

ACC. N:R M. 15648: 1-10.

Landskap: *Skåne* Upptecknare: *Algot Nilsson, Osby*  
Härad: *V. Göinge* Berättare: *olika personer, se uppt. bladens  
baksida!*  
Socken: *Vissultofte* Berättarens yrke: \_\_\_\_\_  
Uppteckningsår: *1962* Född år \_\_\_\_\_ i \_\_\_\_\_

FOLKLIVS-  
ARKIVET  
LUND

*Fordon, deras bruk och anskaffning. s. 1-10.*

*LUF 108*

*29/10-62*

Fordon deras bruk och anskaffning

Under 1800-talets första hälft hade man på en vanlig bondgård ett par arbetsvagnar samt som åkravn en kärva. Under senare hälften av 1800-talet kom fjädervagnarna allmänt i bruk som åkragnar samt omkring 1900 den s. k. charabagnen samt lastvagnar med grova fjädrar och fast lastplan.

Herrgårdar fanns egentligen ej på orten här men på ett par av de större gårdarna hade man landå eller s. k. chås.

Arbetsfordon.

De äldsta arbetsvagnarna var endast av trä utom axlarna som var av järn. De kallades träbultvagnar och användes mest till gödselkörning och hökörning. För körning på vägarna hade man en vagn med järnskenor på hjulen. Men det var från början ej hela hjulringar utan ~~utan~~

Luf 108

flera krökta järnbitar som spikats på hjulen.

Senare böjades man med svetsade hjulringar.

De lastvagnar som kom i bruk vid skelshiftet användes mest för att köra bräder från sågverken och ved från skogen till järnvägsstationer och samhällen.

Arbetsvagnen kunde ändras om till inbärgning genom att man tog bort de bräder som användes då man körde grus eller gödsel samt satte dit en ställning som man hängde häckarna på. Skulle man köra hö satte man ovanpå dessa häckar en s. k. karott, en fyrkantig cirka en meters hög häck med smala pinnar av en eller gran.

Fram och bakvagn var förbundna genom en långvagn som bestod av en smal timmerbit. Förr hade man flera olika långa långvagnar att byta efter behov, men sedan gjorde man långvagnar som kunde skjutas fram eller tillbaka eftersom man ville förlänga eller förkorta vagnen.

Det var vanligt att bakhjulen var större än framhjulen, och det var först sedan man började använda gummiringar på hjulen som de var lika stora. Hjulens grovlek varierade ofta. Så t. ex var arbetsvagnar klenare än de som användes för två hästar, och hjulringarna var smalare och tunnare på arbetsvagnen.

I början av 1800-talet var det mycket vanligt med arbetsvagnar där hjulen endast var av trä.

Lastvagnar med grova fjädrar fick man omkring 1900. Vagnarnas överbyggnad var ett plant golv 3,5 meter långt och cirka 1,25 m brett. Kontorna på korgen var 30 cm höga. Häs kunde sedan sättas lösa häckas för att få högre sidor i vagnens bakända var en län att fälla ned vid på och avlastning. Grova källror användes till att kisa grus och sten med. De var balanserade så att det gick lätt att tippa av lasten

genom att lossa en sprint i framdelen av kärran.

De slädar för arbetskörstör fanns det tre slags; dels s. k. drätt eller drög som det också hette, en enkel släde av grova bokplankor samt skaklas av björkstänger, samt s. k. hammel en kort släde som användes till att släpa stockar och timmer med, samt hälskar. Hälskarna för arbetskörstör var dels grova som saknade stälskenor under medarna och användes mest för skogskörstör, samt klenare som hade mera jämbeslag och stälskenor under medarna.

Da man körde med ökar eller kor hade man som anspränningsanordning två skaklar som med framändarna löpte samman till en stäng som sedan drogs genom en avlång ring i ökarnas ök och en stark sprint sattes i ett hål i stängens framför ringen. Man använde ej draglinor då man körde med ökar.

Då man körde med hästar var anspänningen  
liknande den som användes numera  
åkdon

De äldsta åkdonen var kärror, därför att vagnar  
var mycket dåliga. Arbetsfordonen användes också  
någon enstaka gång under äldre tid då t. ex. hela  
familjen skulle bort på något kalas. Då utrus-  
tades vagnen med säten och fårskinnspällor som  
man brukade flera stycken.

Det var först sedan man fått fjäderwagnar  
som det förekom målade ränder och blommor på  
säten.

När särskilda åkdon började användas  
är ej lätt att ange, men omkring 1850 började  
man ganska allmänt använda fjäderwagnar.  
Dessa kunde ju också användas för lättare  
transporter t. ex. ett par säckar säd till kvarnen.  
Denna vagn var ungefär två meter lång och

vagnskorgen var femton cm hög. Fjädrarna voro av valsat stål och var placerade över axlarna samt längsgående och fyra till antalet. Lätina placerades över fjädrarna och fastsattes med skruvar eller hakar. Fotsackar var ej vanliga den första tiden fjädervagnar användes, men kom så småningom i bruk.

Åhkärror var de första åkdon som kom i bruk då ridstigarna utprovats till körvägar. Fjädringen åstadkoms genom en fjäder som satt på tvären under sätet. Korgen var vanligen av pinnar. Ligg har ej förekommit här på orten, det var på skånska slätten den var vanlig.

Åkslädor har varit av två slag: dels s. k. skrinda samt lätta kättkar på vilka sattes korg och säten. Skrindan var en kort släde med hög karm framtill för att hindra att hästen slängde snö i släden samt ett fast säte för två personer.

Bakom detta säte fanns ett litet runt säte som kallades kuskbox. Skrinlan var vackert målad och dekorerad med ränder och blommor. Då i. k. slädpartier anordnades skulle man helst åka i skrinla. Kyrksläde kallades det då man förlängde kälkarna så att det blev plats för flera säten.

Benämningen karysläde ~~här på orten~~, har man ej använt här på orten, men på någon enstaka gård har man haft en kort lätt släde med plats för endast en person som då satt gränslin på sätet. Man brukade kalla den släden för "trollkryssa".

Charabanger kom rätt allmänt i bruk omkring 1900 men viktoriavagnar och landäer förekom ej hos bönderna. Det var endast på herrgårdar som de användes men där hade de förekommit sedan långt tillbaka.

I början av 1920 började de ersättas av bilar på herrgårdarna, men det var först på 1940-talet



som det blev mera allmänt med bitar.

### Anskaffning

Under hela 1800-talet var det ganska vanligt att bönderna själva tillverkade enkla arbetsvagnar särskilt de s. k. träbolta-vagnarna.

Då man beställde vagnar brukade man göra det hos smeden som sedan hos vagnmakaren beställde trävirket. Kringresande försäljare förekom ej här på orten. Man brukade ofta köpa vagnar på marknader, särskilt på Växjö marknad i februari månad. Det var huvudsakligen från Skillingaryd dessa vagnar kom och var kända för att vara både lätta och starka.

Här fanns vagnmakare i Visseltofta och Osby. Vagnmakaren hade full sysselsättning med att tillverka vagnar och vagnmakeriet var huvudnäring tills lastbilarna kom då han även

böjjade tillverka lastbilsflak.

1 Wisseltofta var en smed som var särskilt berömd för sin tillverkning av lastvagnar.

Här på orten var ingen vagnmakare som specialiserat sig på särskilda åkdon utan man tillverkade både arbetsvagnar och fjädervagnar.

Det brukade vara någon skillnad i konstruktionen så att de som var fackmän kunde se vem som tillverkat vagnen. Vagnmakarna brukade inte sätta något märke på sina vagnar, men smeden som gjorde bestaget brukade sätta en plåt med sitt namn på vagnen.

Omkring 1880 kunde man köpa en arbetsvagn för 60 kronor och en fjädervagn för 100 kronor. Men 1922 då jag inköpte lantbruk kostade arbetsvagnen 180 kronor och fjädervagnen 200 kronor. Tillverkning av vagnar här i trakten pågick till

omkring 1935 då personbilar och lastbilar övertagit trafiken, och arbetsvagnarna försatts med gummiringar. Men ännu tillverkas ju stommor till arbetsvagnar fast de består mest av järn och bilhjul.

Någon av de gamla vagnmakarna som endast tillverkade vagnar finns ej längre, men i Osby finns en vagnmakare som tillverkat vagnar ganska länge, men som även tillverkat en del annat träarbete t. ex. lastbilshjul.

Hans adress är

Yvar Svensson Östra järnvägs-gatan 27 Osby