

ACC. N:R M. 14803:1-12.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Landskap: *Skåne* Upptecknare: *Clara Andersson, Lunnarp*
Härad: *Ingelstad, Albo* Berättare: *olika personer; se uppt. bladur*
Socken: *Kverrestadsh, P. Olof* Berättarens yrke: *takaida!*
Uppteckningsår: *Löderup 1959* Född år: *i*

Fordon, deras bruk och anskaffning. s. 1-12.

LMF 108

Fordon, deras bruk och anskaffning.

I slutet på 1800-talet ut i början på 1900 fanns det vanligen på bygårdarna som åkavagnar en lando eller heltäckare (med hel kur) möjligen också en halvtäckare (konstade på halvt täckt sätens bak ut som kunde fällas upp eller ned efter behov). Den sistnämnda kallades på folkspråk "kariit". Vidare fanns en charabang, en gigg, samt en o.k. flackvagn. Den sistnämnda en enkel åkavagn med två säten. Som arbetsvagnar

De användes på bygårdarna halstuvagnar o.k. "sluffavagnar" ända tills bitvagnarna på 1930-talet kom i bruk. På bygårdarna byggde man sig inte alls an anskaffa o.k. fjäder^{last}vagnar vilka hos lantbrukarna i allmänhet efterträdde halstuvagnarna. Men skaffade, ja inte

Burf 108

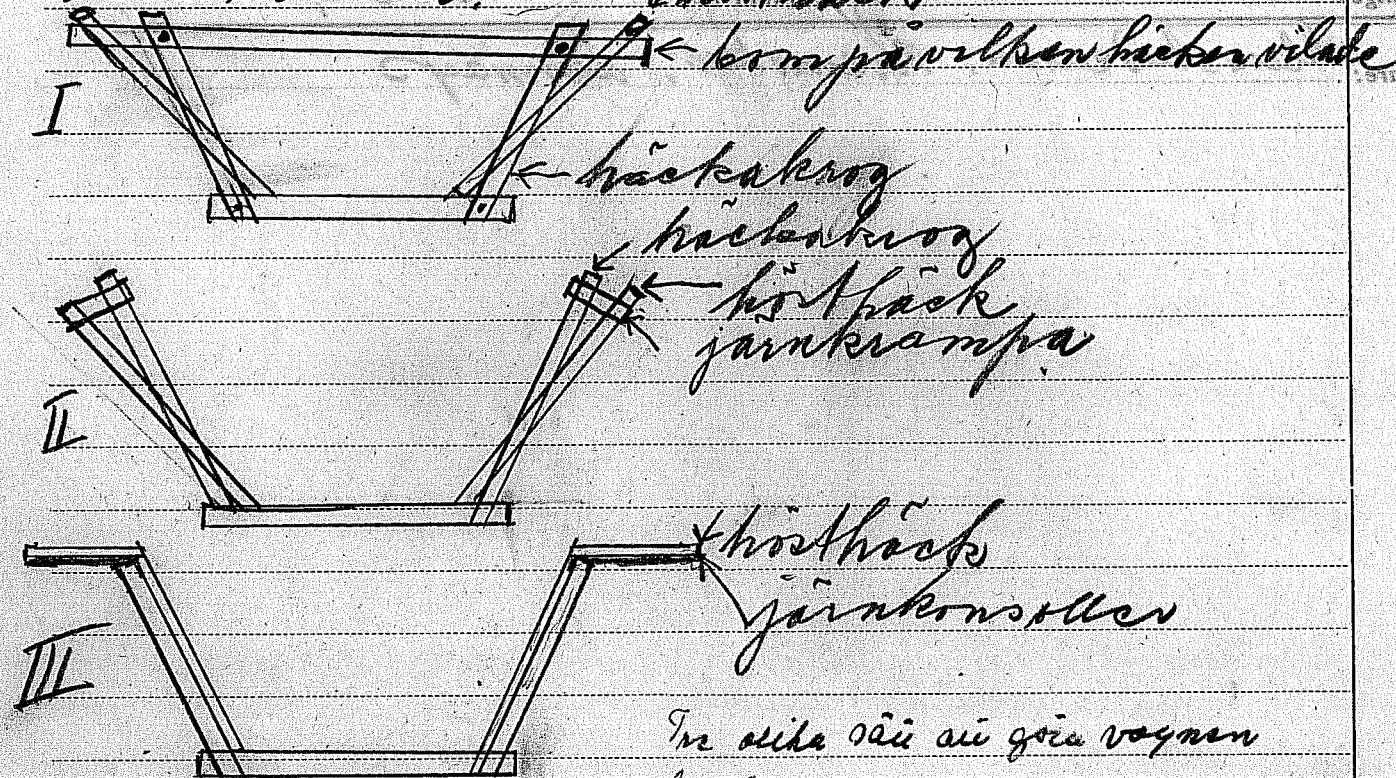
berättar antalet av i hus bandad, kring
sekel skiftet, kom ofta på vintern en lång
rad slutsar från bergärdene i trakten, till
skogarna i Pt. Alaf för att hämta ved. Alla
"chipagen" var helstuvagnar och de kom till en-
fermalist vägen när de skumpade fram på
vägen, särskilt om marken var frysad. Godt hörd
på frys kom. ^{under} Så en 10-tunn/ands gård hade man
i allmänhet på den tiden som skuvagnar
en charabang, eller en lång vagn med två säten
eftre varandra. Dessa sistnämnda vagn var of-
tast målade i gult och ådrade i blått. Dessutom
hade man en flackvagn som användes när
man inte var ute och finade, utan körd
omgåenden o. s. v. Jagg var inte så vanlig
hos bönderna, men förekom hos en del armar.
Jagg ansågs lite "sprättigt", och det var lite finare
och moderna bönder som köpte sådana.

se sid. 12!

Såu arbetsvagnar hade köptsina ex halstuvagnar
 ut ex o. k. gumpakåra, ex liten 3-hjulig vagn
 de konstruerad att man kunde tippa innehållet
 av. Den användes att köra potatis i när vid po-
 tatisflockning, o. s. v. I halstuvagnarna fanns
 inte fjäderanordning, de var styva och skumpri-
 ga och kallades "skumpavagnar". Fjädervagnar
 kom i bruk omkring år 1875. Det det ansågs
 all rent underbart att åka i fjädervagn. Innan
 fjädervagnar kom i bruk hade en och annan "fi-
 nan hande" en slags oönskade anordning i
 sin vagnarna. Låtena lättes på läderremmar.

Arbetsfordonen kunde ändras för olika
 uppgifter, för gödselkörning och inbäring m. m.
 Fram och bakvagn var förbundna med o. k. -
 låg vagn, ^{en} träbom som kunde utlyftas ^{mot en lågare} så
 att det blev lägre avstånd mellan kärnorna,
 och vagnen blev således lägre när man t. ex.

använde Ru för inbågning. de på sattes också
d. h. höstakärlar.



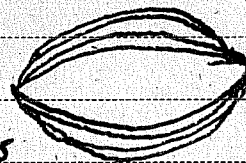
In alla såu är gora vagnen
brändare

Höstakärlarna var längre än "sluffakärlarna", och
gjorde ovanstående anordning lika vagnen också
brändare, de är den rymde mer vid inbågning

Vid längre transporter t. ex. av hö, kloire m. m.
lade man vanförl hölsäckarna av s. k. "keiii"
där sidostyckerna ofta bestod av en gallervest
av kasselhäppar så att det blev liksom
en stor kass, cirka $1\frac{1}{2}$ m. hög. Därigenom
låg lasten stadigare och man tappade ingenting,
av innehållet. I vanliga fall lade man ju
armars en lång trestång som spämdes långt
över lasten. Dessa stång kallades lersmed.
och förtas i båda ändar med rep i vagnen,
så att lasten därigenom pressades samman
för att ligga stadig. Men den förstnämnda
anordningen var effektivare vid längre
transporter.

Fraukjulen så alla vagnar var så den tiden
mindre än bekkjulen, det därför att en an-
ordning fanns så framkåsan för vridning
av vagnen vilken därigenom blev högre.

I annat fall hade hela vagnen kommit att
luta bakåt. Man fick inte vrida för skarpt, för
då släpade hjulen så vagnskorgen att hela vagn-
en riskerade att välla. Torpen av beaktelse
har nu vagnshjul utan jämbeslag i använd-
ning. De fjädervagnarna och två fjädrar under
bekkåsan och två under framkåsan i vagnens
längdriktning. De var gjorda av stål, d. h. fjäder-
stål, och såg ut ungefär så här:



och antalet "blad" berodde så vagnens
storlek och hur stor last förmåga den hade.
I allmänhet fanns fyra eller fem blad.

Vid umhulld när det var små användes
 källor och arbetslådor till alla transporter.
 Det fanns också ^{järn}skadda källor, det källor
 utan järnbeslag. De sist nämnda kallades
 för "träslid". Kubbslid var en enklaste sort
 släde som uteslutande användes som arbets-
 släde. Den var inte järnsladd utan hade en
 par långa medal av trä. Skoläderna kallades
 "kanar". De Rosa fanns en sål fram till, samt
 en o.k. kuskbock bekant, där kusken hade sin
 plats. Kanan hade en par långa medal, ibland
 av järnbeslaget trä, ibland var hela medarna
 av järn. Släderna kunde vara både till arbet
 de de var förredda med skaklar, samt för
 2 hästar de de hade o.k. "tistelstäng", styrstäng.
 De det hela taget fanns det en mängd olika
 modeller för slädar. Reppsläde exempelvis var
 en enkel släde som man närmast kunde kalla
 sportsläde, den "korgen". Lästade endast av ett bräder som utgjorde mer eller mindre

De vanligaste slädarna var s.k. kälkar. De bestod av 2 par neder. Den bakre kälken drogs av jämkätingar fästade i framkälken. De användes dels som arbetskälkar, då man satte en s.k. "sluff" på, dels som åkylädr då man monterade på en s.k. vagnsborg där man kunde ha två säten. Senare började slädar fämas både för en och för två hästar. Dessa kälkar var bäst därför att de gick jämnare än slädar med ett eller par långa neder, där körbaren var ojämn.

I allmänhet gick det bäst att köra släde med en häst (enhet) därför att vagnbagen på den tiden var så smal. Körde man med två hästar ville både på och vagnbagen utsträcka under varandra. Särskilt på vintern var ju körbaren smal. Man skakade snö för hand, och ibland skakade man inb. alls.

spetslådor. där "korgen" bestod endast av en
bräda över vilken man satte gräset.

Pär Skilda åkdon kom inte i bruk förrän
 omkring år 1875, samtidigt med att fjäderkon-
struktionen uppfanns. Dess förmåga använde
man arbeta vagnarna även som åk vagnar. Då
ville man väl ha på dessa. Och sådana hade man
sina värda åkdoner ofta i riddalen och krabba.
Skilda var sådana målade i flera färger blå-
violet o. blåviolet, och man kunde också ha
den förra nämnda en prouiserad fjäderanord-
ning av läderremmar.

Vintertid hade man tjocka färskinsfällor
i stället och vagnar för att hålla sig varma.

För dessa ändamål hade man också en fatsack
av läder, som knäpptes på såtens bordsidor
och skyddade för blött och regn och kyla. Det var
i allmänhet välseleerade bönder som hade sådant

med fat sacker och fällar. Den nackdel var det
med fat sck. Påkostade man välta näu man ju
fortkländ; fat sacken och hade svart än kamra
loss. Det hände ju mycket ofta än man "ködde
och välte" näu man äkte släde. Det, ansågs nämligen,
att man hade en äventyr än besätta för sina
bekanta.

Viktoria vagnar och ländor kom i bruk omkring
år 1910. Men det var endast de mera väl situerade
ländorna som hade sig upp med så fina åkdon.

Vagnar och släder beställdes i allmänhet
hos vagnmakare, särskilt i de vagnarna. Det
försåm också än en vanlig snickare gjorde
vagnar. Men har man inte bruket köpa vagnar
på marknaden, att inte heller beställa den genom
melanländer. Vagnmakariet var huvudnäring.
och detta yrke fortlevde tills bilvagnarna kom
igång omkring 1930. De gjordes bilvagnar

som mottogs så utgjorde bilchassier.
Många görs ju bilvagnarna av helt nytt
material.

Frå Krustads så var de närmast vagn-
makaren besatt i Fawellia. Det i Lödrevs
fanns vagnmakare inom kommunen. Så
fanns en smed som specialiserat sig på att
göra smidesarbetet till s.k. Viktoria vagnar.

Vagnmakarna hade var sin speciella stil
så sina vagnar ut "så lågt håll" kunde
man få en vagn de var som tillverkat den.

På Rinnas orten fanns flera berömda vagnma-
kare. Dessa så vagnar var byggda ju efter
konjunkturerna. Enligt en berättelse kostade en
ganska stor lada 700:- kr. omkring år 1915, och
något år senare under första världskrigets dyrtid
en hög guld vagn med 3 säten ungefär 1000:- kr.

Fordon

12

Jag har senare fått veta, att i döds-
rupp bor en gammal vagnmakare. Han är
80 år, men vill mycket god vigör och
har nog lämnat en del upplysningar.

Jag skrev: min förra uppställning
att de gula fina akvagnarna var målade
och åtsade i ljörk. Det fick sedan veta
att många av dem var i polerad aln.

adressen till den gamla vagnmakaren.

F. d. vagnmakaren Jöns Andersson
Lödsepp