

ACC. N:R M. 15650:1-19.

Landskap: *Skåne* Upptecknare: *Enoch Johansson, Killeberg*
Härad: *Ö Gänge* Berättare: " " "
Socken: *Loshult* Berättarens yrke: *lantbrukare*
Uppteckningsår: *1962* Född år *1890 i Loshult*

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Fordon, deras bruk och anskaffning. s. 1-19. LUF 108

15/12-62

Skriv endast på denna sida.

S. U. F. 108.

Fordon, deras bruk och anskaffning.Lw 108
U

På de större bondgårdarna i denna trakt,
(många herrgårdar finns inte) fanns vid sekelskiftet
i regel följande antal fordon:

2 st. fjädrvagnar, "1 gägg", (2 hjula fjädrvagn) 3 st. arbets-
vagnar med järnringar på hjulen, 1 "träbattervagn"
med grova hjul av enbart trä, 1 finare åbeläde, ett
par åkkärlar, minst två par arbetshästar, 2 st. drögar
och 2 st. kamler.

På de mindre gårdarna fanns vid samma
tid endast 1 fjädrvagn, men ingen "gägg", samt högst
2 st. arbetsvagnar men i regel ingen träbattervagn, ett
par åkkärlar, men mycket sällan någon åbeläde,
ett par arbetshästar av "drös" och en kamel.

Arbetsfordon.

1. De arbetsvagnar, som förekommo i denna ort i slutet

av 1800-talet varo så gott som uteslutande av trä, endast järnringen runt hjulets ytterring, samt fjätren för slakerna och hjulaxlarna varo av järn.

Vagnen omändrades med olika häcker, vid olika användning. Vid inkörning användes häcker av runda käppar, vilka varo sammansatta i en ram, två st. längre vid sidorna och två st. kortare vid ändarna och vilade dessa på ett underlag av trä, vilket underrede i sin tur vilade på de båda vagnskeden öfver framhjul- och bakhjulsaxlarna, vid gödsalkörning användes brädhäcker av sammansattede bräder, en dylik till botten, samt två st. till sidor, sidhäckarna höll upp en "dackar" som varo nedsatte i ytterkanterna av vagnskeden, "dackarna" på framkärren sattes i en så kallad "seabank", vilken satt lös på en uppstående duk på det främre vagnskedet, vilket skulle möjliggöra, att framhjulskärren

skulle kunna vridas till höger eller vänster utan att bakkräsen samtidigt behöfde vridas.

Vid källning av småred eller liknande användes brädkräcker, som liknade dem som användes vid gödselkällning, vid källning av småred och timmer användes inga kräcker utan detta lastades direkt på ragnbordet.

Frånvarn och bakvarn kallades i denna orten för framkräsa och bakkräsa, dessa båda kräsor voro förbundna med varandra med en "långvarn", vilken kunde längras eller kortas allt efter som man behöfde längre eller kortare avstånd mellan framkräsan och bakkräsan, beroende på längden av häckarna, eller annan olika lång last.

"Långvarnen" utgjordes av en cirka fem meter lång stång, vilken var rund utom i bärande änden, som var flatbuggen. I bakkräsans mitt

fanns ett runt hål, i detta hål infödes "Längvagnen", som var försedd med berrade hål med ricka 50 centimeters mellanrum, genom att sätta in spint i "Längvagnen" på baksidan av bakkärrans vagnsbord, så deng "Längvagnen" bakkärran med sig när "Längvagnen" var fastsatt i framkärran.

I framkärran fanns en särskild anordning för fastsättande av "Längvagnen", denna del kallades för "Kittan", i denna fanns ett mellanrum i vilket "Längvagnens" plata ände insattes. I Kittan, såväl övre som undre del voro hål berrade och likadant i "Längvagnens" plata ände, en spint insattes genom dessa tre hål och dämmed voro framkärra och bakkärra sammanbundna, och som de voro sammanfästa på detta sätt, så kunde framkärran vridas utan att bakkärran samtidigt behöfde vridas, vilket är nödvändigt när vägen kröker hårt.

På alla arbetsvägnar i denna ort var
 alltid bakhjulen något större än framhjulen.
 Hjulen gjordes av trä, den inre delen kallades
 för "navet", i vilken insattes en ihålig "bosse"
 av järn, denna "bosse" smurades på hjulaxeln,
 vilken också var av järn, "navet" som var av trä
 beslogs med två st. järnringar för att det ej
 skulle spricka, i "navet" insattes ekarna,
 vilka med den andra ändan insattes i ringen
 ("fäljen"), fäljen beslogs av tio till tolv st. sam-
 manfogade biter, vilka kallades för "föl",
 de var utskurna, så att de hade en böjd
 form, så när de voro sammansatta blev hjul-
 et runt, yttest på hjulet påsattes en hjul-
 ring av järn, vilken dock skulle sammanhålla
 hjulet och dock skulle utgöra slityta för det samma.
 I slutet på 1800-talet fanns någon enstaka bon-
 de i denna ort, som använde så kallad träbolta-

regn, på dessa regnar fanns inget järnkulor
varken på hjulen eller på något annat ställe,
"bassen" var också av trä.

På de vanliga arbetsvagnarna
fanns aldrig någon fjäderanordning.

Lastvagnar med fjäder började före-
komma i denna ort emellan 1910 och 1920-talet.

På de äldre arbetsvagnarna fanns inga övers-
byggningar; de olika häckarna, som jag beskri-
vit placerades direkt på vagnbordet och stäl-
des upp av "dockorna" på bakhjälsan och av "lea-
barken" på framhjälsan, men förutom de förest.
beskrivna häckarna, så användes ibland även
andra dylika råson: potatiskistor, kalvssjor
m. fl. Potatiskistan var gjord av bastanta bräder,
en halv meter hög, viska tre meter lång, och något
över en halv meter bred, i bekändan av kistan
var gjort ett fyrkantigt hål viska 3 centimeter i fyrkant,

innanför för detta placerades en län, vilken dogg
upp när kisten skulle tömmas på sitt innehåll.

"Kobryssjörna" varo flätade av klunna ensiffjäder,
men med en botten av bräder, de synto minst
dubbelt så mycket, som någon annan sorts häckar,
och användes endast vid transport av träkol, det
kallades mycket i denna trakt i slutet på 1800-talet,
liksom i vissa häckar placerades "Kobryssjörna" på vagnboden.

På lastvagnarna med fjäder hade man
fastsittande lastflak, vilket var fastsatt på
på fjäderna och varo fjäderna fastsatta på
hjulaxlarna.

Träljula arbetfordon användes sällan i
denna trakt, men det fanns händer, som hade
sådana, de kallades för "kärr", de hade i ge-
net större hjul än de träljula arbetvagnarna,
och hade de en lastflak gjord av tjocka bräder,
vilken var fastsatt direkt på vagnboden över

hjulaxeln, den anspändes med två st. grova
skaklar, vilka varo fästa på ytteridana av
brädkorgen. Dessa käisar användes för guss-
känning, gödselkänning och känning av småbed.

Några antijuliska hästredan har jag
aldrig sett eller hört omtalas.

I slutet på 1800-talet användes kälkar
och arbetslädor i oerhört större omfattning
än nu. Vinterna varo i regel strängare än
nu, med mera snö och som vägarna sällan
gades och aldrig grusades, så var det på den
tiden de bästa transportmedel, som folk hade
tillhands. De användes för alla sorters trans-
porter, isynnerhet för skogsbössor och transport
av skogsaffekter på vägarna, några lastbilar
fanns ju inte på den tiden, även gödselkänning
med kläddon förenkom mycket under vintertiden.

8.

Om de typer, som förekommo i denna ort, så

var den järnskodda arbetarkälken den främsta,
 denna användes allra mest, den bestod av två
 kälkar, fram och bakhälkan, vilka voro sam-
 manbundna med varandra liksom arbetsva-
 gen med en "länevagn", vilken var fäst i käl-
 kordet på framhälkan med en mycke grov kedja
 som inträdde i en grov märla, vilken var in-
 slagen i framhälkordet. I bakhälkan var den
 insatt ungefär på samma sätt, som på arbeta-
 svagnar. Skoninger under kälkårens
 bestod av en, omkring en halv centimeter tjock
 järnskiva i vilken hål voro borrarade, som hade
 en konisk form. Med skruvar fastsattes järn-
 skivan på träsen. Dessutom förekom här käl-
 kar, som ej voro järnskodda, de voro i form och
 utseende i likhet med de järnskodda, men de
 voro betydligt grövre och användes huvudsak-
 ligen till att skära i skogen med när snön var

torr och lös, då de järmsladda kälkarna skuro
genom snön och hängde tunst på stenarna.

Derutom förekom här en typ av arbetslä-
de, som kallades "drös", den användes nästan
uteslutande för skogskörslor och var helt av trä,
den var ej tredelad såsom kälkar utan me-
darna, som kallades "äsar" varo långa och i ett
stycke, skaklarna, som kallades "drögkrakar" oc-
o fjärta under framändan av "äsen" med en bälja
genka grov vidja av smut skträäd.

En annan typ av skogsläde, som användes
mycket förr i denna trakt var "hammel", den var
i byggnad lik "drögen" men endast ungefär
tredjedelen så lång, samt försedd med bara ett
sattbord, den användes för skogskörslor av långt
timmer, och lastades den om ändan av timret
på hammeln, medan andra ändan av timret
10. fick släpa efter på marken.

Madarna på "drögen" kallades för "drögnäss" och lastbordet för "dröggen", skaklarna till drögen kallades för "drögkrokar".

Järnsmåningssanordningarna bestod förr av enbart skaklar för alla sorters slätttyper, men från på 1900-talet började man även använda sig av svänglar och linor, vilket var nödvändigt om man skulle köra med parkästar.

På 1800-talet körde man mycket med oxar, och skaklarna som man använde då, var sammansatta i framändan med järnbeslag, vilket beslag fästes på mitten av "oket," som låg på naskan på oxarna.

Skidåkning

ett arbetsfordon också användes vid resor förkom inte i denna trakt så långt jag kan minnas tillbaka. När jag begynte att se skidåkning i början på 1890-talet, så hade

alla bönder särskilda åkrarna och åkrläder.

I denna ort har bönderna gamla stora skogsmarker och jag hörd de äldre berätta, att den gamla storskogen stod kvar till på 1860 och 1870-talet så de stora avverkningarna kom igång, och man kan antaga, att om inte bönderna fört hade varit äro till alla sorters åkdon, så inläpte de sig lika när de sålde sina skogar och fick gott om pengar.

Åkdonen användes alltid vid smärre transporter, på som vid små kvarnar, samt vid mindre affärsresor och hemtransport av förnödenheter.

Åkdonen i denna ort utgjordes huvudsakligen av fyrhjulinga fjädervagnar. Dessa voro alltid försedda med fjädrar på lånet jag minns tillbaka, fjädrarna voro av stålblad, som voro sammanbundna med järnkrampor, samt till viss del böjda, de sammansattes i ändarna och såg ut

som små bägar och fortsattes underbågen i bül-
axeln med järnkrampor och överbågen fortsattes
i vagnkorgen liksom med järnkrampor, krampor-
na voro gjorda i ändarna och fästes med muttrar.

Sätena voro placerade så, att det ena var
över framhjulaxeln och det andra övar bakhjul-
axeln på fjädevagnarna. Det förekom i Teak-
ten att någon förmögen och förnäm bonde hade
fjädevagn med tre åksäten (charabanc), det prän-
re på tvärsen över framhjulaxeln, bakom detta två
st. på längs utmed de båda sidorna av vagnkorgen.

På en del fjädevagnar fanns fotstolar av lä-
der, som voro fastsatta på vagnkorgen, men på
de flesta fjädevagnar fanns inte några sådana.

När det var kallt använde man alltid iek-
fjäller tillverkade av fårskinn, det var brukligt
att alla som hade åkdon också skulle ha sär-
skilda iekfjällar och iekflittar.

I denna ort har funnits trähjulinga äkkär-
ror så långt jag kan minnas. De kallades all-
mänt för "gick", de voro inte i allmänt bruk
utan i regel var det endast de lärmänsta
bönderna, som höllo sig med dylika kärror.
De voro försedda med fjädrar, en sorts långa
fjädrar emellan korgen och hjulaxeln, hur de
såg ut kommer jag inte riktigt ihåg, de äro
numera helt försvunna i denna orten. Korgen
bestod av bräder. Några korgar av primmar, eller
flätade korgar har jag aldrig sett.

Äskäret på "gickon" var ej löst, som på fjäder-
vagnarna utan helt och fast inbyggt i vagnkorgen.

Äskäder ha förekommit i denna ort, så långt
jag kan minnas tillbaka. Det var dels kälkar och
dels slädar. Kälkarna voro betydligt klenare
och finare än arbetkälkar, de voro alltid reakt
målade, slädkorgen med säten var likadan som

på fjäderwagnarne, men var städbara i regel
målet ändå varmare än fjäderwagnskorgen.

De användes förutom till finkjutor även för
lätta transporter, såsom kvantjutor och hana-
transport av färriedekuter, de kallades i all-
mänhet för finkätkar.

Älslädar har också förekommit, så långt
tillbaka som jag minns, de kallades allmänt
för "släder", och hade endast två långa medar,
vilka var järnkodda, slädskoran var fast-
byggd på medarnajock i sätet var plats för
två personer, men det fanns alltid en liten kruk-
back på släden bakom sätet, med plats för en
person. Släderna brukade vara vackert målade
med blåmål. Dessa släder användes i re-
gel till kyrkjutor och kallades allmänt för
kyrksläde, men det förekom även att de använ-
des för många andra saker.

Kappsläde är ett uttryck, som jag aldrig
hört ontalas.

När några nya typer av åkdon ha införts
minns jag ej, alla typerna funnas när jag var
liten på 1890-talet, såväl fjäderwagnar, chareboner
och någon antata "Landö", ävensom jinkälkar
och kyrkslädar.

Åkdonen för finskjutrar kommo med säkerhet
i bruk hos herrskapet först, men det är sannolikt
längst tillbaka i tiden och det är nog lännesedan
de mest värituerade bönderna började använda sedan.
Åkdonen började ersättas av bilar så småningom
sedan på 1920-talet av någon antata person, samt
ökade betydligt på 1930-talet.

På 1940-talet började åkdonen bli sällsynta på väg-
arna och i början av 1950-talet voro de så gott som
helt försvunna från vägarna och helt ersatta av bilar.

Senskapning.

Att bönderna själva kunde tillverka och laga alla sorters åkdon och åkretsfordon förekom oftast sällan, det var bara någon enstaka bonde, som kunde detta, så gott som alla nya åkdon blevo inköpta, men att bönderna själva lagade sina åkdon förekom ganska ofta i denna bygd, ju längre tillbaka i tiden man går ju mer förekom det, att bönderna själva kunde tillverka och laga fordon. I synnerhet de enkla arbetsfordonen, såsom "dröaci" och "hambri" tillverkades i slutet av 1800-talet av de flertalet bönder själva.

I denna ort fanns i slutet på 1800-talet såväl vagnmedlar som vagnmakare. Dessa beställdes vagnerna hos vagnmedlen, som i sin tur inköpte träarbetet av vagnmakaren och gjorde vagnen färdig med beslag, och var det åkdon, så "lät" även

vagnmakaren måla dem. Några kringresande försäljare av äldan ha aldrig förelommit i denna bygd, ej heller har några bybondare haft äldan till försäljning. Att man köpte vagnar och släder på marknader förekom ofta i min barndom, det var huvudsakligen på Värjö och Vänarna marknader, som folk i denna ort gjorde inköp av jorden, men det fanns på den tiden försori att köpa på alla större marknader.

I denna ort fanns en vagnmakare i kyrkbyn, han huvudsakligen var tillverkning av vagnar, men han tillverkade även finare möbler, såsom choffanier och bänkar, samt littkistor m.m.

Nämnda vagnmakare var berömd för att göra vackra och solida vagnar, men han höll något högre priser, än de kunde köpas för på marknader.

Någon vagnmakare, som hade någon särskild äldanstyp som specialitet fanns ej i denna ort.

Att på utseendet av vagnen kunna bedöma
vem som hade gjort den var icke svårt, detta hade
bönderna god blick för. Något bemärke på vagnarna
hade aldrig tillverkarna i denna trakt.

Beräffande prisuppgifter på olika vagnar
så minns jag, att i början på 1900-talet kostade
en fjädervagn fullt färdig och målad 125 kronor,
och en arbetsvagn cirka 50 kronor, på 1920-talet kostade
samma sorts fjädervagn cirka 20 kr. och arbetsvagnen
omkring 100 kr., samt ållkäkar med kors och säten
fullt färdig målad omkring 150 kronor. Om några
åldon försållts på senare tid, så har de varit minst
dubbelt så dyra, som de vara på 1920-talet.

Den hantverksmässiga tillverkningen av åldon slutade
i denna ort på 1930-talet.

Någon adress på vagnmakare kan jag icke lämna,
de äro numera döda i denna ort.