

ACC. N:R M. 15645 : 1-18.

Landskap: Skåne Upptecknare: Nils Otto Lundh, Kämpinge
Härad: Högst Berättare: " " " "
Socken: Reng m. fl. Berättarens yrke: smedmästare
Uppteckningsår: 1960 Född år 1874 i Hammarbö

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Fordon, deras bruk och anskaffning. s. 1-18.
(tekn. a sid. 18a.)

LUF 108

13/4-60

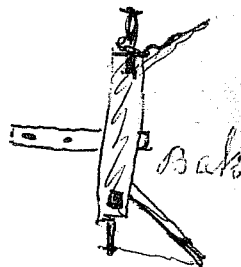
Arbetsåkdon = Bultstervagnar ä. typ.
 De äldsta vagnar jag sett har ej blivit använda i
 min tid utan i undantagsfall, men som profie
 tygade jag på en gård i Harnmarlöv där det fanns
 en stor mängd gamla saker som var bevarade i
 ett gammalt hus som kallades skrammelhus och
 där fanns gamla vagnar med axlar av trä, riktigt
 säker på alla detaljer är jag ej, men jag minnas en
 del, som jag skall beskriva så gott jag kan.
 Åkarnen voro av trä (Ask) och voro rätt grova,
 navet utan bössor av järn, men när kolan i nav-
 vet blev förlitna slogs där in en träbit på nytt
 som där bärades hål i för axeländan och det kallades
 att bösa hjulet och då blev dessa som nya igen.
 De smörjdes med tjära vanligen blandat med häst-
 flott, men med dessa vagnar kördes det bara i marken
 och hemma vid gården och lassen var bara små.
 Navet på hjulet var Åmträ, Åkarnen Ask eller Bok.

och hjullötterna som även kallades Mor, var av Boke
Naren var rätt grova och långa säkert en halv alm
≈ 12" och lötterna sammankopplades i ändarna av
Trädpinor som kallades, "Durningar" så de ej kun-
de vrida sig och då behövdes ju inga naglar och det
var ingen skoning på hjulen. På senare gjorda hjul
spikades järnskenor som med ändarne mättes
mitt på lötterna dessa skenor lades på så varma
som möjligt utan att bränna trädet och därför
märkte detta dogras i vatten innan. Spikene för
dessa smiddes tunna och flatå och med bredare strår
än spikene, så de ej skulle spräcka trädet, men
till järnbeslagna hjul var det även järnaxlar och i
naren sattes ett par järnhylsor en i var ända
som kallades "halv bössar". Redmettror förekom
ej på dessa axlar utan det dog ett arslängt hæl i
axeländan vari sattes en slags sprint som kallades
för "Lyng". Axlarna smiddes flatå mellan hjulen och

fälldes in i trädet på underredet som kallades för
 kruksten eller axeltia, i detta träd var ett annat stycke
 infälld på tvären och kallades tyjvan eller tyjve-
 träd och fram till upp skuret för styrstängens och
 kallades stängtyjvan och bak till upp skuret för lång-
 vagnen och kallades långvagnstyjvan. Långvagnen
 bestod av en plankbit antingen ask eller almträd,
 det måste vara segt för att inte brytas och var av
 olika längden med några hål för anpassning efter
 behov av längd på vagnen och så ett par bultar för
 hoppling och långvagnsträdet låg under bakre sta-
 "tyjveträdet" och ett järn mellan bulterna höll sam-
 man båda härrorna. Långvagnsträdet var cirka
 5" brett och 1 1/2" i 2" tjockt. Till varje vagn fanns minst
 två långvagnsträd beroende om det var vanlig kort
 eller långvagnshöstvagn. Nu skall försöka beskriva
 en framreda till vagn av denna typ, det under trädet
 som var huvudträdet kallades axelbulten, vari axeln

fähhades in, var vanligen boketrä, avan på detta lades ett annat stycke, 4 à 5" brett och 1½" tjockt, på detta sattes ett par halvmanformade trädhossar och kallades framsträd de dubbades samman med trädubbar och så en bukt av järn i mitten som kallades för fluvudbukt, det var bildligt talat vagnens hjärta, det var den som höll hela beqnen i sträck. Sedan tillkom ett annat stycke som kallades vridlar, med hål i mitten för fluvudbuktens och så motsvarande krassträd halvman fram till, detta var nödvändigt när de skulle vrida = vända, i detta stycke satt i var ända ett stycke som kallades häcke docka eller häckebroch dessa lutade utåt över 45 grader kauske 60 ibland. I dess övre ända var ett järn fästet med gevind och en styra med hål i nedre ändan som trädde på axeln och höll upp dockan vilket var nödvändigt vid belastning. Vidare förbands kullstäm med järn som även höll axeln fast men detta gjordes olika

på olika platser. Detta var i huvudsak framkärren
Bakkerren var ju enbart förutom Axelträdet var det
ju dockbulten men även ett vari längvagnen fästes
Det var nerskuret i Axelträdet men annars ett rakt
stycke med hål för bulten till längvagnen och ett par
sidostyror samt järnkyllor att sticka in i längvagnen i.
Bakbulten sattes även fast med Träddubbar och
jäsar som på fram men så var det även i mer
bestag på dockbulterna som bestod ^{av} tunna järn som
spikades på dockor och bultar varna. (På senare
även ändrades bestagen på häckdockorna så att
omtalade styvorna som trädde på axeln togs bort och
andra som fästes på ytterändan av dockträdet
och dockan kom till men det är att märka att då
lutade inte dockorna så mycket på grund av att
vagnbottnarna gjordes bredare och då kunde dockor-
na resas upp betydligt och blev mera stabila.)
Hosgen på dessa vagnar (de gamla) som i dagligt



tal kallades, mög wagnar var mycket enkla, botten
var smal och av två eller tre bräder men med en
revel i var ända och en på mitten som höll dem
sammans. Högra häcken var i vanliga ^{fall} hel liksom
botten men venstra häcken bestod av låsa bräder
som kunde lyftas av en sänder när det hördes göt-
sel eller dylikt så att vi med en kratta kunde dra av
så mycket som behövdes för en bunke, i vanliga
fall blev det tre eller fyra av ett lass. Det fanns även
hela högar till korta wagnar, de kallades sluff,
för mera reuligt arbete. När wagnen gjordes lång
så kallades den hösta wagn och då var det längre
botten och häcken men botten var alltid tät men
häckarna var ibland s. h. öppna med något avstånd
mellan bräderna två å tre tum. Botten var ju smal
men dock omslutade bra så vi kunde lassa mycket
på ända. Jag höstade på en gård i Gislöv 1893, gården
heter Frökens, där vi hade wagnar av beskrifna typ

men vi tog ibland 14 travar på lass (en trav 20 st) och det gick bra fast det var ju risk att vagnarne kunde gå sönder, men de höll. — Genom det sagda inses ju lätt att vagnen var så beskaffad att de kunde ändå också, ehjert hade ej vridlavet behövt, men för att kunna detta måste framhjulen vara små och de voro alltid mindre än bakhjulen för att komma in under, men vred man för hastigt var det risk att vagnen vältte ertset även hände. Många av de äldre vagnarne hade ingen styrstäng utan fyra skaklar vilka ofta tjänstgjorde även som draglinor. De två innersta var sammankopplade av en järnlänk eller en repbit men det gick bra ändå och var mera besvär att spärra hästarna för med skaklar än stäng, det var två dragjärn i selen som skulle koppla fast skaklans och dessa lästes med en trädbit som kallades selskrack. Det var en trädbit med skuret hock i mitten järnen var fastsatta i dragöjån i selen.

På fans det även en tvåhjulig bulstervagn som kalla-
des "gumpakärra" eller margelkärra med skaklar
bara för en häst de användes rätt mycket både som
gödselvagn, mjölktransport och Mälte vagn och de
voro att tippa bakåt, vi sade "slå upp", korgen var en
hel låda cirka 2 alnar lång = 120 cm och så där 1 m²
bred bak till försedd med en bänke och dockor och låg
under bänken för sammanhållningen, bakstyret
var ett lyftbart spjett för avtagning vid tippning
ett par ribbor på insidan av korgen var dess fäste
och en brädbit i mitten eller lekbit som handtag.
Korgen var fäst i axelträdet, det var även skaklarna
med gevind- (ledhängsla) än fjäder och hake fram till
var låsriktning som låste sig själv och var lätt att
öppna, korgen var väl avvägd så den med ett enkelt
grepp gick lätt att tippa. De var mycket praktiska och
har används ända till senare år. Efter tippning va det
bara att låta hästen gå framåt och gick nästan av sig
sjelv på plats.

9

Hjulen tillverkades alltid av wagnmakaren, men på större gårdar fanns det en som kallades huggedräng och skötte allt träarbete vid lediga tillfällen, och denne var i vanliga fall förste dräng och kallades gårdsdräng, han hade högre lön än de andra, men hade i flesta fall lärt på wagnmakari någon tid. Nareu gjordes av wagnmakaren, de svarvades och så gjordes han hjulen till skarne vilket var det svåraste, ty hjulen skulle skera vissa tunn för att gå fria för häcke och korna. Höjden på hjulen var olika, framhjulen måste vara mindre än bakhjulen och detta rättades efter bukstenas höjd, (eller kanske tvärtom) höjdskillnaden var ungefär 5-6". Sedan var det smedens tur att reglera så att allt fungerade rätt, en spetsig bult som kallades huvudbult slogs ner i främre axelträdet i mitten, därpå sattes vridlarvet och wagnbotten, kort eller lång och därefter blev wagnens bearbetning beroende på bottenens längd. Sådana wagnar som här antagats har använts här i Hämpinge ända in på trettio^{talet} av bl. a. Sv. Månsson

men de fick till sist hela häckan och gagnades för gödsel och tångkröning, men de blevo förbittrade efter hand, såsom hjul med hela ringar och axlar med muttrar. Enbjudliga fordon har jag inte sett med undantag av skott-härror = "rullebör" och de hade ofta hela trädhjul utan ring, bestående av ett par sammanfogade plankor. De nyare typerna av bulitervagnar har gagnats i Skyttis härads ända sedan mitten av 1880-talet, fast inte allmänt, jag tror de tillverkades i Orustunda, men kallades här för Jamnellila vagnar och den förste som skapade dem var Lantbrukaren Nils Olof Larsson, Björnskög Hammarhöf vilken var en föregångsman i mycket, liksom en annan, Olof Wänström, i hemmerbör, som var den förste på orten som odlade sackesbeton och byggde tröskelänga. Nils Olof Larsson den förste med plötter och beläggare samt Olüverplojan och Kultivatorer m.m. och förste Ljårbändaren i våra orter var Gustaf Moller Ö. Wärlinge och J. Andersson W. Wärlinge, vilket allt fördömdes.

De förste lastvagnarne med fjädering tillverkades i stor
skalor i V. Värkinge där en framsynt lantbrukare vid
sin gård lät bygga en modern smedja och skaffade
gesäller för endast vagn tillverkning. En äldre smed
Bengt Kristiansson, Klämpunge, talte om att han arbetade
där och de var 7 st gesäller, han är död nu så jag kan
inte få mer bekräftelse på men verkstaden har jag själv sett.
Jag tror att namnet "Ljusne Jepsan" under alla år
händigheter blev dessa vagnar mycket populära och
smederna vagnade till och köjade även tillverka sådana.
En lantbrukare i Hammarby - Nils Nilsson, (numera
Botildenturid) skaffade sin stycke på en gång, (även
han byggde själv smedja) bärkraften var ju ej så stor,
på den tiden ansågs det att 8 tunnor var bra loss det
motsvarade ungefär 12 säckar à 100 kg. - Tillverkning
en av vagnsfjädrar ett hårt arbete, fjäderstål fans ej
bladen var järn och dessa måste hamras upp för att få
fjädering och det skedd för det mesta med tre hammare

Hammarby var
det 15. år
Jepsan

det blev ett väldigt öjund när vi hamrade, men soligt och fint gick det, vi öppnade dörrarne för vi blev varma och då hördes blaugen långt bort. Vagnkarjorne litomade inte mycket våra dagars ej heller beslagen framstga sattes fart med en lång genomgående bukt med huvud i ena ändan och sprunt i andra och 15 ^{mm}/₁₀₀ tjock, utan på hargen sattes ett beslag som kallades buktörren och i styrene (garvarne) två öglor = buktöglor, och litvordant bulsterbagnarne. — men i mitten och nedtill satt ett järn med tapp i ändan som gick ner i botten och detta kallades gaveljärn eller stöckantare. — men detta användades senare till hängslor på garvarne och lås-järn på både garvar och häckar, som blev nödvändigt vid avlastning av betor m.m. Låsjärnen på häckarne gjordes med rund tapp i en ändan vari gjordes hål för sprunt, låsjärnen på garvarne hade hål i ändan som gick på toppen så ett par låsbar i sprunt och gavel i lagom långt när de skulle fälla styrena, att stå på.

Hjulringarne var aldrig öfver 2" breda före 1910 då det blev lag att de skulle vara $3\frac{1}{2}" = 85\text{ mm}$ - varför vägarne fick djupa hjulspår och då slets kanten av ringen och även trädets blev skadat och ringarne måste ofta förnyas, så det var bra för smeden emot de breda som aldrig slets så mycket, men bönderna är ett envist folk och de flesta körde med smala ringar långt efter lagen kom till och det tyckte smederna om, de tjernade mera på de smala. De breda kunde ligga på ända till 10 år för vägarne blevo ju mycket bättre och det slet ju ej så mycket. Tjörkleken på hjulringarne var olika främre $42" 5/8" 3/4"$ jag gagnade $3/4"$ till fram och $7/8"$ till bak-hjul på lastvagnar och $7/8"$ och $1/2"$ på bulstervagnar. Hjulens höjd hos mig var $32"$ fram och $44"$ Bak på lastvagnar och $4"$ högre på bulstervagnarne. Bärkraften på fjädrarne var vanligt 1500 kg när jag köpte, men de ökade till 2500 innan jag lastade, ungefär när jag slutade blev det endast Bilvagnar

(Färdare åtvagnar)

ACC. N:R M. 15645:14.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

14

Av de finare åtvagnarne var flera olika slag alltefters
ägarens anseende och ställning. De hade olika namn
och användes för olika ändamål, den som stod högst
på skalan kallades Heltäckare eller Kupa, därnäst
Halvtäckare - Karott, Landå, Viktoria-vagn, Ponny-
vagn, Charabang, Resevagn - Flackvagn, samt de
tvåhjulingiga Gigger på senare tid. Heltäckaren var
en stor hel kupa med dörr på båda sidorna, varav
övre delen var glas, den rynde 4 personer inne
och två på framsätet, av de åkande inne måste två
åka baklänges "lösse på tåg och taxibil," I Karotten
var endast plats ~~inre~~ för två inne, den hade sofflet
öppna fram med drapperi, som skydd för bläst
och regn, motsvarande de gamle bitarnes. Dessa
vagnar gagnades endast av s. k. Ståndspersoner som
kallades Herreskap, Prästerna inberäknade, de gagnade
den att åka till smekkyrkan. Hustrun av sådana
fordon var alltid klädd i "Lure" med kolett, kappa

och försilfrade knäppan samt vitt band på mössan
de var i allmänhet lite stolta av sig på en vanlig stall-
dräng vilde helst tittas för Husk. Hästarna var
även fina med nysilfversilv bestagna selar och upp-
ståndstyggar. Selarne var s. k. Brängselar som
trädde över huvadet på hästen, i Säcklen var tre
ståndare de två yttre för tömmarna och den mellersta
för uppståndstygeln som även den var fäst i mullan
så att hästen ej ^{skred} kunde huvadet för djupit (detta kallades
att hästarna bromade sig). Så var det som längs ryggen
som kallades Brämpelav, med en rund rem under
rumpstungen som knöptes samman över seusen.
Sådana selar gagnades även av bönderna vid högtidliga
Tillfällen såsom Bröllop och Begravning, fast det var
ej alltid nysilfversilv utan järn. Böndernas finaste
vagnar var Charaburg vilka vanligen rynde åtta
personers 6 bak och två framme. Bönderna hade
också en vagn som kallades Resvagn eller Flackvagn

som gynnades mycket. Landi och Pannyragn var mycket
sällegata i våra trakter och endast rika och "finare"
hinder som hade pådana och de var mest avsedde för
gamla och barn för de var så låga. På pannyragnen
satt kuskbocken bakom vagnen men både den och
Landam kunde ha 4 personer inne i vagnens fast
Pannyragn var mest avsedd för två när kuskbocken
togs bort. Alla dessa vagnar hade sidodörrar med in-
dantag av Charrabang och Resvagn men alla fetsteg,
för på och avstigning. Jalla fanns invändigt något
som kallades svelter vilka bestogs med grova järn
och var s.k. korgens stumme, i dessa fastsattes
särvt sidorna som kallades brast dessa vardet
slut med vagnen. När vagnen var utskiten brukade
vi göra städa av korgarne två av varje
med sitt bakom korgen för körsvennene. På alla
åkravagnar var en uppsvälkning under framsätet
för hjulens skull vid vändning ~ ~ ~

Vanliga vagnsfjädrar kallades saxfjädrar, men på några vagnar sattes även tvårfjädrar, som kallades elliptiska och var fint med sådana men mycket mer arbete men fjäderingen blev mjukare och sådana tvårfjädrar sattes på senare tider även på lastvagnar som förstärkning med en fjäder bakom mitt över axeln (bakre) så ändarne kunde vila på toppskruvarna i fjädrarne vid belastning, toppskruvar kallades även som satt mitt i fjäderna och förband fjäder och axel tillika med två källor som kallades fjäderband. På senare år blev det modernt med en lätt mindre lastvagn, som kallades trebankeragn och som användes vid många tillfällen både som rese och liten lastvagn och var oumbärlig för småbrukare med en häst.

Såsom i stort sett kunnat säkas och enkelt om någon, i detalj blir det allt förlängd. om något är otydligt skall jag med nöje stå till förfogande för förtydligande

Detta är några enkla detaljer om de gamla kullter-
vagnar som varit i bruk under min tid, men jag
är inte någon tekniker så jag får be om ursäkt om
det finns någon som ej blir förstådd, men det är
min svaga sida och jag har gjort så gott jag kan.
och benämningarna på de olika delarna är så olika
på skilda orter så jag vet ej själv alla namn på dem,
men det är benämningarna på dem i största delen
av Oxie, Skytta och Wemmenhögs härader.

Nils Otto Lundstr

D. S.

Om Pelar skall jag försöka ta lite reda på är en gammal
Padelmakare. Skär gammal, och sände in senare.

D. S.

vänd.

