

ACC. N:R M. 14527:1-54.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND.

Landskap: Småland Upptecknare: Alma Nilsson, Forsbult
Härad: Stranda Berättare: olika personer; se uppt. bl-
Socken: Döderhult Berättarens yrke: dens bakvidn.
Uppteckningsår: 1958 Född år i

Fordon, deras bruk och anskaffning. s. 1-54. LUF 108.
(uppgifter om berättare sid. 53-54.)

Svar på frågelista L 21 F. 108

Fördom, deras bruk och anskaffning

Berättarna är en 10 tal jordbrukare, och bland yrkesmännen en gammal smed, dessutom apptecknaren. Mer om berättarna på särskilda blad.

Antalet arbetsvagnar på en medeltor
gård här, med cirka 30 tunnlands åker
berodde i första hand på (mellan åren
1850 — 1915 — och senare, på antalet drag-
are]. Hade man t. ex. 2 hästar behövdes dels
en s. k. två-bets-vagn, dels 2 st. s. k.
en-bets- eller en-spännarevagnar.

Vid tyngre körningen användes
hästarna i par, och då hade man två-

hetsvagnen, skilde man däremot hättarna
behöndes i enpännare vagnar = en två hags
hätt. Obs! De flesta jordbrukarna
använde otar som dragare i trädet, men
otvagnen skilde sig nästan omärskligt
från hättarnas par-vagnar det var endast
förskännings-ordningen som var olika.

Man använde också en lättsidig arbetsvagn
när man körde med en-hets-ott vilket var
ett allmänt bruk här, ända fram på 1890-talet
och något senare — i smärre fall.

2. Mindre än 3 vagnar kunde också ej
räcka på en 30 tunnlandsgård, men i
allmänhet hade man flera, ty oftast
var någon vagn trasig, och då tarre-
des ersättare. Obs! Det var icke en-
bart själva jorden som sköttes med dragare
Man körde ju också dels i skogen, och då

sågade eller på annat förädlade skogsprodukter på vägarna ner till hamnarna i staden Oskarshamn eller Cohå Köpungen Bäckslagsviken. Obs! Döderhuset är beläget runt omkring staden Oskarshamn. Trots de låga skogspriserna måste bönderna plöja ut pengar ut skogen samtidigt som han gav arbetsförtjänst åt sitt folk. Först 1872 kom en breckfrång järnväg att bli dragen genom socknen ner till staden men det var många som hade tåka längt till de båda stationerna enom socknen som ner till hamnarna, därför blev mycket arbetsvagnar. När hö och strå skörd hördes en sender tak ansågs det förmodligen att att höra 2 enhets lars i stället för 1 parlan det lättest.

merinligen mer på 2 enpännare än på
en två-bets-lars, det märklige arbetet förde-
lades också jämnare, ingen behövde stå
väntande, och den två-2 (arbeta hårt) för
att ha larsat till nästa han.

Det var lättare att köra med dragare
än två, arbeta folk fanns i överflöd, även
kvinnor och halvtvå barn kunde köra
enhet, särskilt verktyg och bräddaren
på vägar. Dessutom minst 3-4 vagn-
ar, dock fanns det flertalet bönder
som hade bara 1 häst men 2-3 par
oxar. Dessa drog ju med ox, men hästar-
na med linor och svänglar.

Den kunde som likt Fabian Vykman
i Sörvid hade, tillats ända
till 3 par oxar. behövde ju endast en en-
pännare men till sen till häst, vilken mest

användes till Löv-Myrten, men nog säger
samen Erik Nyckman: måste vi ha en enkelt
-vagn, i beredskap, eller åtminstone några
gamla hjul, liggande som vi själva sätter
på när som i vanligt fall ett hjul gick
i kross. Än körs enkelt med en

och var inget ovanligt ända fram till
1912 — 1915. Än man slutade härmed
berodde på att daglönerne börjat stiga
då, och man ansåg att det blev billigare
att köra två-het, och att körkarlen åtträtt
de på så vis mera med 2, än en, dragare.

När vagnen (= oftast ett hjul) gick
sänder) hade bonden ingen annan råd
än att vänta till ställ-vagnmakaren,
och smeden fick tid med lagningen,
därför behövdes reserv-vagnar och enkla
a hjul.

Arbetsfordon

Se föregående bekräft-
ning. Det gick lätt att ändra en ^{vin}lepp
till en annan för olika slag av arbete.

I första hand medde detta genom att
lyfta av det över-rede som fanns på
vagnen. samt därefter antingen
ut-öka, eller förkorta den s.k. Lång-lång
-en (i Värmdö kallas denna: Långan).
: det är den som förenar fram- och bak-
vagnen, denna långdång är tu-delad
på mitten, där det finns 4-5. brändla,
eller borrade hål, som sätter man småt
[=öser] varandra och sen genom en s.k.

dubb = en 4-5 tums lång grön järn-
-dubb — ett slags s.k. nagel (det
är regeligen besatt på den liksom på en
spik.) Grovleken på dubben — som

ett Teljeholmens stearindyr kallades
av manfölk-a: på skämt för den lille

Det var också dubben = den lille, som
samband lång-stängens båda delar
en från bak- och en från framvagnen.

Man använde således långstängen till
den lång man önskade på vagnen,
för det nya öres-redet, nämligen skulle
man köra dyng-e, och lyfte nu på
en s. k. dyng-et säter (säter är också

en benämning på vissa
brädes arsedda för vissa ändamål t. ex
bröd-säter (= en lång bräda som det atbakke-
de brödtraktorn placerades på) man
sade och fjöl, om dessa bräder, så också
om dyng-e-vagnens fjölar = säter.

Dyng-f-säter betod av en
kraftig botten med småa bräda som

Ragnen, samt fastsatta gavelar, längsidor
- na därefter vara löstlagbara och sam-
manhållas (hålls) medels ragnskotten och
gavelar genom de djupa hak som finns i
gavelarna, samt fjälens cirka 8-10 lems
överlopps-läng som passade in i dessa hak,
från genom denna enkla konstriktion fast-
hålls hela sättern vid kärnsbotten,
denna i sin tur var ju enkländ mellan
de s. k. mål-stakarna som befanns fastsatta
i själva bänken - som tillhörde den egentliga
Ragnen. Målstakarna hindrade ju
alla över-reden att skiljas från Ragnen.

När man vid gödeltörningen
skulle läsa av lauret, togs ena fjäl
och lades på marken jämte lauret, som man
med trä - eller järn prep larsat av aut
som gick med denna, hände törkarlen

sen knäppstyngd mot den oftast tunge och
svura dyngge-kärran och vände denna på
sidan, cender det att han slog 2 kraftiga
slag med gräpen mot kärrbotten för att
få dän-a-dän = väsk, aut som ej skulle
släppa frivilligt. Helt naturligt slog
botten mer och mer skada av denna be-
handling, Om kårkarlsen slog för
hårt eller för många slag. Bönderna
hade därför sinsemellan en överens-
kommenhet att om drängen eller darsurki-
an, torparen etc. slog mer än 2 slag:
skulle han plikta med att betala 1/2 stap
brännvin. Detta utkrävdes ej alla
gångar men — det gav som bräddpriset säger
lärpen där så skedde och man aktade
sig att slå mer än 2 slag.

17 Låhtakarna var (under 1900-talet av järn)
de såu i den s.k. vän-ne-bänken = vänblänk-
en och hörde själva vagnen. I fram- och en
i-bakvagnen, de var som namnet anger vänd-
= omdröjbara och när lastet skulle (med vagnen)
vändes roterade banken något kring den ställ-
dubb som såu i själva vagnen, vid dess hjul-
axlar. Vagnen var i normalt tillstånd omkring
5 alnar lång. Över seden kunde den ha
olika längd, var detta så kort att man
såu i bak vagnen till endast 3-4 alnar
så fick längdängens överloppslängd
— till en viss svans, vilka utgjorde bak-
vagnen. Men var till något större, tvärt-
om kunde ett barn — som gärna ville åka
rätta här på längdängens slutända, och kände sig
kvav i överredet.

10. På så god som alla vagnar vara bak-

- hjulen betydligt — frukt synligt — högre än
framhjulen. Fjäderanordning

Fjädrens i äldre tid av trä, vilade på
klossar, ännu fram på 1860-1870-talen förekom
träfjädrar = d. t. något bågformiga stänger
av starkt, sågat träslag, av nästan hands-
bred lades mot varandra, närmast vagns-
hjulen eller vagnens botten där sådan fanns.
de hade nästan samma längd som vagns-
hjäcken. Arbetsvagnar saknade helt
fjäderanordning, träfjädrar har helt försvun-
nit kring 1860-1880-talen, det är endast
i enstaka fall som dylika vagnar före-
kom efter cirkuläret. De utgjorde då
ett mellanling — i de gamla gårdarna
mellan åk- och arbetsvagn, användes
vid s. k. Lättskjuts. Efter 1880-1890
började man använda vagnsfjädrar

av engelskt stål, eller s. k. fjäder-stål

Hjulens utseende

Denne bestod

i första hand av 4.000
-a delar = fört hjulbössan av gjutgods, köpt
från gjuteri eller järnbod, här fanns av vägn-
makaren faktiska 7-8-10. st s. k. hjul-ekrar
av ek-träd de utgick i solfjäders-form från
hjulbössan till lötarna - björns hjulringarna,
vickla var gjorda av björk, vilket ansågs
som landets starkaste trädrag. På lötarna
vickla vägnmakaren sågade ut, i flera bitar
(för att få dem runda) och sen sammansagade,
han använde alltid ett mönster av tjockt
starkt ~~starkt~~^{lappat} som modell = mönster. Test kom
så hjul-rhena, vickla sammanköll hela
hjulet, och påsattes av en smed som var
känning i vägnsmide, se här = bakridan
en sådan smed, och före honom dessnes fader.

Berättaren säger: att lägga om hjulken or
var ett mycket viktigt arbete.

Hjul med träfärlag har förekommit
förr, under 1800 talet, förta hälut, då
järnet ansågs för dyrbart. Ännu 1860
talet fanns det vagnar i Länne dal
Infl. gördar och kvar i Döderheut, sam
hentad heet och hälut av trä = björk och
ek, varenda bit i vagnen var tillverkad
av trä. Konstruktionen var dock i stort sett
den samma som fram på 1900 talet
= hjulbörse, hjul, axlar, bändbänke
ente ens en järnspik fanns, spikarna
voro också av trä. När nya skenor
av träarna enqa böjliga ekar lades på
frå - i stället för de utlitna kallades
detta att andra, samma benämning
hade man fram kring cirkelriktet då

samma arbete skedde med Kälkar, och Kälk-
don, men Anders (obs! slutet 2) Kälkar.

Deesa var då och tidigare drängarnas
Källes-arbete, under den tid Kälkar användes
i skogen, på da-ja (på dag-a = dagarna).

Vagnens Överbyggnad. 1. gödelsvagn
ridan 7. här

= dyngervagn

Häckar

En höhäck användes alltid för sädes-
körning = råg, korn, havre (= hore) samt
foder - lör - klärrar o. d. l. Höhäcken bestod
av 5 olika delar. Botten med sina 2 plank-
or, samt en ram av björk kring dessa,
med en spålbotten som utgjorde häckens bredd,
och ytterligare en 8-10 cm bred ram varit
de 4 häck-ärmarna satta på längsidorna

Och 2 på gavlarna. Häckärmarna var lösta-
bara och kunde lätt åtråeljas när de ej be-
hövdes, de tog då mindre plats i vagnskjulet
eller mjöbligen på logen, där de stod sönderplök-
ade. Häckstälarna bestod mest av en, eller
av fjälviken en gran. Häckens höjd var
så: att en normal hörkarl kunde — nätt och
jämt grensla över häckärmen när han
äntrade sig upp i häcken. Alla häckar
av detta slag var uppsatta att kunna
rymma ett stort antal södeskärmar = lagar
tunga last för en — eller två-bet.

Oftast lades hög råke på lauret,
och i så fall fäst hörs lauret med en
järn länka fram fram till bakkärmen.

Örfela häckar Dessa här-
stammade från

15. grannsocknen Bränt-dala, denna socker

hade ej precis samma häckmodeller som
i Döderhult. Örfäl- och häcken saknade
gavlar, och så ena häckarna med gavlar-
na. Hösrennen kunde därför aldrig ta sig
upp i lauret för att åka under det han skulle
lämnas. Att han skulle behöva gå, och hö-
ra om sädes- eller hölans ansåg lika förenad-
ligt som att få en örfäl. Obs! Om
hösrennen försökt ta sig upp på lauret
skulle han slitet ut hämnarna, och likt-e-
val ej kommit dit upp.

Wränghäcken = krok häcken

Denna häck består liksom de föregående av
gran- eller en-spjälkar fästsatta vid
en kraftig plankbotten, men i motsat-
ten för häckens lodräta spjälkar, var dessa
ställda i lut. Häcken var helt sam-

manfogad men saknade gavel. på grund
av att längsidorna med sina sne-åldda
spjälar öppnade sig vidare upptill, kunde
körsnemen ej komma upp i häcken annat
än genom den öppna gaveln - vid bakvag-
nen och sen gå längs häckens katten fram
till åkeråkradade och lömmen. Vid gavelar-
na sammanködes häcken av ett slags
jälbycken som, modell: renz förs
så länge skogen fick växa. I det
sams det gott av olika slag av "halvfabri-
kat" för mängder av s. k. hus-ekonomer.
Många träd som skadats eller förkrymptas
av andra, dog ej, utan låg på marken
och växte, dels med andra träd, stubbar
eller stenar, fick därför en del egen-
liga former, dessa långsamt växande
träd blev ju det starkaste av allt beiske.

och tillvaratogs vid arbete i skogen, gånades
kanske en mansålder i gårdens uthus, men
kom med tiden till användning. Ja dessa kanske
mar-taller blev också ett bra halvfabrikat.

Det är sådana krommel-träd som
krommel-häcken med rena gälvaxna
gavel-hävar är kallad efter, träden hade växt
som ett slags korn- & lerv-er - krom-lur.

Denna växehäck användes ej för hö, eller
sådes-körslor, men passade annars för olika
ändamål. De sista 30 åren har den mest
kallats bed-häck. Den har mest använts
för körning av meter-bed.
Men även att göra hem skrymmande skogsan-
fall s. k. penna-bed. Rotfrukter som
ännu ej klack-ats (berövats sin stjälk) kallas
18 gerna och låg upp i gränshäcken, för att

Klackers hemma i lagårn. Potatis i säckar
liksom kreaturs-mädd, till varmen
en m. Det tycks vränghäcken passa till. Själva
har upptecknaren Kyärsnatten 1914-15 åkt
fram och åter till en Kyärsnatta, i en sådan
häck, där vi lagt 3 bräder tvärs över häcken
och satt 4 personer i bredd på varje bräda,
3 hästar drogo, och på grund av mörkret lyfte
vi oss vid en Fenex-fotogen-lykta. Vi
hade arbetskläder, klädföret var bra, och
vi äkte åt märket till mer än en hästens
pengar. Jag berättar detta för att berätta
hur mångsidigt användbara dessa häckar
vara — och är än i dag 1958, trots både
keil och gummihjul. På hjul är nog
krok-häcken något "skakande".

Vräng = krok-häcken mäter ett vint mät
med. De stöne & mäter till två-het, de

de mindre rynde en meter, anordnade för enhet
(= en dragare). Häl-ryns i stort sett form
som en kista. Högst
smalare i båten än upptill, bestod av flätade
grenar av klungen gran, bide, kassel, en-2, osv.
En sammanhåll jävla korg. Fästa hög,
den rynde Stenmor träskol, dessa hövde
således ej mätas på annat sätt, om kolen
ligger rakt i Rys. De passade endast för en
-het. För en godtycklig kunde man ej köra med
par-hästar till de anläggna platser där kolnen
försv-går, så breda skogsmägar var så mycket.

Vad höghäcken angår så
fanns mindre sådana för endast en dragare
eller för torpare som körde med kör. Dessa höck
var helt sammanhängande i ett, tog därför
stor plats när den stod i hagens mynlet och ej
20 användes, annars samma kriterie, bakkdelen

med de sammanknyttade var att de tog
så stor plats i vagn-boden eller kamke
på lozen där de hade sin plats när de ej
användes. De var snedda för en bit.

Andra örer-reden voro dels s. k. potatis-
kutor, = en större bräd-skump. Iari potatis-
förlades antingen hem till gårdens kåkare
eller direkt till någon försäljningsplats
för vidare befordran. Gödel-lärer hade
ungefär samma modell, men var försedd med
lock, som täckte hela Läran. Locket hade
gångjärn, dessa lärar användes mest för
hembruk av "stift" och labren labren
från staden, den som hemtade denna
otrevliga deynge mötte upp i otte senast
2-3 fm. för att hemma
lämna av kurs-a, = kuren, = klassen
samt hinna ut ur staden före kl 6 fm.

Sådana lärar, men utan lock, användes
för utbildning av latinska och skräme
tidigt på våren, när rännarna tändes
i de djuritallars där sådana fanns, de
blev avsevärt fört omkring 1910 och många
långt renare. Tidigare hade man låtit
denna värdefulla växegödning föras.

Lantvagnar med släpdräas

22. som efterfrågas på
luntas sida 2. Kom så småningom
i bruk kring skiftet. Det var
åkarna i staden som började med des-
sa, och efterhand som händerna från
trakten fick se detta: hur bekränt åkarna
jälva åkte på lavan genom stadens
kullerstens-gator: kom de på idén att
jälva klappa sig en sådan vagn, för
stadsresor med t. ex. slaktade djur,

tröskad spannmål, som skulle försälgas
— Och (om bordenjälva körde) änen till
kvadmen, annars duffde ännu den gam-
le häcken = kvad-m-a-häcken, eller också
vränghäcken. Den kraftige vagnen
med stelfjödriar (och alltid svart, eller mörkt
blå) målade blev populär som likvagn
på landet. Det var den reynlicare
än de gamla häckar = arushäckar de
tidigare kant som likvagn, men de var
ju snyggare också, och med lite brutor
grannes knutar runt häcken (= vagn-
häckens) kant, samt batten där keitan
ställes direkt, blev det en jämförelse-
vis snygg likvagn, där ägaren själv
efter sin död åkte till graven.
Såte? ja, de flesta dessa kraftiga
vagnar hade ett löstlagbart gamla

högt säte vilket togs bort medan kint-
an detsattes, och ren återflyttades till
sin plats. Det var praktiska och mycket
användbara vagnar dessa. Se för övrigt
om chara-fang på sidan här.

Liggpjädersvagnar. Se pjädersvagnar
-vagnar här nida-
ja, dessa liggpjädersvagnar var kortare
i häckens längd, än de här or an hedlan-
na last-pjädersvagnarna. Liggpjäders
vagnar med 2 säten men fötsack endast
i framsätet (vilket ansågs som heders-
platsen för kunden och dennes kint-re).
Lär i antalet för förekommit redan på
1850 — 1860 talet. — av rika bönder.

De gick också under namn av åk-vag-
nar. Man skilde på arkets och åk-l-vagn-
24 — När man berättade att man t. ex. mötte

den eller den, som var ute på fär-a-väja
- väja = färde vägar.

Kärror har också förekommit
långt tidigare än de senare
s. k. gigger: blev en slags herskaps-skjuts
och tillhörde egentligen herrgårdarna.

De gamla kärrorna hade ej så höga
hjul som den efterföljande gigger. De
hade bara en men ganska reynligt stäl
så att t. o. m. 3 personer kunde få plats
men mer än 2 borde man ej vara efter
en häst. Dessa små men djupa fot-
säckis-förredda kärror var mycket obe-
kväma att åka långa sträcker i. De
nickade - sadles det — ja di skäckle-
[skäckle] gick ej rakt fram på väglanar
utan svängde ofta över från vänster
25. åt höger, eller tvärt om. Man tror

att dessa härror försvarar sedan före
1880-talet då liggerfjäder vagnen blev
de flesta böndernas fin-åker.

Ingen nu levande minns dem här, mer
än bondsonen — se sagosmannen,
som barn, vid cirkelkeftet såg han i
grannes vagnbod en sådan härja
(som då aldrig användes) ägaren en/då
gammal bonde i Tretåse by, hade
cirka 30 år tidigare inflyttat hit från
byn Älmhult i Lönnerås socken.

Denne bonde Johan Svensson hade
föröfrigt mängder av arganta åk-
och arbeta-reddskap men inga med
målnings som frydnad, mängder
av jäkbeckan handreddskap hade han
och så. Mycket av detta var hemlat ser en-
och harsel — hvar-örna.

De gamla & hyllade ^{Kärrorna} ~~här~~ ps. sid. 26. Dora
 byggda av trä, men stoppade säte, och var
 svårsmälade, upp till en viss men mycket
 väl dessa kärror från V. Torsås och Skalltorps
 1880-1890 tal. Det fanns en liten låda i
 sätet för förvaring av grämskäftet som häften
 skulle bindas med, och vilodanden, då lyfte
 den dockade kraftiga sadelmakare-dejman
 bort, också måste de ibland stiga av, medan
grämskäftet framtogs. Härten var utbyggd
 bakåt, så att en s. k. kärr-låda bildades
 där, — bakom reggtödet. Denna låda
 som också var synlig utan-på hade gäng-
 järn, och var ansedd i förte hand för mat-
 säck, som ju alla måste föra med sig, oftast
 även till kyrkan — de som hade lång
 kyrkväg. — och många "för-rätninggar"
 där. Och dessa gamla värends-kärror

slängde och släpade på vägen berodde enl. en
gammal yrkesman, på att härrans skaklar
var för långt åtskilda, så att häften ej upp-
fyllde tomrummet mellan dem. Vad vägnar-
skaklar beträffar vid en liggfjädersväg
skulle det vara 28 verk-stem mellan dessa.

7 Väränd kallades dessa härror, på skämt
: kaffe-brännare (= rostare) hi minns den
hina plåt lådan med det
rätt långa kaffet, som kaffe-bönerna brändes
(rostades i.)

Gjrläddar s. h. skrynd-
or har frunnits med ett säte, samt s. h. knut-
bock bakom detta med plattform för truskens
= hörsnennens fötter. Sätet kunde 2 personer
men det fanns s. h. enmans-ställe med
plats för endast en. På 2-mans skryndor
med hörsnen på bocken: måste lönnmen
ärla mellan de båda åkande i framsätet,

Släden betod vanligt av trä och var
svartmålad, men herrskaperna hade också
S. k. korg-släden ofta målade i gult.

Kappsläden har
räknats endast som de säu kraftiga
leksaks hästar som användes vid kapp-
köringar på isen om vintern. Redan på
1880-talet anordnade herrskaperna tron-
tävlingar på isen t. ex. Tjuntäsa-sjön
där mängder av herrskaper mötte upp från
flera socknar (endast herrar, damer förekom
endast som åskådare.) Bådar med bra
spräng-are-hästar deltog också, dessa kördes
åskåden kallades här för kapp-släde (betyde
enl. denna dialekt kamp-släde (man
kam-pades = körde i kamp (= kapp).)

Obs. Kappsläden kallas den för i Skåne
29. befintliga trollkoppain (= en stor orkidod

käcke på vilken den körande satte greuske.

Kyrk-släde betydde i allmänhet: den släda man använde vid kyrkskjuts, denna var den snyggaste, oftast fanns den till en s. k. gammal skrymola med träsig stoppning och skamfilad målning = en dags vardags-skrymola.

Kyrksläda eller släde: kan också betyda en tvefärrigt hopsatt åkdon bestående av 2-bräder lagda på ett par arbetshästar. Dessa åk kunde meint 6 personer på varje av dessa bräder de åkande satte med ryggen mot varandra och fötterna på hälsarna så långt dessa dessa räckte, renten fick hålla benen rak ut, väl åktgivande på alla större stenas i vägkanterna för att ej stöta sig med — eller mot dessa. Ja alla hyar låg ju ej vid den s. k. stora landsvägen

ky- och de s. k. utfärdsvagnarna var smala
och kurriga. Slingsade sig fram mellan
stock och sten. Men kund t. ex. julottan ville
auca te kök-e, då laffade man så au t. ex
2 ky-or släppte till varsin häst, och dessa sattes
i par framför en sådan kyrk-släda

Jäven har uppt. sin detta och en fler-
tal gamla berättare som jag i år
utprövat har sig välbehagligt detta man-
gag. Man äkte också till stadens kyrkväktor
på sådana kyrk-slädor.

31. Charabang se sidan 22 här om fjädrade
arbetsräddan. Mången
kunde med stor famelj som gerna ville
äka skaffade sig löstags-bare säten
3 st till denna hägn som han redan
hade. Den tvättades väl ren och

Och de lösa säten hakades på i de järnmen-
der som från början satt i vagnens — häck(?)

I framsätet satt kynligt 2 personer, och i
varje av de nio emot varandra ställda
sätteskena rymdes god 3. = sexmma 8 persan-
er. Det fanns praktiga ryggstöd vid alla
sätena samt av sadelmakare stoppade,
läderklädda dynor. Långa fotsäckar,
på vintern användes mer färskennspållar
med i båda fall hemvänt halvulle
yttertyg ofta vänt i rosenängsmånter
men också menkalkälte i 4 skapt och
2 färger t. ex rött och ljusblått har
före kommit. Ja detta var till kyrka
och kalas. Vid bakklare tinfäcken
och hem, hade man ofta ett gammalt
stick-täcke, oftast smuligt och trått

39

De fina äkfällarna måste man

såra räddhorn. Under 1900 talets första decennium
förekom det att man köpte något häftigt ha-
stym tyg till foder åt färkennsfaun.

I enstaka fall fanns det bönder
samt kring sekelikeftet köpte sig en ny
charabang, denna var något lättare
för dragarna än den äldre och kraftigare
typen. Åkarna i staden Örkarrhamn
hade redan i början av 1880-talen cha-
rabanger varmed körsbentämnings
av föreningar och slutna sällskap
förstades. En åkare körde t. ex
regelbärna turer mellan stadens torg
och Norrby hälla (= sur-brunn) där åktes
dessa — troligen $\frac{1}{4}$ km. fram och åter
till ett pris av 25 öre, dessa turer företogs
i charabang med 2 hästar.

Bruket av charabang upphörde av sig
jätt och redan i början av 1980 talet var de
sällsynta på vägarne, ingen tycks då
ha köpt en ny sådan. Bilen började ju
bli någorlunda allmänt tillgänglig
för de som i större eller mindre sällskap
skulle ut, och så människor fanns ju till
bilas i varje by, en eller annan hättägare
med stor familj som kände ut och alla
lånade en charabang av den som möjligt
en hade någon.

Viktoria-valp? Namnet okänt här
men ändå liksom
promenadvagn vilka begge gick
seder namnet drokta. Kanske där
för att delar hade snullet, sådana
alltså hade prunter sen han fått eget
prutorat (han hade ju "Länge" egen

ens hantar och huk. Borgarna
i staden såvuel doktorerna hade
länge eget ekopage, och även sen
han slutat med detta, tog han alltid
s. k. drokka när han for ut på sjuk-
besök, skare tjuhanda-håll då sådana
finare åkdon. (jag talar om stadens
och provensist läkaredirektets "doktor"
i ental — därför att de voro så få
— så länge. Bånderna skaffade
sig aldrig provensdrömmar, och i så
fall blev de alltid utkränsade av
allmänheten som förtod att de var
högfärds-galna, somliga välberga-
de bårder som utgåmt äkte i sin
svaga ligg-fjäder-vagn med hustrun
vid sin sida i framsätet, tyckte det
såg skräretande ut med en bårde

= jähvägande (stolt) bonde på en kurti-
bock och med harreng-er, och
måjligen barn i en sväskande landå
= droika. Det var förreuter fört

i slutet på 1930 talet när herrskapen
började köpa bilar som en och annan
högfärdig bonde köpte den förras avlag-
da promenad-vagn. Det blev också
enligt mynken användning av dessa för-åk-
don, förhoppas står de ännu kvar hos
dem som har så gott vagnsatsymme
att det går. Själva såg en dertelmad
i en annat landskap (Skåne) vid cirkel-
skiftet en eller annan bonde som
själv inklädd hade körd dylika ski-
page och fann det då mindre
ståtligt.

Någon ny typ
av åkdon har ej förekommit på

1900-talet här i Söderhuset eller kring-
liggande platser, möjligen någon förbättring
i förspännings-anordningarna, men
1933 utfärdade läns- eller kanske väg-
styrelsen, ny lag om hjulskenor och bredd
på att deras skidorna skulle framföras
på allmän- eller lands-väg.

Tidigare var ju hjulskencorica betyd-
ligt smalare, till stor skada för väg-
banan med sina djupa hjulspår.
Troligen utfärdades den nya lagen
för att hjälpa bilarna. Den
kunde som ägde en — som aldrig så
ny arbetsvagn men med den gamla
hjulbredder fick på ena rickos köra
med denna på allmän väg än igen,
eller beges gemensamma vägar.

Dragkärren har i huvudsak haft samma
typ som nu så långt någon minn = 2 hjul
och 1 skakel för dragordning. Kärren
har endast moderniserats, och på de
sista 12-15 år fått gummihjul.

Den gamla dragkärren som förekom
på landsbygden — inte 12-15 år till-
baka gick oerhört tungt, t. o. m. tung
men den var mest gat-kärrens egen-
dom, då antjänat många medel-
ålders familjer saknade cykel mätt
att det tyngre material transporterats
på kärre. Ännu långt fram på 1920
1930 talen köpte gaträttarna (de jord-
lösa = de sa på gatan = väckanten)
sin brödsäd hos bönderna, och lät
själva mals denna säd, till sin bröd,
då fraktades t. ex. 7 tunnor råg på

dragkärre till och från kvarnen. Om nu
en person drog i skakeln: undertättades
tyngden betydligt om en gick bakrefter
kärren och för-de = sköf på säcken.

Den som ingen drag-
kärre hade och som kanske var lätt åt (tyd-
liga om) att låna kärre på samma ställe
ständigt, lånte en gammal katwagn
= med de 2 hjulen hos bonden där bröd-
eller smör-säcken köptes, band ett
gammalt rep i denna, så att det
bildade en enhängnad, klev in i den-
na, och började dra mot kvarnen
eller kanske han köpte en $\frac{1}{2}$ tunna
jord-prär-å (= potatis) som han nu drog
till sig hem. ja det var
andra tider i landet bara för 25-30 år
tillbaka.

Den s.k. hjul-bär-en

Lär ent. gamla sågesmans berättelser ha
förekommit så länge som sedan man
bar på bår ihop snickerierna vid Odling
en bår krävde 2 bårare men sen man
fremmit på att göra ett hjul — helt av trä
endast sågat av en stock, bant hål i dess
och satte i en arm en axel, som bårens
fram-del vände på, så sparade man en
en arbetare. Längre fram tiden fanns det
att gjuterierna färdig-gjutna järn-
hjul att köpa, dessa kom så många
om i bruk och som dessa hjul voro när
nog oroliga blev de mycket antylda
och användbara till många andra,
särskilt kvinnorna hade god hjälp av
dessa hjulbår, den gick bra mycket
lättare. Än 2-hjulskärren och behövde
ej så bred väg, den kunde skjutas fram

på en liten s.k. myrtyg till någon gåt eller
skoastjärn för att där skölja bden rät-
tunga tvättbaljan med kykta kläder som
skulle sköljas här. ja denne kärre var som
en stor hjälp för alla menor tid en krassa
arbeten. Naturligtvis användes den som
dyngkärre i de större bondgårdarnas ladu-
gar där, man slapp då på grup bära ut
dyngan efter varje kräk atqn lante i
kärren och körde = "sköt" ut det.

Denne dyngkärre hade en fast sat-
trättävening anpassad så att den kunde
vältras ut dyngan. Den förbrukade
kärren däremot hade endast liksom en
bår endast några slår = slacor bärs
över ärmarna, på den kunde även
ganska vidlyftiga och krummande saker
placeras, eller i kör ställas för att

förte bort att vad man önskte (önskade.)
Vga och förbättra typor fennas, men
inbuden och kontribution är utjämt den
samma.

Anskaffning

I äldre tid = för
cekelsteftet och delvis senare, var ju bonden
självförsörjande i all slags träverke, ännu
det som gånge gagnar, han miste nog-
grant mycket trädelar som var starkast
och lämpligast både till hjul — och dessa
olika delar, liksom till örerreden.

Tjälk högg han och sågade, hjul ren ägande
skroatta = mindre såg s. k. bre-silje-såg
(där såg klingan gick upp och ner) till
s. k. hus-hjuls-verke = både till åskolor
och annan redskap. Obs! Skroatta och
s. k. såg-kvarn-ar fanns det nämnt en
för varje by i Dhet, med sina hunderstas
småyöar, gälare värr och flo-or (större
vattensamlingar) som fanns här. Sedan
verket sågats och hemförts lades det på

på tork i stapel varefter det lades upp i
 skjul-tak-a (ägens-skjulens tak,
 eller på skrell-a (= skrellen över lågen eller
 där plats fanns i taket. Detså hade man
 peppartort kärke, ständigt liggande,
 sågat i olika dimensioner. Och när man
 behövde en ky vagn eller en över-reole
 valdes givet ut passande kärke, och
 höjde till vagnmakaren för att på trä-et
 bearbetat till vagnen. Därefter eller
 när ske (= det kände hända) i samme
 tera (= vagnen) besökte en bra smed
 som var kunnig i att hula vagnar.
 (göra järnhudaget) till vagnen som
 vagn-makaren gjorde. För hundra
 år sen var järnet högt värdesatt och
 det hände att den sammame banden
 sökte upp och medtog gammalt skrot-

järn t. ex utslitna järnskenor e. l. c.
Och som smeden smälte ner och smidde
om, till någon av de minsta utsatta
berlagen. Heft borde det dock vara nytt
järn till vagnar, men borden hade
ju alltid ont an pengar och måste ofta
krabba sig fram. Vad priset på en
enbets- arbetsvagn angår var det i
början av 1900-talet 35-36 kr, en
tvåbetsvagn kortade — hos både
vagnmakaren och smedmästaren 45
kr = arbetet hos begge dessa, ja man
kan säga att de hade ungefär häl-
ften av denna summa. Smeden
hade då i regel tillräppt ut järnet
och kanske även gjort hjulbössarna
som han klippt och arbetat av $\frac{1}{4}$ tunn
stål-plåt. Priserna kunde dock

variera något och ställa sig helligare
till ex. hantertiden när smederna till-
samman ställ-makaren hade ant an arbete
tog de med tacksamhet mot arbetet
helligare. I hant på arbete brukade smed-
erna själva betäla en vagn hos vagn-
makaren — efter att ha köpt virket till
denna hos någon bonde, därifrån betäl-
de vagnen (= gjorde ant järnbelaget)
samt sålde direkt vagnen för att
åt någon som behövde den, då fick
man ibland sälja helligt, bara för att
få pengar till kol och järn för
nya egent. arbeten. Således
sålde betätaren en arbetsvagn
i början av 1900-talet för 24 kr. Men
säger han det var helligt, samma
vagn såldes 1 år senare på en auk-

för 75 kr. Men mediten vid auktionen
hade stor betydelse.

Vad över-reden till auktionen

Angår så gjorde många
bänder dessa rjälva, kulånga jordblågar var
bera möjdhenniga, hade lärt av far
och denne av sin far. Den tid som em-
der normala väderleksförhållanden
enträffade efter det vårsadden skett, och
fram till vårenninga [slottet] begyn-
-de) = begynna = börja] brukade
händerna ställa sig på sin lög med
alla dörrar öppna, för ljusets skull.
Och tillverka sina häckar och överred-
en, men en och annan tog hem till sig
en snickare som tillverkade överreden
här. Bänderna sökte överträffa varan-
dra i att ha vackra (= vackra) både hö-

-och vräng(=krok)häckar. ja, det var med
den egenhändigt gjorda häcken, som
borden visade hur den jördbuckare har
var. Och en ordpråk säger sådana borde
sådan häck. En välgjord större hö-
hack var verkligen mågat vackert
i sitt slag, liksom den slarvigt hop-
komna häcken var motsatsen.

Inom kort kommer de vackra höhäd-
arna att försuenna säger flera sages-
män, men ännu bakas de fast, efter
traktorn — eller hättarna.

De gamla vagnmakarna gör
nu döda eller odugliga till dy-
ligt noggrant arbete, men bara
så sent som på 1930 talet fanns
de kvar, liksom vagn-smeder-
na. De yngre av dem har bytt

yrke, och arbtälades vid båtbygggerier i
Öskarhamn så blev det med herättare
smeden Vekman. Specialiter på egna
vagnstyper finnes ej, men nog var de
flertalet snätters yrkesknep, eller kunn-
ighet, känd bland jordbrukarna.

I byn Arkult i Döderhult fanns
ända en mansålder från 1880-talet
en prima vagnmakare = ställmak-
are, ett original på flera sätt han drönde
lite om del förbättringar inom yrket
och hade tankar på att skaffa sig patent
på detta, därför fick han Öknammets
Patént = Nere Patent. Han dog ogift
på 1920-talet, fattig och ensam.

49 I Länne dal adress Förrhult fanns
för en vagnmakare Johan Nilsson
som gjorde hela vagnen både trä

Och järn, han lemnade en god arbete, nu
är han död och nu har ju vagnarna
köpts färdiga från fabriker, både från
när och fjärran, vagnar uppsade till
olika lyfter på marknader, borden köpta
och en vagn sändes honom med tåg.

Fabrikerne hade agenter som sålde,
liksom järnhandlare var anbud.

År 1933 var priset på en omålad
grov fjädervagn med 2 säte, och
arsedd både som åkuvagn och
praktgodsvagn (då sätena togs bort)
kosta 300-350 kr. Den var utald
hos en smed och smidare i färgut
förhåll, bra arbete från hantverkare
ansågs alltid som dyrt.

Vagnmakaren var samtidigt
smenckare ja, t. o. m. fanns de som

var duktiga byggmästare. I sådana
fall beordrades hantverksmästaren åt vagn-
makarier, och annat arbete om
som-ra (=sommarna.)

Ensam vagnmakare, utan
kombinerat träarbete, har ej förekom-
mit, inte heller har byggden uttalats
som någon sju-särdeles välkänd vagns
framställning. Men man redade (här-
ade) sig gott med vad som erhöles här,
det var fört när verkstaden = varvet
i Oskarshamn började antäcka
trä och järnsmidskunnigt folk som
vagnmakare och t. o. m. smederna
försvar. Därför blev ju högre
utrustat varvet, och detta sökte mest ynk-
es-kunnigt folk — i förtida hand.
Som prisuppgifter se sidan 46 här, red 15.

Andertedend har såkt komma i
kontakt med någon vagnmakare
som kunde besvara en special-
fråga, och har påskat en äldre
sådant i Öskarshamn — men
det sägs att han låra vara för
gammal, och liten, någon gång
i sommar tänker jag göra honom
ett besök och se om han de vilga
något i huset, han har sen han
blev gammal tecknat och
satt små modeller av vagnar
(= gamla åkare), ja, snart
nog kanske jag kan se beked
om denne gamle vagnma-
re.

Berättaren Vilhelm Vekman, egen
smedmästare i Döderhuset intill 1920 då han
lemnade bort medjan och tog antämlen som
plåstlagare på Ekenshamns varv, intill den
åldern enträdde. Inket lärde han av fadern
Johan Vekman, begge har genomgått Alnarp's
hovlagare-skola. Inket-kammarisör under
30 år, kommunalfullmäktig 20 år m m.
Kommunala uppdrag. Är fäst pålitlig.

För öfrigt är alla de nämnda berättarna
väl kända av upptecknaren, som antal
använder sig av flera berättare, för att få
en fullständig bild av det efterfrågade
ämnet. Ett är vint: de bästa berättar-
na finnes man bland det re-e-latte
facket. Dels vet de mest, dels är de
mest opartiska i dessa ämnen.

Upptecknaren och berättaren

Onkefru Alma Nelson bör nu vara känd på arkivet. Under tiden 1912—1922 förestod jag Döderhults sockens stora ålder. d. hem i Tjuntåra. Senan flitigt engång med sockenborna lärde jag känna väl. till deras gamla seder och bruk något som jag alltid varit intresserad av. Inga äktenskap med en lantbrukare 1922, blev änka 1934, och har så gott som oavbrutet sysslat med insamling och uppteckning av gammalt folklor sedan den. Detta arbete har varit en bra störelse för min andliga hälsa, och trots mina många år är tanken och alla sinnen fullt friska.