

ACC. N:R M. 14508:1-15.

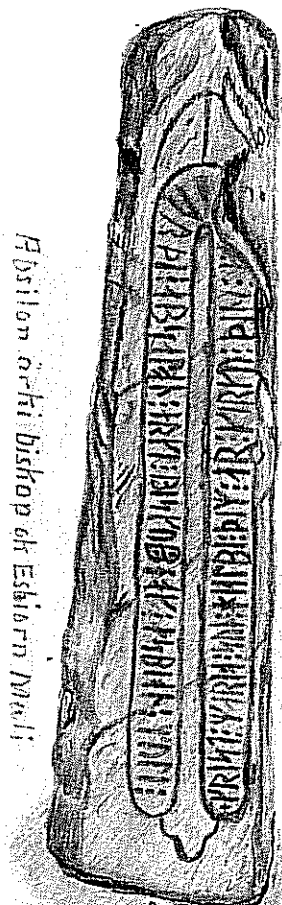
Landskap: Skåne Upptecknare: Nils Bränne, Skalmö  
Härad: Gärds Berättare: " " "  
Socken: V. Vram Berättarens yrke: driftförmän  
Uppteckningsår: 1958 Född år 1883 i V. Vram

FOLKLIVS-  
ARKIVET  
LUND

Fordon, deras bruk och anskaffning. s. 1-15.  
(Tecken å sid. 8, 10, 14.)

LuF 108

Landskap: Skåne Upptecknare: Nils Biarne  
 Härad: Gårds Berättare: Son av an  
 Socken: V. Fram Berättarens yrke: Drift förman  
 Uppteckningsår: 1955 Född år 1883 i V. Frams socken



Fösilan är hi biskop ok Esliarn Niall

Kristi Mors sum hialbi þim ar kirko þini giorþi

Svar på LUF 108 Fordon, deras bruk  
 och anstraffning..... 15 blad

Då jag under sommaren, 1946, företog en del cykel-  
 utflykter i Gårds och kom till N. Åsum, meddelade  
 mig kyrkovaktmästaren, att man vid grund-  
 grävning till ett hus, nära stranden av Helge å,  
 funnit en förut ej känd begravningsplats.  
 Fötändan till en rad grovt hoptimrade kister blev  
 avkopade. En del strekdelar blevo tillvarstag-  
 na.

Mäntro det var på denna plats, otfen efter  
 slaget vid Denfelige å blevo jordade?  
 Saxa omtalar ju, att under striden mellan  
 Kung Knud och hans svensktfödda sväger Ulf  
 Jarl, omkring omkring 300 av Knuds trupper i  
 älven. Kung Knud lät fistra upp dem en gal  
 dem en hederlig begravning, invid stranden  
 av an, i Åsum. (1026).

N. Biarne

Svar på LUF 108.

ACC. NR M. 14508:1.

FOLKLIVS-  
ARKIVET  
LUND

LuF 108  
1.

Svar på LUFs frågelista, 108, Fördon, deras bruk och ant.

Allmänna uppgifter.

Antal fördon på en gård var naturligen beroende på antalet dragare, och urvallet av de olika fördonen var beroende av jordbrukets väsentliga näringstävlers storlek i förhållande till andra. Sällunda hade en potatisodlare och grönsaksodlare ett större antal vagnar lämpliga för denna hästning än vad som var brukligt för andra, som t.ex. hade stergästning eller sådes odling till huvudnäring. Normalt fick varje antal dragare: en bofstevagn - höstare - en med fåta hästar och gavel, en brädes - präststuga - en gäststuga, som även används till gästning av smärre och matberedning o.d. Dessutom hade man i mån av behov: steuvagn, "drankatöng", "marjettjärn", "fömmerravn", "stofttjärn" m.fl. På varje gård fanns minst en "lageravn". Ju större gård desto

flera <sup>finare</sup> och äldre årvagnar. För vinterbete fräskom  
de flesta tyggen av släddor för olika ändamål.  
Arbetsfordon.

Bolstervagnen - höstavaajnen. Den bestod av framoch  
baktärra, vilken var förbundna med en s. k. lång-  
vagn, en stäng som kunde förlänga eller avkorta  
avståndet mellan kärrarna, hästarna bestod av  
ett övre och ett nedre rundkult, vilken utgjorde  
hästens långsidor. De var förbundna med "släddor",  
som var instaprade i rundkulten. Hästens  
del mellan "hästakrogarna" var betklädd med bräns  
fastsatta på "släddor". Hästen användes utöver "hästak-  
rogarna" vara försedda med "släddor" och pinna samt  
samma länkande bestogar rundkulten. Mellan  
hästarna i lasten låg en bred bräda d. s. k.  
"Säckelbotten". För inåkning av sid utrustades  
vagnen med en "lassmed" - en grov stäng något längre  
än hästarna. I vagnens framände fästes ett leddup

i öglan - "Ströppen", och i bakändan av ryggen an-  
bringades en stor träskote - "Lassmetergen". Ströppen  
och proteen användes för att binda lassmedan över  
lasset. För inåtelning av ängshör användes "Karett"  
istället för "Lassme". Karettens hästear vara 3 fot  
höga. Detaljkonstruktionen av denna vagn-  
finns man i de tidigare, av meddelaren, till-  
arbetade inbända skisserna. Denna vagn blev  
även använd för fästing av två fina korvmassor,  
ris och grön - kerat - från skogen, brännvins-  
kanna till staten, m.fl. körtor. Boluterengen  
kunde lätt ändras till "prästkista". Boluterhjälar-  
na och de på häststövren bärande proteerna best-  
togas, "lärvagnen" tecknades och prästkistan till  
hästear placerades mellan häststövren och ryggen  
var färdig för sin nya uppgift. Dranshunnan eller  
fejsten var en laggad kanna var diam. var störst  
i frändan och längden liten med de övriga

Kilber?

7 B-ark.?

bräcken, normalt tynd 300-400 kramor. Den på-  
 fylldes genom en trasa på tunnans mitt och avtappa-  
 des genom en stöjturlock på badeqvarnen. "Marjet-  
 tjarran" var en cuspramskärm med två hjul. Stracklor-  
 na var fast förbundna med axelbruten. Övanså-  
 strackelarna var borgen placerad mitt över axelbrun-  
 ten. Om borgen var försedd med tippansordning  
 vilade strackeländarna på axelbruten och hade där  
 gängjärn till borgen, var framgavel traddes en "sprän-  
 kage" som höll borgen i vägrät läge. Badeqvarnen  
 var löstglid. "Göselvairnen" hade "säckeabben" och  
 lösa brädbäckens utan gattar. Den användes  
 även för brotförsting av smätten från ålarna.  
 För brotförsting av stora stenar användes en  
 en "Stainvairn". Den hade låga hjul. Tvänne grova  
 och på mitten böjda bälten, vilken var försedd  
 med grova tvärtrå där de vilade på träarna. Bade-  
 kärmarna hade anordning med spate för nersänkning

av ballarna till marken. För burtforsling av strå-  
stens brukade man äro en släpa - "Stainased"  
eller "Stiban", det senaste namnet på grund av att marken  
slipans blante där "stiban" drogs fram.

Hjulen. Alla fyrhjulinga arbetsfordon hade  
större hjul på bakaxeln än framaxeln.  
De voro konster på yttre sidan. Under den  
tid träaxlar voro i bruk hade de en lod-  
rät ställning, men sedan järn axeln kom  
i bruk fingo hjulen en lutande ställning  
utåt och blev mer kupsformade. Detta  
berodde på, att axeländan böjdes något nedåt,  
för att hjulet ej skulle gå av axeln, om  
muttern tappades bort. Hjulets öre halva  
blev därför snedställt medan den nedre  
stor vinkelrät mot marken (se tidigare  
inlämnade skisser). Under 1800-tallets första  
hälft fanns också hjul, men äro hjul

med sken-fogel-furmit, som stannat vid hjul  
i brukt i 1880-talet, fast hjulringar då var  
allmänt i brukt. Kastagnen kom i bruk under 1890-talet.  
Släddor, som beskrivas i skisser och äldre  
beskrivningar på det tidiga äro i denna,  
så utelämnas de i denna beskrivning.  
Arbetskräcken var allmänt i brukt ända  
in på 1900-talet, och i Skogs-läroverksamheten kunde  
de ännu användas. Vågarnas dåliga plogning  
medgar ej transport med vagn under snörika vintrar.  
För vanliga transport användas portkräcken, fram- och  
bakskräcken, endast för användas hjulkräcken, vilka  
var lätta att påmontera och vrida. Vidare  
kände man "Kobba kräcken", med vilken man  
förklarade timmer och stolar. Det var en grovt byggd  
kräcken utan korg, och den var ganska lång.  
"Steinan" var en rektangulär byggd kräcken med korg. Den  
användes för lättare börlor, utom Kobba kräcken var alla  
stolar.



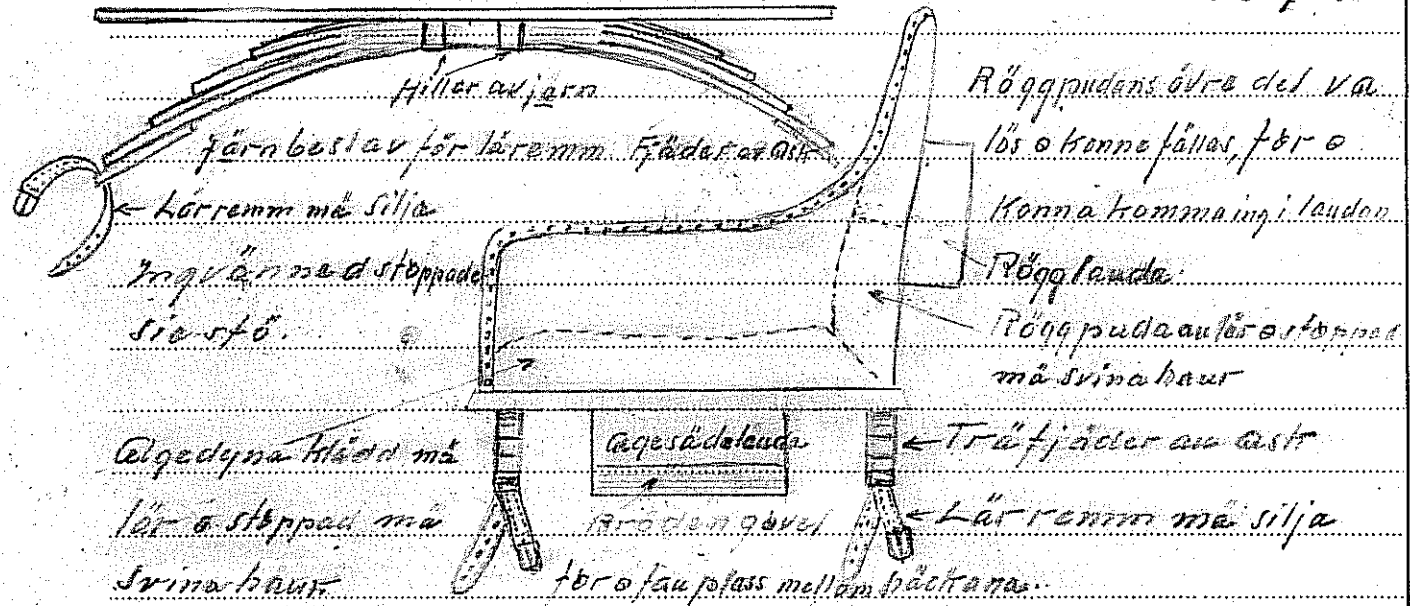
Swan på LUF 108.

ACC. N:R M. 14508:7.

FOLKLIVS-  
ARKIVET  
LUND

Under mitten av 1800-talet var anordningen  
för parhjulslas: dels staxelstelan utan linor och dels  
vagnstäng samt svänglar och draglinor. Sväng-  
larna bestod dels på en å vagnstängens fast-  
gjord, men sådlig förvåg eller ostättis en å kassen  
fast förbunden ~~fram~~ "springbränge". Draglinorna  
var vanligen av rampa, som i ena ändan hade  
ett järnbeslag med en länke, vilken kaxades fast  
i svängens krutem. När parstaxelstelan använtes  
hade lyftstaxelstelan, som fästes till springbrägen  
ett pånitat dragjärn som utraför hjulet anstöttes  
till axelstappan. En annan anordning, som jag  
sett, men ej under en vårdning, var "selatransit"  
Den var av läder och stapades med tvinnhår.  
Den staxtes upp över kätterns huvud och ledes  
på vagnen och bogarna och var mellan  
kätterns framre fjäura med en dragrem eller  
pumpslina, som fästes till det bakre, som stannades.

Årtdon. Det har berättats, att man omkring mitten  
av 1800-talet och senare använt en vagn som kändes  
"Holsteineren". Den hade blivit använd som ålagn  
innan fjädervagnen blev allmän. Den omfattade som varande  
en lätt och smäckt byggd vagn. Självt har jag endast sett sätet och tren-  
ne hjul.



Det stöppat älgesäde med sädeslander o  
trä fjäder av ask. Har använts i en Holsteiner vagn.  
Skissen utförd enligt minnebild från 1890-talet.

Per Berg.

Även andra trölevagnar ha tidvis använts som åledor av de mindre väl situerade körsderna, men fjädervagnen kom snart cumint i bruk. En gammal ålevagn från 1870-talet fanns i min fädernsgård. Den hade kontorn utåt lutande hjul och korgens sidobridor och gaveln var beklädd med starkt lutning utåt. Framsätet var fäst och stöpat i arm- och ryggstöd. Sitsen hade läder och agedyra med fjädelstoppning. Klädseln bestod av blågrönt kläder. Till detta såte, som var framått, användes följande. Både sätet var av utklare utförande. Det var ej fäst, men var stöpat på ryggstödslistan och armstöden med samma material som framfästet. Agedyran sålades. Korgens framändar hade skärm. Vagnen var målad i blågrön färgton. Framsätets ryggstöd, korgens sidobridor och belyggen var dekorerade med helad stjärnor i röd och blått färg. Dessutom

hade stäm, borg, skinn, hjul ved, ekorn, när  
svinglar, stavelen och vagnstäng, kändes i rött  
och gult. Det hela var blanklockent. Fjäderna  
na var lika mycket vagnstängarna. Dyliska  
vagnar tyktes ha varit vanliga, då jag såg en fler-  
fel litenante den bestämde. En annan fjäder-  
vagn, som var samtidigt som tidigare, hade träbau-  
tess på axlarna, vilken för en del vid en fjätling  
med led på frambyggen. Den andra stäng hade en  
bige uppåt, för att frambygget vid vändning i  
stället bromsades av stängerna.

På axelbådsarna var fjäderna fästas.

Då trästävorna användes som åkeriga hade man  
"Ågerdyren" eller "jörn" på "Ågerstället" eller "Ågerbrädan".  
Under den första årtiden hade man för stängfäll  
som låg upp i stället och över beuren. Hjulen på dessa  
vagnar var stött på bestämde. I slutet av  
1880-talet kom vagnstyper med helt järn under-  
red.

Svar på LWF 108

ACC. N:R M. 14508:11.

11.

FOLKLIVS-  
ARKIVET  
LUND

11.

De ovan beskrivna regnarna användes  
delvis för finkätning och skadsrepar och delvis  
för uträffande av län väga ämnen och kem-  
lösningar i mindre skala. Den fruktiga bävan  
eller gigger förekom inte på orten utom i  
Kerregårdarna.

Charabauget blev modern i slutet av 1880-talet.  
Som familjevagn, var den väl mycket lämplig,  
då den rymde i adriant 8 personer, mindre  
och större famur. Därestäm var säkert.

Hur länge de användes i Kerregårdarna kan  
jag inte uttala mig om. "Venus påst" kongl. orten  
kompositiskt, O. J. Björk <sup>hög</sup> och sidskilda Kupri-  
vagnar, därav en med stång mellan allarna,  
och Kuprin hängande i de långa orten och  
i Brun löjda fjärran med låda hänta till  
Kuprin. Kuskboxen hade ingen fjärring  
Hjulet var mycket högt och lutande.

Vagnen var utrustad för två, tre eller fyra passagerare.  
Den därpå följande vagnen var väldigt hög och  
stom, den var utan långsvan mellan axlarna  
och hade fjäderanordning i båda ändarna.  
Den tredje vagnen var lägre och hade mindre  
konstruktion men höga hjul och var ganska  
lika de senare hästdragna.

Två trehjuls <sup>kon</sup> velocipeder redan i slutet av  
80-talet. På Örebro såg jag den starkhjuliga år  
1889 och där har jag även sett den första cykeln med  
bränta stam hjul. Velocipeder <sup>lik</sup> var även riktiga kio  
åttioorna fast inte som bränta hjuliga kio.

En utveckling av åttioorna var kioer inte  
fullständigt om inte den första bilen med expla-  
nationsmotor fick en omnämnande. Den första  
Hänsen bilen konstruerad blev konstruerad i Uppsala  
av maskinmästaren Cedestholm och vagnkonstruktör utförd  
av brodern, smedmästaren Cedestholm i Vombs, 1896. Till

se M. 14509.

Marmor kom den 1898. Meddelaren har varit ägare  
till bilen, som nu kan beses på Telenor's museum,  
Sthlm. Bilen's telenor's detaljer och utrustning har  
fått stort utrymme för meddelandet här.

Bilen kom på avsevärt sin byggen under 1920-talet  
Ättslädder.

Finslädder var "Kanan". Den var s.k. stäm i  
i formen mot andra slädder (se märkblad).  
Förutom Kanan hade man ett flertal andra  
ätdar. Den s.k. "Stäm" var längre än Kanan,  
och <sup>hade</sup> mindre brom än den. Korgen var platt  
i botten och sida-brädet omkring fotbrädet.  
Den hade enkla sidor eller "aguleräder". Till  
transporter, t.ex. tvättning, lämpade den sig bra  
i motsats till Kanan, som enbart var ättslädder.  
Hjulstämmer på en fjädringsväg var ej lämplig på oplanterade  
vägar på grund av fri bredd spridning. Där korgen  
på kisten avrindes och så som ättslädder.

Svar på LUF 108.

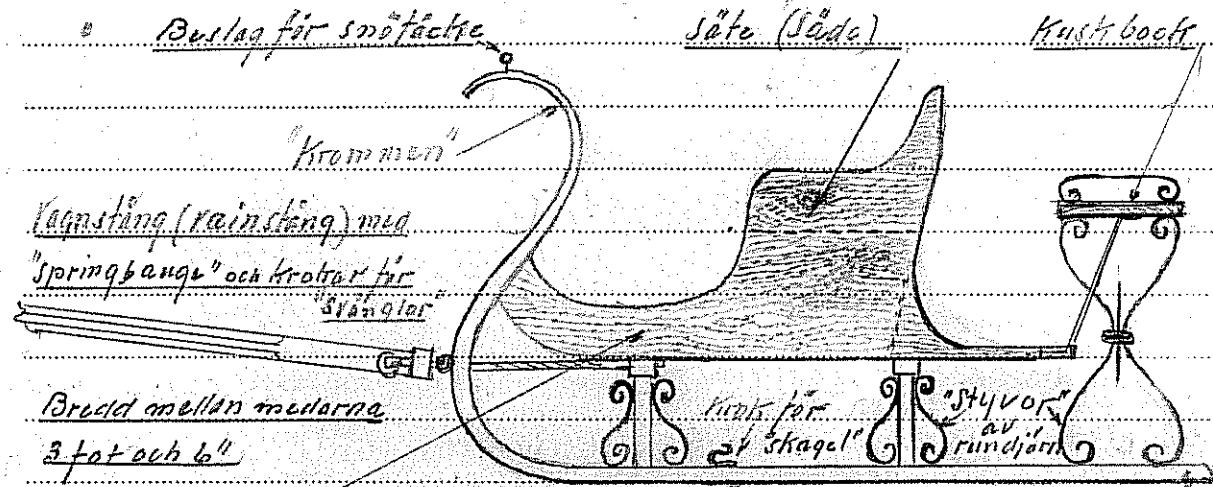
ACC. NR M. 14508:14.

14.

FOLKLIVS-  
ARKIVET  
LUND

14.

Diverse uppgifter över kostnader för tillverkning av en  
åtksläde, s. k. Kana, år 1891. Kanan tillverkades av vagnmakaren  
 Anders Åkesson i Skettijunga. Arbetelönen blev 15 kr. jämfört överblivet Körte -  
 omkr. hälften. Medar och underrede bestod av ask, korgen av alm, utom botten,  
 som var av Kärnfur. Stång och springbågen tillverkades av björk. Smedmästare  
 Nordholm, V. Kram, gjorde beslaget som drog en kostnad av 18 kronor. Kostnader  
 för målning känner jag ej till. Den blev målad i laktfärg, medar, korgen inuti, unur-  
 pedet och "Krommen" fram till i rött. Korgen utvändigt, Kustbock och beslag, Vagnstång och  
 skacklar samt "Krommen" ovanpå målades i klarblå färg.



7mpis

Korg (Korg) av alm. Plattjärns beslag. Med (maj) av ask.  
 ägare till ovan avbildad "Kana" var lantbr. Nils Nilsson Skettijunga nr 18



En stor del av bönderna eller någon av deras  
 drängar voro tillräckligt sljåkrummiga till  
 att utföra nödiga rep. av sina vagnar. Endel  
 kunde äro själva tillvetta sina balster.  
 vagnar utom hyllan, som vanligtvis beståda  
 av någon vagnmalare i orten. Några mullens  
 vagnar förtoms icke på orten under 1800-talet.  
 Det fanns många vagnmalare i bygden och  
 icke mindre hemby fanns två under beömda till  
 vagnmalarna de va i flerta fall sitt yrke som  
 handträng, men alltså hade de något jobbet  
 vid sidan om, eller också bedro de annat  
 snickeri betred. I flesta fall kunde man se på  
 formen av en vagn vem den hade tillvetat den. Något  
 bemärkt eller signatur har ej kommit till oss. Utsett  
 som på avbilden fram på 1920-talet fast vagnma-  
 lare äro ännu finnas i bygden, men <sup>de</sup> äro ständigt för mig.  
 Malmö den 12 apr. 1958 *J. J. J.*