

ACC. N:R M. 14690: 1-44.

Landskap: Småland Upptecknare: G. A. Hartman, Emmaboda
Härad: S. Möre Berättare: " " " "
Socken: Vissefjärda Berättarens yrke: folkkokollämnare
Uppteckningsår: 1958 Född år 1888 i Vissefjärda

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Fordon, deras bruk och anskaffning. s. 1-44.
(teckn. sid. 41-44.)

LuF 108

FORDON, DERAS BRUK OCH ANVÄNDNING (L U F 108).
=====

Vad jag här ska berätta om hänför sej i stort sett till min hemtrakt, västra delen av Vissefjärda socken, samt enbart till småbönderna - några andra fanns det inte - med åttings- eller fjärndelshemman samt i enstaka fall något större eller mindre. Jämnt över hade vid sekelskiftet eller närmaste årtiondena därförut knappast hälften av åboarna häst utan körde med oxar eller kor, ibland med "kräk", d.v.s. en oxe och en ko. Några hade så små hemman, att de hackade eller spadvände sin jord, men i regel hade man dragare. Det hände att man även med oxar eller kor körde foror till kvarnen eller till stationen, ja, även till staden någon gång, men detta senare var mera sällsynt. Med fäkreatur körde man mest i skog samt i jordbruket samt kvarnresor, längre färder samt kyrkskjutsar brukades hästar, enbett eller i par, mest det förra, då det var synnerligen ovanligt att en bonde här hade mer än en Pälle. Att köra med enbart en oxe, tjur eller kossa eller en tjur och en oxe var mera sällsynt. Men jag såg en gång en bonde, som plöjde med en tjur och en häst i par, bägge med selar. Mycket omaka såg det sannerligen ut!

1.

På de hemman, där man hade häst eller hästar, fanns det flera vagnstyper: man hade dels en stabilare och robustare vagn att köra tyngre lass med hemmavid, t.ex. skogsprodukter, gödsel, hö och säd osv., dels en lättare, vilken användes vid kvarnresor, körande av virke till stationerna och för stadsresorna, som ofta företogs varje vecka. Detta gällde som sagt de större gårdarna, fjärdingar eller mer.

För ett sekel sedan användes vid hemmakörslorna allmänt s.k. bultvagnar, där allt var gjort av trä, inte bara bankar utan även hjulen, vilka var av plank, grova och bastanta och med delarna sammanfogade med trädubbar. Dessförinnan hade man burit in höet med bågor samt sädesnekarna på bårar, gjorda av smäckra stänger. Det var alltså för att slippa detta ansträngande bärande, som man la sej till med dessa primitiva bultvagnar, av vilka ett prov finns bl.a. i Vissefjärda hembygdsförenings samlingar i de östra kyrkstallarna - de västra nedrevs och såldes för ett tiotal år sedan. Dessa klumpiga fordon smordes med isterflott, som man fick genom att smälta de icke användbara till mat s.k. grevarna och som dessutom brukades att smörja stövlar och andra grova läderskodon med, för att de skulle bli vattentäta. Smordes inte dessa vagnar, gnisslade de och "skrek" 2.

hemskt, och folkhumorn gjorde ett ordstäv härav: "Hjälpas åt, hjälpas åt,"
som Karsamåla bulthjulen. Man tolkade gnisslet av hjulen på detta sätt.
Karsamåla var - och är - en avlägsen och då för tiden en efterbliven by
i Långasjö socken på gränsen till västra Vissefjärda, det s.k. Kåraböket.
Detta hörde till 1880-talet till Konga härad av Kronobergs län (Värend)
men Vissefjärda socken, sedan dess införlivat med S. Möre av Kalmar län.

Anspänningen av dessa vagnar var ämnad för oxar, framvagnen ledade
med en "tjyva", insatt mitt på framaxeln. På bakaxeln var också en dylik
tjyva (tjuga); namnet kommer av det redskap av trä, varmed halmbosset ris-
tades eller skakades på logen, när man tröskat. Den hade två - eller tre-
fyra horn, baktjyvan på vagnen bara två. Vanligtvis var denna bakre tjyva
en tvågrenig del av en björk, tilltyxad och insatt i vagnens bakaxel. En
bultvagn var helt av trä från axlarna och hjulen till skaklar och tjy-
var. Den trästång, som förenade de bägge vagnhalvorna, kallades längda, en
benämning som tydde på att genom denna kunde avståndet mellan vagnshal-
vorna förlängas, resp. förkortas. I den bakre vagn^{-axeln} i mitten var ett
rektangulärt hål, där längdans bakre del stacks in. Längdan hade borrarade
hål för förbindelse med de bägge tjyvorna, där längdan i den främre le-
3.

dade. Genom tjyvor och längda fastsattes det hela med trädubbar av något segt virke, t.ex. ene eller eke, det förra slitstarkast. Skall med enkla skisser försöka förklara vad jag här skrivit.

Som sagt körde man alltid med oxar, resp. andra fäkräk, därför att de ju var mycket tåligare samt segdrog. De små hetsiga ölandshästarna kunde inte brukas till de här körslorna bland stenar och tuvor i ängar och på åkrar, för då skulle man inte ha fått göra annat än reparera trävägnarna. På vägarna var däremot de här hästarna bra djur, de sprang fort o. villigt, och särskilt på kyrk- och stadsfärderna med s.k. lättskjuts ansågs de mycket bra och användbara. Vid hemfärd från julottan eller på hemväg från stan (Karlskrona) körde man ju som oftast i kapp, och den då som hade den snabbaste hästen kunde känna sej stolt och belåten. Från stan var körsvennerna som oftast "i hatten" och drev på sina små hästar alldeles förfärligt, för detta har jag ^{självt} sett i min barndom, då stadsvägen för Långasjö- och Algutsboda-bönderna gick nära inpå vår gårdsplan. Det var således från slutet av 1800-talet som dessa minnen härleder sej.

I framaxeln på bultvagnen sat ^{de} ju framtjyvan, baktill i denna satt så den ledande längdan i ett vågrätt utsågat rum, framtill stod tjyvan
4.

ut en halvaln, och där var en skåra utsågad, som gick lodrätt mot tjuvan och frambanken. Tjuvan satt fastdubbade i ett utsågat hak i mitten. Här framtill var skakeln fastsatt: den ledade kring en dubb av trä genom tjuvan och skakeln. I skakelns framände, omkring sex tum från spetsen, var borrarat ett vågrätt hål med navare, och i detta satt en trädubb. Man hade sen en sammanvriden hank av en grov björkvidja, dubben togs bort, hanken krängdes över skakeländen, och dubben sattes i ovanför hanken. Sen häktades hanken i den järnkrok, som fanns i oxoket, och så var det bara att köra. Skakeln måste vara mycket lång, så att oxarna inte skulle ta skada av hjulen, särskilt om det var nerförsbacke och vagnen sköt på bakom hasorna, när djuren skulle hålla igen och bromsa. Jag har själv kört oxar och vagn och vet hur besvärligt det kunde vara i nerförslut, och ändock hade man då vid denna tiden, början på nya seklet, andra sorts skakeldon, som gjorde att oxarna inte kunde skadas mot hjulen. Detta skall klargöras i ett annat sammanhang. Allt i vagnen, ^(och alltså emellan) med bulthjul, var sålunda trävirke, mest björk (hjulen av barrträ), och helst tog man till masurbjörk, som är vresigt och inte spricker i första påfrestningen. Och när något gick sönder, vilket var ganska vanligt, när den tog emot stenar eller sjönk ner i

5.

moras, så kunde bonden själv med yxans hjälp laga vilken del som helst, åtminstone tills han kom hem och kunde anlita experten-vagnmakaren eller någon annan snickare i byn.

Obs! Som upplysning rörande tillverkningen av bulthjulen, kunde man i st.f. dubbar, som bilden visar, dubba fast tvärbräder vinkelrätt mot de tjocka plankorna, tre stycken, en på mitten och en på vardera sidan om denna. Därigenom blev hålet i hjulet djupare och hjulen därav stadigare.

För att fortsätta med bultvagnen, så bestod axlarna ju dels av en plankor c:a två-tre tum tjock samt c:a 5-6 tum bred. Denna plankor stod på kant med smalsidan oppåt-neråt. På dess översida var fastdubbade på var axel en liknande plankor, kortare än axelplankan, så att den kom att nå ut i närhet av hjulen. Denna s.k. banke påsattes med den breda sidan oppåt och gick bakåt lika långt ut som axelplankan. På framaxeln skulle banken nå ut framåt lika långt som axelplankan. I bakbankens ytterändar mot hjulen var hål stända för de s.k. målstakarna, vilka hade till uppgift att hålla häcken eller lasten av stockar från kontakt med hjulen. När hålet i hjulets centrum blev slitet (då ingen bössa fanns), kom det att betänkligt slira, likaså på grund av att axeltappen slets ner. Då det dessutom inte var skena om hjulen, slets de fortare på långsträet än på 6.

ändträet. Detta gjorde att med tiden hjulen blev mer eller mindre äggformade samt slog och bultade, därav vagnens namn.

Frambanken, som inte kunde ha några hål för målstakar, då den var ledande vid längdåns framände, hade själva överplankan överskjutande lite grand ^{bakåt} ~~framåt~~ (mot ^{Körkärlets} ~~dragdjurens~~ håll alltså), och på denna frambanke satte man dit en lös banke, i vilken det var ett hål i mitten. Den sattes på en dubb mitt på den fasta banken. Denna "leabank" hade också målstakar, men de var fasta i ledbanken, medan bakre målstakarna var löst ditsatta och kunde variera i längd. Även ledbanken där framme kunde ha korta eller långa målstakar. När det gällde ledbanken måste man ha att byta ut, inte målstakar som där bak utan måste ha ett flertal ledbankar med olika långa målstakar, beroende på vad man skulle köra. Hade man en häck på vagnen, behövdes bara korta målstakar, körde man ved i långa längder, hade man ledbank med långa målstakar samt långa målstakar också baktill. Oftast gjordes de främre hjulen mindre än de bakre, likaså bakaxeln längre än framaxeln. De smärre hjulen fram gjorde, att man kunde vrida (vända) vagnen tvärare (mindre vänddiameter för att tala bilspråk, eller vändradie) utan att hjulen tog emot lasset (häcken eller veden). Varför bakaxeln

7.

gjordes längre? Jo, därigenom fick vagnen större stabilitet, d.v.s. inte välte så lätt, vilket annars kunde inträffa, då man hade en hög häck på vagnen, t.ex. vid körning av hö eller säd, då vagnen gick över en stor sten eller tuva.

Som förut nämnts, så användes de här nämnda vagnarna inte alls att köra foror med utan mest hemma vid gården. Man hade ~~kedsnat~~ på det tunga arbetet att bära in hö och säd, vilket gick också mycket sakta jämfört med att köra hem det. Och då man mest hade sina slåtter-ängar samt åkerbitar nära omkring husen, frestade det inte vagnarnas hållbarhet i så stor utsträckning som om man med dem även skulle ha utfört körningar på de mer eller mindre banade backiga och steniga vägar, som ledde till de avlägsnare utlyckorna och slåtterkärren i kohagen eller de ännu längre bort belägna s.k. oxhagarna, resp. samfällighets-skogarna eller Moen. Här långt från gården hade man i stället ängslador eller mahus, som man säger här, och i dem la man in höt, resp. havre (det senare mindre vanligt), för att på vinterföret köra hem det på den s.k. veddrögen, användbar allra bäst bland stock och sten, då den var helt av trä, dvs. oskodd. Mera om den sedan. Även potatisskörden från avlägsna svedjeland brukade förvaras i de

8.

gropar, som grävts i marken intill sveden, täckta med först granris och sedan jord. Man brukade även förvara björklövskärvarna i utängar och i avlägsna skogsområden i s.k. gälar samt köras hem på vinterföret med oxar och drög. Gälen var en stack alltså av lövkärvar, formad fyrkantig eller rund, liggande utomhus, och så "ladd", dvs kärvarna lagda så, att alla ändarna med stubb var vända utåt-uppåt och grenarna med löven vända inåt och sålunda bevarade för väta. Kärvarna gälades naturligtvis fullt torra. Lövet fick dessutom vara i fred, ifall det skulle bli besök av älgar och betande kreatur, då stubben inte hade löv och dessutom var mycket vass.

Veden kördes med de här primitiva vagnarna hem till gården i längder på 6-7 alnar och höggs upp vid "vekasten" = vedbacken, antingen man skulle bränna den hemma eller hugga opp den och köra den till staden. Märk väl hugga: man hade för kapningen i längder inga sågar, man högg och klyvde med s.k. "bålöx". Man tillvaratog också grenarna, som brändes opp i den stora öppna spisen av gråsten. Det är väl cirka hundra år sedan dessa vagnar allmänt brukades vid transporter. Senare kom järnbeslagna med "riktiga" hjul, dvs försedda med kubb av svarvat trä samt järnbössor,

9.

lötter av björkträ och ekrar av ekkärna. Alltså så som hjul ser ut i nutiden.

Bultvagnarna var inte vare sej målade eller ens bestrukna med trä-tjära. De användes ju bara några månader på sommaren vart år, resten av tiden förvarades de i något skjul eller bod.

När det skulle köras hö eller säd måste man ha en häck att lägga skörden i. Den var gjord av slanor, två i botten, två stänger upptill och sammanbundna av pinnar, iborrade i slanorna och pekande snett utåt. Som stöd fram och bak för samtliga fyra stänger hade man s.k. häckahorn, vilka bestod av självkrokiga, omkring halvcirkelformade stammar av björk, kapade till den höjd, som häcken skulle ha. Denna s.k. remmahäck kunde man även köra in ^{med} löv från gälen på vintern samt också upphuggen famnved och hö från mahuset på den oskodda drögen. Häcken sattes då ovanpå drögen och fastbands bak vid drögen med ett bastrep eller med en grov vidja. Samma bindningsmetod måste användas även när det gällde bultvagnen.

En dylik häck kunde påbyggas på höjden genom att på sidorna fästa stegar av smala stänger och smäckra pinnar. Alla pinnarna var gjorda av smäckra granstammar samt väl kvistade och avbarkade. Bak och fram hade man även lösa stegar, som också de kunde insättas vid behov samt tas bort.

10.

10.

I stället för remmahäckar hade man för småkörslor till kvarn m.m. pinnahäckar, låga, utan häckahorn. Sidorna såväl som ändarna på en dylik häck bestod av två parallella slankor, i vilka hål borrats och där pinnar insatts. Sidorna lutade något litet utåt men ej ändarna. Ofta hade man ändstammar av bräder i st.f. pinnarna.

Om man i en sådan pinnahäck mellan pinnarna flätade in av ene utskurna spån, liksom då man tillverkade en potatiskorg, fick man en ännu mera stark och ändamålsenlig och för flera saker användbar häck, vilken kallades för ryss. Men då skulle man även vid ändarna ha pinnar, så att flätningen gick runt om. Sådan vagnskorg var bra att ha vid kvarnresor, men också till att köra potatis med hem från åkern till källaren, från källaren till åkern vid sättning på våren samt också lösa vid transport till bränneriet i Vissefjärda. Ryssen brukades ofta vid stadsresorna (till Karlskrona), och då hade man monterat ståltrådsringar, två på var sida i den övre häckstången, i vilka man med rep surrade fast mindre korgar (potatiskorgar) att hänga utanför. I de korgarna var ägg nerpackade i havreagnar, och här var de verkligen skyddade för krossning, dels genom det mjuka emballaget (agnarna) samt att korgarna var löst upphängda. En
11.

större ryss, som var så djup att bara huvudet syntes på en karl, som stod i den och körde, kallades kolryss, och med denna häck transporterade man kolet från milorna och in till staden Karlskrona, dels till varvet, dels till olika hantverkare i staden, som använde träkol, t.ex. smeder, guldsmeder, gälbjutare och skräddare, de senare då de hade pressjärn, som eldades med kolet precis som en liten kamin.

Jag såg ofta kolkörande bönder som hade sin väg förbi mitt hem. Då de körde till stan satt de oppe på lasset och körde, på hemvägen stod de i den tomma häcken. Det var konstigt att se de svarta körarna med huvudet strax över rysskanten köra de ~~mycket~~ stora häcken och så framme i skaklarna den lilla Ölandshästen, vilken verkade ändå mindre framför det höga åkdonet.

På tal om remna- och höhäckarna, så hade man på vänstra sidan mellan de nedre stegarna en liten pinnadörr, som gick inåt och som användes då man skulle opp i häcken (då den var tom) och för att slippa att kliva ~~hög~~ över stegarna, i synnerhet bra att ha, när man hade dubbla stegar, alltså de lösa övre stegarna påmonterade. I detta "dörrhål" satt körsvennen, när ha ~~körde~~ tomskjuts men stängde den, då man lassade i någonting.
12.

13.

Som redan nämnts hade man efter bultvagnarna övergivits som fordon hemma på min fars gård, om 3/8 mantal, för sommarkörslor följande vagnar: en arbetsvagn, grov och järnbeslagen, både hjul och axlar samt bankar, breda hjulringar samt hästskaklarna fastsatta med krok i banken samt ett styrjärn utanför hjulet (se teckningen!) Tog man bort hästskaklarna kunde i stället ditsättas på framaxeln utanför hjulen självkrokiga oxskaklar (se teckning!) Denna vagn användes för alla hemmakörslor. Denna vagntyp brukades i vår by så långt jag minnes (slutet av 1800-talet), men hade börjat användas långt före nämnda tidpunkt. Till sådan vagn hade man sen längda, målstakar och ledbank, dubbar var av järn, axlar av järn, hjulen med bössor av järn. Hjulkuubbarna hade som förstärkning ringar, och för övrigt järnbeslag på skilda ställen, bl. a. på bakre banken, där en skiva med hål var fastspikad över målstakshålen. På axeltapparna satt sprintar så att hjulen inte skulle trilla av, och dubbarna i längdan var även försedda med dylika sprintar. Till arbetsvagnen hade far remmahäck, på vilken stegar kunde fastsättas, så det blev en höhäck, dyngsätter med lösa "fjölär", d. v. s. de två sidoväggarna i sättern kunde vid avlastningen lös- tagas och läggas av, i regel bara den vänstra togs bort, när det lassades

13.

av gödsel. En sätter kunde användas även vid körning av klapperstenar från åkrarna, när det var rengjort att köra potatis från åkern till källaren med, samt event. som kvarnhäck. En ryss, den mindre typen, "pärna-ryss", hade vi också, samt en s.k. åkhäck (se teckning!), som kunde brukas liksom ryssen och sättern, både på arbetsvagnen och den smäckrare, "tingligare", forvagnen, vilkens alla delar var lättare, avsedd för långresor men för övrigt ordnad för körslor med häst. Även den vagnen var beslagen på samma vis som arbetsvagnen. Hästskaklarna var dock fastsatta på ett annat sätt än på arbetsvagnen: de satt väl fast vid endast frambanken. Åkhäcken hade ursprungligen beställts för att användas till kyrkhäck, tillsammans med den lättare av vagnarna, därför var den försedd med skärm framtill till skydd för de åkande (snöklampor, sand o.d. som stänkte upp vid körningen), stort och bekvämt åksäte med stoppad dyna (översidan av läder, undersidan av grovt linnetyg, stoppning av svinhår, och sammanhållen av noppor). Fjädringen var enkel men genial: på häcksidorna var det två stänger på var sida med ett mellanrum av ett par-tre tum. Åksätet var fastsatt på övre stängan, och vid ojämnheter på vägen gungade sätet upp och ner på den mjuka överstängan. Både häck med skärm samt sätet var

14.

målade med svart oljefärg, bakre ändstammen dessutom prydd med något motiv av blomrankor i grönt och blommorna i rött eller blått. Denna häck brukades som sagt vid kyrkfärder, tidigare hade man gått eller ridit till den en mil avlägsna sockenkyrkan. En sådan häck brukade även användas som likvagn, innan särskilda vagnar för det ändamålet köptes av enskilda bönder, vilka "körde lik" på förtjänst. Sådana likvagnar av känd typ fanns det tre-fyra stycken av i socknen ända fram till 1940-talet, då en likbil i Emmaboda mer och mer började anlitas, när begravningsgästerna då allmänt hade bilar för deltagande i processionerna till kyrkan. Häcken i fråga kunde användas även på vintern, då den sattes på ett par svartmålade smäckra kälkar - arbetskälkarna var betydligt större och robustare samt i allmänhet tjärade i stället för oljemålade, så vitt de inte var utan både tjära och färg.

Denna åkhäcken blev alltså degraderad till kvarnhäck, sedan far hade köpt sej liggfjädersvagn med stort åksäte fram samt ett smalare men lika brett där bak. Innan far hade köpt sej särskilda åkkälkar med tillhörande fin häck, med åksäten som i fjädersvagnen, inköpt på Växjö marknad omkring 1907, skruvade far av häcken till fjädersvagnen samt satte den på

de oljemålade kälkarna, varigenom man fick en fin kyrkskjuts vintertid. När fjädervagnen, den först inköpta, blev utsliten, köptes samtidigt med andra fjädervagnen de nya åkkälkarna. Nu behövde man inte ha besvär med ombytet vagn-kälke längre, när vintern kom, utan man hade en fin åkskjuts för sommarn och en för vintern. Fjädervagnen liksom åkhäcken hade varit svartmålade, den nya fjädervagnen och dito kälkdonen var gulmålade i ekådring.

Fjädervagnens säten var löstagbara, och gjorde man så, fick man en bra flakvagn, om man ville köra till kvarn e.d. Jag såg en gång en sådan fjädervagn med sätena borttagna, och i den var då nerbäddad en sjuk, som skulle köras till Emmaboda station f.v.b. till Kalmar lasarett.

Såväl fjädervagnen, den gamla såväl som den nya, som far hade, var försedda med fotsack av koläder med knäppen, likaså åkkälkskjutsen. Till alla säten fanns dynor, som passade, och vid kall årstid hade man också fäll under fotsacken i framsätet, en gammaldags sängfäll, som inte längre användes för sitt ursprungliga ändamål. I sängarna hade man nu i stället sticktäcken och filter. Hade man inte någon fäll, kunde man använda vid åkningen vintertid ett tjockt täcke av nöthår, färggrant randat, eller en

16.

gammal kavring, som också tjänat ut sin roll som sängutrustning. Vår äldsta fjädervagn ^{samt} ~~eller~~ åkkalkarna fick vara i bruk mer än de flestas, för far hade ofta skjutsar till stationen för att många av barnen gick i skola i Kalmar eller Växjö samt skulle köras till tåget då skolan började elhämtas vid helger och ferier till hemmet. Men det hände ofta, att man fick skjuts hem från stationen i en remmahäck eller t.o.m. på en bräda, då far hade varit med ved eller annat virke dit och vi fick åka med arbetsvagnen till hemmet, både sommar och vinter. Och så hade far många färder att hämta barnmorskan åt mor, då någon ny familjemedlem kom till världen, vilket hände hela tolv gånger på ett 30-tal år. Även skjutsade far till stationen, innan järnvägen till Karlskrona blev till (1875), samt hämta läkare till någon i familjen eller till någon, som inte hade häst själva. Till stan kunde han också i st.f. ryssen ha sin finare åkhäck, om det inte var för mycket med last, t.ex. bara en gris eller kalv (slaktad) jämte smör och ägg. Numera använder man sej inte av annat än arbetsvagnar (mest med gummihjul), bönderna har bilar till kyrka och kvarn m.m., man behöver inte längre slita hästar och åkdon på stadsresor eller till järnvägen med virke o.d., vilket nu bara körs ut till väg samt hämtas av lastbilar.

17.

Både på den s.k. åkhäcken samt på fjädervagnar(trillor) och de fina åkkälkarna fanns över skärmen framme ett järnbeslag av rundjärn(se bilden) som hade öglor av samma järn vid sidorna. Detta rundjärnsbeslag över skärmen skulle vara för tömmarna att vila och glida emot.

På de nyare av ovannämnda åkdon fanns på högra sidan(där körsvennen sat² en hylsa eller pipa(holk) att sätta piskan i, så att den skulle stå rakt opp, när den inte brukades. Här var det lätt att ha till hands. Piskan, som var finare än den man använde i vardagslag, brukade inte tas med in i kyrkan, men var man vid stationen och väntade på tågpassagerare hade bonden piskan med sej, och gick han in i handelsboden, gjorde han detsamma. Detta av bitter erfarenhet, ty det hände ofta att piskor av den fina typen stals, medan körsvennen var borta från skjutsen, särskilt på kvällarna.

Både äldre och nyare fjädervagnar hade i sitsen under åkdynan en ganska rymlig låda, både lång, bred och djup, löstagbar om man så ville. Den var försedd med lock och hade detta gångjärn samt ett handtag av järn. I den lådan förvarades matsäcken t.ex., då man gjorde längre färder. Far och mor for ibland till marknad i Holmsjö eller Eriksmåla, och då hade 18.

nedlagts i lådan smör, bröd, ost, brynost, stekta ägg och stekt fläsk samt hembakta kringlor. Och brännvinsflaskan får heller inte glömmas. Träffade de så någon släkting eller bekant, så ombads denne eller dessa att komma med till vagnen för att bli bjudna på en sup jämte nämnda tilltugg. Sen skulle far och mor återgälda besöket och gå till de bjudnas vagnar för att där bli bjudna på något liknande i mat- och dryckesväg. När de körde till kyrkan hade mor alltid ett knyte kringlor med samt några kopparslantar i kjolfickan, vilka hon delade ut till småbarn längsåt kyrkvägen, vilka öppnade grindar, så att far slapp att hoppa av skjutsen. Detta var sommartid, då kreaturen var utsläppta i beteshagarna. På milen mellan vårt hem och kyrkan fanns inte mindre än tio "le", och hade man inte något av barnen med som "le-pojk" eller "le-däka", så tyckte man det kunde vara värt att ge några kakor eller två- och femöringar för att få grindarna öppnade, då det var rätt besvärligt att ta sej ur fotsacken och ner från den höga vagnen samt sen opp igen.

I vår by var det en bonde, som hade en av de äldsta fjädervagnarna, jag sett. Den var mindre än vår äldsta eller den nyare vi fick sedermera. Ty baksätet gick inte att ta loss. Det var försett bakåt med gångjärn,
19.

och skulle ingen åka där bak, kunde hela sätet fällas framåt och helt och hållet gömmas i vagnshäcken. Då kunde man inte se, att det överhuvud taget fanns något baksäte i den vagnen. I vagnshäcken där bak lade man foder(hö) för hästen att äta, medan folket var i kyrkan eller annars pustade vid en handelsbod någon längre stund. Där förvarades även tor-nistern med havre, som bands på hästen vid uppehåll i körningen.

När man körde lass, gick man alltid på vänster sida och körde, lika-så satt man till vänster på lasset, om man åkte. Men i ~~Pj~~ädervagn, åkhäck eller slädar(finlädar)satt och gick körsvennen alltid till höger. Utom min egen far, som troligen var den ende i socknen under 25 år, som gjorde tvärtom vid körning med lättskutsar. Varför? Jo, vår häst, Lotta, var så kits-lig, att hon inte tålde att ha tömmarna på höger sida, då började hon att konstra och sätta i sken. Därför måste "vänsterregeln" alltid iakttaga, när man körde den märren.

Vagnarna måste alltid smörjas, så de inte gnisslade, och särskilt viktigt var detta med åkvagnarna, som skulle brukas till kyrkfärd eller till kalas osv. När grisen slaktats, tog mor reda på de s.k. grevarna, och dess^a smältes. Flottet kunde uppblandas med trätjära, men då gick det inte
20.

att använda det till att smörja stövlarna med. Vanligen hade man därför två sorters "smörjor", en med och en utan tjära.

På våren och sommaren började hjulen gista, så att skenorna skramlade. Då var det att rulla ner hjulen till lagårdsbäcken, lägga omkull dem samt lägga stenar på för att hålla dem i läge under vattnet. Eller om det var för grunt vatten i bäcken var det att ha ned hjulen i den närbelägna sjön på e.m. På morgonen efter hade hjulveden (lötarna) svällt ut, så att skenorna satt fast. Men om några dagar var hjulen gista igen, ännu värre, och då var det att upprepa proceduren. Till sist ledsnade far på det hela samt skickade hjulen till bysmeden, som högg av skenorna och gjorde dem kortare, vilket kallades att "lägga om" hjulskenorna. Sen var hjulen botade för lång tid framåt.

Man hade även olika selar i vardagslag och vid lättskjuts med finåk. Selen till arbetskörslor var robustare och hade söljor och beslag av mässig samt vanliga rep till tömmar eller också påläder. Åkselen var av finare sort, smäckrare samt med förnicklade beslag. Tömmarna bestod av läderremmar närmast betslet, halva tömmen därefter, den man höll i, var vävd av kraftigt garn samt vackert mönstrad. Draglinor använde far aldrig

21.

varken till arbets- eller kyrkselen. Men skaklarna fastsattes vid selen i vardagskörslorna med hemmagjorda knäppen eller pinnar, till finskjutsen skulle det vara tjocka läderremmar med söljor.

En annan typ av finåkdon var kärra, med liggfjädrar eller utan. I min hemtrakt i västra Vissefjärda socken var det endast en bonde, som hade en sådan kärra, med skärmar framtill samt stort åksäte - endast ett, naturligtvis! - som i en fjädervagn. Hela kärran samt skaklarna var målade med svart oljefärg och utsira^{-d} med diverse krumelurer i kulört och vit färg. Den var enspänd samt brukades både till kyrkfärder och andra s.k. lättskjutsar. Det var en bonde i Sneramåla, Claes Johansson, samt sedermera styvsonen och näste ägare av gården, Aug. Niklasson, båda för övrigt skolrådsledamöter för min skola i Pellamåla. Jag såg dem ofta köra förbi skolan med denna kärra, så sent som på 1940-talet, men nu är den för alltid "Pensionerad", liksom så gott som alla fjädervagnar och åk-kälkar. Nu har man bilar till kyrka och kvarn och andra ställen. Kyrkstallarna vid Vissefjärda är borttagna eller begagnade till andra ändamål sedan flera år tillbaka. Och aldrig ser man någon hästskjuts mera vid vår kyrka. Kommer troligen inte heller att ses i fortsättningen.

22.

Ett hjuldon, som min far hade men som i min barndom vid sekelskiftet aldrig mer användes, var en s.k. stenbjörn, vilken efter min fars övertagande av fädernegården i Fåglasjö i början av 1870-talet flitigt var i bruk under många år därefter, ty far var en verklig storodlare. Vid hans tillträde av hemmanet utgjorde den öppna jorden endast fastmarksjord, c:a 10 tunnland på $\frac{3}{8}$ mantal, totalareal omkring 110 tunnland. Far lät odla opp under sin yngre bondetid först åker om 6 tunnland samt dessutom mossmarker om ungefär 25 tunnland, så att den odlade jorden ökades från 10 till c:a 40 tunnland. Nu utgöres den odlade jorden av c:a 30 tunnland, enär 10 tunnland mossar blivit odugliga av olika anledningar. Kring åkrarna lät far lägga stenvagnar, som än i dag vittnar om hans odlingsintresse. Han gjorde emellertid inte arbetena själv utan lejde för dem, ty i byn och närmaste neijden fanns gott om torpare och lösa arbetare, som åtog sej sådant arbete för billigt pris. Emellertid var den nämnda stenbjörnen eller stenvagnen till stor nytta vid bortförandet av stenarna från nyodlingarna samt dessutom rösen från de äldre åkrarna.

Stenbjörnen bestod av en rund trästock som axel, av ek, mycket järn-
23.

24.

beslagen för att hålla för påfrestningarna. Mitt i denna ekkubb satt en tjock järnstång, vars båda ändar uppbar hjulen. Dessa var "riktiga" hjul med lötar och ekrar samt hjulkubb med bössor av järn. Men hjulen var mycket större än vanliga vagnshjul och mycket grovt tilltagna. Några skenor hade dock inte hjulen. Den nämnda ekkubben var försedd med starka järnkrampor utvändigt här och var liksom på måfå men efter ett system, som påminner mej om växtpressar som har en rulle och där man med en liten järnstång, som sättes i hålen som borrats i rullen, får rullen att sammanpressa skivorna medelst snören, som rullas på. På stenbjörnen satte man spakar eller järnspett - om man nu hade sådant - i dessa krampor, samt vred ekkubben från vagnens baksida runt. Därvid rullades två järnkättingar på rullen (kubben), och en grov, tredelad "tjuga" (tjyva) lyftes i jämnhöjd med ~~övre~~ kubbens övre kant eller del. På denna tjyva, som i den från vagnen vettande sidan fortsatte med en längda, lades den eller de stora stenar, som skulle bortforslas. Naturligtvis låg tjyvan på marken, när stenarna vältrades över på den, därefter togs spakarna eller spettet till och man rullade på kättingarna på kubben, så långt det gick, samt låstes med en spak eller spett i det höga läget. Fram-
24.

delen av tjyvan slutade som nämnts med en längda, vilken sattes in i en vanlig arbetsvagns framtjyva, varefter man kunde spänna för hästen eller oxarna. När man kom med lasset dit där stenarna skulle avlastas, lossade man låsspaken samt firade ~~ned~~ sakta tjyvan med stenarna till marknivån. Stenarna vältades sedan av lasset, så rullades tjyvan opp igen, man körde sen efter nytt lass, firade ner tjyvan mot marken osv.

En annan anordning, som far skaffat sej för bortforsling av stenar av mindre format från odlingarna var en större bår, som var försedd med en lång rulle av bårens bredd - ett par meter - i vardera änden, och så lade man ut rundstänger liksom en räls, på vilken sedan båren, fulllastad med stenar, drogs eller sköts fram. På stenbjörnen tog man alltså de allra största stenarna, på rullbåren de mellanstora, och de allra som minsta, knytnävsstora, bars med en stenbår bort till åkerkanten samt lades in i stenväggarna, vars yttre bestod av stora stenar, dess ~~in~~ⁱⁿ av mellanstora och småsten. De små stenarna kördes ibland bort med ett sätt till åkerrenen. Även denna rullbår kan väl räknas som ett slags fordon, om också specialbetonat liksom stenbjörnen. De allra största stenarna i åkern vågade man sej dock inte på, därtill hade man för primitiva re-

25.

surser i fråga om redskap m.m. De har fått ligga till i vår tid, då de äntligen tagits upp samt forslats bort, hela eller delade i bitar av dy-
namit. Många har tagit bort stenarna med caterpillrar, andra har använt
sej av s.k. jätte(kran), andra åter har låtit ta bort stenen genom att
borra ett hål i den, slå in en märkla i hålet samt sedan medelst sten-
vagnsmotorkran hissa upp den på vagnen för bortforsling till åkerns
kant eller annan plats. Detta sistnämnda sätt har blivit det vanligaste
i vår stenbundna trakt. I hålen efter stenarna har man fyllt i jord, som
ditkörts från någon plats i närheten, hage eller gammal äng.

Man hade till vagnarna i början, arbetsvagnarna samt de lättare
också, olika långa "längdor", som måste utbytas, beroende på om man körde
t.ex. virke eller hade häckar av något slag på vagnen. Hålet i bak-ban-
ken för längdan var rektangulärt, bredast i vågrätt riktning, och längdan
måste huggas till i bakänden, så att den passade. För att passa i fram-
tjyvan måste den också huggas till, så att den blev lagom tunn för att
kunna passas in. På arbetsvagnarna nu samt på bilvagnarna är hålet för
längdan i bakbanken stort och cirkelrunt, varför man använder runda läng-
dor, tillhuggna bara i framänden för att passa in i frambankens tjyva.

26.

Många dubbhål är borrarade i bakre änden av längdan, och det är bara att skjuta in eller eller fram längdan i hålet för att långa eller korta avståndet mellan fram- och bakvagnen, alltså räcker det med att ha bara en längda för sådana vagnar.

På smågårdar hade man ibland bara själva bakvagnen med en kort längda som skakel, när man ville använda den att dras med människokraft. Det gällde att få en påse mald till kvarnen, och för att slippa att oka korna eller "kräken" la man påsen på bakvagnen samt drog eller sköt lasten på nämnda sätt både bort och hem. Man väntade av vid kvarnen, dvs tills säden var mald. Ville man forsla hem potatis från åkern, gjorde man på samma sätt, när det var fråga om mindre partier. Det var naturligtvis en lätt och smäcker vagn det var fråga om. Och när man inte hade någon kärra att tillgå, varken en med två hjul eller skottkärra.

I min barndom för 60 år sen så där var det gott om gårdsfarihandlare, som körde omkring på vägarna med en kärra med lika stora hjul som på de lättare hästvagnarna. Det var två skaklar, sammanfogade med en tvärså i ändarna, och försedd med en pinnhäck på ^{skakeln} med golv av bräder. Lump-samlare brukade använda dylika kärror men även sådana, som sålde div. kramvaror.

På vår gamla liggfjädersvagn fanns det inga stänkskärmar vid hjulen, medan det fanns sådana på den som inköptes på marknaden i Växjö i början på 1900-talet och som ännu användes någon gång årligen, numera till kvarnen, då min brorson, som äger min föräldragård, har haft bil i flera år.

Finare vagnar än fjädersvagnar (trillor) att åka i fanns bl.a. på de större gårdarna, t.ex. Flädingstorp, Kyrkeby, Linnefors (Hovgård), Udden och Buemåla, där på sistnämnda gård residerade för 60 år sen en von Platen. På Kyrkeby fanns det också flera s.k. droskor, och patron A. Malmström därstädes sågs ofta åka i en dylik vagn till kyrkan, till stationen och var gång det var bankdag vid Södra Sveriges kontor i Vissefjärda, där han var direktör. Han dog för ett 40-tal år sedan. Han skaffade sej aldrig någon bil, medan de båda systrarna, som överlevde honom köpte en samt hade privatchaufför. Bränneriet på Kyrkeby lades ner för en tid efter det systrarna övertagit egendomarna, och den nyinköpta bilen förvarades i det förutvarande brännvinsmagasinet, ett hus helt uppfört av rödtegel. De gamla fina vagnarna, landåer och droskor, tas fram någon enstaka gång nu för tiden, t.ex. vid en hembygdsfest, och beskådas med undran av barn

28.

och ungdom, som aldrig förr sett ett sådant hästspänt åkdon.

Jag kommer i anslutning till det nyss skrivna ihåg en rolig episod som inträffade för så där en 70 år tillbaka och som berättats för mej av föräldrarna. Då residerade på Kyrkeby grundaren av bränneriet där, patronen Th.A. Malmström, som med tiden blev mäkta rik och innehavare av inte blott Kyrkeby två gårdar utan även Flödingstorp om 4 hemman, Hovgård med kvarnar, Målatorp m.fl. Han var en mäkta stursk herre, riksdagsman och den ledande mannen inom Vissefjärda kommunala liv. Vid den tiden hade tre bondpojkar farit till Stockholm, bröderna August, Gustaf och Elias Widfond, söner till åbon Sven Karlsson och hans hustru Maja i byn Fåglasjö i västra Vissefjärda (min hemby), och där hade de slagit se på att "göra tänder", d.v.s. sätta in lösgommar på folk. Och detta lönade sej så fint, att bröderna blev ganska täta. De var lika sturska som nånsin patron Malmström över sina framgångar.

Både medan deras föräldrar levde på undantaget på gården och även sedan så länge de ^{levde} brukade de sommartiden resa hem och ha semester på den gamla gården. För det mesta reste de tåg, men en sommar for storsketsdjävulen riktigt in i dem, och de skrev till patron Th.A. Malmström 29.

att få låna hans droska - en av droskorna skulle det rättare vara - från stationen i Vissefjärda jämte hans finaste åkhästar för färd till semestern i Fåglasjö. Patron M. skrev tillbaka, att bröderna W. var av så enkel härkomst, att de gärna kunde nöja sej med att åka i en pinnahäck om de inte ville hålla till godo att gå till fots.

Detta svarsbrev gjorde bröderna W. ursinniga, ty de visste gott att den storordige patronen inte var av så fin släkt han heller - det sades att han som barn bott i en fattigstuga, blivit länsmansskrivare och sen länsman - varför de diktade en visa om patronen, där det bl.a. hette att han var "ett nöt på tretti pund", samt lät sprida den bland patronens underlydande, där den sjöngs med full hals. Även patronen fick höra den men tog det hela gemytligt. "Nog är jag tjock, men inte så ändå, som det säjs i visan."

Hur gick det då med bröderna W:s semesterfärd? Jo, de hyrde en landå på ett hyrverk i Stockholm, tog den med på tåget till Vissefjärda samt lejde bönderna i Fåglasjö att möta med fyra selade hästar där, och med fyrspann gjordes så triumffärden till det gamla hemmet. Patron M. fick stå där med lång näsa.

30.

34.

Min far och före honom farfar (Gustaf Månsson, Fåglasjö) använde på vintern mycket ofta drög ("ve-dröj") för körning, som namnet anger, ved från skogen eller ängarna till spisbränsle i hemmet. Denna var synnerligen enkel samt helt av trä (björke). Till de c:a tre meter långa medarna hade man björkar, som var växta krokiga. De sammanhölls i framänden av en grov pinne eller slå, inborrad eller instämd samt sedan fastkilade. Två bankar höll vidare ihop medarna ("åsarna") den främre strax bakom den böjda delen av medarna, den bakre en halv meter ungefär från medarnas bakre ände. Två pinnar var iborrade i var bankände samt i meden, något snedställda, så att de båda bankarna (löjena) låg med sina övre ytor c:a 35 cm från markytan. I varje bankände var stämt ett rektangelformigt hål för målstakarna, som ibland kunde vara mycket långa, ibland bara korta stumpar, beroende på vad det var som skulle forslas. Vanligen körde man drögen med oxarna, då de var mera tåliga än de livliga ölandshästarna. Då hade man som skakel en rund granstång med en hank i var ände, den nedersta hanken var fastsatt om drögens dragpinne, den som höll samman medarnas framände, och denna björkvidjehank låg över en stark pinne i stångens nedre ände mot drögen till. En pinne var i stångens övre ände 31.

och höll denna hank på plats. Kördes veddrögen med häst, måste man ha en s.k. dräkt, som med en pinne fästes i den hank, som var omvirad drögens frampinne. Dräkten var ett par hästskaklar, som var fast sammanfogade med varandra nertill och med en grov mittbalk, i vilken ovannämnda pinne satt, som skulle ha dröghanken hängd över sej. Genom denna "dräkt" blev såväl dragning som styrsel utmärkt, och hästen kunde hålla igen lasset vid nerförslutor. Även oxar kunde bromsa med sin dragstång nerför backarna. Ofta hände att man med oxar spände för drögen med en järnkätting, när det gällde att köra på slät mark. Man satte ibland på korta målstakar, när det sattes på en häck på drögen (som var oskodd), om man ämnade köra famnved eller köra till kvarnen. Med en sådan oskodd don kunde man köra, även om föret var dåligt, ja bara på rimfrosten om det gällde kortare transporter. Den var således mycket användbar för skogskörslor, om virket först var utkört till väg, till en skogsväg eller den allmänna. För utforsling av timmerstockar hade man en kälke, som var helt av trä, således oskodd, och som kallades för "hammel". Den var liksom drögen tillverkad av krokigt växta björkstammar, som huggits till och försetts med en bank eller "löje", fastsatt vid de korta medarna på samma sätt som

32.

bankarna på drögen och med en grov pinne, som höll ihop medarnas framändar. Bankens höjd var något mindre än på drögen, så att det gick lättare att lasta på de tunga stockarnas ena ände på hammeln. Stockens andra ände fick släpa efter på marken. I stället för hammel för utsläpning av stockar användes enbart en grov järnkätting, som slogs om stockens ena ände, och så fick den släpa nästan helt på marken ut till vältan vid vägkanten. Körde man med oxar hade man kätting i stället för skakel, användes häst att köra hammeln med, brukade man en "dräkt", fastsatt med hank. Dräkten kunde vara av annan modell än som förut beskrivits, den kunde bestå av två skaklar med en svingel (tvärslå nedtill), vilken med kättingar eller kedjor var sammanbundna med skaklarnas nederändar. Mitt på svingeln var en järnkrok, som kunde fästas i hammelhanken. En dylik dräkt hade man alltid, när man harvade med häst som dragare. Den var dock inte så stabil som den förstnämnda dräkten och inte så lätt att styra då delarna var rörliga. Att använda denna till veddrög gick inte alls, då hästen inte med den kunde hålla igen lasset i nerförsbackarna. Med drögen körde man vintertiden ofta ut gödsel och la i hög på åkrarna för att strö ut den sedan på våren, och då hade man "dyngsätter" på den.

33.

Arbetskälkarna var gjorda bastanta av björkträ, masur, ej självkrokiga växta utan utsågade, och var rejält järnskodda under medarna samt för övrigt förstärkta med järnbeslag på alla sårbara punkter, de som var mest påfrestade. På framkälken var skaklarna fästade på samma sätt som på den "tingliga" vagnen, som användes till stadsresor m.m. I framkälkensanke satt i mitten en järndubb, på vilken häcken eller ledbanken skulle placeras för att hänga med. Bakkälkensanke hade hål, rektangulära, för målstakar. Från ^{bak} bankens övre del fram till slån, som höll ihop medarnas främre krokiga del, var två ribbor i kälkens längdriktning, mellan vilka längdan skulle ligga, fastsatt med en järndubb, som gick igenom ribborna och längdan. Dessa kälkar användes till att köra dels skogsprodukter, såsom stockar, props samt långved på allmän väg eller enskild, avsedd för järnskodda släddor, dels med häck på för att köra famnved, kvarnlass m.m.

Till kyrkan eller annars, när det var noga, skulle de fina, smäckra åkkälkarna tas fram, vilka hade liknande åkhäck som fjädervagnen samt samma utrustning med fotsack och säten med åkdynor. Den har förut omtalats i denna uppteckning. Före åkkälkarna och samtidigt med dem, alltså i slutet av förra seklet samt de första decennierna på 1900-talet, hade

34.

man allmänt s.k. "skrinor" eller skrindor, med vilken benämning man åsyftade inte remmahäckar eller höhäckar utan ett slags kappslädar, med plats för två i framsätet samt med en s.k. kuskbock bakom, hundsfoth, av varierande utseende, från en som liknade en sadel av trä till ett åksäte med plattform för fötterna samt så ^{hett}hett, att två kunde sitta. Kuskbocken som liknade en sadel hade ingen plattform för fötterna utan dem fick körsvennen ha på medarna. Dessa slädar var vackert svängda framtill och utgjorde svängningen samtidigt liksom en skärm, som hindrade "snöklampar" från hästhovarna att kastas på de åkande. Överst på denna svängda framedel av släden var ofta en smal mässingsstång, mot vilken tömmarna skulle ligga och glida. Skrindan hade två medar, järnskodda under, och för övrigt fanns det många andra beslag av järn för att få släden stabil och hållbarn. Allt var emellertid smäkt och fint. Släden hade fotsack i en del fall, annars fick man nöja sej med enbart fårskinnsfällan, vilken när man pustade (stannade någonstans, som vid kyrkan) kunde läggas på hästryggen som täcke. Vanligtvis gjorde man inte detta för att inte håra ner fällan, då man ju vid dessa åkturer var finklädda, utan i stället hade man med sej ett särskilt täcke av nöthår, ett gammalt uttjänt stick-

35.

täcke, en gammal dito kavring eller dito sängfäll. Hela skrindan var mål-
lad i svart, oftast med sirater i vitt eller kulört, ibland med stilise-
rade blommor, allt utfört av någon bondmålare. Skaklarna var löstagbara
var för sej samt fastsatta vid medarna framtill medelst en krok på ska-
keln, som passade till en ögla på meden. ^{eller tvärfem.} En skrinda låg bra på vägen, för
att tala bilspråk, då tyngdpunkten var lågsittande, men det var smalt
mellan medarna, varför en dylik släde lätt välte för en driva eller om
man kom för nära vägkanten. En färd med skrinda var mycket roligare än
i en åkkälke, som hade sittplatserna betydligt högre över marken, och man
satt betydligt mera ombonade i åksätet på skrindan än i åkhäcken. Både
vid användande av skrinda och åkkälkar satte man på hästen bjällerkran-
sen, då man körde med arbetskälkar eller drög hade man bara en pingla.
Och bjällrorna kunde vara antingen av mässing eller förnicklad dito.
Antingen var alla bjällrorna små, likadana, eller av olika storlekar, så
att de största satt högst upp vid hästens manke och så undan för undan
neråt sidorna mindre och mindre, ett tiotal på var sida. Då bjällerkran-
^{sen} skulle ligga fästad direkt mot hästens manke och sidor var bjällrorna
fästade på en stoppad, smal dyna, som med remmar sattes fast vid selen.

Bjällerputan var av läder samt stoppad med svinhår för att inte skava. Dylika slädar - skrindor - finns gott om i byarna i vår socken, men sål- lan användes de numera utom möjligen vid något slädparti, men också så- dana nöjesfärder på vintern är helt bortlagda utom då man vill i någon hembygdsförening demonstrera, hur man roade sej förr i tiden. De har bli- vit museiföremål liksom de gamla hästkärrorna och liggfjädevagnarna.

När det gäller tillverkningen av de i denna uppteckning beskrivna typerna av fordon, så har tidigare nämnts att de kunde köpas helt färdi- ga på marknader eller hos tillverkarna, som hantverk³mässigt bedrev till- verkningen i större skala. Men det fanns även ute i byarna hemmasnicka- re, som i synnerhet anlätades att göra arbetsåkdon men även finare for- don, då de hade att efterbilda en vagn eller släde, som var tillverkad på en stor verkstad. Vanligtvis köptes de finare åkdonen och slädarna färdi- ga, även målade, men man kunde även köpa omålade, trävita, och sedan låta måla dem hos en målare där hemma. Så gjorde exempelvis min far med sin på Växjö marknad köpta åkkälkesläde. Det var målare Gustaf Carlsson i Långasjö, som utförde det arbetet.

Den som tillverkade vagnar och vagnshjul, nya eller reparerade dy- 37.

lika, kallades ju för ställmakare, och han gjorde även arbetskälkar. En sådan hantverkare var Nilsson-Blad i Kallamåla, Långasjö. Men min far lät "ringa opp" sina söndriga hjul, d.v.s. sätta dit en löt eller eker, göra ny hjulkubb (i vilken ekrarna var fästade och hjulbössan befann sej, navet alltså, vilken kubb var svarvad i masurbjörk) m.m. hos grannbonden Olof Petersson, Fåglasjö, som hade en primitiv svarv i sin verkstad, vilken svarv trampades. Denne bonde var även likkistsnickare, och han hade full sysselsättning på alla lediga stunder med sådant träarbete. Han lagade även kälkar samt gjorde nya också. Så det var rätt bekvämt med att ha reparatör på nära håll. Smeden i Stångsmåla - som jag skrivit om i uppteckningen om SMEDER - beslog åkdon av alla slag samt reparerade delar av järn, som gått sönder. Naturligt nog gjorde Olof Petersson alla sina ^{egna} vagnar och slädar samt alla sina jordbruksredskap själv, och detta var han inte ensam om. Det fanns i slutet av förra århundradet och inpå det nuvarande många bönder, som sysslade med möbeltillverkning vinterhalvåret, och de kunde alla göra vagnar och kälkar samt reparera åt både sej själva samt åt ej träkunniga grannar. När det gällde "ryssar" så minns jag, att vår sist beställda ryss gjordes av en inom roten boende 38.

39

som hette Karl Petersson - även Halt-Kalle benämnd, då han var låghalt sedermera bonde i Karamåla, Vissefjärda. Sen den tiden -60 år sedan-, har det inte funnits någon sådan häck på vår föräldragård i Fåglasjö.

S.k. flakvagnar har på de senaste decennierna blivit rätt vanliga på bondgårdarna. Den första jag såg i min ort var en som gjorts av en äldre liggfjädersvagn, där man tagit axlar och fjäderanordningen samt hjulen och sedan byggt på en flake. Den bonden som gjorde så skulle ha flakvagnen att forsla bikupor på från hemmet ut till ljungragen hos släktingar och bekanta eller sådana, som hade bikupor "till låta", d.v.s. de hade bondens halmkupor hos sej, såg till bina samt vid rökningen av bina på hösten fick hälften av såväl honung som vax. En annan gång lite senare var det en annan bonde, som kommit från Ramdala socken i Bleking som hade köpt sej en färdig flakvagn i sin f.d. hemtrakt, på vilken vagn han forslade säckar till kvarnen, hämtade fodervaror vid stationen samt konstgödning osv. Dessa vagnar var först använda i städerna av åkare och expressbyråer för olika transporter, och sen hade även bönderna nära staden skaffat sej dessa fordon, varefter de slutligen kommit att sprida sej även ut till avlägsnare bygder som min hemtrakt.

39.

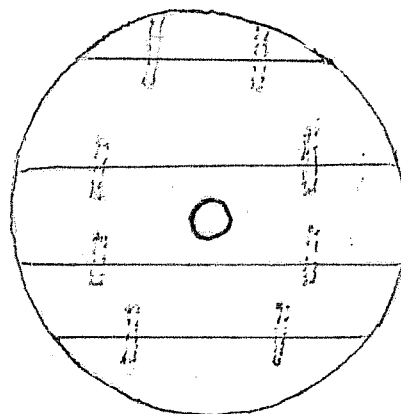
I min hembygd var således i de flesta fall alla vagnar av arbetstyp samt slädar eller kälskar av dito tillverkade av bönderna själva eller snickare i bygden. De blev väl inte så fina, men starka blev de dock i högsta grad, då de togs till grova och av prima virke. De blev också mycket billigare än om de skulle ha beställts av en vagnmakeri-verkstad. En sådan liten verkstad har på senare åren funnits vid Vissefjärda station, kombinerad med smedja, så att man både gjorde trästommen och beslog den. Det var bara arbetsvagnar, som gjordes eller görs där. Numera har arbetstillgången där minskats, och vagnmakeri-verkstäderna som tillverkade finare åkdon och släddon, har upphört. Senast i höst såg jag en annons i en Växjö-tidning, att vagnverkstaden i Tingsryd skulle upphöra. Bilarna har gjort att det inte blir vidare avsättning för vare sig fina åkdon eller arbets-dito, de senare har utkonkurrerats av de s.k. bilvagnarna. Men ännu är det en och annan, som använder sig av vagnar av äldre typer, fast de är lätt räknade. Visserligen är en bilvagn mycket dyrare än en arbetsvagn av den traditionella typen, men i gengäld kan man lasta flerdubbelt på den förre. De går jämnare och bättre samt är behagligare för dragdjuren. -

M. 14690: 4/

Landskap: Småland Upptecknat av: Folkskoll. G.A.Hartman
Härad: S.Möre Adress: Fridhemsg. 9, Emmaboda
Socken: Vissefjärda Berättat av: ----
Uppteckningsår: 1958 Född år 1888 i Vissefjärda

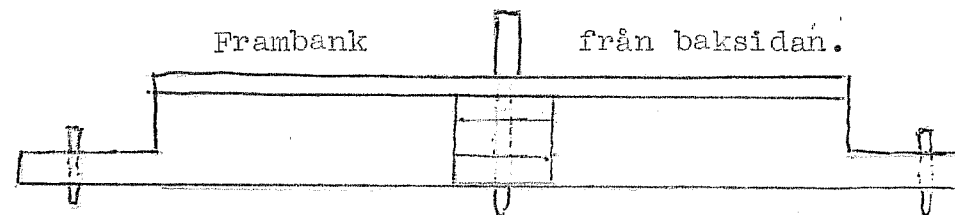
SKISSER TILL "BULTVAGN".

Framhjul av plankor.

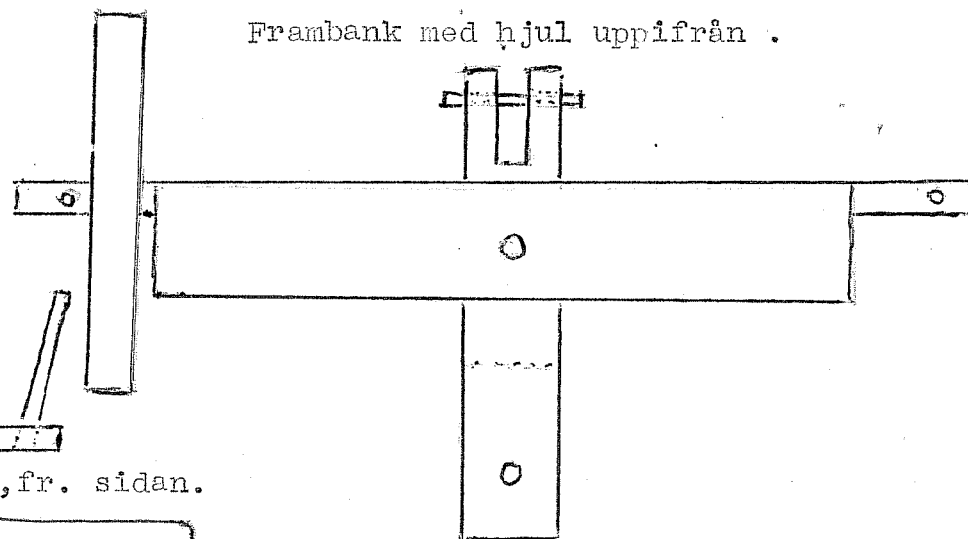


Frambank

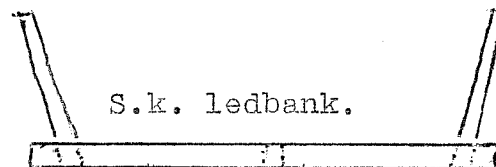
från baksidan.



Frambank med hjul uppifrån .



S.k. ledbank.



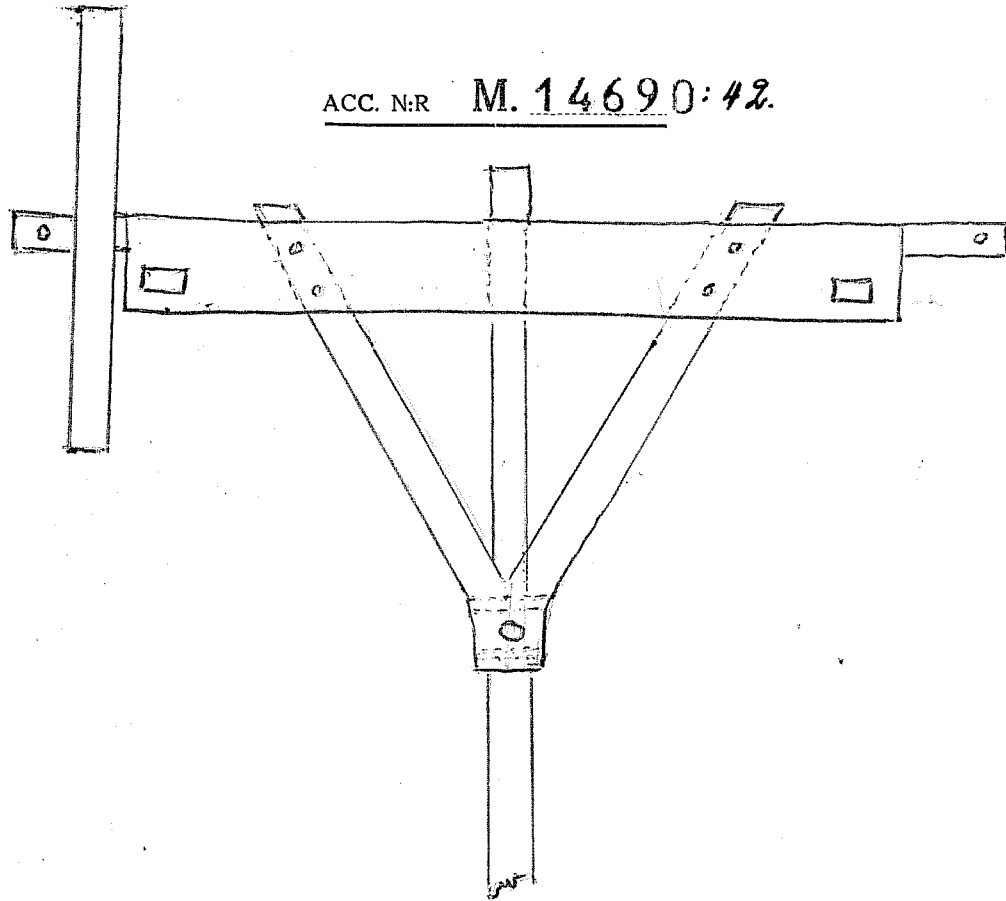
Oxskakel, med hank, fr. sidan.



Ifyll endast ovanstående uppgifter!

ACC. N:R M. 14690:42.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND



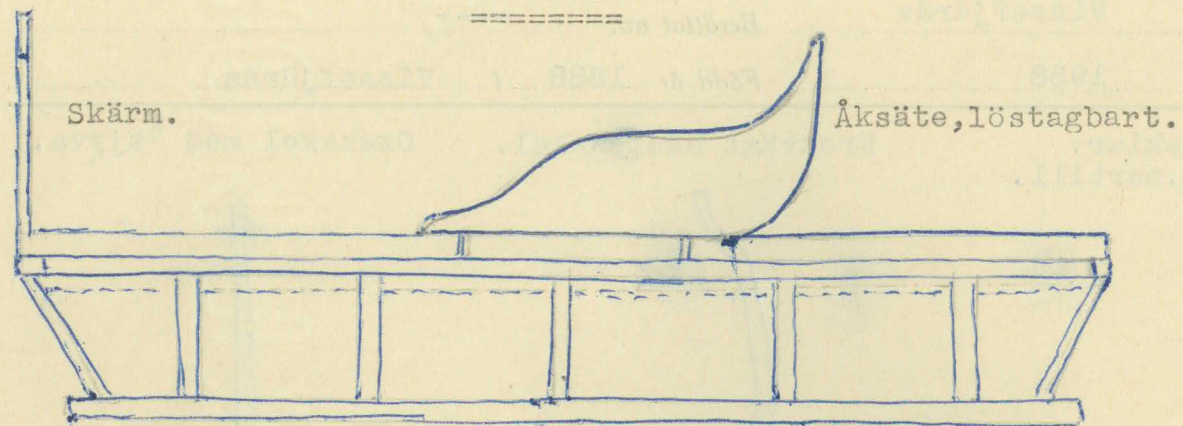
SKISS TILL "BULTVAGN".

Bakbank med "tjyva" och "längda", hål för "mål-
stakar", ett bakhjul (större än framhjul), inritat.

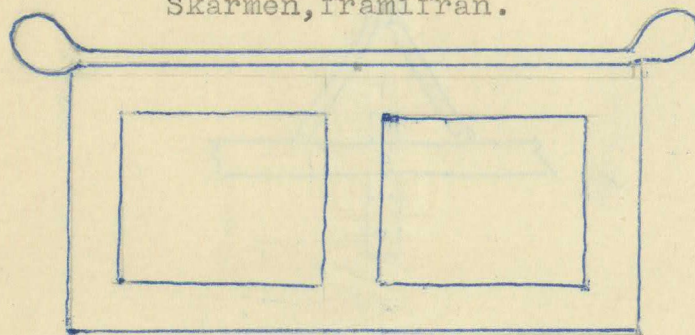
ACC. N:R M. 14690:43.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

ÅK-HÄCK.
=====



Skärmen, framifrån.



Så kunde häcken se
ut bakifrån.



M. 14690:44

Landskap: Småland

Upptecknat av: Folkskoll. G.A.Hartman

Härad: S.Möre

Adress: Fridhemsg. 9, Emmaboda

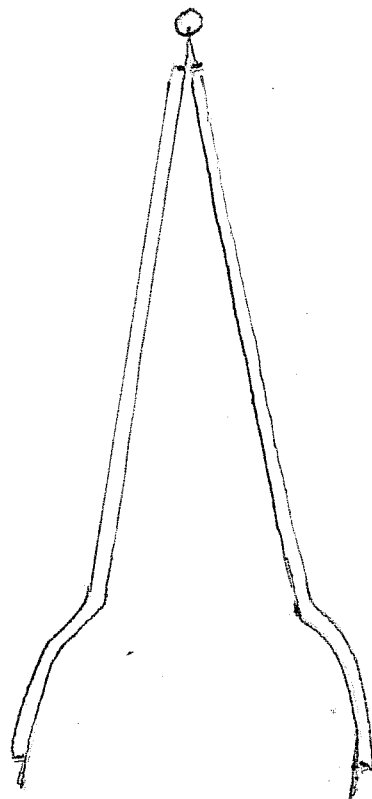
Socken: Vissefjärda

Berättat av: - - - -

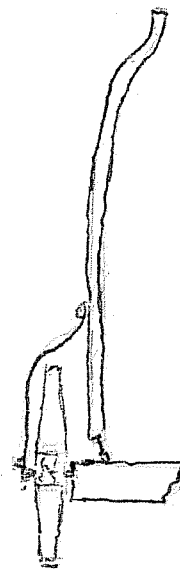
Uppteckningsår: 1958

Född år 1888 i Vissefjärda

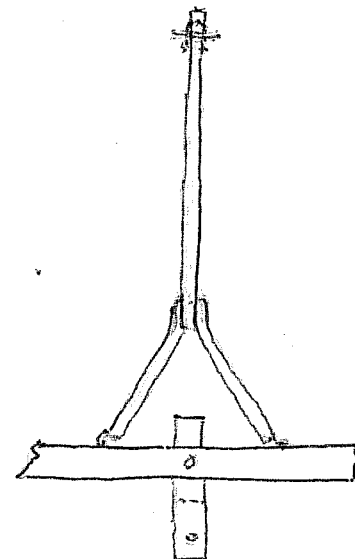
Krokväxta oxskaklar.
Järn upptill o.nertill.



Krokväxt hästskakel.



Oxskakel med "tjyva."



Fastsatt med krok
nertill samt styr-
järn utanför hjulet.