

ACC. N:R M. 15377:1-15

Landskap: Skåne Upptecknare: Nils Måns son, Tösdala
Härad: V. Göinge Berättare: " " "
Socken: N. Mellby Berättarens yrke: f. d. lantbrukare
Uppteckningsår: 1959 Född år 1888 i N. Mellby

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Fordon, deras bruk och anskaffning. s. 1-15
(Fotok. i sid. 13-15.)

(foton; se B-arkivet!)

LUF 108

17/8-59

Den äldsta vagnstyp som jag känner till har jag försökt beskriva
 med en skiss ^x figur nr 1 . Vriela^xvet på denna vagn kallades för
 "Sviretöj" och hjulen med de grova löterna utan järnring kallades
 för "Slideveshjul " d.v.s. hjul som slits direkt på veen=löterna.
 En förbättrad arbetsvagnstyp synes på det lilla fotografiet för-
 spänd med Oxar och enligt den omstående sidan är kortet skickat
 1905. Denna arbetsvagnstyp har varit i bruk ^{håll} så där omkring 1935
 då gummi^{hjul}en började att helt slå ut de förutvarande trähjul^{en}
 med järnring omkring löterna=Slitring som höll ihop hjulet även
 under torra. Denna vagnstyp är inte helt bortlagd ännu men är säll-
 synt . Den kunde användas till allting. Den typ som syn på bilden
 är den s.k. långa vagnen avsedd för körning av ved, säd, klöver
 m.m. Den kunde förkortas och förses med sidbräder och vagnsbotten
 som höll tät för grus ,jord, småsten och potatis. Vagnen kunde för-
 kortas och förlängas genom att byta ut "långvagnen" =den kraftiga
 träslana som förbinder fram och bakkär^{ra} , syns undertill på vag-
 nen. Vad hjulens olika storlek beträffar så var alltid framhjul^{en}
 mindre än bakhjul^{en} av det skälet att vid vridning av vagnen

1
 FOLKLIVS-
 ARKIVET
 LUND

* se sid. 13.
 vagnstyp nr 1

7.
 Aug 108

se fotogra-
 fiet
 vagnstyp
 nr 2

för ändring av körriktningen gick det mindre hjulet bättre in under vagnskorgen, ett större hjul tog förr emot vagnskorgen och behövdes därför större sväng för att kunna vända med vagnen.

Framhjulen hade vanligen 10 ekrar medan bakhjulen hade två ekrar mera, alltså 12 ekrar. Två ekrar till varje löt, ^{måste} därför det all-

tid jämna tal på ekrarna. Tvåhjuliga kärror användes också, men fanns visst inte på varje ställe. Gumpekärorna kallades de vanligen

med tanke på att lasten kunde gumpas av (skjälpas av) och man

slapp ifrån besväret att ösa av den. Det var en enkel kärna med

två hjul och den ^{lilla} ~~lilla~~ korgen vilade direkt på axelbordet och

skaklarna var fästade direkt på detta axelbord. Medelst ett behän-

digt beslag lossades vagnskorgen framtill och var den så plaserad

att den slog bakåt av sig själv och tömdes. Som en förklaring kan

nämnas att axelbordet var det grova trästycke vari järnaxeln var

infäld och fasthölls med järnhillor. "Gumpekärorna" har alldeles

försvunnit här sedan 40 år tillbaka. De härstammade tydligen nere från

slättbygden där de använts till mägerkörning. Här i vår bygd

förekom inte mägerkörning i så stor utsträckning som nere på slätten.

Enhjuliga fordon har alltid funnits på gårdarna och finns ännu även om typen ändrats. Rullebör vanligen kallad, bestod av ett par skaklar(skalmar) och så ett litet hjul och fick givetvis köras för hand. Skulle man rulla torv fick det förstås vara ett framstycke som hindrade lasten att förskjutas fram på hjulet och så en botten mellan skaklarna . En sådan enkel kärra var behändig att lassa på och behändig att stjälpas av . Gällde det att frakta större saker långa saker var det utmärkt att plasera dessa saker på tvären av kärran så nära hjulet som möjligt för att det skulle bli lättare att bära i skaklarna. Skulle det köras grus , jord potatis eller annat som inte höll ihop monterade man på en karm på kärran och fick en lagom stor låda att lassa på i . Skaklarna kunde vara raka och de kunde vara svängda nedåt . De kunde vara snickrade så att de gick parallellt från hjulaxeln till handtagen som den körande höll i . De kunde också smalna fram vid hjulaxeln och vidga sig ute vid handtagen , typerna var många . Dessa hemmagjorda skottkärror är helt försvunna sedan 35 år tillbaka och ersatta med skottkärror som är fabriksgjorda. De har gummihjul ,plåtkorg och skaklar av eketrä.

Skottkärrorna kan inte undvaras på en gård och knappast på en husfastighet heller . På gården användes den dagligen att gödsla ut från ladugården , att köra bort avfall grus och mindre föremål med.

En stenvagn på ett jordbruk var en nödvändig sak under senare delen av 1800-talet då det efter enskiftets genomförande odlades mycken stenig mark . Den har jag försökt beskriva på skiss nr 2.

se sid. 14.

Ett ord också om fjäderlastvagnen , en relativt ny vagnstyp som började komma till användning omkring 1890 och har försvunnit sedan gummihjulsvagnarna omkring 1925 började slå ut de förutvarande lastvagnarna. De kunde variera väsentligt i storlek allt beroende på om de var avsedda för en eller två hästar. Vagnskorgen var rak utan uppsvängning för framhjulen när man skulle vrida. Underredet och fjädrar var så pass högt byggda att man kunde vända med vagnen hur tvärt som helst , då framhjulen ledigt gick under korgen även om denna var belastad . Det var en stor fördel jämfört med den mera trögvända bolstervagnen (arbetsvagnen) .

Draganordningarna var vad den första vagnen beträffar figur 1 fyra skaklar som hästarna drog med utan linor . Innerskaklarna

var framhåll förbundna med en liten kort länk för att ej hästarna skulle sträva åt var sitt håll och bryta sönder det hela. Ytterskaklarna var längre än innerskaklarna därför de var fastgjorda direkt på axelns ytterända. Innerskaklarna hakades fast i mitten på den s.k. tjuan, d.v.s. den del av underredet som gick genom axelbordet.

Vagntyp nr 2 var förbättrad vad draganordningen beträffar. Tjyan var frambyggd så pass långt att på den kunde plasras en springbåge med en dragkrok i vardera ändan och i denna dragkrok hängdes på en svängel som hästen medelst linor drog vagnen. Stången, avsedd att styra vagnen med och även att hålla igen med i utförsbackar stäcks in i tjuan, och så kunde hästarna dra och hålla igen på ett ledigare sätt än med fyrskakelanordningen. Draganordningarna var vad systemet beträffar lika på alla vagnar om det nu var av grövre sort eller det gällde åkdon. Det hela är väl för väl känt för att behöva beskrivas.

Åkdonen.

Den äldsta typ av åkdon som jag sett var en kort mindre arbetsvagn med skaklar. I stället för de grova häckarna på arbetsdo-
ningen

här
var det klena nätta häckar med fram och bakstöd för att hålla sakerna i vagnen om de eljest skulle skaka av. Mitt i vagnen fanns ett åksäte med ryggstöd och själva sitsen var dubbelbottnad med en del spiralfjäderanordning mellan de båda sitsarna, allt för att mildra skakningarna i den för övrigt fjäderlösa vagnen.

Mannen som körde denna gamla skjuts var själv gammal och hette Märten Jönsson. Hade en slängkappa på sig och vacker fux som kråmade sig väldeliga. Slängkappa var en kappa utan ärmor men med ett skynke som hängde över armar och axlar på gubben.

Nästa typ av åkdon i bruk hos bönderna var var en fjädervagn med snedställda sidor på vagnskorgen, en liten uppsvängning för att framhjulen skulle kunna gå under vid ändrad körriktning. Framsätet stod krokat fast på korgen medelst järn med krok på ändan, det var alltså fri luft mellan sätet och vagnskorgen, men så var det sidostycke och ryggstöd hela som sidorna på en låda, naturligtvis inte vinkelrätt utan sneda för att passa ryggen på den åkande. Baksätet var enklare, det var sittbräda och en tvärså bakom ryggen på den åkande. Vagnskorgarna var målade i någon färg och randade men ej blomstermålade.

Sätena var avtagbara för att ge plats åt sädessäckar och annat som skulle forslas iväg. Man kunde ta av baksätet och ha bakdelen till att ha säckar på och åka riktigt sittande i framsätet. Men man kunde också ta av båda sätena och fylla vagnen med säckar och sitta på ~~xxx~~ dessa, eller om det gällde en kalv eller grisabur. Skulle tro med ledning av uppgifter jag fått av äldre personer att denna vagnstyp, med de sneda vagnskorgarna kom till användning i början på 1800-talet och ersattes av modärnare typer på 1880-1890 talen. Hemma i mitt föräldrahem hade vi en sådan vagn fram till sekelskiftet, men jag minns hur jag som pojke skämdes över den gammalmodiga vagnen och minns också med vilken förtjusning jag hälsade den nya vagn min far skaffade sig något av de första åren på detta århundrade. Fällar, fotsäckar och åkdynor har alltid använts både i de äldre och nyare vagnarna. Det fanns skräddare som var specialister på att sy fällar av fårskinn och hemväft tyg regäla don och det fanns vanligen två fällar på gården en nyare som kom i bruk när det gällde finåkning och en äldre sliten som man svepte om benen under kyliga möllefärder.

Små enkla åktrillor på två hjul som jag sett i användning i Finland så sent som 1942 har jag aldrig sett i min egen hembygd. Giggarna på två höga hjul, mjuka fjädrar och svängda skaklar, med fotsäck och stora stänkbräder började komma till användning här bortåt 1920-talet, men var visst inte vanliga, knappast någon bonde hade gigg. Men en och annan grishandlare som åkte omkring i bygden för att köpa grisar höll sig med gigg, och så förstås någon patron. Giggarna försvann fort efter en 15 a 20 år. De var för opraktiska, man kunde knappast ha så mycket som en paket i dem ännu mindre en säck eller låda. De var enbart för att åka i och då högst två på en gång. Bilarna har slagit ut dessa åkdon på ett förkrossande sätt. Efter 1940 har det nog inte använts någon gigg i våra trakter.

Charabangerna var rätt vanliga dock endast där man hade två hästar på gården. Det var den förmånen med dessa att det blev tre säte på en vagn i stället för bara två. Var där plats för två personer i vart säte kunde ju sex personer åka samtidigt. En någorlunda stort tilltagen vanlig åkvagn med två säte kunde lätt förvandlas

till charabang genom att avlägsna baksätet och plasera dit två långsgående säten i stället och var vagnen för övrigt utrustad med ett fotsteg på bakändan på vilket man steg upp i charabangen. Charabanger som var enbart charabang var något annorlunda byggda. De hade en hög korg så att sidosätena var anbrakta direkt på korgkanten och bakåt var en litendörr att öppna vid på och avstigning. Viktoriavagnar fanns det inte många och knappast någon landå, den senare sorten möjligen på Maglö och Mellby gård. De kom ur bruk bortåt 1915 och efter 1920 då bilarna började bli vanliga var de helt ur bruk. Ponnyvagnar var rätt allmänna ett par tre årtionden med början från 1910-talet. De var små nätta vagnar för en häst och mycket bekväma för äldre folk att komma upp i och att stiga av. Vad slädarna beträffar så användes vad man kallade skrindor. De var mest för en häst men kunde också anspännas med två hästar. Se skiss. Ett par nätta kälkar och ovanpå dem en rak vagnskorg på vilken man plaserade två stycken åksäte var lika vanlig som skrindan i synnerhet på senare tiden. Denna slädon var mer praktisk och satte man på endast ett säte framtill var bakhjulet ypperlig att lägga säckar i och köra till möllan.

se skiss 15.

Någon släde speciellt för kyrkofärder vet jag knappast om .

Anskaffning .

En och annan bonde kunde allt snickra till en släde ,det gjorde min far, men vagnstyng förekom inte det jag vet. Att tillverka ett hjul var ingen lätt sak. Det fordrades speciella verktyg och s.k hjulstol för att kunna göra ett hjul och därtill väl lagrat trä av bok till löterna ,ek till ekrarna och stark björk till navet och dylik sortering fanns inte på gårdarna . Det fordrades en svarv också och det fanns ännu mindre på gårdarna. (Har själv lärt på sex månader bara vagnmakeri i min ungdom , bara för att bli lite slöjdkunnig på jordbruket. Vagnmakare fanns det lite här och var , de arbetade i nära anslutning till bysmaden , de två höre i hop och kunde hjälpa varandra . Smeden behövde sätta på mavringar åt vagnmakaren innan ekrarna kunde slås i navet o.s.v. .

Det var hos vagnmakaren som bonden beställde sin vagn och det nu var fråga om arbetsvagn eller fjädervagn , åkvagn. Sällan gjorde vagnmakaren vagnen färdig vad nu beslaget beträffar det fick smeden utföra och fick sin betalning av bonden för sitt arbete .

Det var mera vanligt att bonden beställde vagnen hos smeden som i sin tur beställde träverket hos vagnmakaren och betalade honom för detta och smeden fick så betalt av beställaren för hela vagnen. Det börja framemot 1920 -talet komma färdiga vagnar till Sösdala marknad -smålandsvagnar tillverkade i Ljungby om jag minns rätt. Vid samma tid kom det "Åtvidabergshjul" i marknaden de höll på att slå ut de hemmagorga hjulen i början , men som de var fabriksgjorda och vanligen alltför rätt-uppstående och inte så hållbara användes de efter hand allt mindre. Vagnmakare fanns det två i Sösdala samhälle (en av dem lever än 89 år gammal) dessa två var enbart vagnmakare och levde helt på sitt yrke . Det fanns också vagnmakare i Häglinge. Stavaröd och i N.Mellby (kyrkbyn) . Ingen av dessa var specialister på någon särskild vagnstyp utan all round män. Det hindrar inte att varje vagnmakare hade sin lilla stil på sin tillverkning inte minst när det gällde åkvagnar. Den ene vagnmakaren kikade gärna efter hur den andre tog upp nya modeller för att möjligen rätta till sin egen tillverkning. Vad priserna beträffar så köpte jag en ny åkvagn tror det var 1917.

Träslaget var ask, typen var högsvällare ,d.v.s. högt uppskuren i korgen , patentaxlar från Köping. fabriksfjädrar och fotsack. Den kostade 800 kronor Den hade bara två säte . En Öharabang kostade allt 400 kronor mera. Priset på arbetsdoningar varierade kollosalt, allt efter storlek ,grovlek och utrustning med långhäckar för säd hö och vedkörning och korthäckar för gödsel jord och gruskörning . En komplett arbetsvagn skulle vara försedd dessa utrustningar för att kunna användas till all förekommande körning vid jordbruk. Priserna var minst tredubbla 1917 mot vad de var 25 år tidigare.

Adress på vagnmakare som kan ge Er svar efter en särskild frågelistas lista vet jag ingen utom förut nämnde Vagnmakare Anders Jönsson, Sösdala. Han har varit en utmärkt vagnmakare noggran och skicklig, men är som sagt 89 år gammal men fullt klar i huvudet , och rörlig för övrigt.

Med utmärkt högaktning

Sösdala den 24 juli 1959

Nils Månsson

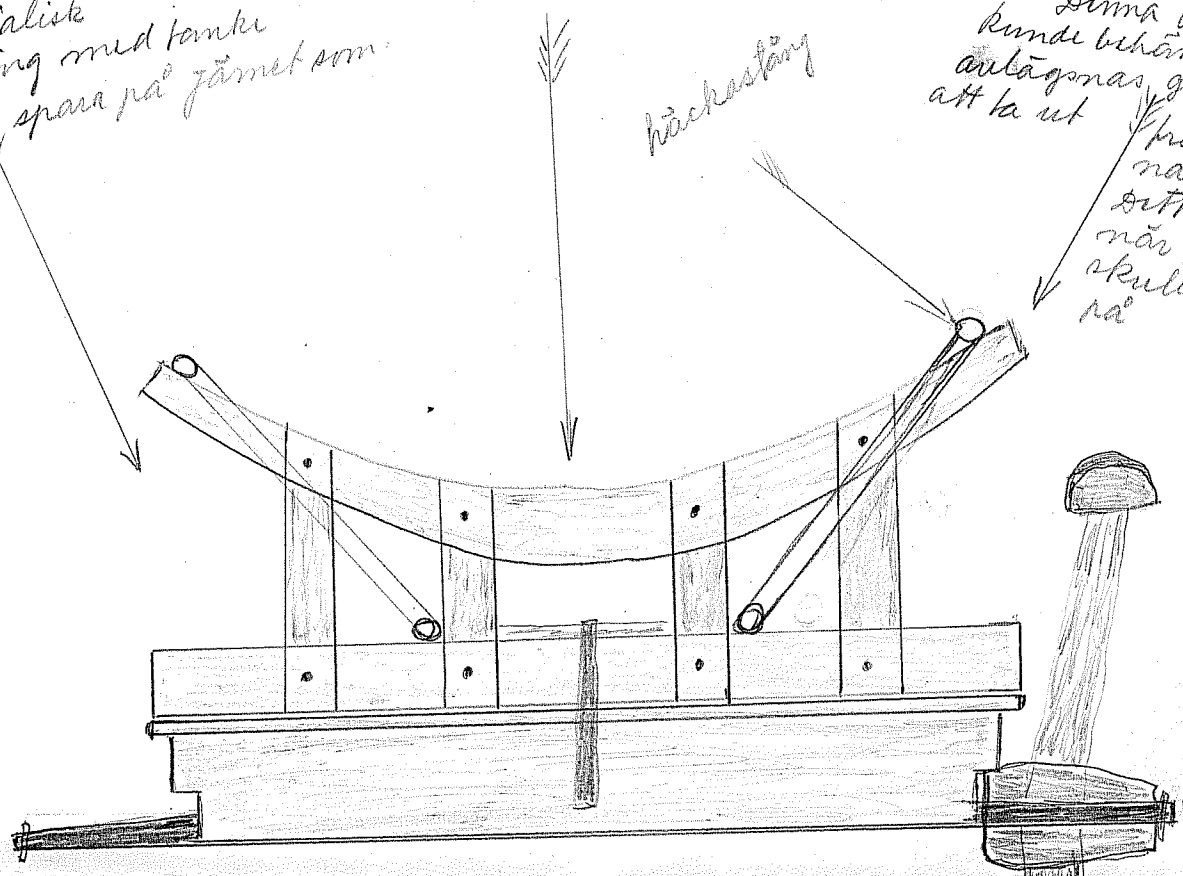
Figur 1.

Den här typen vagn kallades för svirvåg

En genialisk uppfinning med tanke på att det var dyrt spara på järnet som

Den överdel kunde behändigt avlägnas genom att ta ut härnaglar na. Detta skedde när häcken skulle sättas på

häckstäng



FOLKLIVSARKIVET
Institutionen för Lantbrukets forskning
vid Lunds universitet

M.45377:13.

Bakkärran var givetvis lika dant konstruerad med den skillnaden att där var inget vridlar

Den här arbetstvagnstyp upphörde på 1870-1880-talen. Ett och annat exemplar har sedan slätt över på något ställe fram till sekelskiftet så att jag har fått se ett par dylika. Det var en ypperlig vagn för körster av hö säd och även ved från skogen men lämpa sig ej för gödselkörning jord eller grus. Häckarna var s.k. pinnhäckar och kunde ej utpysas med gödselbräder som en renare konstruktion möjlig gjorde.

Löten av trä utan järnring endast en tunn järnbit över skarven av löten

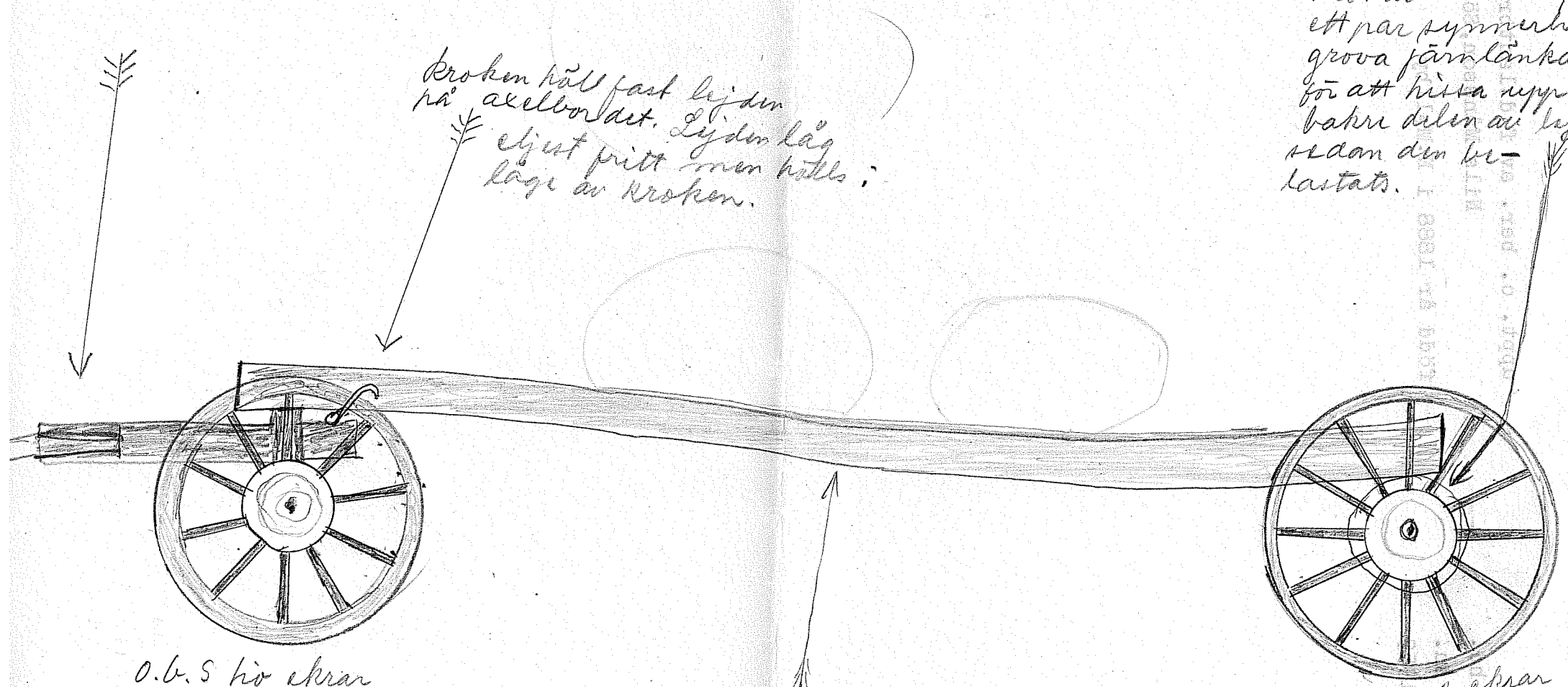
Löten kallades för Va.-hjulor = "Glideweshjul" benämning på hjul med grova löten utan järnkorning

Ansparing som vanligt
med stång och svänglar.

Gammaldags stenvagn

En trärulle runt
om bakaxeln med
två krokar. I dessa
krokar hakades på
ett par synnerligen
grova järnlänkar.
för att hissa upp
bakre delen av lasten
sedan den be-
lastats.

Kroken hålls fast lijderna
på axelbordet. Ljiden låg
stjunt fritt men hölls i
läge av kroken.



0.6.5 höj skran
i ett framhjul

Proportionsvis har vagnen
lijderna blivit lite för
långa

FOLKLIVSARKIVET

Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet

Trästycken ledras
med cirka en halv meters avstånd
från varandra sammansfogade i båda
ändar med kraftig träklors allt med beslag.

Längden på ljiden fick vara minst 6 alnar = 3:60 meter
stjunt blev det för stor lutning på ljiden sedan den hissats
ned.

12 skran
rätt bak-
hjul

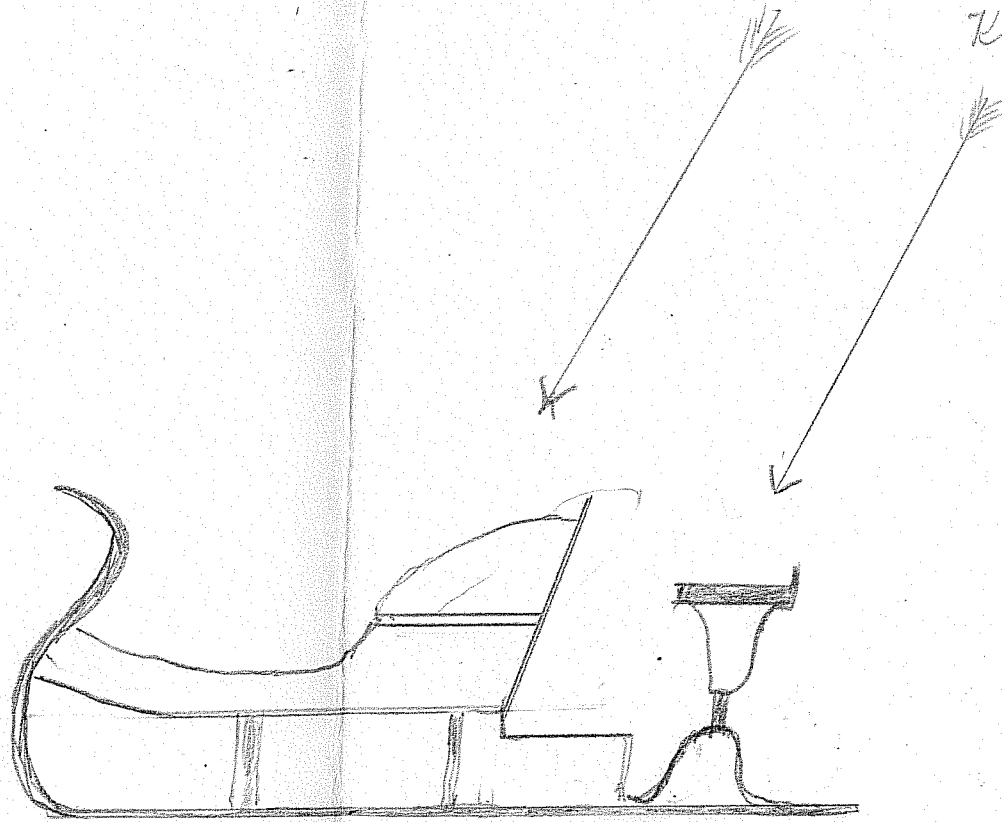
M.15377:15.

FOLKLIVSARKIVET
Institutionen för livsfors-
ning vid Lunds universitet

Skinda

Åsäte

Kuskbock



M.15377:15
A. GOTTFR. PER.
1904

M.15377:15
A. GOTTFR. PER.
1904