fordon
som tillhör släda.

En välbärgad lantbrukare höll sig gärna med två par
kälkar, arbetarkälkar och ett par finare s. k. kyrkkälkar.

Desuden fanns det också en och annan som höll sig
med skrämda, en kälke med ett säte och s. k. kusklock
men denna släde var egentligen mest för herrskap,
såsom prästen och hans golvkar, under det att bondens

och hans familj tog sig bättre ut i en släde av enklare
slag. Sedan var emellertid den allmänna meningen och
ingen, eller minst bönderna ville byta mot gammal in-
red sedemja. Hälketrän var naturligtvis avsedd för de
fina hästarna, men i många fall tog man helt enkelt
fjädervagnskärken och satte på arbetshästarna och på detta
sätt bestod man sig fram med ett par sedana.

Flör, som alltid beredde det naturligtvis på huruvida ekonomi
vederbrände hade, ty var den så att säga god (en skuldfri
gård med en försvarlig skogsakt) så ansågs det inga hinder
för något överflödigt lyx med ett par an gånger oräntligt
släddan. Flör länge hästkälkar (man kallade dem i dagligt
tal så) av detta slag har varit i bruk kan ingen med säker-
het fastställa, men man anser, att de kommo i bruk unge-
fär vid samma tid som fjädervagnen, alltså på sextio-talet.
Det berättas: att man vid den tiden började så smärre
på större gårdar att hålla häst, efter att fönt överallt
endast användt oxar för all slags körslor.

Ståtkar, såväl grövre som finare förekommo alltid skodda
med järnskenor och halda givbois lätt på slädfriet.
Så var inte frihållandet med drögen. Fånga släde passade
bäst för otar eller kor. Oskodd som den alltid förekom
och dessutom stor och otymplig, kan man ju väl inte säga
att en drög (kodrög kallades den här i bygden) gick lätt.
Därför passade den utmärkt till dessa beskedliga och
saktfärdiga dragare.

En kodrög, var visserligen inget konstverk i smickeri,
men knappast kan man säga, att vilken lantbrukare som
helst kunde tillverka en sådan. Detta kanske mest därför,
att man ej behövde gå in på detta område, enär här
fanns bysmickare att tillgå. Flera sådana hade praktik
i bygden, så att man kunde ankingen gå dit med arbete
(dröfämnet ett självsvet trä) eller rent av taga hem
smickaren och få arbetet utfört för mat och daglön.

13 Ellans hälsokätkar och kodrög, fanns det på varje ställe
ett par stycken smislådas, som användes dels som

behöv från barn och dels för mindre körslor på gården.
 Allt öfver dessa smickatkar voro hemmagnjorda det är en given
 sak. I regel voro dessa skodda och i källbasken gick de
 aned sådant fart, att det var med "nå" o "månne" en liten
 sju-åttioering och de styras.

Således var skiddan och väl representerade på gårdarna
 i äldre tid. Allt vagnmakare och bysmed hade full sysselsättning
 året om, det är ingen som betvilar. Bara all denna lagning
 av färd som vilket arbete för smeden och hans gesäller. Vagn-
 makaren, hade detta arbete egentligen som hushålls-
 sysselsättning. Vagnmakare här i bygden dröar också jordbruk.

I regel beställde man vagnen eller källharna hos smeden och
 denne i sin tur, underhandlade med vagnmakaren. I vissa
 fall, hade smeden någon vagn i lager, som bonden kunde
 få köpa direkt, om stillet och kvalitet tillfredsställde honom.

14 I färdgruppen vagnmakare, var kända i vida kretsar och utom
 och mindre skickliga naturligtvis. Här fanns en vid
 tiden omkring sekelskiftet som hette Gernersson, denne

gjorde verkligen skäl för titeln i fråga. Det berättas; att
bara man hörde, att denne vagnmakare hade gjort skäl till
vagnen så likade man på att den skulle vara, vad man säger
har "dunderdon" i den vägen. "Bykter går för manne", samma
förhållande var det med någon viss samed i Lerstäm.

Hadde man denne gjort smidesarbetet till vagnen eller kälkarna,
så var där inte mer i örigt att änka härvidlag.

I närvarande tid, är både vagnmakare och samed förärfarna som
gäleskötare i bygden. Man köper nu fabriksgjorda vagnar
i staden, sedan ett krekittal är tillbaks. Till gälls naturligtvis
endast arbetsvagnar, ty de andra äro praktiskt taget ur världen
såsom fordon, sedan någon gång på krekittalet, då bilar
började att bliva mera allmänna. Lika sällsynt som det var
att se en bil på fjärdet, lika sällsynt är det i närvarande
tid att se en s. b. kälk (häst och fjädersvagn) på landsvägen.
Då har utvecklingen gått framåt är förmodligen ingen skulle till
något pris vilja återgå till gammalt system härvidlag. Därför
15 kan man sanningsenligt säga "Lidera förändras och vi med dem".