

ACC. N:R M. 14830:1-18

Landskap: *Blekinge* Upptecknare: *Gösta H. Dahl, Hårsjö*
Härad: *Medelstads* Berättare: *K. J. Olsson - Dahl*
Socken: *Ronneby* Berättarens yrke: _____
Uppteckningsår: *1959* Född år *1872 i Ronneby*

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Fordon, deras bruk och anskaffning. s. 1-18.
(Seckv. sid. 14-18.)

LUF 108

Lup 108
1.

På en medelstor bondgård (familjejordbruk^b) fanns i regel följande arbetsfordon vid sekelskiftet och några decennier därefter:

1 arbetsvagn för två hästar (tväbet)

1 " " en häst (enbet)

1 vagn för lättare transporter (transport av mjölk o. mälk etc)

Till dessa fordon kom så ofta vagnar av äldre ursprung som i nödfall gick att använda men de stod undanställda i portar och vagnslider i vissa fall demonterade. Det var arvegods men bevarades väl knappast ~~för~~^{för} pietet utan mest för att det inte blev av att förstöra eller sälja dem.

Vintertid då det var slädföre var följande åkdom aktuella:

2 par grövre kälkar för tyngre transporter

2 par kälkar av samma typ för enbet.

1 släde av grova dimensioner, s. k. dröj, el. drätt.

1 s.k. hammel, d. v. s. en grov kälke avsedd att släpa fram stockar i skogen.

På vissa gårdar fanns också

1 stenbjörn. Det var samma typ som en vanlig arbetsvagn men av grövre dimensioner, järnbeslagen här och var och på ställen där tyngden av stenen varssärskilt påfrestande.

Så fanns det också mindre transportfordon såsom:

1 kärra med kar avsedd att skjuta framför sig el. draga. Den användes bl. a. för transport av mjölkkanor till oghlfrån mjölkbordet, eller för mycket korta och lätta trasnporter då det inte "lönade sig" att sela en häst och spänna för.

I ladugården stod

1 skottkärra (måkekärra, el. dyngkärra) försedd med ett hjul av trä.

Arbetsfordonens antal berodde givetvis på behovet, m.a.o. på gårdens storlek, antalet dragare, men ett bättre skött lantbruk saknade sällan fordon i reserv, om inte annat tog man då i bruk de ovannämnda smått antikverade.

Av åkdom fanns det flera slag, såsom:

1 bättre fjädervagn försedd med två säten för fyra, ev. fem personer.

1 något sämre fjädervagn som kunde vara av samma typ som den förstnämnda men mera i bruk och alltså i sämre skick.

Dessa vagnar avsedda för huvudsaklig personbefordran var i allmänhet de enda åkdon som fanns på ett familjejordbruk, men det kunde hända, att bonden på grund av sin ekonomiska ställning, el. sin ställning som "offentlig person" d. v. s. om han hedrats med offentliga uppdrag, som nämndeman, el. dyl. ansåg sig böra poängtera skillnaden mellan sig och andra bönder genom att skaffa en särskilt påkostad åkvagn. Då skaffade han i första hand

1 gigg, en åkkärra alltså. Den var lätt och drogs av en lätt-sprungnen häst, om sådan fanns. Eller skaffade han

1 promenadvagn, avsedd för högst tre personer.

Men var han ännu bättre upp kunde det hända att en droska fick sin plats i hans lider. Förmodligen var den då köpt på auktion på någon herrgård och inhandlad för mindre än hälften av vad den skulle ha kostat som ny.

Men med landå hade han nog inte råd. Den var nog litet för vräkig för en vanlig bonde, och inte heller hade han hästar som passade för ett sådant luxiöst åk. Landån och droskan stod i regel att finna endast på herrgårdarna. I Ronneby socken främst på Djupadals herrgård som ägdes av baron Wrede, alltså en ståndsperson, som hade råd att hålla särskilda vagnshästar och kusk. Även på Skarups gård i samma socken fanns det dylika bättre åkdon, men elegansen kunde inte jämföras med baronens givetvis.

Men familjejordbrukaren kunde rätt ofta sträcka sig så långt att han anskaffade

1 charabang, s. k. familjevagn, men ofta höjde man sig utan en sådan.

Till dessa åkdon hade man om vintern släddon, som t. ex. navkälkar. De vanligaste släddonen var dock följande:

1 skrinda. Den var mycket vanlig, fanns förresten så gott som på varenda gård.

2 par åkkälkar, skodda, med vagnskorg av ungefär samma typ som på en fjädervagn. Men det fanns också kälkar på vilka man monterade fjädravagnskorgen.

Sparsamt förekom en mycket liten och lätt släde som behämnades Kana. Den var avsedd för snabbturer, gärna nöjestuter, alltså liksom för sportbruk. Kunde vara vitmålad. Speciellt ungdomens får man förmoda.

Det kunde också förekomma slädar. Ett par långa medar, som på en skrinda, under en vagnskorg som liknade fjädervagnens eller den vanliga korgen på åkdon. Medarna var järnskodda, f. ö. var alla medar på släddon här uppräknade järnskodda utom på kanan. Därför var den senare ganska farlig att åka i eftersom den gärna "sladdade" och "än for ned i diket". Som den också var smal skjälpte den lätt.

Så till slut har vi de ovannämnda navkälkarna, men dessa förekom långt ifrån på varje gård.

Ovannämnda åkdon stod att finna på gårdar där man höll minst två dragare. På mindre, där det bara fanns en häst nöjde man sig med både färre och enklare åkdon. Där man bara höll oxar eller stutar saknades åkdonen helt; man hade bara arbetsfordon.

Långt tillbaka i tiden hade man en enkel åkvagn som saknade fjädrar. Vagnskorgen liknade nästan den lilla "pinnavagn" som fanns att köpa i leksaksaffären för något decennium sedan.

Den hade ingen speciell benämning så vitt jag vet. Men för att i någon mån eliminera den stötiga gången var åksätet så be-
skaffat att det fjädrade en aning.

Arbetsfordon

Arbetsvagnen för par el. enbet lika, fast den senare av något klenare dimensioner - kallades "på riktigt språk" bolstervagn enligt vad vagnmakare Oskar Ferm berättar. Men fråga är om denna benämning kom till användning i Blekinge, åtminstone i större utsträckning. Bolstervagn är så vitt jag har mig bekant ett skänkt uttryck. Här i Blekinge, enkannerligen i Ronneby socken kallades denna arbetsvagn för bälltavagn eller bolltavaung, uttrycket kom sig därav att vagnen stötte och bulltade i den hårda vägbanan och hade en bullrande gång.

Arbetsvagnen hade olika storlek på hjulen i så måtto att det bakre hjulparet var 4 tum högre. Bredden på hjulen var före tjugotalet, då en ny lag bestämde andra mått med hänsyn till vägsplitaget - 1,5 till 2 tum. Efter den nya lagens ikraftträdande c:a ~~1~~ cm. Arbetsvagnen hade inga fjädringsanordningar. Vagnskorgen, som kallades säter, var gjort av bräder, femkvartsbräder. Sidorna var avtagbara och kallades fjölar. Ibland kunde även vagnskorgens bakända löstas. Kortsidorna på vagnskorgen kallades fram- resp. bakstam. Framstammen var fast. I denna var en träbit "pinne" spikad fast och avsedd att fastgöra tömmen i. Många säter användes utan bakstam vilket hade den fördelen med sig att det gick lättare att lassa av. Sätet som brukades tillverkas på gården av någon snickarkunnig person trätjärades ofta men inte alltid. Man anlätade sällan yrkesman för tillverkning av vagnskorgar till arbetsvagnar. De båda hjulparen var förbundna med varandra medelst en s. k. längda, d. v. s. en grov stång av björk. Axlarna var av järn och hjulen hölls på plats med en s. k. lönnsticka, en dubbelböjd tråd av stål. På framaxeln låg det s. k. okenet: en plankbit av samma längd som vagnens bredd. På okenet låg "lebanken" alltså en vridbar träbit av okenets längd. Den vreds kring en plint eller dubb som

var fastsatt i okenet. Det hela gjorde att framvagnen kunde vridas smidigt utan att vagnskorgen följde med i färdriktningen. Lebanken var en påankbit av ungefärliga vagnens bredd försedd med mallstakar, d. v. s. de 60 å 70 cm höga stöttor som skulle hålla korgen på plats. Dylika mallstakar fanns givetvis också på bakvagnen, över axeln. De var fasta och såväl fram som bak var mallstakarna väl beslagna med järn.

Enbetsvagnen var identisk med ovan beskrivna vagnstyp men av klenare dimensioner. Vagnskorgen eller sätet likaså.

Långt tillbaka i tiden var inte hjulen skodda d. v. s. det brukades ingen järnskena kräng hjulet utan istället hade man bara små järnbitar över skarvarna.

På dessa arbetsvagnar kunde man aptera olika vagnskorgar. Sålunda hade man både höhäck och vedhäck. Dessa häckar, vagnskorgar, var gjorda av rundvirke, ungefär liknande en stege lagd långsides och med samma lutning som mallstakarna erbjöd - mallstakarna lutade något snett utåt från vagnskorgen räknat. Om vi säger, att en stege lagd långsides vagnens vardera sida får vi en vedhäck: ett vagnskar att forsla ved i. Lägge vi sedan på ytterligare en stege men med ingen lutning, så har vi då en höryss. alltså en vagnskorg att forsla in hö med. Dessa höryssar var ytterst vanliga ända fram till trettio-talet men slo-pades sedan för en annan typ, liknande ovan beskrivna vedhäck men bredare och längre. Mellan de båda hjulparen och ovanför längdan, stängen alltså som förband de båda hjulparen med varandra, låg en bred bräda eller två sammanfogade bräder, denna detalj kallade gungbräda, el. gompbräda. (satt man på dess mitt svajade den) Körde man stockar lyftes vagnskorgen av och då hade man inget annat att sitta på än "gungbrädan" Denna bräda fick utgöra hö-eller vedhäckens botten.

6.

Lastvagnar med fjädrar förekom relativt tidigt, i varje fall vore åkarvagnarna försedda med fjädrar. Dessa vagnar hade inte vagnskorg i vanlig bemärkelse utan blott en vad man skulle kalla flake, alltså utan sidor. Fram och bak fanns en tämligen kraftig järnstång föraatt hålla lasten. Dessa planvagnar var populära hos åkare, bryggare, mjölnare och f. ö. vid alla stads-transporter. Blott en och annan bonde hade en sådan vagn. Fjädrarna var eliptiska bladfjädrar så vitt jag kan förstå. Vagnen hade som alla andra vagnar antingen tistelstång (styrstång) eller skaklar, det senare för enbet, (en häst) Nu är att märka, att enbetsvagnens skaklar e n b a r t var avsedda för hästen att styra med, han d r o g inte vagnen med skaklarna utan med linor, vilka kunde vara av läder, kätting, eller starkt tyg. Dessa linor var fästade i en svängel, vilken i sin tur medelst en krok var fästad i framaxeln. Svängeln var av något hårt träslag företrädesvis björk och hade en längd av c:a 70 - 80 cm. Anledningen till att hästen inte fick dra vagnen med skaklarna var, att han då blev selbruten. Hur det var så tryckte selputorna på djurets mankar och åstadkom slutligen sår. Men för mycket lätta transporter och isynnehet personbefordran användes kanske enbart skaklar. Till gigg, som väl var det lättaste fordonet.

En arbetsvagn (bolster- eller bultavaung) bestod av följande delar:

- 1 fyra hjul
- 2 två järnaxlar
- 3 två oken
- 4 en lebank = en träbit av ungefärliga vagnens bredd i vilken främre mallstakarna var fastsatta. Denna lebank var som namnet anger vridbar.
- 5 2 bakre mallstakar
- 6 Tjuga
- 7 Längda

8 styrstång (tistelstång) ev. skaklar

99 Två svänglar

Draglinorna hörde till selen, däremot inte svänglarna. Några arbetsfordon på två hjul förekom inte i Ronneby socken eller i Blekinge över huvud (detta gäller alltså hästanspända fordon)

Vagnskorgen kallades som nämnts säter. Dena typ av vagnskorg användes till alla transporter med undantag av mjd inbärgningen då man användes höryss eller häck.

När man transporterade stockar från skogen lyftes vagnskorgen av och stockarna placerade direkt på vagnen.

Tistelstången avsedd för oxar var av en annan typ. Det var två mindre stänger, fästade i okenet på var sin sida innanför framhjuln. Längre tillbaka var de fästade direkt på hjulaxeln utanför hjulbössan och hölls på plats med den vanliga lönnstickan. Stängerna var sedan fästsatta vid varandra i främre ändarna (Se skiss)

På vintern då det var slädföre användes två par kraftiga kälkar under vilka den vanliga vagnskorgen placerades. Kälkarna hölls ihop enligt samma princip som vagnen, alltså med längda. På dem fanns också lebank och mallstakar, tjuga och tistelstång. De var skodda med järn. Medarna kunde kanske vara c;aa två tum, tillverkade alltså av tvåtumsplank. Det fanns också lättare kälkar, smäckrare mera konstförfaret gjorda. De grova kälkarna tillverkades ofta av någon särskilt händig person hemma på gården.

När man körde gödsel eller i skogen användes ofta en stor oskodd släde som benämndes dröj eller drätt. Den kunde vara hemmagjord och var av kraftigt slag. Den lämpade sig utmärkt då det var dåligt före (på grund av att den var oskodd) men i all synnerhet i skogen, där den kunde användas om det blott fanns lite snö, till och med på det rimfrostbemängda gräset.

Denna släde var av enklaste slag. De båda medarna var sammanfogade vid varandra medelst två trästycken, fram och bak. Sedan placerades sätet (vagnskorgen) på detta och saken var klar. Dessa släddon är nu försvunna, jag skulle tro helt. De försvann innan de övriga. Drätten användes ofta för oxar.

Åkdon

Naturligtvis kunde arbetsfordonen också användas som åkdon vid resor. Det hände när bonden skulle till staden med ved, då det hände att hustrun följde med. Den vagn som användes för mjölktransporter var ju en grövre åkvagn, ofta en fjädervagn. Dessa åkvagnar hade i regel endast ett säte, men plats fanns för två men då kunde man inte medföra last. Dessa vagnar saknade i allmänhet fotsack, man snodde bara en grov hästfilt om benen. Sätet var placerat c:a 70 cm från framstammen räknat. (Se vidare skiss)

Den bättre åkvagnen, fjädervagnen, kunde förekomma i olika stilar. Den allra äldsta åkvagnen kallades trilla. Det var en lätt fjädervagn försedd med rymligt, mjukt och bekvämt säte med helt ryggstöd. Sätet var stoppat med tagel och klätt med läder både sits och ryggstöd. På sidstöden fanns en eller ett par mässingsknappar i vilka man knäppte fast fotsacken som var av läder. På vintern då det var kallt hade man en fårfäll under fotsäcken. Fotsacken var fastgjord nedanför framstammen på vagnskorgen och gick att knäppa av och på. Under åksätet fanns en låda att förvara småsaker i. Denna vagn av äldre modell hade också plats för ett säte baktill. Detta var så konstruerat att det kunde fällas fram och bildade därvid ett slags läm över den bakre delen av vagnskorgen. I stil med den på sin tid så populära tvåsitsiga bilen modell sportvagn med "rumbleseat" Den modernare fjädervagnens baksäte gick däremot inte att fälla

ned, men att ta av och på. Den kunde förekomma i olika utföranden, somliga med helt säte, en del med svarvade pinnar i ryggstödet. Den kunde vara gul eller svart. Den gula var målad som en möbel, t. o. m. ådrad och fernissad. Den kunde ha svarta ränder som dekoration (på svarta vagnar vita) En smal rand längs varje eker på hjulen t. ex. På mycket gamla åkdon kunde förekomma blomsterdekorationer. Fjädersvagnen hade s. k. bladfjädrar som var fästade på hjulaxeln resp vagnskorgen. Den hade svarvade skaklar med hål i övre ändarna för skakelremmen. En del skaklar fästes på seldonen medelst en sinarrik anordning, som det emellertid inte går att beskriva. Fjädersvagnen drogs i regel med finare slags linor, sådana av tyg. På vagnskorgens framtam till höger, alltså på körsvennens plats, satt en anordning för piskan. I andra fall kunde denna anordning finnas vid åksätet vid förarens plats. Fjädersvagnens båda hjulpar hölls ihop av vagnskorgen självt, vagnen saknade således längda som på arbetsvagnarna.

Den fina åkvagnen, trillan, man kan också kalla den fjädersvagnen, användes icke då det var slädföre, skindan ersatte då detta fordon. Däremot förekom det allmänt under senare tid att man överflyttade fjädersvagnens korg till ett par kälkar. Kanske navkälkar. Dessa navkälkar såg ut som ett "halvt hjul" hade tre eker som stöd för korgen. Men oftast var det vanliga kälkar som användes.

Som en liten parentes: vid särskilt högtidliga tillfällen såsom vid slädfartier hade bättre situerade den vackra seden att hänga på snötäcke på häst och vagn. Detta snötäcke (skynke) var virkat och hade fransar. Det hängdes från bogträna på hästen över djurets bakdel och fram till fotsacken. Ett slags schabrak. Det var vitt. Denna sed kom ur bruk i början av tjugotalet. Bättre situerade bönder hade en s. k. promenadvagn. Det var ett fordon med rätt stora bakhjul i förhållande till framhjulen. Vagnskorgen var nedbyggd hade låg

tyhgdpunkt och man kan säga, att vagnskorgen blott bestod av ett rejält tilltaget säte. Karossen hade stänkskärmar. Framför fötterna på baksätesspassagerarna fanns en låda som ofta användes för att sitta på. Vagnen hade ingen kuskbock utan körsveanen satt i sätet. Det var en öppen vagn, svart eller gulmålad. Säte och ryggstöd var stoppade med tagel och klädda med läder. Den hade en utomordentlig mjuk fjädring. Åkdonet förekom sparsamt.

Den s. k. charabangen, eller familjefagnen, som den kallades, var inget annat än en större fjädrervagn, men skillnaden bestod i att baksätena var två och placerade längsides vagnens korgen. Den användes på gårdar med stora familjer för "finåkning". När man skulle fira "tosia bonnadan" i Ronneby användes vagnen då den lövades, man placerade björkruskor längs äidorna så bakvagnen blev liksom en lövsal. Vagnen fanns inte på varenda gård men var rätt så vanlig.

Giggen förekom inte annat än på större gårdar, där bonden ville kallas patron och vara förmer än en vanlig bonde. Giggen hade ett par stora hjul och vagnskorgen bestod bara av ett stort, bekvämt säte. Med fotsack, lanternor (lyktor som eldades med fotogen) och stänkskärmar. Bak fanns en låda under sätet att förvara effekter uti. Den gick på gummiringar och var svart eller gul. Den gick oerhört lätt och drogs av en häst, helst ridhäst eller annan lättare ras.

Droskan hade uppfällbar sufflet, var fyrsitsig, om man ej räknar kuskens plats vilken även kunde rymma en passagerare (betjänten?) Droskan hade gummiringar på hjulen och klädd med

läder. Den var alltid svartmålad. En typ av åkvagnar fanns som kallades jaktvagn (viktoriavagn?) Det var en hög fjädervagn med framåtlutad bakstam på vagnskorgen. Förekom knappast mer än på ett ställe i socknen vad jag tror. Det var hos lantbrukare Sten Albrecht i Tubbarp. Vagnen var gul, ådrad och fernissad. Ett bättre åkdon. Alla åkdon eller så gott som alla, hade vagnskorg av trä. Man kan undanta vissa slädttyper. Det fanns en sådan som kallades korgsläde. Sällsynta, ingen minns väl hur de såg ut men om jag inte missminner mig var modellen identisk med skvindans. Inga nya typer av åkdon har införts senare än vid sekelskiftet. Åkare och storpatröner, godsägare av det stora formatet hade landå. Det luxiösaste av alla åkdon. Det var en heltäckt vagn mjukt stoppad och klädd med tyg. Till skillnad mot droskan var den alltid avsedd för två hästar. ~~Karossen hade~~ Hurvrida karossen hade två eller en dörr vågar jag inte uttala mig om. I varje fall hade dörren en stor glasruta som på en bil. Karossen hade vidare ett litet fönster bak. Passagerarnas antal var fyra och man satt mitt emot varandra, två och två. Två fick alltså åka baklänges. Detta åkdon hade en underbar gång och fjädring försedda med gummiringar som hjulen var. Bakhjulen var åtskilt större än framhjulen här som på de flesta andra åkdon. Landån hade en utomordentligt luxiös inredning, mjuka säten och ryggstöd: blomvaser på väggen etc. Den var alltid svartmålad. En sådan vagn måste dragas av ädla hästar för att fullt komma till sin rätt. Med seldon försedda med små klockor med silverklang. Framtill hade landån två stora lanterner som foto-

(11)

Finare åkdon, såsom jaktvagnar, gigger, promenadvagnar, droskor och landäer hade nästan alltid hjul med gummiringar. Det fanns vissa promenadvagnar vars hjul dock hade järnringar.

Det finast åkdonet på medar var den s. k. skrindan. (på socken-dialekt: skryna) Se bif. skiss. Skrindan var alltså en släde till skillnad mot kälkar, som man hade under andra åkdon. Det fanns också slädar för personbefordran, men de var av ålderdomligt slag och relativt sällsynta. Ett sådant åkdon kallades mycket riktigt också släde.

Jag har tidigare nämnt ett släddon som kallades kana. Det var en släde konstruerad ungefär som de slädar barnen hade att roa sig med, alltså en kälke. Man satt på en längsgående bräda med fötterna stödda på medarna. Ett mycket lätt fordon.

Dessa nu nämnda åkdon har alltmer kommit ur bruk. Tågordningen var sådan, att de luxiösaste först försvann. Sedan följde de andra åkdonen. Jag vill inte påstå att t. ex. fjädervagnen ännu försvunnit, tvärtom, det finns bönder som envist håller fast vid det gamla, som saknar både traktor och bil. Men de börjar bli alltmer sällsynta. Att man åker till staden efter häst förekommer dock nästan aldrig numera. Har man inte bil cyklar man eller åker med andra. Därför finns det praktiskt taget ingen marknad för åkdon, knappast heller för arbetsfordon av den gamla hästdragna typen. Arbetsvagnen har helt ersatts med gummihjulsvagnen (fortfarande med reservation för icke traktordrivna jordbruk och sådana som saknar bil)

Beträffande anskaffningen av arbets- och åkdon, Arbetsfordonen beställdes hos vagnmakaren på orten. Åkdonen däremot köptes nog för det mesta på marknad (här i socknen på Tingsryd marknad) Man beställde hos vagnmakaren direkt utan mellanhänder. Närmaste vagnmakare från uppvecklarens bostads-

or

(12)

ort sett var Oskar Ferm i Hasselstad. Han kom till Hasselstad 1908 och etablerade sig där som vagnmakare ~~och~~ slöjdare, f. ö. en skicklig sådan, därom vittnar ett diplom med silvermedalj som han tilldelades av Blekinge Läns Hushållningssällskap 1922 i Karlskrona. Som bisyssla tillverkade han bogträn till selar och f. ö. slöjdarbete i egentlig mening. Han höll på med näring-
en till år 1935. Vagnmakeriet var dock huvudnäring och en tid sysselsatte rörelsen två - tre man, Huruvida han var berömd för sin tillverkning känner jag inte till. Förutom honom fanns det enl. uppgift en tre, fyra stycken vagnmakare i socknen, bl. a. en i Möljeryd. Ferm hade inget märke på sina vagnar. Fabriks-
gjorda sådana hade det däremot.

Beträffande priserna på vagnarna
Vagnmakaren tillhandahöll träet, i priset för detta ingick även vagnmakarens lön. Sålunda kostade träet för en enbets-
vagn 17 riksdaler

tväbets (avsedd för 2 hästar) 20 - 25 riksdaler.

När vagnmakaren sålunda tillverkat vagnen var det bysmeden som beslog den. Detta arbetade betingade 35 riksdaler.

Priset för vagnen komplett var sålunda för enbet c:a 50 kr.
för tväbet 60 å 75:-

Åkvagnar:

Fjädersvagn 80 å 90 kr.

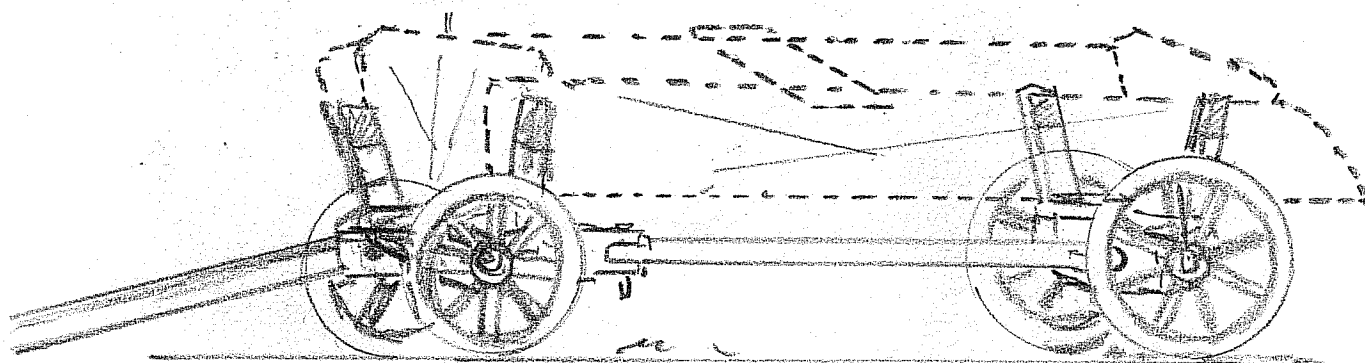
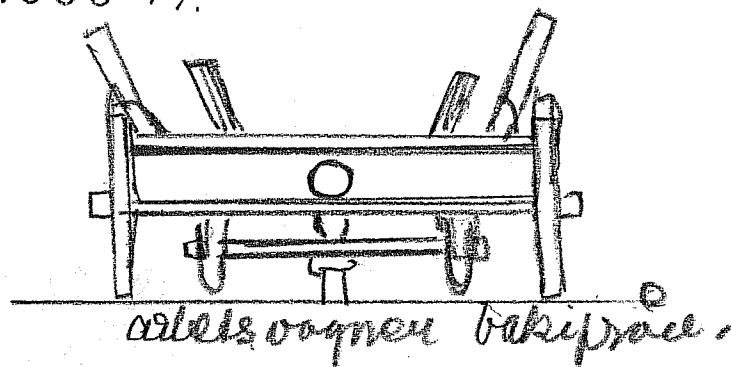
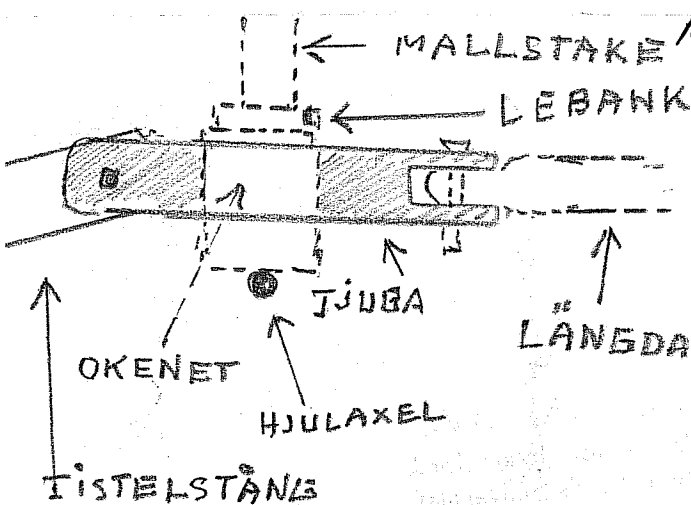
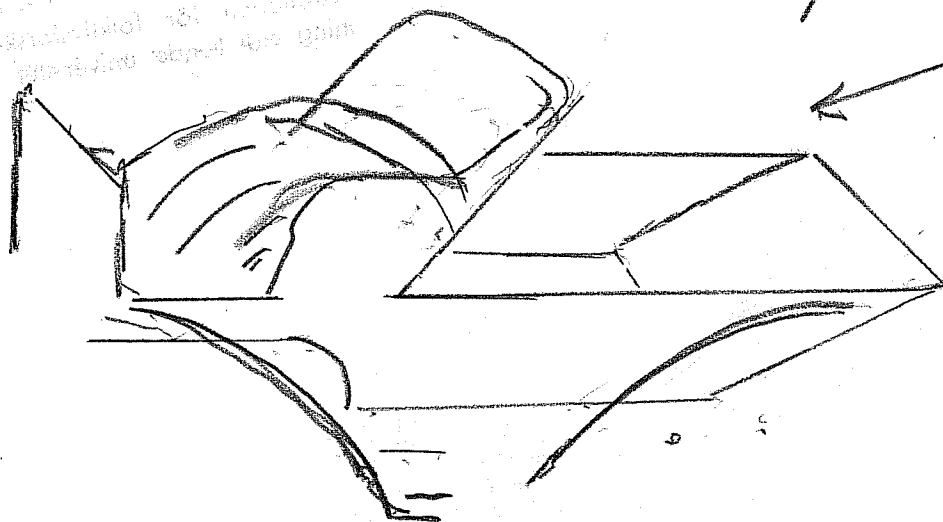
Dessa priser härleda sig till tjugotalet och tidigare.

Bönderna har nog aldrig kunnat tillverka sina vagnar själva ej heller lagat dem. Sådant arbete överläts helt åt yrkes-
mannen, utom beträffande vagnskorgen (sätet) till arbetsvagnen,

(13)

TEKNIKA
Sveinbjörnsson
Sveinbjörnsson
Sveinbjörnsson

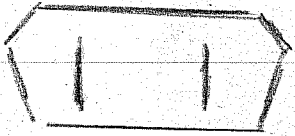
vagnstørg & gammel
Lilla



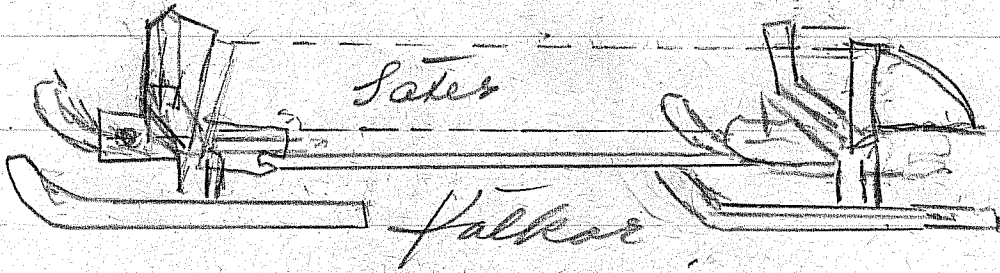
Arbeidsvagn.



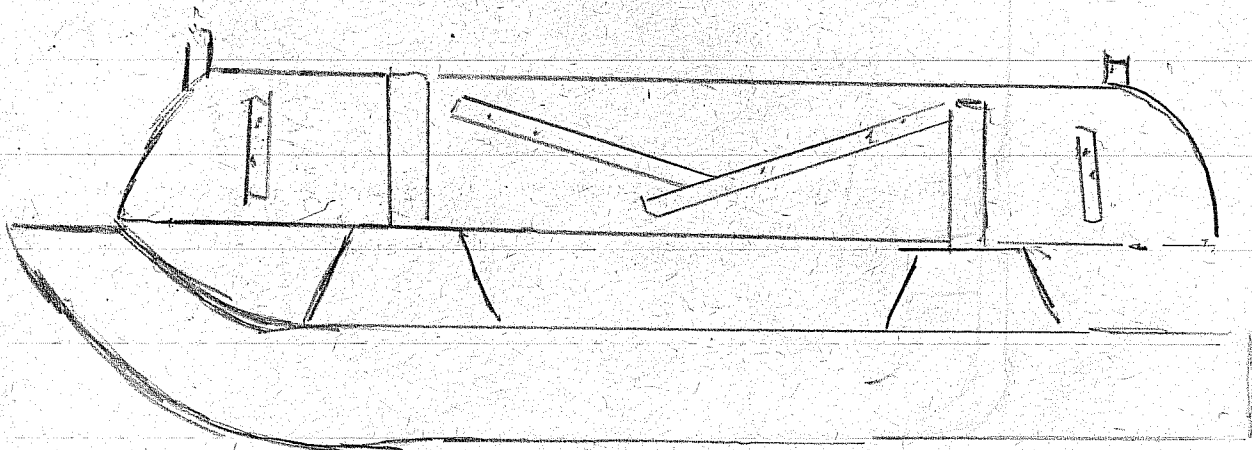
Tjäl till arlæks vagnens karg



Tram - eller bakstam



N. 14830:15.

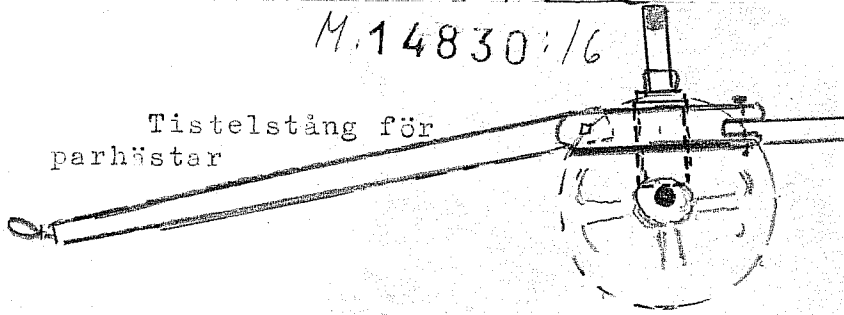


Trjäl d. dräkt

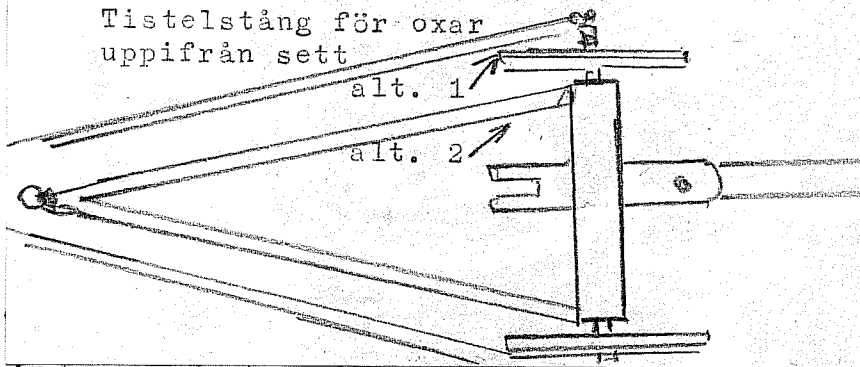
ACC. NR. M. 14830:16.

M. 14830:16

Tistelstång för
parhästar

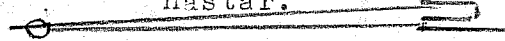


Tistelstång för oxar
uppifrån sett

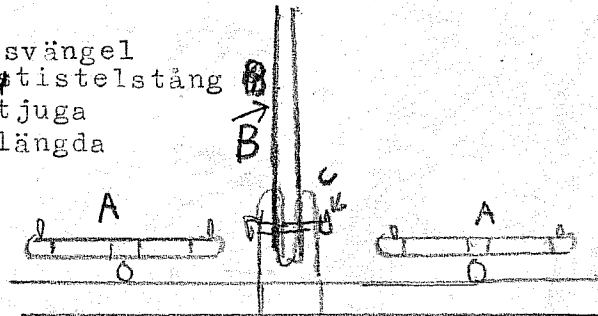


M. 14830:16

Tistelstång för par-
hästar.



- A = svängel
- B = tistelstång
- C = tjuga
- D = längda



I fågelperspektiv

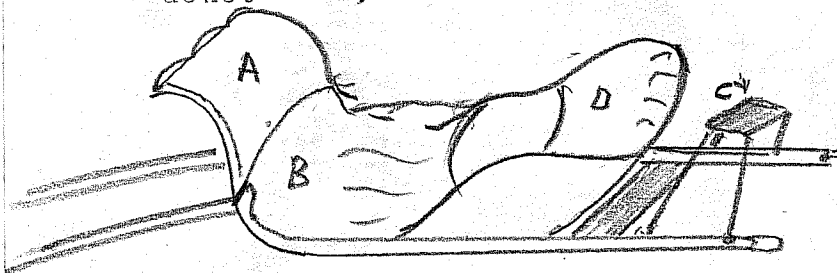


ACC. N:R M. M. 14830:17.

M. 14830:17

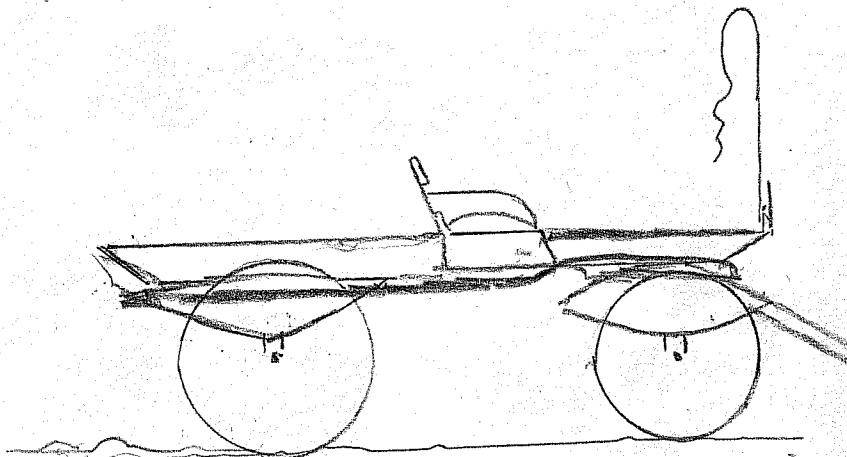
Ungf. så här såg en skrinna ut.

- A = framstammen
- B = fotsacken
- C kuskbocken el. hunsvotten. En hunsvott var inte större än en cykelsadel som den ungf liknade
- D Sätet, som upptog det mesta av fordonet



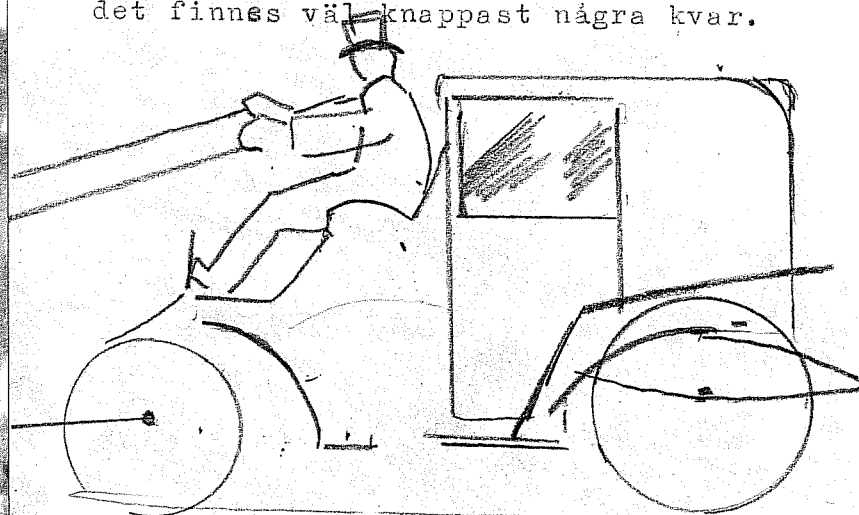
M. 14830:17

En "mjölkavagn" en åkvagn varmed
lätta-re transporter utfördes.
En grövre fjädervagn.



Landskap: Blekinge Upptecknat av: Gösta H. Dahl
Härad: Medelstad Adress: Härsjön
Socken: Ronneby Berättat av: K. J. Olsson-Dahl
Uppteckningsår: 1959 Född år 1872 i Ronneby

Så här ungf. såg en landå ut. Det är
en minnesbilde och ganska ofullständig
men vagnarna är numera helt ur bruk och
det finnes väl knappast några kvar.



M. 14830:18.

Ifyll endast ovanstående uppgifter!