

M. 16254: 1-83.

FOLKLIVSARKIVET
Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet

Skåne
se sid. 1-2.
uppt. år 1957

Upptecknat av
fil. stud. Hans Akke

Vagnmakare och vagnmakeri i Skåne.

s. 1-83.

Karta sid. 1.

Kontvakt. s. 85-87.

Foton sid. 12-13 (6 st.) ^{mg. m.} X: 2, 33: 1 -

" " 22 (2 st.) - X: 2, 33: 3.

Teckn. sid. 17 X: 2, 33: 4

Betyg s. 25-27 (3 st.)

Disällbrev s. 54-55 (2 st.)

Ansökan om mästerskap
i vagnmakarierket. s. 56

Mästarbrev. s. 57.

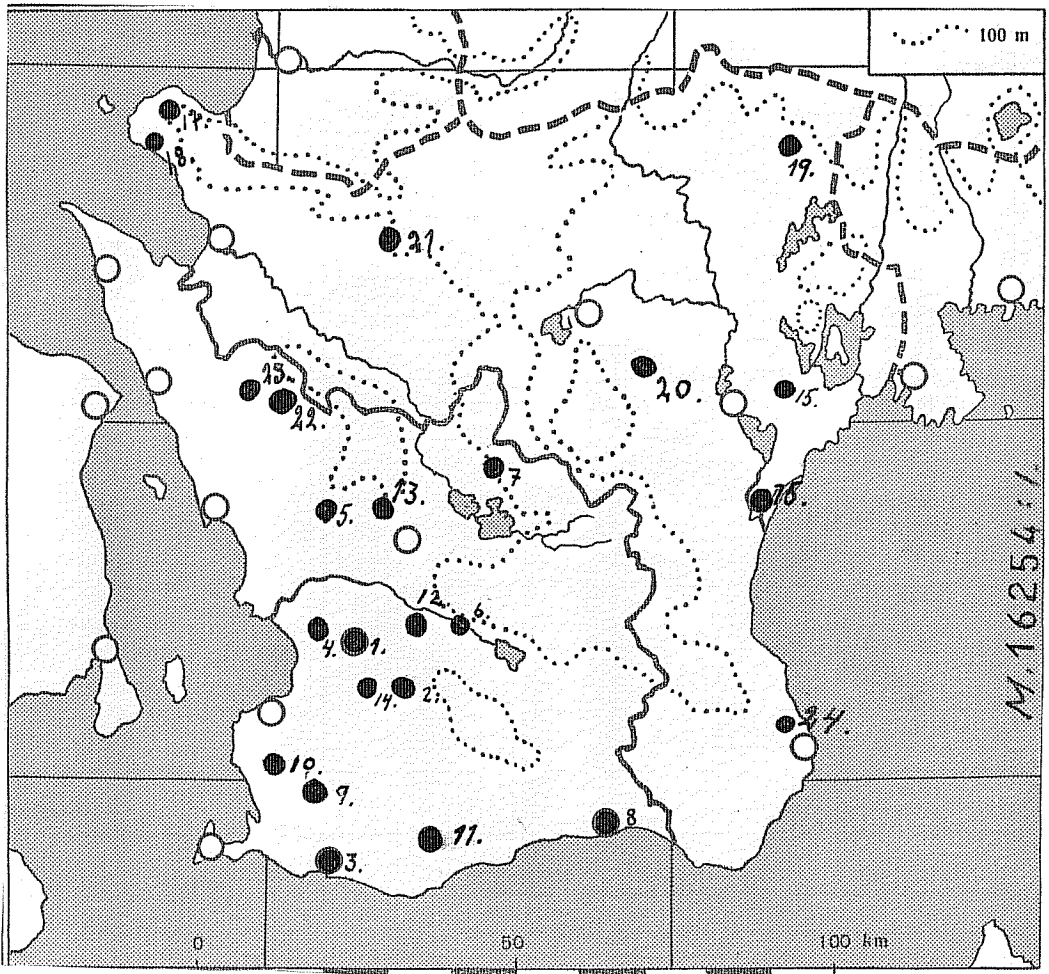
M. 16254:1-83 FOLKLIVSARKIVET
Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet

UPPTECKNINGSARBETE ÖVER VAGNMAKARE OCH VAGNMAKERI

I SKÅNE.

utfört 1957 av fil. stud. Hans Akke.

Ld.



Karta utvisande de platser där vagnmakare besökts.

Under maj och juni månader har jag utfört uppteckningsarbete i Skåne över vagnmakare. För detta ändamål gjorde jag först upp en frågelista men efterhand som jag besökte gamla vagnmakare, märkte jag att den först utarbetade frågelistan var ofullständig och därför fick jag sedan lägga till en del frågor och detta gav också till resultat att samma vagnmakare besöktes ett flertal gånger allt eftersom frågelistan växte. Den fullständiga frågelistan, som blev färdig först efter att den siste vagnmakaren intervjuats, anser jag själv täcka det mesta av ämnet ehuru det kanske tycks för utomstående att en del frågor är ganska oviktiga och att en del frågor av viktig natur icke förekommer.

Det kan kanske också anmärkas att någon jämn fördelning av intervjuobjekt inte finns i uppteckningen, utan att Malmöhus län har blivit för mycket bearbetat och att i gengäld Kristianstads län har blivit styvmoderligt behandlat. Som försvar för detta vill jag framhålla att procentuellt sett är detta icke fallet ty antalet vagnmakare i Malmöhuslän har varit så pass mycket större.

Upppteckningsarbetet är uppbyggt på följande intervjuer:

1.	med vagnmakaremästare	Nils Andersson, Råby,	LUND.
2.	"	Edvard Andersson, Vallby,	KYRKHEDDINGE.
3.	"	Gottfrid Andersson, Västerg9	TRELLEBORG.
4.	"	Anders Larsson,	ÖNNERUP.
5.	"	Natanael Högbo, Högstorp,	MARIEHOLM.
6.	"	Axel Linner, Hammarlunda	REVINGEBY.
7.	"	Sigfrid Svensson, Parkgat, 3	HÖÖR.
8.	"	Herman Lasson, Industrigat3	YSTAD.
9.	"	Gustav Ekstrand,	JORDHOLMEN.
10.	"	Carl Carlsson,	TYGELSJÖ.
11.	"	Edvin Nilsson, V. Vemmenhög4	SKURUP.
12.	"	Nils Andersson,	S. SANDBY.
13.	"	Fritz Gablenz, V. Ströö,	TROLLENÄS.
14.	"	Gösta Andersson, Brågarp,	STAFFANSTORP.
15.	"	Carl Nilsson,	FJELKINGE.
16.	"	Karl Heide,	YNGSJÖ.
17.	"	Jonatan Jonsson,	HOV.
18.	"	Tage Carlsson, Slättaröd,	RAMSJÖSTRAND.
19.	"	Karl-Henrik Lindberg,	LÖNSBODA.
20.	"	Bernhard Olsson,	VINSLÖV.
21.	"	Albert Eskilander,	ÖRKELLJUNGA.
22.	"	Sven Fellwig,	BILLESOLM.
23.	"	Johan Jönsson,	MÖRARP.
24.	"	Albert Andersson,	GLADSAX.

Nils Andersson

Råbyvägen 20, Lund.

71 år

Stadsvagnmakare

Vagnarna tillverkades av trä som A köpte från trakten av Höör. A. reste en gång om året upp till dessa trakter och köpte timmer. Timret forslades sedan ner till Lund till en början med häst och vagn, senare med tåg. De allra sista åren kom timret med bil.

De vagnar som A. tillverkade var främst bolster-vagnar och fjädervagnar.

Vagnarna levererades i omålat skick men målades sedan av bönderna. Fjädervagnarna i färg till en början med, senare lackerades dessa. Bolster-vagnarna tjärades.

A. tillverkade mest två-spännarvagnar ty efter A. utsago fanns ej så små gårdar runt slätten att en-spännarvagnar var tillräckliga.

Under hela A. tid, han började år 1904 med yrket har alltid järnomslagna hjul funnits. Allt järnbeslag tillverkades av smederna.

Hyvel och såg var tillräckligt för vagn-tillverkningen i början på 1900 talet, men redan 1919 när A. övertog sin verkstad fanns maskinell drift därstädes.

C:a 14 dagar åtgick för en mästare och hans lärling att göra en vagn. Ända upp till 50 vagnar tillverkades i A:s verkstad pr år.

Något särskilt bomärke på vagnarna hade A. inte men man kunde likväl se på vagnen varifrån den kom. Det syntes på korgens utformning och på hjulen. A. sålde sina vagnar främst till landsbygden runt Lund; Flackarp, Uppåkra, Råby, Ö. Torn.

En del vagnar såldes till staden främst till de stora handelshusen (flakvagnar) och till dragarbolagen.

Priset på en vagn var omkr. 1920 mellan 500-1000 kr men A. påpekade att detta var dyrtids-priser.

Han påpekade att han trodde att själva träet 1904 endast kostade mellan 70-100 kr.

A. fick beställningar på vagnar direkt från bönderna och han hade inga återförsäljare. Men han kom i håg att smålänningar hade åkt ner till Skåne och sålt vagnar. Dessa hade i alla fall aldrig kunnat konkurrera med de skånska vagnmakarna ty smålänningarnas alster var av sämre kvalite.

A. var ifrån Västerstad och han blev vagnmakare beroende på att det fanns många vagnmakare där som tog lärlingar i vagnmakareläran. Lärlingen fick betala 60:- kr. det första året men fick tillbaka dessa pengar andra året om de stannade kvar i läran. Hans fader hade varit småbrukare och yrket var alltså inte fäderneärvt. A. var 4 år i läran.

A. påstod att det fanns minst en, ibland 2 vagnmakare i varje by. Dessa konkurrerade också med varandra.

Den sista finvagnen som A. tillverkade trodde han var omkring 1937. och sista bolstervagnen ungefär år 1945. A. hade aldrig haft något annat yrke utöver vagnmakarens förrän de sista åren, då han slagit in på snickeri.

A. omtalade att det funnits en vagnmakeriförening i Skåne som främst haft till uppgift att bestämma priserna på vagnarna. A. hade varit med i styrelse i många år.

A. berättade vidare att han hade fått arbeta en hel höst med upptagning av sockerbetor för att ~~för tjäna~~ tjäna ihop de 60:- kr. som hans mästare skulle ha. Han stannade där i $1\frac{1}{2}$ års tid sedan flyttade han till Silvåkra och där fick han 3:- kr. i veckan. När han sedan flyttade till Lund var det stora dragplåstret att det var maskinell drift, där stanna de han tills 1919 då han övertog verkstaden. Här hade han haft under sin gesällstid 12:- kr. i veckan till en början samt fritt vivre. Han tvingade sin mästare som hette Malmgren att gå med i Lunds Hantverksförening, därför att A. skulle kunna göra ett gesällsprov. Detta bestod av ett åkvagns-underrede med 4 hjul. Provet godkändes och strax efteråt gifte sig A. (1913) och fick då 24:- i veckan. men själv hålla sig med kost och logi. När A. inköpte verkstaden fick han betala 22.000:- kr. med stort lager och fina maskiner. Hans verkstad var en av de största i Skåne. I Lund fanns det i början på 20-talet 4 st. vagnmakare (Jönsson på Bredgatan, Olsson på V. Mårtensgatan, Gullander på St. Tomegatan)

Timret som A. inköpte från Höör kom alltid ner på vårkanten ty bönderna däruppe hade sågat och huggit upp det på vintern. Rusningstiden hade varit efter nyår ty då kom smederna och betalade föregående års räkningar och beställde samtidigt nya vagnar. Smederna hade tydligtvis vagnar på lager detta var mest bolstervagnar. A. påpekade att vid inköpet av timmer kom alltid bönderna först själva ner till Lund och erbjöd A. sitt virke och sedan åkte han själv upp och synade det.

Alla vagnmakare hade inte varit medlemmar i vagnmakeriföreningen som bildades år 1906. Orsaken till att de inte ville vara med berodde nog på att de överhuvudtaget var rädda för all organisation. Föreningen bildades på grund av att det skulle bli bestämda priser och de hade också en pris-katalog som vagnmakarna fick köpa för kr. 4:-. Dessa såldes endast till föreningens medlemmar. Medlemsantalet var 1923 96 st. men sjönk senare. Till en början hade medlemsavgiften varit kr. 3:- men på 1920 talet hade den stigit till kr. 5:-

Senare ökades den till kr. 10:- och de allra sista åren var medlemsavgiften kr. 15:- . Vagnmakarna var tröga till betala in avgiften ofta låg det flera år efter med betalningarna. Katalogen hade inköpts från Tyskland omkr. 1920 och A. ansåg att man hade haft stor nytta av den. Särskilt till stadens kunder hade han levererat vagnar som exakta kopior av dem som fanns i katalogen (se i katalogen vagn nr. 17 som levererats till Lunds Bageriförening och nr. 19 som tillverkats åt stadens slaktare) Vagnmakeriföreningen hade också bildat en underavdelning (träanskaffningsbyrån) som hade haft till uppgift att inköpa gemensamma lager av timmer. Detta hade emellertid aldrig slagit väl ut och den hade endast existerat under åren omkr. 1915-23. Föreningen träffades till en början med en gång i kvartalet senare två gånger om året. Årsmötena hade ägt rum på Druvan i Malmö och ~~här~~ halvårsmötena i Bökeberg.

Deras prislista hade aldrig varit kontrollerad av priskontrollnämnden. Dessa ville nämligen ej ha att göra med vagnmakarna ty där var så många detaljer som priskontrollnämnden inte förstod och som skulle prissättas. Vagnmakeriföreningen lämnade dock in en prislista varje år till priskontrollnämnden på grund av detta blev det ofta kiv på mötena ty en del vagnmakare trodde att de satt priserna för högt och att priskontrollnämnden skulle lägga sig emot det. Förutom nämnda vagnmakeriförening fanns det en i Nordvästra och en i Nordöstra Skåne . Dessa tre föreningar skulle försöka i början på 1920 talet att slå sig samman till en stor förening men detta misslyckades främst beroende på att den Nordvästra föreningen var rädd om sin kassa. Vagnmakeriföreningen var på en kurs år 1927 i Köpenhamn. Denna kostade 500:- kr. och bestod av föreläsningar och visning av skisser . Ordf. hade först uppsökt hantverks-institutet i Stockholm men det hade visat sig att det skulle bli dyrare att gå igenom samma kurs där . Det var 20 man från föreningen som åkte över till Köpenhamn. A. berättade vidare att vid denna tid i Danmark var verkstäderna där mycket små och dåliga . I Danmark hade man främst specialiserat sig på att bygga bilar och bussar. De skånska vagnmakarna trodde nog också att de skulle över till att bli bil-karosseribygare.

Många blev också detta under några år men blev sedan utkonkurrerade av de stora bilverkstäderna.

Under sin vagnmakeritid hade A. mest gjort stora bolstervagnar som kostat 7-800 kr. De flesta vagnarna var beställda genom smeden .

Angående lagen om hjulens bredd svarade A. följande :
på tre-bankarvagnar som lastade 1000 kg. skulle hjulens bredd vara 75 cm. (3 tum) på 2.000 kg. vagnar skulle hjulens bredd vara 85 cm. (3,5 tum) . Dessa mått gällde för alla fyra hjulen. Lagen blev i egentlig mening aldrig tillämpad men det var gyllene tider för vagnmakarna ochbönderna jämrade sig för att de inte bara skulle böta för dåliga hästar utan även för dåliga vagnar.

Lagen tillkom för att spara vägarna ty när hjulet var bredare sjönk det ju ej så djupt ner i vägen. A. trodde att lagen trätt i kraft omkr. år 1920.

Kontraktet M.16254:8.

Till vagnmakaren A. Larsson i
Östra förbindar jag mig,
Nils Andersson från Skåne
att ingå i förbind på ett år
hos nämnda från den 9/11 1908
En samma dato 1908 emot
följande villkor.

1/ Att Larsson skaffar åt mig
hyselsättur mig med träarbete
som tillhör vagnmakarskipet
därut skärs mig med kost
och logi ~~och~~ annan nöd

2/ Förbindar jag mig att för
saga Larsson till Larsson
båda resten för honom
som skärs vis tillräck

I äldre tider anställde vagnmakare lärlingar på "kontrakt" som ofta innebar att lärlingen förband sig att en viss tid vara i lära hos en vagnmakare. I detta kontrakt stipulerades också vilken summa som lärlingen skulle betala i läropeng till sin mästare.

M. 16354: 8a.

Samt lämna mig i Lärsons
händer och i det vald som
lag enligt Gæstgäns stadgan
förmår att under dagens tid

M. 163

Nils Andersson.

Med föreståndare kontraktet förklara
jag mig nägot, och förbinda jag
mig att så länge Nils Andersson
vistar i min tjänst honom ardent
ligt värja och leva i obarn-
stämne ypper

All jag anse
kr 1000
apgiften för

som förbind
A. Larsson

Påträtt den 14/10 1903

A. Larsson

Vagnmakare

FOLKLIVS ARKIVET
Institutionen för folklivs-
forskning vid Lunds universitet

FOI
Insti-
tut
ning

I äldre tider anställde vagnma-
innear att lärlingen förband
vagnmakare. I detta kontrakt s-
lingen skulle betala i läropen

M. 16254:8 b.

Allt jag ännu avgjort
 kr 1600 lörter som utgör
 afgiften för försäkring
 Lärarid
 som försäkras
 S. Larsson

FOLKLIVSARKIVET
 Institutionen för folklivsforsk-
 ning vid Lunds universitet

I äldre tider anställde vagnmakare lärlingar på "kontrakt" som ofta innebar att lärlingen förband sig att en viss tid vara i lära hos en vagnmakare. I detta kontrakt stipulerades också vilken summa som lärlingen skulle betala i läropeng till sin mästare.

Edvard Andersson.

FOLKLIVSARKIVET

Institutionen för folklivsforskning
vid Lunds universitet

1894.

Kyrkheddinge.

Hans fader Anders Persson, född 1863, var vagnmakare i Kornheddinge. Farfadern var träskoman. Yrket alltså fäderneärvt, till viss del sedan 2 generationer. Fadern lärde sig yrket i Örup hos en vagnmakare, som hette Nyberg, som skulle ha varit en skicklig vagnmakare. A. berättade, att hans fader kom i lära 1880 och fick då betala 75:- kr. första året i läropengar. Andra året fick han pengarna tillbaka. Maten hade varit enkel och arbetet med de stora trækubbarna hade varit mycket ansträngande. Ofta hade han inte kunnat lyfta armarna på kvällarna av trötthet. På morgonen hade han ofta vaknat med snö i sängen. Efter två års lärotid for han till Danmark för att tjäna som dräng. Han gjorde detta, ty han hade hört, att man tjänade mycket pengar där (4 månader gav 110:- kr. år 1882). Efter Danmarksvistelsen tog han plats på en stor gård i Trulstorp som dräng och vagnmakare. År 1888 gifte han sig, och hans hustru förde med sig i boet ett litet torp på $4\frac{1}{2}$ tunnland, som kunde föda 2 kor och ett par grisar. Här började han med eget vagnmakeri. Det sistnämnda var huvudyrket och torpet blev en bisyssla. Det kunde hända, att just när vagnmakaren höll på med att bärga sin egen skörd, att en större bonde kom för att få en vagn lagad, och då gick alltid detta i första rummet. Den förut nämnde vagnmakarens son (vår berättare) lärde sig yrket av fadern. Han hade aldrig varit ute och arbetat som lärling. Vid 10 års ålder fick han så smått börja hos fadern. År 1933 flyttade han från hemmet i Kornheddinge till Kyrkheddinge (Vallby), där han övertog ett vagnmakari efter Truls Härvedsson. Denne var då gammal och orkade inte mer men hade tidigare varit en skicklig vagnmakare. A. hade aldrig haft något annat yrke än vagnmakarens men hade ändå aldrig hört talas om Vagnmakeriföreningen. På frågan, om vagnmakarna i byn hade haft någon separat förening, förnekade han detta. Men vagnmakarna hade varit goda vänner och någon konkurrens hade aldrig funnits till. A. har nu 50 års erfarenhet av yrket.

A. berättade om 1913 års lag, vilken innebar att bredden på vagnshjulen för enspännare skulle vara 3 tum (7 cm) och för 2 spännare $3\frac{1}{2}$ tum ($8\frac{1}{2}$ cm.) Han berättade vidare att tidigare hade hjulen varit smalare, vilket inneburet att vagnarna sjunkit djupare ner i vägsörjan och förstört dessa. Nu ville alltså staten försöka att bevara vägarna och ~~xx~~ socknens fjärdingsman Blixt gick och "mättade" hjulens bredd.

A. visste inte själv om någon som blivit bötfälld för att han haft för smala vagnshjul, men han hade däremot läst om det i tidningarna. A. jämförde proceduren med den nutida "flygande besiktningen". Från lagens ikraftträdande fick bönderna $1\frac{1}{2}$ år på sig till dess skulle alla vagnhjul vara utbytta. A. påpekade, att det var glänsande tider för vagnmakarna. På tal om vagnmakarnas lokalisationsstätt påstod A. att det nog var vanligast med enⁱvarje by. t.ex. (Anders Persson, Kornheddinge, Högstedt, Örup och Truls Härvedsson, Vallby). Alla tre i Kyrkheddinge socken. Men likväl hade aldrig någon konkurrens förekommit. Inköparna var endast från byn. inga andra förekom. A. påpekade, att vagnmakarna inte hann med mer än byböndernas behov. Timret till vagnarna kom från Härkeberga. A. lånade häst och vagn och körde dit ner och hämtade timret själv två gånger om året. Trädslagen var björk och bok, vilket användes till underrede samt fur till korgen. Vagnen såldes omålad och otjärad. Bönderna tjärade själv vagnarna. A. hade mest gjort tvåspännare-vagnar. A. berättade vidare, att när en bondson hade köpt egen gård, kom han ofta vid jultiden till vagnmakaren för att beställa en bolstervagn och en fjädervagn, vilka skulle vara färdiga till den 14:de mars. På förfrågan, hur stor den gård var, där det behövdes två dylika vagnar, svarade A. att det rörde sig om gårdar på 40-50 tunnland. A. anmärkte, att vid beteskörning använde de stora gårdarna bolstervagnar medan de små använde fjädervagnar. Beställningarna på bolster- och fjädervagnar hade varit ungefär lika stora. A. hade alltid lämnat arbetet med järnbeslagen till smeden. I Kyrkheddinge socken ligger vagnmakar- och smidesverkstäderna i närheten av varandra. Detta är anmärkningsvärt men har sin förklaring i att dessa två hantverkare ofta arbetade på ett gemensamt uppdrag. Ibland fick nämligen smeden beställning på vagnen och överlämnade då timmerarbetet till vagnmakaren ibland tvärtom.

Finare vagnar hade även A. gjort. Dessa hade alltid lackerats och fennissats.

Järnomslagna hjul tillkom omkring år 1890. Tidigare hade det varit hjulskenor av järn, vilka voro lika många till antalet som lötena. Denna järnskena var $1\frac{1}{4}$ tum tjock. Före 1890 bestod hjulets 5 löter framtill och 6 baktill. Detta resulterade i 10 framekrar och 12 bak-
ekrar. Men för att inte så mycket trä skulle gå till spillo, gjordes 6 löter framtill och 7 baktill efter 1890 (12 ekrar fram och 14 st. bak). Hjulekrarnas bägge tappar doppades i sill-lake, för att träet skulle bli mera hårdigt. Axelträets bredd baktill 8 tum framtill 6 tum.

Korgens höjd 18 tum.

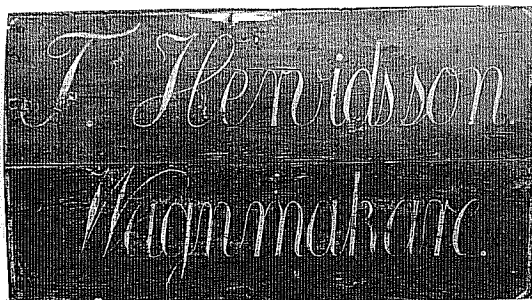
De enda verktygen man hade, när A. var gesäll var såg, yxa och hyvel (oxhyvel för 2 man).

1922 började A. använda maskiner. Han inköpte då en fotogenmotor , vilken kopplades till en maskinsåg och -hyvel. Alltsamman hade kostat kr. 1.500:- Innan den maskinella driften kom till , tog det 14 dagar för en mästare och hanslärling att göra en vagn. Bara att göra ekrarna till hjulen tog mer än en dag. Efter fotogenmotorns installation tog det en vecka att göra vagnen. Omkring år 1910 kostade en vagn ungefär kr. 400:-.

A. hade aldrig fått något bomärke på de av honom tillverkade vagnarna. A. hade aldrig haft vagnar på lager till försäljning, men det hade hänt att smeden köpt in gamla vagnar och låtit smedgesällnen laga om vintrarna och delvis nytillverka beslagen. Samtidigt hade A. fått göra träbeslagen. Sedan hade smeden avyttrat vagnarna på våren när nya arrendatorer tillträdde sina arrenden.

Gesällstiden hade varit tre år.

Om Lunnamarknad berättade A. att han mindes att en bonde som hette Måns Gustavsson från Kulleröd vis Ousbyholm och som innehaft en "hogaård" kört till Lund med häst och vagn och sålt ekrar. Denne man hade köpt ek på rot och sågat ner dem själv. Sedan hade han sålt barken till garverierna och av träet hade han huggit eker. På marknaden hade han fått tio öre styck. Hans eker hade varit så bra att A. senare när "Lunnamarknad" tagit slut själv cyklat upp till Gustavsson och köpt eker av honom. A. hade haft användning för c:a 1000 eker per år. Priset för en färdig eker hade varit hos vagnmakaren 40 öre st. Nu kostar en eker 4:- kr. pr st. Arbetstiden för en eker hos vagnmakaren är ungefär en timma pr styck. Vid vissa tider på året kunde det varaända upp till trettio hjul som skulle repareras per månad.



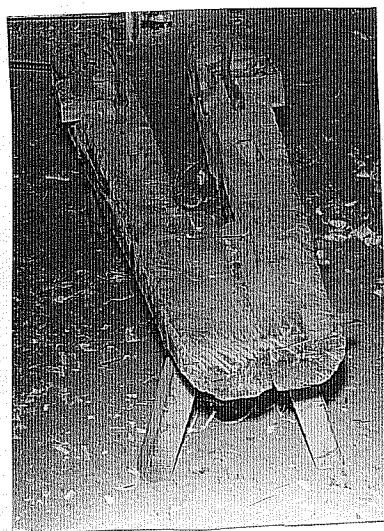
Skylt använd av T.Hervidsson.

X:2, 33:1



Löterna slås på hjulet

X:2, 33:2

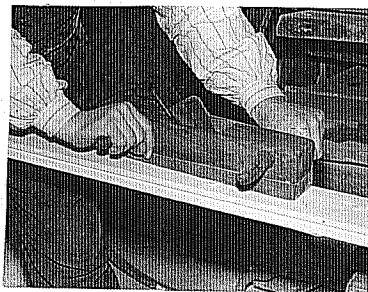


Hjulstol.

X:2, 33:3



Utanför en gammal vagnmakeriverkstad.
K:2, 33:4



Oxhyvel.



Träborr.

Gottfrid Andersson.

1895.

A:s fader hade varit lantbrukare och eftersom A haft lust för allt som haft med snickeri att göra gick han i lära hos Eliasson i Ystad. De tre första åren som lärling hade A inte haft någon lön, endast kost och logi. Efter lärlingsåren stannade A två år i Ystad och hade då tolv kronor i veckan. Redan under första världskriget övergick A till möbelsnickarebranschen ty han påstod att detta var mera lönsamt. 1923 startade A en snickeriverkstad i Trelleborg, denna verkstad övergick ganska snart till att bli en karosseri-
verkstad. Under sin Trelleborgstid hade A gjort några vagnar och kunde dra sig till minnes att åkvagnarnas tid redan var förbi på 20-talet ty då hade bönderna redan börjat köpa bilar. Planvagnar hade varit in på 30-talet och de största kunderna hade varit grossistfirmorna och stadsbuden. Fram till 1944 hade de gjort vissa delar till vagnar som t.ex. ett hjul men efter denna tid hade det varit rent slut.

1883

Önnerup

född i Grönby i närheten av Trelleborg, fadern var småbrukare men dog när L. var 3 år gammal. L. blev vagnmakare av en slump. Han lärde yrket på .landet hos vagnmakare Malmgren i Fjärdingslöv, där han började 1901. Han var i lära i tre år. Han påpekade att han "lärt på kontrakt". Detta innebar att mästaren och lärlingen ingick ett fördrag på 3 år, under vilken tid mästaren skulle hålla lärlingen med kost och logi, samt att lärlingen skulle få lära sig allt inom vagnmakeriyrket. Lärlingen å sin sida lovade att icke flytta från mästaren förrän de 3 åren hade tillä달upet. För dessa tre år skulle lärlingen ha i lön 150:- kr. vilket fördelades på följande sätt. Första året ingen lön, andra 50:- kr. tredje året 100:-kr. Men L. påpekade att på många andra ställen fick lärlingen betala läropengar till vagnmakaren. Efter sin lärlingstid kom L. till Skurup som gesäll där han stannade i 4 år. År 1909 flyttade han till Önnerup där han övertog ett vagnmakeri. Den förutvarande vagnmakaren i Önnerup var död och L. fick reda på att vagnmakeriet var till salu genom en annons i en tidning.

Efter några år hade L. också övertagit sin hustrus fars smedja och drev senare smedjan som ett biyrke till vagnmakeriet. Detta var, påpekade L., mycket bra ty på så sätt kunde han göra hela vagnen själv. På förfrågan om detta var vanligt sade L. att han endast kände till ett annat fall nämligen en i Höganäs. Rent ekonomiskt sett påstod L att vagnmakeriet var dåligt, detta berodde kanske på att en vagn höll ganska många år.

Under åren 1901 -1910 ansåg L. att den största varan för vagnmakaren var åkvagnar, som lackerades och fernissades. Men efter denna tid och fram till 1939 blev den stora varan bolstervagnen. Sistnämnda år hade tillverkningen av gummi-hjulsvagnar börjat. Gummiskodda hjul på åkvagnarna började redan år 1915-1920. År 1901 när A. började fanns endast järnringar på nya vagnar, men på de gamla vagnarna kunde man då fortfarande se hjulskenor. Dessa hjulskenor var lika många till antalet som hjulets löter (i äldre tider 6 löter både fram och bak i senare tid 6 fram och 7 bak.) På varje löt sattes två ekrar och emellan de bägge ekrarna skulle 3 spik från hjulskenan inspikas i löten. Detta förstärkte ju hela hjulet. Lötena hopfogades med hjulskenor som lades över lötskarvarna och fästes i löten. (Se skiss).

Hjulen tillverkades av ek och boketrä. Till lackerade vagnar användes alm. I regel sålde L. vagnen omålad men bolstervagnarna tjärade han alltid. Alm och askträd köpte L. ofta på rot av traktens bönder men åkte också upp till Norra Skåne för att inköpa timret., men L. hade också köpt ganska mycket timmer av timmeraffärerna i Lund. Han hade nämligen tyckt att det var för mycket med en hel vagnslast. Tidigare (omkring år 1880) skulle göingar ha kommit ner med plank och kört omkring och bjudit ut dessa till vagnmakare. Ett annat sätt hade varit att göingarna hade tagit upp beställningar det ena året och levererat timret nästa år. L. talade också om att vagnmakareidkare-föreningen hade någon gång på 20 talet försökt att göra gemensamma inköp av timret men detta hade aldrig slagit väl ut.

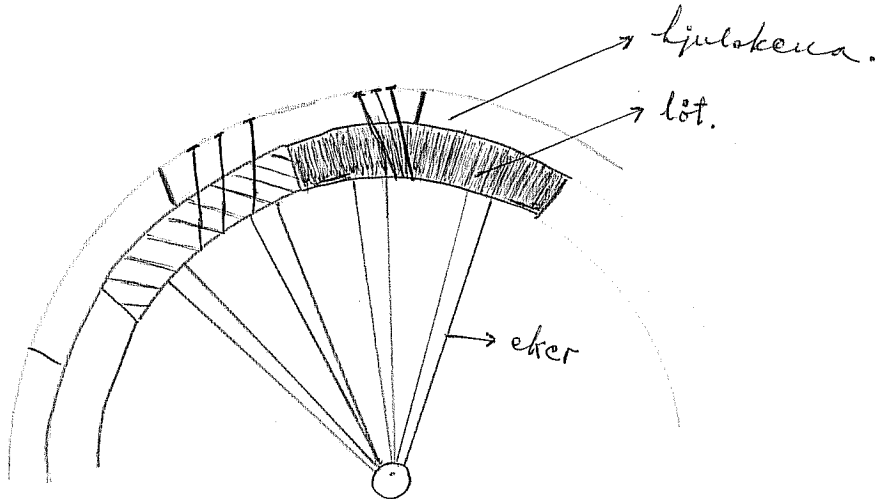
L. hade aldrig själv deltagit i dessa gemensamma timmeraffärer.

Några vagnar på lager hade L. aldrig haft, ty han hade haft fullt upp att göra med beställningarna. Beställningarna hade mest varit på 2-spännarvagnar. Detta berodde på att gårdarna runt Önnerup i regel var stora gårdar. Någon specialisering hade L. aldrig gått in för. Kundkretsen hade varit från byn och L. påpekade också att en vagnmakare fanns i nästan varje socken. Under hans tid hade vagnar aldrig sålts på marknader men före 1880 hade han hört talas om att vagnarna hade funnits att köpa på marknader. Något bomärke hade L. inte haft på sina vagnar men det hade varit brukligt före 1900. Under L. Skurups tid hade han funnit när han lagat gamla vagnar bomärken på undangömda ställen på vagnen, t.ex. under sätema eller i en dörr. En gång hade han t.o.m. funnit en papperslapp instucken i sätet där tillverkarens namn och tillverkningsåret stod skrivit. Före hans tid hade gesällerna arbetat "på styck" detta innebär att gesällerna hade en viss lön för träarbetat på en viss sorts vagn. (Detta var en sorts ackord, L. trodde att denna ackord utgick med c:a 40 kr. för varje vagn.) Arbetstiden under denna tid var från kl. 6 f.m. till 7 e.m. Med denna arbetstid fordrades det c:a 2 veckor för att göra träarbetet till vagnen. När L. kom i lära använde man endast såg, yxa och hyvel. Han införde maskiner själv omkring år 1923., men påpekade att redan mellan 1910-15 blev det ganska vanligt med maskindrift. Hans maskiner hade bestått av 1st. el. motor med maskinsåg, hyvel och svarv. Priset på el. motorn hade varit 350 :-kr. Några gesäller hade inte L. haft. Men han hade varit medlem i vagnmakare-idkarföreningen som han trodde hade bildats omkr. år 1905. Föreningen hade bildats för att bestämma priser och vagnstyper. L. anmärkte också att det inte varit samma typer på vagnar i staden som på landet. I staden hade man mest haft flänvagnar. L. berättade också om 1915 års lag vilken innebar att hjulen skulle vara $3\frac{1}{2}$ tum breda både fram och bak för 2-spännarvagnar. För en-spännarvagnar gällde $2\frac{3}{4}$ tum (ej samma uppgifter som hos andra vagnmakare). Denna lag gav också till resultat att vagnarna blev grövre. En välgjord bolstervagn varade i 8-10 år. Mestadels tjärade bönderna varje år sina vagnar. Vid tillverkningen började L. med underredet och sedan navet. Sedan lämnades detta till smeden för att han skulle lägga på navringen. Därefter satte vagnmakarna ekrarna på. En gjuten järnklump som kallades för bössan satt inuti själva navträet. I detta navträ var hål gjorda för ekrarna. Utanpå navet sattes sedan två järnringar. Den sista delen som tillverkades på vagnen var korgen. De stora gårdarna hade egna vagnmakare som kallades för huggedrängar, men L. anmärkte att dessa var hemmalärda och dugde inte mycket till. L. hade studerat vagnmakeri i Danmark men på frågan om detta var ett föregångsland för vagnmakeriet svarade L. att det tyckte han inte, utan skulle det vara något land så var det Norge.

3 st järnspik i vardera änden av Ljulskenan som också
gick in i löt

M.16254:17.

Tidräkning av ljet före 1880.



FOLKLIVSARKIVET
Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet

Natanael HögboMarieholm.

FOLKLIVSARKIVET

Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet

1892

Vid 12 års ålder kom H. i lära hos sin fader. År 1917 övertog H. verkstaden efter sin fader. Timret inköpte H. i Färingtofta, Perstorp och Ö. Torup. Detta var någon sorts byteshandel ty bönderna däruppe lämnade gagnsvirke och fick såsom betalning vagnar tillbaka. Dessa bönder kallades för skobonnare. Allt virke köptes ifrån dessa trakter. Någon direkt pengaaffär med dessa skogsbönder förkom ej. Dessa bönder körde gagnsvirket ner till H. Ofta kom tre å fyra bönder med sina timmerlass på en gång. Detta var alltid vintertid och kunde upprepas en två, tre gånger. (Ca 10 lass timmer). I gengäld fick skogsbönderna som betalning omkring 8 vagnar pr år. Ibland fick de också någon kana. Dessa skogsbönder hade ju inte själv användning för alla vagnarna utan de sålde dem i sin tur. detta blev alltså någon sorts återförsäljning. Smeden som var granne gjorde beslagen till vagnarna. Timret bestod av bok som användes till underredet, till hjulens nav björk, löterna av bok och ekrarna av ek. Ekrarna var upphuggna i fyrkanter som sedan uthögs för hand. I regel beställde bonden träarbetet hos vagnmakaren och gick sedan själv till smeden och beställde järnarbetet. H. kunde göra 25 å 30 vagnar om året innan 1920. Rusningstiden före 1920 berodde på att bönderna ville ha en ny typ på vagnar som skulle användas vid finare körningar och som skulle bestå av alm eller ask. En annan orsak till att bönderna köpte nya vagnar var att dessa hade tjänat pengar under kriget. Under denna tid tillverkade H. också charabanger. En annan orsak till rusningen var lagen om hjulbredden. Bönderna knorrade över denna och fick också uppskjutit lagen några år. Men egentligen räckte det att man gjorde nya löter, men många bönder fick gjort helt nya vagnar. Priset var omkr. år 1910 för trävirket på en almvagn 75:-kr. trävirket på charabangen 105:-kr. trävirket på bolstervagnen 75:-kr. H. tillverkade också under denna tid gagnar men mesta tillverkningen var av arbetsvagnar och åkvagnar.

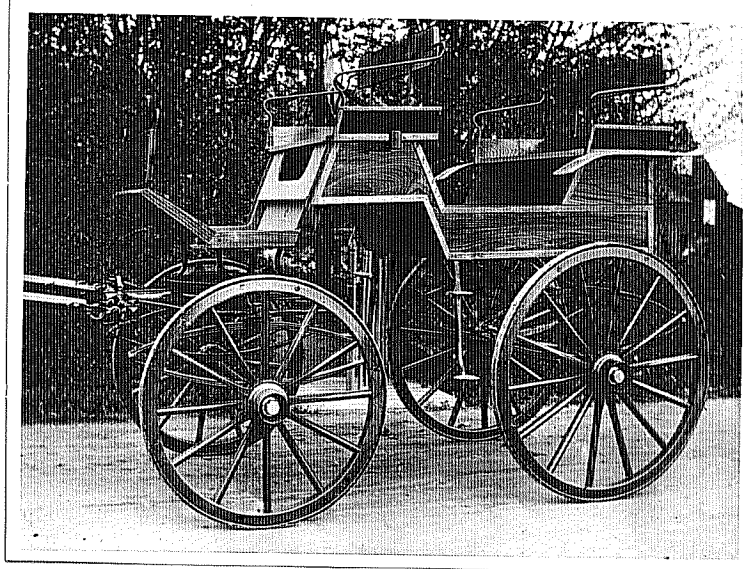
Av de förra levererades mest 2-spännarvagnar. Vagnarna levererades omålade och otjärade. H. anmärkte att detta berodde på att bönderna ville se träet och järnet innan det blev övertjärat. Omkring år 1920 började H. lägga gummi på åkvagnshjulen. År 1935 tillverkade han den första gummihjulsvagnen. H. hade aldrig under sin tid satt hjulskenor på vagnshjulen men han kom ihåg från sina första år att han hade lagat sådana hjul. Den finaste vagnen som H. hade tillverkat var en alm-åkvagn med kullager i hjulen och stoppning i sätena. Denne hade kostat kr. 1.450:- och det hade varit under första världskriget. I början på -30 talet hade det varit dåliga tider för vagnmakare och bönder. Då hade H. gjort vagnar på lager, som han sedan måst utannonsera. Efter år 1925 hade H. övergått till mera karosseri-arbete men detta hade endast varat till i början på -30 talet då dessa små verkstäder hade blivit utkonkurrerade av de stora bil-karosserifirmorna. Sedan hade det egentliga vagnmakeriyrket tagit slut och H. hade sysselsatt sig med att göra botten och sidobräderna till gummihjulsvagnar. Men H. påpekade att detta var ingenting för en riktig vagnmakare. H. hade istället övergått till att göra snickeriarbete. Den sista åkvagnen hade han gjort år 1923, sista bolstervagnen under andra världskriget. Just under andra världskriget blev det ett uppsving för vagnmakarna ty bönderna tjänade mycket pengar men fick icke lov att köra med sina bilar och fick heller inte gummi till sina gummihjulsvagnar och detta resulterade i att de fick gå till vagnmakaren för att denne skulle ordna deras fortskaffningsmedel.

De verktyg som användes föredn maskinella driften var såg, yxa hyvel och bandkniv. Den första maskinen som inköptes var en bandsåg år 1899 som två man fick stå och trampa och dra. Därefter inköptes en vindmotor som drog bandsågen. En hjulmaskin inköptes 1908 och en rikthyvel 1910. Vid detta laget var vindkraften åtillräcklig och H. inköpte en fotogenmotor sistnämnda år. År 1912 inköptes en fräsmaskin vars främsta uppgift var att gräsa ektapparna. År 1917 inköpte H. en planhyvel men denna var använd och dess tillverkningsår var 1908. Efter att dessa maskiner inköpts tog det c:a 12 dagar för att göra en bolstervagn, bara de fyra hjulen tog 2 dagar. År 1910

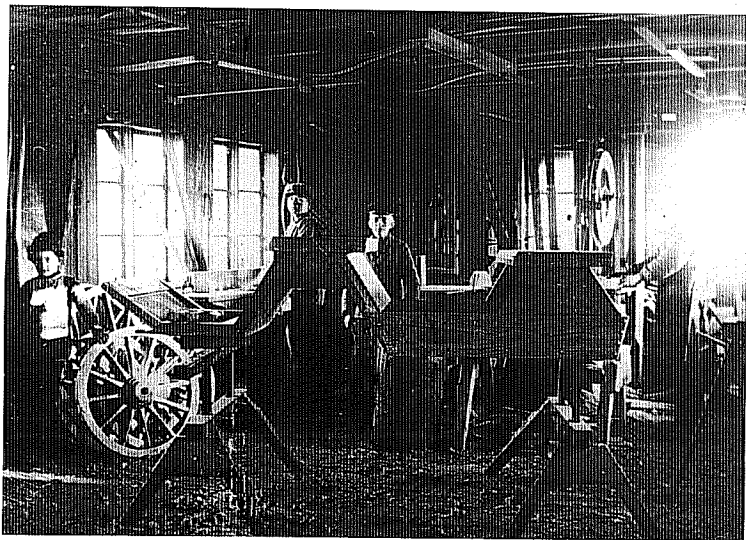
var H. rörelse som störst och då sysselsatte han fyra man i sin verkstad.

Vid tillverkningen av vagnen svarvades först navet upp därefter borrades hål till ekrarna. Efter att ekrarna tillhuggits drevs dessa dit. H. anmärkte att det var inte alltid som ekrarna höggs, ibland sågades de upp. Ekrarna indrevs i navet när detta var fastgjort i en hjulstol. Därefter tillsågades löterna, tapparna doppades i vatten och löterna sattes därefter på ekrarna. H. omtalade att han en gång försökt doppa tapparna i linolja men att detta inte slagit väl ut. Själva underredet bestod av en framvagn och en bakvagn vilka sammanhölls av en långvagn. Dessa kan manlikna vid en bom som under senare tider varit av järn men går man längre tillbaka kan man finna trälångvagnar. Dessa långvagnar gick in i en "tjuga" i framvagnen. Till sist tillverkades vagnskorgen. Höjden på denna var 26-27". Häckadockorna (fyra till antalet, två fram och två bak) stack upp på vardera sidan över sido-bräderna. Dessa häckadockor var fastsatta i bankarna. Det fanns en bank på framkärran och en på bakkärran. Gaveln och botten samt häckarna (sidorna) var lösa var för sig. På H. fars tid gjordes också bogträ i verkstaden som såldes ända upp till trakterna av Ängelholm och Hässleholm. Det hade alltid varit mer än byns bönder som varit kunder hos H. (man kan jämföra H. byteshandel med skogsbönderna, ty på detta sätt kom ju H. kundkrets att ~~ligga~~ ligga långt utanför byns område). H:s charabanger hade sålts ända upp mot Hallandsgränsen, men på förfrågan om H. hade haft några återförsäljare svarade han nej förutom de ovan nämnda skogsbönderna, om man kunde räkna dessa som återförsäljare. Många gånger hade H. köpt almar och askar av byns bönder som delligvid för till dem levererade vagnar. Det vanliga furutimret till vagnskorgen hade H. inköpt av timmeraffärerna i Marieholm eller Eslöv. Något bomärke hade inte behövts ty man kände gott igen de olika vagnmakarnas vagnar. Men på åkvagnarna lade H. en papperslapp på en undängömd plats där han skrev sitt namn och vagnens tillverkningsår.

På frågan varför H. hade blivit vagnmakare svarade han att hans far hade varit vagnmakare och han hade fortsatt med sin fars rörelse. Han hade lärt yrket på landet och kände inte till någon skillnad mellan vagnmakeriet på landet eller i stan. I så fall skulle detta vara att vagnmakarna i staden gjorde finare vagnar som t.ex. droskor som han aldrig själv hade gjort. Vagnmakare fanns i nästan varje by och konkurrensen dem emellan hade ofta varit stor. H. anmärkte att den säkert varit större här än någon annan stans i Skåne och man hade också fått mindre för vagnarna här än någon annan stans. H. tyckte att vagnmakeriyrket varit dåligt de senaste 30 åren och några pengar hade det aldrig blivit över. Sedan 1919 hade H. haft andra yrken bredvid vagnmakeriet. Han hade först varit försäkringsagent sedan hade han börjat när vagnmakeriet inte födde sin man som karosseribyggar och när detta tog slut hade han helt enkelt blivit snickare. Tidvis hade H. varit med i vagnmakareidkareföreningen men inga fördelar för vagnmakare hade denna förening åstadkommit. Största intresset för dem, sade H. var att äta och dricka.



Åkvagn tillverkad år 1924 av Natanael Högbo



Interiör från en vagnmakeriverkstad år 1912.

1880

F r o s t a H a m m a r l u n d a .

Började redan som pojke i sin faders verkstad som hade vagnmakeri i Hammarlunda. Efter sina lärlingsår hos fadern kom L. till Ö. Grevie som gesäll 1901. Där tog han gesällnamnet Lihner och omtalade att han var en av de sista gesällerna som fick ta sig denna rättighet. Efter gesällåren i Grevie kom L. till Jönssons vagnmakeri i Malmö. Efter fyra år lämnade L. Skåne och flyttade till Stockholm där han blev kunglig vagnmakare. Här stannade L. till 1911 då han återvände till Skåne och övertog sin faders rörelse i Hammarlunda. L. berättade vidare att när han återvände till Skåne försökte han först att få tag på någon verkstad i Malmö men hans gamle mästare därstädes tyckte att L. kunde göra sig lika berömd som vagnmakare i Hammarlunda som i Malmö. (Detta skulle betyda att någon större skillnad på vagnmakare i staden och på landet inte fanns.)

Under sin ^{lärling} ~~gesäll~~tid hade L. inte betalt någon lärlingspeng men detta hade berött på att han var i lära hos sin fader. Däremot hade L. själv senare haft lärlingar som fått betala 75:- kr. första året och fått pengarna tillbaka andra året. Det tredje året hade lön utbetalats. Under hans egen Malmötid hade gesälllönen varit kr. 26:- pr vecka. Senare fick vagnmakare 300:- kr. av hantverksinstitutet för varje lärling som han gjorde till gesäll. L. hade själv varit med om att bedöma många gesällsprov. L. hade faktiskt specialiserat sig och tillverkat mest finare vagnar. Han var specialist på att göra giggar (omkr. 300:-) och doggarsvagnar. Han berättade vidare att han under sin Malmötid hade gjort 16 st. åkvagnar som levererats uppåt landet.

I Stockholm hade han tillverkat en kunglig landå som hade kostat kr. 3.500:- L. hade gjort många droskor med gummi hjul till Malmö droskstation. När han blev egen vagnmakare hade han gjort en 6-8 charabanger pr år. Bolstervagnar och fjädervagnar var den minsta varan hos L. När han hade tillverkat dessa hade de lämnats till bönderna otjärade och han hade aldrig haft sådana på lager.

Järnbeslagen på vagnen hade alltid smeden fått gjort. 4-5 veckor hade det tagit att göra en charabang. Priset hade varit omkr. 600:- kr. (300:- kr. för trävirket). 14 dagar hade det tagit att göra en bolstervagn för hand och omkr. år 1900 hade trävirket gått till omkr. 150:- kr. Bara en ny korg hade kostat 90:- kr. Beställningar av bolstervagnar hade gått mest genom smeden. L. hade redan på 1920 talet lämnat vagnmakeriyrket och övergått till att göra karosser. Han sade att han var känd såsom karosseribyggare i hela Sverige. 38 st. ambulanser hade han byggt under åren 1915-45. 11 st. av dessa hade gått till Stockholms landsting. Han hade t.o.m. byggt en som skickats till Etiopien.

Under sina läringsår hade verktygen bestått av såg, yxa samt hyvel. Han berättade att man sågade för fot och hade stora oxhyvlar som 2 man drog fram och tillbaka. En annan sorts hyvel var råbanken.

Till underredet användes bok och ask och till korgen fur men till finare vagnar hade även korgen gjorts av bok, ask eller alm. Virket hade köpts av Karsholm vid Bäckaskog och i Kvesarum vid Rörum. L. påstod att det bästa träet kom just från dessa trakter. Ofta hade de köpt träet rotstående och sedan fått sågat det vid de stora sågarna. Ibland hade det varit enda upp till 10 st. bönder som hade fått köra efter virket. Men han hade också inköpt huggna eker från trakten av Höör. Sedan lät han dem vindtorka innan han använde det. Hans fader hade doppat tapparna på ekrarna i sill-lake ^{själv} men hade han aldrig brytt sig om det. Han hade aldrig själv varit med om hjulskenor men däremot järnringar på hjulen hade han ofta gjort under sin lärlingstid. Under sin Malmötid hade han ofta gjort droskor med gummihjul. Vid denna tid hade inte Sverige import av sådant gummi och hjulen skickades till Köpenhamn.

Hans fader hade också varit vagnmakare och han påstod att det var det enda som han själv också ville bli. Hans farfar hade varit storbonde men det hade gått utför med honom och hans barn hade varit tvungna att lära sig något hantverk.

L. hade lärt sig till en början yrket på landet men han hade haft arbete så pass länge i Malmö o. Stockholm att man måste säga att han var en utpräglad stads-vagnmakare, fastän han var bosatt på landet.

M. 16254:25.

FOLKLIVSARKIVET
Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet

16

 BETYGSBOK
(om 40 sidor)

Antagen M. 16254:25
af

Svenska Handverks- och Industriorganisationen
ä dess Centralstyrelses årsmöte
år 1899

Utfärdad för Vagnmakares Gesällerna
Axel Nilsson Linner
född i Hammarslunda församling
Malmönäsden den 26 juli 1880

Och enligt föredt Gesällbref (utlärlingsbetyg) lärt
hos Vagnmakare Mästare
M. Nilsson
Hammarslunda

samt Utlämnad den 21 Oktober 1901
af Skytte Härad's Handverksförening
A. B. Sandström
M. B.

(Förettryck förbjuddes.)

Betygsbok utfärdad åt Vagnmakaregesällen Axel Linner den 21/10
1901. av Skytte Härad's Handverksförening.

M. 16254:25a

FOLKLIVSARKIVET

Institutionen för folklivsforskning
vid Lunds universitet

Utdrag

af Kongl. Maj:ts Nådiga förordning om utvidgad
näringsfrihet, gifven Stockholms Slott
den 28 Juni 1864.

§ 17.

mom. 1. »Näringsidkare åligger att faderligt vaka där-
öfver att tjänstebitråde eller arbetare, särdeles den, som ännu
är minderårig, är i idkarens hus och bröd, hålles till guds-
fruktan, ordentlighet och goda seder samt att den, som ej
förvärfvat det kunskapsmått, hvilket folkskolestadgan före-
skrifver såsom det minsta, erhåller undervisning å de dagar
och timmar, som idkaren bestämmer, äfvensom att handels-
betjänt eller arbetare må flitigt bevista söndagsskola, där
sådan finnes, eller annan för näringarna afsedd läroanstalt.»

mom. 2. »Näringsidkare skall jämväl vid sina biträdens
eller arbetares behandling och sysselsättning fästa behörigt
afseende å deras hälsa och arbetsförmåga.»

mom. 3. »Handelsbetjänt eller arbetare i fabrik, handt-
verk eller annan handtering, äro pliktiga att visa de närings-
idkare, hos hvilka de blifvit antagne, tillhörig aktning samt
efterkomma deras befallningar i afseende å de göromål, som
till yrkets utförelse höra, äfvensom i öfrigt med flit och om-
sorg fullgöra sina åligganden och icke genom försummelse
eller oordentlighet förfara deras egendom.»

mom. 4. »I afseende å förhållandet i öfrigt emellan nä-
ringsidkare samt deras biträden eller arbetare gäller allmän
lag och, där icke träffad öfverenskommelse annorlunda be-
stämmer, hvad legostadgan i tillämpliga delar innehåller.»

Betygsbok utfärdad åt Vagnmakaregesällen Axel Linner den 21/10
1901. av Skytts Härads Hantverksförening.

M. 16254:25d.

Vagnmakaregesällen
Axel Nilsson Linner

antogs i undertecknads kondition

den 10 Maj 1902 1902

afflyttar efter af Linner gjord 14 dagars

uppsägning på grund af att han

ansatzt i annan kondition

hvilket härmed betygas.

Som vittord lämnas:

Att han uppför sig
ärligt, nyfiken och
ardentligt, samt
fullgjord till belöndan
den 30 Augusti 1904
N. Nilsson

M. 16254:25e

Vagnmakaregesällen
Axel Nilsson Linner

antogs i undertecknads kondition

den 10 Maj 1902 1902

afflyttar efter af Linner gjord 14 dagars

uppsägning på grund af att han

ansatzt i annan kondition

hvilket härmed betygas.

FOLKLIVSARKIVET
Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet

Som vittord lämnas:

Skotts-kunnighe,
Hogskolan
Uppförelse
Hogskolan
Malmsten den 19 Maj 1907
G. L. Jönsson
g. L. Jönsson

M.16254:26.

FOLKLIVSARKIVET

Institutionen för folklivsforskning
vid Lunds universitet

Prisbelönt
PARIS 1855



Tillverkar
alla slag af
omobilcarrosserier
SNAR OCH SELAR
samt för öfrigt
att hvad till yrket hörer

Reparationer
emottagas och
HERKSTÄLLAS
med ackuratess
och
skyndsamhet

M.16254:26.

Adolf Freyschuss

Kungl. Hof-Vagnfabrik och Sadelmakeri
106 SVEAVÄGEN 106



Allm. Tel. 7328
Riks Tel. 3959

Stockholm den 20 Junij 1908

Wagnmakaren Axel Linner som
arbetadt hos undertecknad
sedan den 24 Maj 1907 till dato
har under denna tid i föreni-
ning med ett i alla händelser upp-
förande fullgjort sina arbeten
till min fullkomliga betfredhet
men är nu på egen begäran
sin position ledig och hos en
och svar till det bästa rekommen-
derad.

Adolf Freyschuss
gm. H. Norr

FOLKLIVSARKIVET

Institutionen för folklivsforskning
vid Lunds universitet

Betyg utfärdat åt A. Linner den 20/6 1908 i Stockholm .

M.16254:27.

FOLKLIVSARKIVET
Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet

M.16254:27

FOLKLIVSARKIVET

Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet

Adolf Freyschuss

Kungl. Hof-Vagnfabrik och Sadelmakeri
106 SVEAVÄGEN 106



Allm. Tel. 73 28
Riks Tel. 39 53

Stockholm den 4 - 2 - 1911

Prisbelönt
PARIS 1855



STOCKHOLM 1856



KÖPENHAMN 1888



STOCKHOLM 1897

Tillverkar

alla slag af

automobilcarrosserier
INAR och SELAR

samt för öfrigt

allt hvad till yrket hörer

Reparationer

emottages och

VERKSTÄLLAS

med skurates

och

skyndsamhet

Vagnmakeriarbetarens
A. Linner som varit anställd
hos undertecknad sedan d.
23 Maj 1907. Tills dato hade han
der denna tid i förning med
ett biddrande utförande fullt
gjort sina arbeten med ak-
kuratess och skicklighet, är
nu på egen begäran sin kon-
dition ledig. Hvarför vi honom
hos en och hvar till det allra
basta rekommendera

A.-B. ADOLF FREYSCHUSS

A. Freyschuss

Betyg utfärdat åt A. Linner den 4/2 1911 i Stockholm.

1880

S. fader hade också varit vagnmakare och lämnade om honom följande uppgifter: "Min fader Oscar Svensson var född 1845 och kom i vagnmakarelära i Lund 1858. Lärortiden var fyra år, ingen lön men fick kost och logi. År 1863 flyttade han som vagnmakaregesäll till Roskilde i Danmark där han stannade i sju år, varefter han återvände till Sverige och slog sig ner som vagnmakare-mästare i Höör år 1870. Här köpte han en fastighet på 5000 kvm. och eftersom det på den tiden inte fanns något mejeri så var en hantverksmästare i regel tvungen att själv hålla kor ty all hans personal skulle ha mat och logi vilket ingick i avlöningen. En lärling fick på den tiden ingen lön de två första åren endast kost och logi och ~~första~~ först det tredje året kunde han om han var duktig få 3:- kr. i veckan vilket höjdes det fjärde året till 5:- kr. i veckan. Många lantbrukaresöner ville lära sig lite om vagnmakeri så att de kunde göra en liten reparation hemma på gården och då ville de i regel stå hos vagnmakaren de 6 vintermånaderna och för detta fick de betala till mästaren 100:- kr. och så fick de också kost och logi under tiden. Jag, Sigfrid Svensson, övertog min faders vagnmakeri år 1910 vilken jag innehade till år 1947 då det var så dåligt med vagnmakeriet att man inte kunde sysselsätta någon arbetare på sitt en gång mycket fina hantverk."

S. hade varit i lära hos sin dfader och vid 14 års ålder hade han åkt till Malmö som gesäll med 18:- kr. i veckan. Han hade då själv fått bekostat maten vilken kostade kr 7:- och rummet med 2,50 kr. i veckan. S. hade stannat i Malmö 2½ år. S. hade också varit strejkbrytare, det vill säga han hade inte varit med i någon fackförening och arbetat när de andra gesällerna strejkade. Gesällerna hade strejkat för bättre lönevillkor. Detta hade varit 1900 och strejken hade varat i ½ år och givit såsom resultat att gesällerna hade fått kr. 22:- i veckan. S. hade arbetat hos Gustav Jönsson på Grönegatan men under strejken hade han måst rymma från Malmö, ty de andra gesällerna hade försökt prygla S. och han ^{hade} heller inte kunnat få något matställe ty dessa stod på gesällernas sida.

S. hade rymt till Köpenhamn men deß hade haft hans sing-
namente där och han hade måst fortsätta till Roskilde
där han uppsökte sin fars gamle läromästare men de hade
heller inte vågat anställa honom och han var tvungen
att åka hem till Höör och börja arbeta hos sin far.
Följande timmer hade S. använt : björk till naven, fur
eller gran till korgen, underredet ek, alm eller björk.
Till ekrarna hade han använt ek, detta skulle alltid
upphuggas och aldrig sågas. Träden skulle dessutom all-
tid fällas i nedan. Ty då gick ingen mask och ingen hus-
bock i trädet. Månen har haft stor betydelse vid träfäll-
ning. S. kunde en vers utantill som visade prov på
gammal tro och sed, nämligen följande:

Sista torsdagen i må
skall du fälla trä

S. berättade vidare att han alltid köpt träd på rot i
trakterna kring Höör. Sedan hade han lejt folk till att
hugga ner träden. Träden skulle alltså fällas när månan
var i nedan och sedan skulle trädet barkas i första hälft-
ten av maj månad. Vid tillverkningen av ekrarna delade
man först kubben i fyra delar, sen slogs innersta kärnan
ifrån, sen slogs ytveden ifrån och sedan delade man
enligt årsringarna. Ekrarna skulle sedan ligga och torka
i vinden i sju år. Det dugde heller inte med gamla träd
till ekrarna utan trädet skulle vara i sin bästa ålder.
Om eken var för gammal blev ekrarna sköra. Till lötena
använde man bok ty björk var för mjukt. Till finare
vagnar användes ask eller alm. Skaklarna gjordes av björk
och på finare vagnar av ask. Själva korgen på bolstervagnen
skulle vara 9 tum hög. På insidan av flackvagnarna skulle
det ifyllas med $1\frac{1}{2}$ tums tjockt trä.

Det fanns tre st. smeder i Höör som gjorde järnbeslagen
till vagnarna men S. hade också importerat franska fjädrar
och axlar till finare vagnar. S. hade tillverkat alla sor-
ters vagnar och levererat vagnar ända upp till Stockholm.
Vagnarna som skulle göras till bönderna just kring takter-
na vid Höör var oftast små ty det fannas endast småjordbruk
men S. hade också fått beställning på vagnar genom smeden
som gått ner till slätten. Det hade varit stora bolster-
vagnar som hade kostat bara för trævirket 150:- kr.

De små en-spännarevagnarna hade också gjorts i mängder till bönderna runt Höör. Bolstervagnarna som levererats till traktens bönder hade varit små och trävirket hade gått på 120:- kr. hela vagnen hade kostat 250:- kr. (detta gäller för år 1925). Fjäderlastvagnarna hade gått på kr. 800:- och i detta fallet hade det varit fjädrarna som varit så dyra. S. hade också gjort åkvagnar till professorerna i Lund och genom dessa hade sedan beställningar kommit från Stockholm. I det senare fallet hade vagnarna gått på tåg till Stockholm. Detta var på 1920-talet. Många beställningar hade också kommit från trakterna av Hörby och Kristianstad. Efter första världskriget steg vagnarnas priser i höjden. 1918 kunde en en-spännarvagn kosta 1.000:- kr. Samma vagn hade kostat 1914 omkr. 350:- kr. Som jämförelse berättade S. att en häst 1914 kostade 200:- kr, år 1920 kr. 3000:-. År 1915 i oktober hade S. köpt en kviga för kr. 45:-. På våren 1916 hade han sålt den för kr. 700:-. På 1930 talet blev det dåliga tider för vagnmakarna och många fick gå över till att tillverka andra saker. En del gick över till helt nya yrken. Från och med 1936 hade S. haft snickerirörelse som biyrke. Vagnmakaren, berättade S. hade alltid varit fattig. I dessa trakter hade det varit svårt att få ut pengar av bönderna ofta hade S. fått lämna års-långa krediter och likväl hade S. inte fått ut några kontanter av bönderna utan fått taga hästar och kor som likvid. Dessa djur hade sedan S. fått taga till marknaden och sälja dem där. Ofta hade det kanske blivit 25: kr. vinst på den. En gång hade han fått taga trä som likvid. Det hade då rörts sig om 500 tistelstänger som han tagit och fått betala 60 öre st. för. Detta hade varit en bra affär ty i vanliga fall hade dessa kostat 2:- pr st. (1920) 1938 hade S. gjort den sista åkvagnen (skånsk resvagn eller svällare) till Maglasäte. Denna hade varit lackerad och med stoppade agedynor. Han hade fått 1.500:- kr. för hela vagnen och av dessa skulle smeden ha 1.000:- kr. så att det hade inte blivit någon förtjänst på den vagnen. År 1946 hade han gjort den sista bolstervagnen och nästa år slog han igen sin rörelse ty var det också slut med reparationerna. S. berättade att eftersom inte det fanns

några stora gårdar i omgivningarna av Höör hade han heller aldrig haft några verkliga stora kunder. Men fastän det bara varit småkunder så hade dessa alltid när de kommit för att betala sina räkningar alltid nästan fördrat att de skulle bli bjudna på middag . Den sista fina kupen hade han gjort 1914. Några gummi-hjulsvagnar hade S. aldrig gjort utan detta hade smeden skött om.

S. berättade vidare att när hans far hade kommit till Höör hade många slidevedshjulsvagnar funnits där. På dessa hjul fanns inga järnringar men i gengäld var löterna mycket höga och höjls samman med en pinne . Efter dessa slidevedshjul kom skene-hjul med hjulskenor. Omkring 1880 var det dock vanligt med järnhjul. 1870 när S. fader hade kommit till Höör hade det inte funnits några vagnmakare där före honom utan endast hjulmakare (Hjularp) . Bönderna hade ditiills själv gjort sina vagnar och där fanns icke någon fjäderlastvagn i Höör före S. s fader hade kommit dit. 1899 hade S. köpt 14 tunnland jord som låg i utmark och dessa hade han använt för att ha hästar och kor på under sommaren. Till själva vagnmakeriet hade det varit alltid 1 tunnland jord som kunde föda 1 ko, och ett par grisar. Vagnen levererades ofta som tjärad bolstervagn och de finare stoppades och målades. Målaren ville ha ett helt år på sig för att måla en kupe . Detta berodde på att målningen skulle bli riktigt torr efter varje strykning. Rummet där den målades skulle vara dammfritt och därför var golvet vått. Färgen var ofta blå. En sådan kupe kostade c:a 2.500:- kr. men varade också en mansålder.

Yxa, såg, hyvel och handsvarv vore de verktyg som vore tillräckliga för att göra en vagn omkr. år 1900. En rikthyvel och en bandsåg samt en fräs inköpte S. år 1912. Detta drevs av en elektrisk motor. Denna hade S. inköpt för kr. 200:- och han sade sig vara den förste som innehaft en sådan i Höör. Mestadels hade han varit ensam vagnmakare i Höör men tidvis hade det funnits dem som satt upp vagnmakeri-rörelse men de hade bara kunnat stanna några år sedan hade de inte kunnat fortsätta längre på grund av ekonomin. S. hade haft två ibland fyra gesäller i sin verkstad.

Något bomärke hade inte S. haft men ofta hade han i finare vagnar skrivit sitt namn och vagnens tillverkningsår i vagnens fyllnad. Tiden för att göra en bolstervagn för en man hade varit 10 dagar. En fulllärd gesäll skulle kunna göra ett hjul om dagen. Ektapparna hade S. doppat i horn-
lim. Massiva gummiringar på 1½ tum hade inte varit bra ty de hade slitits bort ganska fort av de mängder av sten som fanns på vägarna. Det hade varit en modesak i början på 1900 talet men hade ganska snart försvunnit. En välgjord vagn som brukades dagligen med hårdkörning skulle minst vara i 30 år, och det kunde ofta hända att man under denna tid slet upp två järnringar pr hjul, man fick också ibland kransa om hjulen. S. påpekade också att eftersom vagnarna varade så länge var kommersen på nya vagnar alltid dålig. Bonden beställde oftast vagnen direkt av vagnmakaren.

Herman Lasson

Ystad.

FOLKLIVSARKIVET
Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet

1890.

L. fader hade varit magasinsarbetare och han hade kommit år 1905 i lära hos Anders Eliasson, Ystad. Han var just då konfirmerad och han hade svarat på en annons i vilken Eliasson sökte en gesäll, en förbindare och en lärning. Med en förbindare menades en sådan som hade tidigare varit i lära på landet men som ville lära sig göra bättre vagnar och som därför sökte till en stads-vagnmakare. Han hade själv inte skrivit på det kontrakt som Eliasson utskrivit utan det hade hans fader fått göra. Kontraktet hade inneburit att L. skulle stanna hos Eliasson i tre år och Eliasson hade rätt att hämta L. var han än befann sig under denna tid. Lönen skulle utgå efter denna lärotid och bestod av kr. 50:- . Efter denna tid var L. gesäll hos Eliasson och hade då kr. 9:- i veckan samt kpst och logi. (1908). Under vissa tider hade L. varit anställd vid järnvägen i Ystad men i stort sett har han endast varit anställd hos Eliasson framtill år 1936 då han övertog dennes rörelse. L. anmärkte att vagnmakeriet och tunn-
binderiet hade varit mycket hårda yrken, men tyvärr hade man ändå förtjänat mycket dåligt. Topp-perioden hade varit under första och strax efter ^{första} andra världskriget. L. nämnde att han visste att 1899 hade ~~han~~ en hel åkvagn kostat kr. 160:- . Åkvagnsträet år 1880 hade bara kostat kr. 32:- men andra konkurrerat och gjort samma sak för kr. 25:-. Hela Eliassons årsomsättning var omkr. år 1890 kr. 1.200:-. Det var också detta år som firman inregistrerades, men redan några år tidigare hade den existerat. En viktoria-vagn hade kostat år 1910 kr. 450:- men hade under och efter första världskriget stigit till omkr. kr. 2000:--. År 1925 hade L. gjort en fin åkvagn som hade gått till kr. 1.800:-. Som kuriositet kan nämnas att denna såldes på en auktion år 1955 för kr. 10:-. Priserna pressades alltid och de svåraste konkurrenterna mellan år 1900-1920 var främst vagnfabrikanterna i Skillingaryd. Över huvud taget var priserna i nordöstra delen av Skåne och östra delen av Småland mycket svåra att konkurrera med. De dyraste vagnmakarna i Skåne och kanske även de skickligaste var G. A. Jönsson i Malmö, Jönsson, Eslöv och Eliasson Ystad.

Närmast efter dessa kom i pris och kvalitets hänseende Hansson, Tomelilla. Priserna på timret var ju också ganska billigt och 12 okantade furubräder 6 tum gånger 1 1/4 tum kostade kr. 6:50. Detta timmer köptes i brädgårdarna i Ystad. Bokplankor inköptes från sågverken i Fyland. Ekrarna köptes av göingar som körde omkring och utbjöd sina varor. Stockar av alm och ask inköptes av stadsplanteringar och bönder. Dessa hade kostat 75 öre pr kubikfot och stående på rot år 1920. År 1936 hade träden kostat 1,60 pr kubikföt sågade och hemlevererade. Dessa träd skulle ligga och vindtorka i minst tre år. I dag kostar lövträd 18:- kr. pr kubikfot. Några år efter första världskriget tog i stort sett åkvagnstillverkningen slut. Viktoriavagnar som droskor tog slut i början på 20 talet. Den absolut sista åkvagnen gjordes år 1923 och levererades till Skånska Husarregementet i Ystad. Vagnarna såldes mest på beställning och gick till Landsbygden runt Ystad. Några vagnar hann man i regel inte med att göra på lager endast några hjul och skaklar hade man som bönderna omgående kunde få. Man hade nämligen beställning på vagnar för lång tid framåt. Leveranstiden kunde vara ett par månader. När smeden hade någon tyst period så gick han ofta till vagnmakaren och beställde ett visst sorts underrede som han sedan kunde ha på lager. Någon arbetsbrist fram till år 1925 fanns inte, på den tiden var det bara brist på pengar. Efter år 1925 övergick man i Ystad till att göra s.k. vintertoppar till personbilar. Senare gjorde man inredningar till skåpbilar och träarbetet för lastbilar. De senaste åren har man helt övergått till att göra stora kylaggregat av galvaniserat plåt som hänger efter lastbilen.

En smedja hade funnits alldeles intill Eliassons verkstad och denne smed hade gjort alla järnbeslagen. Finare vagnar och ibland även grövre hade gått genom smeden och då hade denne fått stå för betalningarna. Någon svårighet att få ut pengar av bönderna hade L. aldrig märkt. Han hade aldrig t.ex. få taga kor eller hästar som likvid. Ett bomärke hade E. alltid använts sig av och detta hade inbränts i botten på vagnarna. L. berättade att detta berodde på att smederna ofta lurade bönderna och påstod att trävirket på en viss vagn var tillverkad av Eliasson i Ystad när fallet icke var så.

Detta hade Eliasson fått reda på och för att detta icke skulle upprepas satte E. in en annons i tidningen i vilken han påpekade att alla av honom gjorda vagnar var instämplat ett märke i botten på vagnen där det stod A. Eliasson, Ystad.

Vidare påpekade L. att det var stor skillnad mellan stads- och landsvagnmakaren. Den senare gjorde bara grova och fula vagnar och kunde helt enkelt inte tillverka en fin åkvagn. Därför beställde också de stora godsens sina vagnar hos stadens vagnmakare. L. berättade att det förri tiden t.om. hade hänt att de fina adelsmännen hade åkt utomlands och beställt fina karosser.

Ofta hände det att smederna hade fuskat i vagnmakarens yrke och ofta hade inte smeden och vagnmakaren stått på särskild god fot med varandra. Vagnmakare hade det funnits i varje by och i staden hade det funnits ett par stycken. De senare åren hade all slags vagnsarbete varit en plåga för L. ty han berättade, att numera gick det inte ihop med denna dyra arbetskraften att låta en arbetare stå och göra någonting för hand. Dessutom hade ju denna vagnmakeri-verkstad alltid varit specialist på att göra fina vagnar.

L. kände inte till mycket om vagnmakeriet under den tid då det inte fanns maskiner ty när L. kom i lära fanns det redan maskiner i Eliassons verkstad. Denne hade varit en föregångsman på det maskinella området och hade själv t.o.m konstruerat en ångmaskin som för tillfället står på Klostermuseet, Ystad och en träsvarv. Men L. påpekade att de viktigaste redskapen för vagnmakaren var en bandkniv och en spånhyvel.

Massiva gummiringar hade tillkommit strax före första världskriget. Vägarna hade tagit väldigt hårt på dessa gummiringar men många hade i alla fall fortsatt att beställa vagnar med massivt gummi ända fram till marknaden på vagnar tog slut. Men järnringar hade i alla fall alltid använts. Vid tillverkningen hade man först gjort underredet som man sedan genast lämnade till smeden. Därefter hade man tillverkat hjulet och härvid började man att svarva upp navet. Detta skedd_e på grund av att inte själva träämnet skulle spricka under tiden som det låg och torkade.

E. hade själv tillverkat en indelningsapparat som vreds runt för att göra hål till ekrarna. Ekrarna köptes i ämne. Innan dessa sattes i navet och ^{på} löterna doppades ekrarnas tappar i saltlake eller när det var finare vagnar i hornlim. Löterna hade köpts i ämne och sågades upp. tillverkningen av ett hjul skulle taga för en utlärd gesäll en dag. L. hade använts sig av en hjulstol i vilken hjulet låg vågrätt och ekrarna slogs in ifrån sidan och inte som i vanliga fall uppifrån. Det var stora fördelar med denna sortens hjulstol ty L. påstod att motståndet skulle bli mindre. L. hade använt följande trä: ek eller ask till ekrar alm eller ask till navet, bok till löter (skulle vagnen lackeras användes alm eller ask). Fur till korgen på bolstervagnar på finare vagnar alm eller ask.

Lärkontrakt

- A. Elsson Lasse Häusser
Hjelmabergsmästare

Leitmas

N. Persson

Institutionen för folklivsforskning vid Lunds universitet

Anders Eliasson för lärlingen Herman Lasson. Kontraktet är undertecknat i Ystad den 24 april 1905 och är signerat av Eliasson och Lassons fader.

Gustav Ekstrand

1877

Jordholmen.

E. kom i lära år 1892 på ett år och fick betala för detta kr. 60:- . Nästa år fick han dessa 60:- kr. tillbaka. Tredje året kom E. till Hörby på två års kontrakt. Detta var som förbundare. Här fick han första året kr. 100:- och andra året kr. 150:-. Efter gesällprovet kom E. till Eslöv som gesäll året 1896 och fick 7:- kr. i veckan och kost och logi. Här stannande han till år 1901, hans lön hade under denna tid först stigit till 16:- kr. senare 20:- och till sist 21:- kr. i veckan, men han fick då själv betala kost och logi som hade gått på kr. 6:- i veckan. Efter denna tid i Eslöv flyttade E. till Jordholmen och satte där upp egen vagnmakerirörelse. Orsaken till att E. flyttade ända ner till Jordholmen var att han trodde att utkomstmöjligheten skulle vara större här nere på slätten. Tidigare hade det likväl varit två vagnmakare i Jordholmen men fastän de nu blev tre hade E. aldrig gått arbetslös. Detta berodde kanske till stor del på att E. var utlärd som stadsvagnmakare och han kunde göra mycket finare vagnar än de andra två i byn. Hälften av E. arbete hade bestått av att tillverka finare Viktoriavagnar samt likvagnar som hade gått dels till Malmö och dels till församlingarna runt kring i bygden. Den andra hälften av arbetet hade bestått av att göra bolstervagnar och fjäderlastvagnar samt reparationer. E. berättade att när han ^{kom} till Jordholmen hade ingen smed velat göra beslagen till hans vagnar ty de ville liksom försöka att få honom bort från platsen men E. fann på råd och for in till smederna i Malmö och lät dem beslä sina vagnar. Detta gav också till resultat att E. fick mycket arbete genom smederna i Malmö. För övrigt hade bönderna ibland beställt vagnen hos smeden, som senare ville arbeta tillsammans med E, och ibland direkt hos vagnmakaren. E. hade haft ganska stor kundkrets och han hade gjort finare vagnar till bönder från många kringliggande socknar som Ö. Grevie, Arrie, Kärrstorp, Svedala, St. och L.Slägarp och Ahlstad.

Fjäderlastvagnar hade han tillverkat många till åkarna och till grossistfirmorna i Malmö. Beställningarna hade kommit genom Malmö-smederna. När det någon gång hade varit död-period för vagnmakaren och smeden hade dessa sinsemellan kommit överens om att göra en viss sorts vagn som sedan smeden i Malmö sålde. Det enda som E. själv haft på lager hade varit vagnshjul och bogträ. En av hans största köpare av just vagnshjul hade varit Malmö Mejeriförening. Ibland hade vagnarna lämnats målade eller tjarade, ibland tväbtom. E. hade haft två olika storlekar på bolstervagnar och två på arbetsfjäderwagnar och detta hade bönderna känt till och därför hade de bara^{behöva} komma dit och beställa antingen av den stora eller lilla typen. Bönderna i dessa trakter hade i regel beställt stora vagnar men de hade ju i alla fall måst ha en liten tre-bankarvagn (enbetsvagn) när de skulle uträtta små ärenden. Detta området här nere på slätten hade i början på 1900 talet varit ett novations-område ty de bolstervagns-modeller som E. hade lärt sig att tillverka i Eslöv ansågs gammalmodiga och tillverkades ej längre i dessa trakter. Men en sak som E. införde i dessa trakter var att hjulen skulle skeva något ty då blev de varaktigare. Detta kände icke de äldre vagnmakarna till i Jordholmen. Beträffande vagnar med hjulskenor hade dessa aldrig kunnat märkas här nere på slätten men uppe i Eslövstrakterna hade det varit mycket vanligt. Dessa hjulskenor hade varit lika många till antalet som vagnshjulets löter och spikats över löternas fogar. Naturligtvis hade järnbeslagna hjul även funnits när E. kom i lära. Massiva gummiringar hade tillkommit ungefär vid första världskriget. Något bemärke hade E. icke brukat men på finare vagnar skrev han ofta i fyllnaden under kuskbocken 2 Ekstrand, Jordholmen år 1915". E. ansåg att stor skillnad fanns mellan en vagnmakare som blivit utlärd i staden eller på landet, De som hade lärt i staden gjorde mycket finare vagnar. Många stadsgesäller blev sedan egna mästare på landet och de som satte upp eget vagnmakeri och aldrig varit som lärling eller gesäll i någon stad hade nog mycket svårt med konkurrensen från f.d. stadsgesällerna.

Bästa tiden som vagnmakare hade varit från år 1912 och fram till början på 20 talet. Under 1920 talet hade det varit både toppar och dåliga tider, men efter år 1930 hade det blivit mycket dåliga tider för vagnmakarna. Efter denna tid hade E. inte haft några gesäller utan endast haft beställningar ungefär vad han själv hann att göra. Bländ annat hade det varit en del korgar till gummi-hjulsvagnar. Den sista bolstervagnen hade gjorts omkr. år 1930 och den sista Viktoriavagnen omkr. år 1925. Efter år 1931 hade vagnmakeriet blivit en bissyssla för E. och hans huvudgärning hade blivit att vara polis, fjärdingsman, fattigvårdsordf. kristidsnämndsordf. barnavårdsman och revisor. E. berättade också om lagen i vilken det bestämdes om bredden på hjulringar. Denna skulle ha trätt i kraft den 1/1 1915 och enligt denna lag skulle alla arbetsvagnar vara försedda med $3\frac{1}{2}$ tums hjulringar. Detta gav till resultat att det blev rusningstid och goda förtjänstmöjligheter för vagnmakarna. Över huvud taget hade E. tjänat mycket pengar under första världskriget ty han hade år 1914 inköpt ett jättestort lager av trävirke mycket billigt och detta hade varat i stort sett under hela kriget. Angående lagen om hjulringar var E. helt säker på att denna hade kommit ut som allmän kungörelse. När E. hade kommit i lära hade det inte funnits några maskiner förutom en bandsåg som drogs för hand. Andra verktyg som var viktiga för vagnmakaren hade varit klosågen och hyvlarna. Under sin Eslövstid hade bandsågen där dragits av en fotogenmotor. Träet hade inköpts från trakterna av Frostavallen vid Höör. E. hade rest upp ett par gånger om året och sett på timret och sedan hade det sågats där uppe och därefter hade timret gått på järnvägsvagnar ner till Jordholmen. Alm och askträ hade E. ofta köpt på rot från traktens bönder. Under tiden fram till 1930 hade E. tagit in en lärling varje år så att han hade ständigt haft tre lärlingar, han hade inte velat skriva kontrakt med lärlingarna ty han ansåg att om de inte trivdes var det lönt att hålla dem kvar. Lönen för en lärling

hade första året utgått med kr. 75:- och för andra året med kr. 100:-. Ibland hade också E. haft gesäller. Själv hade han blivit vagnmakare av en ren slump. Han ville själv bli kavallerimilitär ty hans far var kusk men det fick han inte lov för sin mor. Då ville han i-
stället bli förvaltare på en stor gård och eftersom des-
sa samtidigt skulle vara hemma i snickeriarbete tyckte
Els fader att det skadade inte om han kom i vagnmakeri-
lära. Sedan stannade han i det yrket i hela sitt liv.
Han hade varit medlem i vagnmakeriföreningen sedan år 1908
E. berättade att de första åren i vagnmakeriföreningen
hade varit mycket svåra för honom ty de andra vagn-
makarna tyckte inte om att han slagit sig ner i Jordhol-
men där det redan fanns två vagnmakare tidigare.
E. berättade att strejken enbart hade varit i Malmö och
det hade alltså aldrig berört honom.

Carl Carlsson

1895

Tygelsjö.

C. kom i lära hos vagnmakare Edstrand i Tygelsjö, 1912. Under lärotiden hade C. första året kr. 50:-, men detta var frivilligt betalt såsom en belöning till C. Andra året hade han kr. 100:-, och tredje året fick han kr. 300:-. C. hade inte haft något kontrakt med Edstrand. Lärotiden hade varit 3 år och därefter stannade han kvar hos Edstrand som gesäll och fick kr. 8:- i veckan samt kost och logi. Han valde detta yrke på grund av att han hade lust för snickeri och gamla erfarna människor hade sagt till honom att vagnmakeriet var ett yrke som aldrig skulle dö ut. Yrket var inte fäderneärvt. År 1918 övertog C. sin gamle mästars verkstad.

Allt smidesarbete på vagnarna lämnades till smeden som C. var granne med. Ask eller alm hade C. använt till nav, bok till löterna, och ek till ekrarna. Resvagnarna hade oftast gjorts helt av ask. C. hade mest tillverkat fjäderlastvagnar och därefter bolstervagnar. Viktoria-vagnar och fähtonvagnar hade han också tillverkat många av. De allra största gårdarna hade använt bolstervagnar men de medelstora gårdarna hade använt mest fjädervagnar. Trebankar-vagnar eller enbets-lastvagnar hade också C. tillverkat många, det var en vagn som behövdes både av stora och små lantbrukare. Bland annat använde man den när man skulle köra till kvarnen och handlanden. I regel hade bönderna gjort så att de beställt träarbetet hos vagnmakaren och sedan hade bönderna själva gått till smeden och beställt järnbeslagen. Detta gällde när det var frågan om bolster eller fjädervagnar. Finare åkvagnar hade ganska ofta gått genom smeden. Vagnarna hade levererats otjärade när det var bolstervagnar. Bönderna hade sedan själv tjärat dem och C. berättade att det hade hänt ganska ofta att bönderna grönmålat vagnarna. Finare vagnar hade ofta målats av beställningstagaren som i detta fallet var smeden. Den sista bolstervagnen hade C. gjort 1935 och han trodde att det ungefär var samtidigt som han tillverkat den sista Viktoriavagnen.

De sista 20 åren hade C. alltså inte gjort någon ny vagn men han hade heller inte haft någon annat biyrke, utan hade hållts sig till reparationer av gamla vagnar. Detta hade gått bra på grund av den stora kundkrets som C. haft. Kundkretsen hade varit inte bara från Tygelsjö socken utan även från kringliggande socknar såsom Klagstorp, Bunkeflo, Arrie, Glostorp, S. Åkarp och Lockarp. Han hade före 1935 haft väldigt mycket att göra ty han påpekade att i dessa trakter hade det inte funnits vagnmakare i varje by. Dessutom hade de äldre vagnmakarna inte kunnat gjort t.ex. Viktoriavagnar. De bästa tiderna för vagnmakare hade varit dels omkr. år 1915 på grund av lagen om hjulringarnas bredd och dels i början på 20 talet då många bönder som förtjänat mycket pengar under kriget beställde eleganta resvagnar. Omkr. år 1930 blev det däremot dåliga tider för bönderna och det gav eko hos vagnmakarna. Omkr. år 1935 kom de så kallade bilgummi-hjulsvagnarna till och detta gav som resultat att C. hade börjat och göra vagnskorgar till dessa. Efter andra världskriget tog även detta slut ty nu hade bönderna inte längre gått till smeden med sin gamle bil och fått gjort om denna till vagn, utan i stället köpt färdiga gummi-hjulsvagnar från fabrikerna. C. påpekade också att på grund av att bönderna nu uteslutande använde traktorer, så behövde de ej längre bolstervagnar. Järnomsplågade hjul hade funnits när C. kom i lära. Massiva gummi-hjul hade tillkommit strax före 1920. Men C. påpekade att på Viktoria vagnar lades mest järnringar och mycket lite massiva gummiringar. Vagnar med hjulskenor hade C. ganska ofta reparerat som lärling. När C. kom i lära hade det funnits maskiner och han hade aldrig arbetat för hand. Det viktigaste verktygen hade varit bandkniven, som man använt när man format hjulekrar, ekhyveln, ^{och} bukthyveln, som var svängd och som man använde till löterna. Ett annat viktigt verktyg var överhyveln som man använde när hjulet var färdigt för att överhyvla löterna.

Vid tillverkningen av en vagn började man med tre saker nämligen underredet, navet och svällarna. Sedan gick man till smeden, Underredet stannade hos smeden men navet och svällarna kom tillbaka till vagnmakaren. Navet skulle ringas och sedan man satt dit ekrarna och löterna slog man i bössan. Ekrarnas tappar doppades i silllake. Detta gjordes för att ekrarna skulle fästa bra. För en utlärare gällde det minst tre dagar att göra fyra hjul, men då var också arbetstiden från kl. 6 på morgonen till kl. 7 på kvällen. De svåraste konkurrenterna till C. hade varit göingarna som farit omkring och sålt färdiga vagnar. Särskilt hade det varit Nils Kellgrens Vagnfabrik i Skillingaryd som hade haft återförsäljare här på platsen. Någon inbördes konkurrens mellan vagnmakarna hade aldrig funnits. De större gårdarna hade haft särskilt anställda huggedrängar men dessa hade oftast endast utfört reparationer och nya vagnar till dessa gårdar hade vagnmakaren fått göra. C. berättade vidare att redan omkring år 1850 hade det funnits en vagnmakare i trakten nämligen Ola Nilsson i Klagstorp. Timret hade när det gällde hårt trä inköpts från Malmö Furuträdet hade köpts från Lantmännens Brädgård, Tygelsjö. Ekrarna hade C. köpt av vagnmakare Ahlgren, Kvesarum. Trävirket till en Viktoriavagn hade omkr. år 1930 kostat kr.400:- Något bomärke hade C. aldrig använts sig av. C. hade varit medlem sedan år 1918 i Vagnmakeriföreningen och var fortfarande med i dess styrelse. Han påpekade även att numera gick inga nya vagnmakare med i föreningen ty det fanns knappast några längre och medelåldern i föreningen 1954 var 57 år. Äldsts var Alfred Hansson med 88 år (numera död). Därefter kom Ekstrand Jordholmen med 77 år. År 1954 var 33 medlemmar över 60 år. År 1920 var medlemsantalet störst med 93 medlemmar, äldsta kända medlemssiffran var från år 1913 och då hade föreningen 78 medlemmar. År 1918 när C. hade gått med i föreningen var det 7 nya medlemmar som sen gått in i föreningen.

Edvin NilssonV. Vemmenhög.

FOLKLIVSARKIVET

Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet

1896.

År 1911 kom N. i lära hos sin fader. Efter tre år kom N. som gesäll till vagnmakare Richtoff i Vallby i närheten av S. Klagstorp. Här fick han 9:- kr. i veckan i lön samt kost och logi. Han erinrade sig att hans fars gesäller år 1906 hade haft 6 a7 kr. i veckan. Hans fader själv hade år 1896 i lön 4:- kr. i veckan. Hans fader hade fått betala 50:- kr. första året under sin lärotid och fått dessa pengar tillbaka efter årets slut. Det andra året av sin lärotid hade han fått betalt. N. berättade vidare att hans fader aldrig hade haft kontrakt med sina gesäller ty han ansåg att om den inte trivdes skulle de genast slå sig in på något annat yrke. 1895 hade N. fader kommit till Vemmenhög och där inköpt ett gammalt snickeri som han gjorde om till vagnmakeri. Detta blev det tredje vagnmakeriet i V. Vemmenhög men de två andra vagnmakerierna ägdes av äldre vagnmakare som dels inte kunde tillverka några finare vagnar som t.ex. åkvagnar och dels hade dessa gamla vagnmakare för vana att inte stå hemma på sin verkstad och arbeta utan i stället gå omkring till bönderna på de olika gårdarna och där göra nya vagnar eller kanske mest reparera gamla. Detta system hade inte hans far utan han hade som senare tidens vagnmakare stått på sin verkstad och där utfört dels reparationer och dels tillverkning av nya vagnar. N. anmärkte att det inte var något ovanligt med en två à tre vagnmakare i varje by under 1800-talets sista årtionder. Men det hade ändå inte varit så farligt med konkurrensen ty det hade funnits gott om arbete hos bönderna på den tiden. I den familjen som N. tillhörde hade alla tre pojkarna blivit vagnmakare. Den ena brodern hade varit många år gesäll hos G. A. Jönssons Vagnfabrik, Malmö och därefter hade han kommit till Malmö Gatukontor där han varit vagnmakare för alla stadens vagnar.

Vid Hovgård i Näsbyholm hade timret inköpts av N. fader och N. hade efter det att han övertagit rörelsen fortsatt att köpa timret därifrån. Timret hade i regel köpts vid auktioner som hållits ett par gånger varje vinter. Träden var endast fällida och vagnmakaren hade själv fått säga upp det. T.o.m. ekrarna hade fläckts upp med yxa och löterna hade sågats upp för hand av vagnmakarna. Bönderna hade sedan kört hem timret till N. och ibland hade det kunnat var enda upp till 10 st. skjutsar. Smeden hade beslagit vagnen. Ibland hade beställningen av ny vagn kommit genom smeden men ofta hade vagnen beställts direkt hos vagnmakaren. Smederna hade ibland haft vagnar på lager, ty när de hade haft några lediga stunder på vintrarna hade de låtit sina gesäller göra järnbeslagen till en viss vagn och sedan hade de beställt trävirket hos vagnmakaren. Vagnarna hade sedan smederna sålt på våren ofta till då nyuppsatta bönder. N. hade själv aldrig haft några vagnar på lager ty han hade alltid haft så mycket att göra att han helt enkelt aldrig hade hunnit med det. N. hade mest tillverkat grövre vagnar som bolstervagnar, fjäderlastvagnar, flackvagnar och tre-bankarvagnar. Kunderna hade kommit inte bara från socknen utan även från de kringliggande socknarna. N. hade alltid levererat vagnen ~~smidd~~ omålad och otjrad. Ibland hade det kunnat hända att smeden hade låtit tjära vagnen men oftast hade bonden själv gjort det. N. trodde att trävirket till en flackvagn 1895 kostade 30:- kr. bolstervagnen vid samma tidpunkt hade kostat omkr. kr. 50:- . År 1910 hade trävirket till en bolstervagn gått på kr. 85:- . Från år 1911 och fram till år 1916 hade det varit stor rusning hos vagnmakaren dels beroende lagen om bredden på hjulringar och dels beroende på att bönderna hade gott om pengar under denna tid. På 1920-talet hade det varit en tydlig försämring med arbetet för vagnmakarna och efter år 1930 hade det blivit direkt dåligt. Den sista bolstervagnen hade gjorts år 1935 och den sista ~~1935~~ fjäderlastvagnen 1936. Den sista åkvagnen hade tillverkats år 1924 men överhuvudtaget hade åkvagnar alltid tillverkats här i liten skala.

Tillverkningen av gummi-hjulsvagnar hade kommit omkr. år 1933 men det hade aldrig blivit någon speciell omfattning ty smederna hade ofta själv köpt bräderna och spikat fast dem. Detta hade ju varit det enda träarbetet ty hela korgen och underredet på en sådan vagn hade bestått av järn. På 1940- och 1950-talet hade det varit uteslutande reparationer och detta håller faktiskt på än. Vid denna tidpunkten på året alltså våren har N. fortfarande ganska mycket reparationer av t.ex. trådhjul till gödnings-spridare och till radsåningsmaskiner. Ett och annat gammalt bolsterhjul kommer också in på N. verkstad för reparation men dessa bolstervagnar användes nu i regel till vattentunnor som användes till djuren när dessa går på bete under sommaren. Någon direkt bisyssla hade N. inte haft om man undantager lite snickeri. Järnringar hade under N. tid alltid lagts på nya hjul men N. hade ju varit med om att göra om gamla hjul med järnskenor och hans fader hade berättat för honom att han varit ^{med} om att göra hjul där man lade på järnskenor.

N. hade aldrig haft något bomärke ty han tyckte att detta var onödigt. Om han hade haft någon återförsäljare så skulle detta ha varit smeden som han arbetat tillsammans med. Vagnfabrikerna hade däremot haft agenter som sålt vagnar men bönderna hade knappast köpt av dessa ty kvaliteten hade inte varit hög. Smeden hade däremot ofta köpt färdiga vagnshjul av dessa agenter ty dessa hjul hade varit billigare än de som byvagnmakaren hade tillverkat. Men bönderna hade kommit på smederna med detta ty hjulen höll aldrig någon längre tid och smederna hade sedan fått gå tillbaka och köpa hjulen av vagnmakarna.

N. tyckte nog att det hade varit en viss skillnad mellan lands- och stadsvagnmakarna. Bland annat hade denna skillnad bestått däri att priserna hade varit högre i staden och kanske också att stadsvagnmakarna hade gjort finare vagnar än de vagnmakare som bodde på landet.

Någon specialisering hade aldrig förekommit hos N utan han hade alltid gjort alla sorters vagnar. Varken N själv eller hans fader hade lärt i stan utan bägge hade lärt på landet. Själv hade han tagit yrket på grund av att hans fader hade haft det och hans fader hade blivit vagnmakare beroende på att han hade varit intresserad av snickeri och särskilt hade hans intresse väckts när han fick hjälpa hugge-
drängen på den gården där hans fader hade varit torpare. År 1909 hade hans fader gått med i vagnmakeriföreningen och tack vare denna förening hade priserna på trävirket höjts. Men ibland hade likväl vagnmakare som bägge tillhört vagnmakeriföreningen konkurrerat med varandra och bjudit lägre priser än dem som var stadgade i vagnmakeriföreningens prislista. Förhållandet mellan vagnmakaren och smeden hade heller inte alltid varit det bästa och ofta hade det varit ett förfärligt kiv.

Nils Andersson.Institutionen för folklivsförk-
ning vid Lunds universitet

1895

S. Sandby.

År 1910 kom A. i lära i S. Sandby. För första året fick han betala kr. 75:- . Det andra året fick han pengarna tillbaka. Detta var stipulerat i ett kontrakt som var uppgjort mellan A. och hans mästare. År 1919 gifte A. sig och hade då 15:- kr. i veckan samt kost och logi. Sedan hade han året efter övertagit sin mästars gamla verkstad. Han hade blivit vagnmakare på grund av intresse för snickeriarbete. Redan vid tiden när A. blev egen mästare var de fina vagnarnas tid slut och ekonomiskt sätt var läget ganska ohållbart för en vagnmakare. Fortfarande fanns det vagnmakare i nästan varje by och dessa konkurrerade svårt med varandra. Han höll på att göra bolster- och fjädervagnar fram till år 1923 men då övergick han till att bygga karosser främst för bussar. Detta var nödvändigt ty det hade inte gått att enbart försörja sig på ~~vagnmak~~ vagnmakeri ty bönderna i dessa trakter började väldigt tidigt att övergå dels från åkvagn till bil och dels från bolstervagn till gummi-hjulsvagn. Sista bolstervagnen som nytillverkats var från början av 20 talet och den siste åkvagnen hade han gjort som gesäll 1915.

Under sin lärotid hade det inte funnits några maskiner i verkstaden. Det modernaste verktyget var en bandsåg som drogs av två karlar. Under hela sin lärotid hade han endast arbetat med handhyvlar. År 1923 hade de första maskinerna inköpts. Träet hade inköpts i S. Sandby Skytteskog och varje gång hade han köpt mellan en 20-30 stockar. Ibland hade det också hänt att en bonde hade kommit och sålt en stock. Men då hade man måst vara försiktig så att inte några rostiga spik eller hönsnät hade blivit inspikade i trädet. Hjulekrarna hade köpts färdiga från Billinge. A. hade vid dessa tillfällen lånat häst och vagn och kört upp och köpt ett helt lass åt gången.

Smeden hade gjort beslagen till vagnarna men sedan A. övergått till att bygga bussar hade han själv inrättat en liten smedja. Detta hade inte berott på avståndet till smeden ty det hade bara varit några 100 meter utan på grund av att smeden ofta inte hade tid att göra järnbeslagen just när A. ville ha gjort dem. Vagnarna hade dels beställts genom smeden och dels genom vagnmakaren. Bönderna hade varit svåra att handla med ty dels hade de alltid prutat och dels hade det tagit lång tid innan han fått betalt. På 1930 talet hade bönderna haft det särskilt svårt med det ekonomiska. Man kände bönder som hade fått sålt smågrisar för kr. 5:- pr st. År 1939 hade även bussbyggandet tagit slut ty då kom andra världskriget. Efter denna tidpunkt hade A. gjort alla sorters snickeri arbeten och som bisyssla hade han haft rökeri för fläsk samt biodlingar och stora jordgubbsland. Numera är detta huvudyrket och vagnmakeriet ett bityrke för A.

Lagen om bredden på hjulringar erinrade sig A. och trodde att den innebar att hjulen skulle vara $3\frac{1}{2}$ tum breda både fram och bak. Bönderna hade inför denna lag bråkat väldigt och påstod bland annat att vagnen med dessa breda hjul blev för tung och för klumpig. Vagnarna hade alltid levererats omålade och otjärade. Försäljningsområdet hade endast varit till socknen. Något bomärke hade A. inte haft. På de sista 30 åren hade smederna inköpt fabriksjor~~dar~~ gjorda hjul som hade kommit från Göinge och Småland. Dessa hade varit billigare och A. trodde att detta berodde på att trävirket var billigare att anskaffa däruppe. I dagens läge är allt arbete med vagnmakeri slut och endast någon gång kan ett radsåningshjul eller gödningsspridarehjul inkomma till A. verkstad för att lagas.

berättade denna

Vid mitt besök hos vagnmakare Frits Gablenz även om sin far och farfar som bägge varit vagnmakare.

Christian Mattias Gablenz.

G. var farfader till berättaren och G:s födelseår var obekant. Han hade emellertid kommit från Tyskland och var troligtvis född i Lübeck. Han hade lärt vagnmakeri-yrket i Tyskland i slutet på 1700-talet eller i början av 1800-talet. I början på 1820-talet hade Sverige (införskrivit) d.v.s. låtit tyskar komma in till vårt land och där givit dem mästarebrev ty Sverige hade vid denna tid inte haft några skickliga vagnmakare. Det var i detta sammanhang som G. hade kommit till Sverige. Han hade troligtvis slagit sig ner i Börringe och där öppnat vagnmakeri-rörelse. G. hade under sin Börringetid gjort mycket fina vagnar till godsens överallt i Skåne ty han var en av dem som verkligen hade kunnat göra eleganta vagnar. Tidigare hade adelsmännen importerat sina vagnar främst från Köpenhamn och Paris. Han flyttade på sin ålderdom till V. Ströö och satte upp ett vagnmakeri jämsides som han drev ett jordbruk som var på 4 tunnland. G. dog någon gång på 1860-talet.

Dennes som

Frits Andreas Gablenz

1835

B ö r r i n g e.

G. kom i lära hos fadern och efter lärotidens slut åkte han till Köpenhamn som gesäll. Detta hade han gjort inte på grund av att han skulle tjäna mera pengar där utan på grund av att danskarna låg långt före svenskarna när det gällde vagnmakeri. Efter sin Köpenhamns tid åkte han till Tyskland och stannade i tre års tid i Berlin som gesäll till en mycket ansedd vagnmakeri-mästare. Sedan hade han åkt till Ryssland och arbetat där i tre år dels i Moskva och dels i Petersburg. På denna tiden hade gesällerna åkt mycket omkring i [—]~~—~~

M. 16254:52.

åkt mycket omkring i Europa och det ansågs för att vara fint att på den tiden vara gesäll. Bland annat hade det räckt med gesällboken även som pass och hade man en gesällbok så vittnade det om att man var en god medborgare i staten. G. hade kunnat tala båda ryska och tyska. Ett av de starkaste minnena från hans Petersburgs tid var att han kom ihåg att varje torsdags morgon marscherade de livstidsfångarna som hade valt i stället ett fritt liv i Sibirien genom stadens gator ihopkopplade med järnkättingar och sitt fångnummer inbränt i pannan. Efter sin hemkomst till Sverige övertog G, sin faders rörelse i V. Ströö. G. hade liksom sin fader lärt sig att göra finare vagnar och han fick också de stora godsena i Skåne till kunder. Bolstervagnar och fjäderlastvagnar hade han också tillverkat till traktens bönder. Timret hade han köpt i stockar från de närliggande skogarna. Sedan hade de själva sågat det upp till plankor genom att använda den jättestora och klumpiga klosågen. Lötena och ekrarna hade de själv också gjort. Först in på 1900-talet hade de köpt färdiga ekrar från bönderna i S. Rörum som haft detta som sitt vänterarbete. För att timret skulle bli särskilt gott skulle trädet fällas under december eller januari mån. och det gick också i värsta fall ävenⁱ februari mån. Sedan skulle stockarna senast vara färdigsågade i slutet av april mån. Även under denne G:s tid hade många adelsmän låtit göra sina fina vagnar i utlandet och ofta hade G. bara fått reparera dem när de någon gång gick i sönder. Men vanliga åkvagnar och bolster- och fjäderlastvagnar hade det varit en jämn åtgång på till bönderna i trakten. G. avled år 1919 och man kan karaktisera hans tid som en tid då det var mycket att göra för vagnmakaren men dåliga priser på varorna. ~~XXX~~

Dennes son, vår berättare

Fritz Gablenz

1885

V. S t r ö ö.

Denne kom i lära hos sin fader och vid 18 års ålder blev han gesäll först i Eslöv och sedan i Malmö. Under sin Malmötid hade G. sju kronor i veckan samt kost o. logi.

Efter denna Malmötid åkte G. till Stockholm och var där gesäll hos en vagnmakare som gjorde mycket fina och eleganta vagnar men som också hade börjat att göra bilkarosser. År 1909 återvände G. till V. Ströö och övertog faderns rörelse. Under de första åren som G. var sin egen hade det varit mycket dåliga tider och först efter 1916 hade det ljusnat något. Efter 1925 hade det åter igen börjat att sätta av med vagnmakeriet och G. hade blivit tvungen att börja syssla med annat snickeri, bland annat tillverkning av bandyklubbor. Efter 30 hade han inte tillverkat någon ny vagn och vagnmakeriet hade endast bestått av lite reparationer. De senaste åren hade G. helt övergått till att göra visst trävirke till fiskredskap. Dessutom hade han haft sitt lilla jordbruk på 4 tunnland. G. påstod att vagnmakeriet just i dessa trakter hade varit sämre ekonomiskt sett än på andra platser i Skåne. Detta hade berott dels på att vagnmakarna hade bott alldeles för tätt och dels på att den ene vagnmakaren ofta hade konkurrerat med den andra. Priserna som var fastställda av vagnmakeriföreningen hade de inte hållit utan jämt och ständigt krupit under dessa. En annan orsak hade varit smederna som ofta fått beställningen på vagnen av bönderna och som hade prutat ohyggligt med vagnmakaren.

Under den tid som G. gjort vagnar hade han inte använt sig av något bomärke ibland hade han emellertid haft ett sigill. Vagnmakarna i städerna hade tjänat mer pengar än de som utövade sitt yrke på landet. Numera ansåg G. att det inte gick att försörja sig som vagnmakare.

M. 16254:54.

FOLKLIVSARKIVET

M. 16254:54.

Institutionen för folklivsforskning
vid Lunds universitet

Minne bevisningen för mitt Leif Jönsson Westbergens Råd
Malmfors Gysella Malmfors Christian Mathias Gablentz
Allens Zinnberg gälarut sett. och Hon sin Gåll Zinnberg
gämarut sett. och Hon sin Gåll Zinnberg

Stralsund 2^{de} Sept 1823. Alls Allensfall. Rüdolph
Hon. Stralsund
Alls Zinnberg gälarut
Rüdolph Hon Zinnberg
Alls Zinnberg gälarut

Alls Zinnberg gälarut

Alt Hjul- og Karethmager

Das Rad- und Steumacher

Fritz Gallen

Fritz Gallen

er bleven gjort til Svend, d. 27 Februar 1854
i den Kgl. Residentstad Kjøbenhavn,
ved Hjul- og Karethmagerstvendenes aabne Lade,
bevidnes ved vor Underkrift og Broderskabets
høsttrykte Segl.

ist zum Gesell gemacht, d. 27 Februar 1854
in der Kgl. Residenzstadt Copenhagen
bei der Rad- und Stellmachergesellen offene
Lade, wird bescheinigt durch unsere Unterschrift
und der beigedruckte Siegel der Brüderschaft.

Kjøbenhavn, den 27 Februar 1854

Copenhagen, am 27 Februar 1854

f. *Hansen* som Oldgefell.

a. *Hansen* als Allegeill.

f. *Riedolph* som Debutri.

a. *Riedolph* als Debutri.

f. *Andersen* som Debutri.

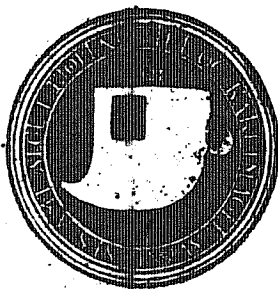
a. *Andersen* als Debutri.

f. *Petersen* som Jungst.

a. *Petersen* als Jungst.

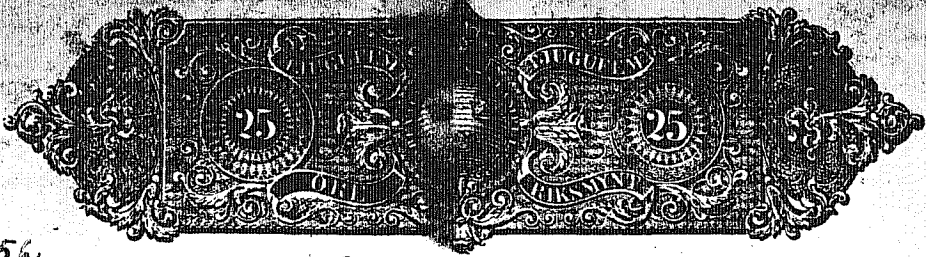
f. *Hansen* som Jungst.

a. *Hansen* als Jungst.



FOLKLIVSARKIVET
Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet

M. 16254:55



M.16254:56.

N^o 248

Utdrag af Protokollet, hållet hos
gästgästen i Lund den 19 Mars 1863.
Sedan Fabriks- och Handtverks Föreningens
måttige, med handlingarnes i förhållande till
afgifva tillstyrkan de uti lände öfver Magister
Karegeratten Fritz Andreas Sablentz under N^o
174 i protokollet för den 16 nästleden följande
anmärkta ansökan om mästertafel i Upp-
makareyrket; samt af de Gode Män, förut-
i gånge att granska förkommande arbetsproff
medan J. P. Hasselgren, Skomakarmästaren i
Brunskog, Instrumentmakaren C. P. Rudelius och
Snickarmästaren J. Pettersson tillkommit
och suffletteruagit, beslut, efter afvärtägning
följande

Utslag

Utmärkelse efter ansökan den 19 Mars 1863

Omär såväl Fabriks- och Handtverks Före-
ningens tillmåttige som Gode Männen god-
känns arbetsproff, samt Stokanden i öfriga
wisat sig behörig till det i fråga mästertafel
i förhållande; förklarar Magistraten stänkt an-
sökan att bifalla. Och kommer, sedan detta
slag vunnit laga kraft, wänligt mästertafel
att för Stokanden utfärdas.

Den med detta Utslag missnöjde, äger att de-
förda besvär hos Konungens Reflektionshof

Lösen - 2.
och sigg - 75.

Lund 1863

M.16254:57.

FOLKLIVSARKIVET
Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitetBorgmästare och Råd
uti
Staden Lund

Gör wetteligt: att den Wagnmakare-Sällens Fritz
Andreas Gablantz för Magistraten anmält sig till
winnande af mästenskap i Wagnmakarehandtö-
ket och i färdigt ärendemål på föreskrifvet följande
galeat sin behärighet och flikklighet i yrket, på
klarar Magistraten honom, Fritz Andreas
Gablantz, för Mästare i afwinnande han-
werk, i hvilken egenskap han äger tillgodanpän-
de förmåner, författningarna bjuda

Den yttermera wisar warden detta med Stadens
gill och vederborlig underskrift bekräftadt

Lunds Rådhus den 22. Oktober 1863.

På Magistratens vägnar,

Riss

Lösen: 5 — —

Gåsp: 1 — 50 —

På Fyra R. 50 öre Rmt.

F. H. Moller

Ant. med Carl R. M. L. L.

1891

Staffanstorp.

A. kom i lära i Önneslöv år 1907. Han skrev inte något kontrakt med sin mästare utan stannade den tid som han själv ville. De två första åren som han var i lära gick han utan ersättning. Det tredje året fick han kr. 200:--. Därefter arbetade han som gesäll i Gåsebäck i närheten av Hälsingborg och i Ljungbyhed. I Ljungbyhed skötte han ensam ett vagnmakeri som ägdes av bysmeden. År 1914 inköpte han en gammal smedja i Staffanstorp som han ändrade om till vagnmakeri. Den bästa tiden som vagnmakare hade varit just åren efter hans tillträde i Staffanstorp och detta berodde på lagen om hjulbredden som hade höjts till $3\frac{1}{2}$ tum. A. trodde att denna lag gällde endast för Skåne. Han berättade vidare att han vid det tillfället också hade trott att på grund av att alla bönderna nu var tvungna att lägga om löterna på hjulen så skulle dessa vara mycket längre än de tidigare smala löterna, men så var icke fallet ty breda löter stod sig inte så länge som de smala ty de breda ruttnade tidigare. Under första världskriget hade bönderna också tjänat mycket pengar och detta gav till resultat att många bönder beställde fina vagnar hos vagnmakaren. Under trettio-talet hade bönderna haft det ganska svårt men A. påstod att något arbete hade aldrig saknats för honom. Visserligen hade åkvagnar och bolstervagnar slutats att nytillverkas under denna tid men i gengäld hade gummihjuls vagnarnastid kommit och A. hade haft mycket arbete med dessa. Dessutom hade det blivit mycket reparationer och eftersom Staffanstorp var ett stort sockerbruksdistrikt så hade särskilt om höstarna mycket reparationer inkommit. A. hade haft gesäller i sin verkstad fram till år 1938. Härefter hade han varit ensam i sin verkstad men även på 40 talet hade det funnits gott om arbete. Detta hade kanske till viss del berott på att han var ensam vagnmakare i Staffanstorp. Han hade också haft kunder från närliggande byar. Något biyrke hade han inte haft.

Virket hade A. inköpt från trakterna av Höör och Hässleholm. Han hade rest upp och sett ut timret och fått det sedan sågat däruppe. Han hade i regel köpt en järnvägsvagnslast åt gången. Ekrar och löter hade han ofta inköpt upphuggna. Dessa skulle sedan ligga och torka i minst tre år. Bönderna hade i regel beställt trävirket hos vagnmakaren och järnbeslagen hos smeden men ibland kunde det förekomma att bonden hade beställt hela vagnen hos vagnmakaren och då lämnade denne järnarbetet till smeden. Ibland hade det varit tvärtom. Smeden hade bott alldeles i närheten och något kiv dem emellan hade aldrig förekommit men han visste att på andra håll i Skåne hade sådant förekommit.

Någon konkurrens mellan vagnmakarna hade heller inte förkommit i dessa trakter. Någon svårighet att få ut pengar hos bönderna hade A. inte märkt. Vagnarna hade aldrig tjarats utan lämnats direkt till bonden och detta hade han själv skött om. Den mest tillverkningen som A. hade haft hade varit av två-spännarevagnar av grövre sorten.

Några hjul med järnskenor hade A. varken reparerat eller tillverkat men hans fader som varit lantbrukare hade haft en vagn av denna typ. A. hade också lagt märke till att den sortens vagnar som han tillverkat under sin gesällstid i Ljungbyhed dög inte nere i Staffanstorp ty dessa bönderna här nere ville ha modernare vagnar. Över huvud taget hade Ljungbyhed varit ett reliktområde och bland annat hade äldre benämningar på olika vagnsdelar använts däruppe och som var försvunna sedan många år härnere i dessa trakter. Ett exempel på detta är att Ljungbyheds-bönderna kallade löterna för mo.

På vintrarna när det var gott om tid på verkstaden hade A. tillverkat olika delar till vagnar som han haft på lager. Dessa använde han inte bara vid reparationer utan även när en beställning på en ny vagn inkom just under någon rusningstid. Smeden hade också ofta haft järnbeslagen till vagnarna på lager. Men ibland hade det också hänt att både vagnmakaren och smeden hade haft helt färdiga vagnar på lager. A. hade haft en sorts bräntång som där stått G.A. på och detta bomärke hade han brännt in på hjulnavet. Denna tång hade han också använt när han köpt timmer på auktion ty då hade han märkt varje träd med sitt bomärke och detta tyckte A. hade varit mycket bra ty då hade inte de andra vagnmakarna kunnat så att säga "taga fel träd". Trävirket till en bolstervagn hade omkring år 1914 kostat mellan 100 och 115: kr, Några göingar hade vad A. visste aldrig åkt omkring och sålt vagnar i dessa trakter. Några smeder hade visserligen en tid köpt fabrikshjul och haft på lager men detta hade ganska snart tagit slut, på grund av den dåliga kvaliteten på dessa fabrikshjul. A. berättade att år 1914 skulle skjutsstationen i Staffanstorp ha fyra nya hjul på en av sina vagnar och A. hade begärt kr, 28:- för dessa, men detta hade de tyckt vara för dyrt och hade i stället köpt fyra fabrikshjul för kr, 24:-.

Dessa hjul hade emellertid endast hållit i ett år, och sedan hade A. fått laga dem och på det viset hade fabrikshjulen blivit mycket dyra. A. hade lärt yrket på landet och någon större skillnad mellan en stads och landshantverkare trodde A. knappast hade existerat. Samma inkomster hade de haft och möjligtvis hade en vagnmakare på landet fått göra fler bolstervagnar än sin kollega i staden och den senare hade kanske fått göra mer dragkärror, och utkörarevagnar. Sedan år 1917 hade A. varit med vagnmakeriföreningen.

A. berättade vidare att när hans fader hade varit ung hade det inte funnits några riktiga vagnmakare på landet utan det hade i stället varit en sorts snickare som gått omkring från gård till gård och reparerat gamla och kanske även i vissa fall gjort nya vagnar. Dessa ambulerande vagnmakare hade kallats för huggare. De större gårdarna hade haft en huggedräng som gjort reparationer på vagnarna och kanske även tillverkat några av de grövre sorterna. Annars hade dessa gårdar köpt sina vagnar mestadels från städerna.

Carl Nilsson

FOLKLIVSARKIVET

Institutionen för folklivsforskning
vid Lunds universitet

1883

Fjälkinge.

År 1897 kom N. i lära hos vagnmakare Per Hansen i Rödale. Som läropeng fick han första året betala kr, 50:- men efter andra årets slut fick han igen dessa pengar. Han hade alltså i två år gått helt ut an lön. Något kontrakt hade aldrig skrivits utan det hela hade endast överenskommits muntligt. Han stannade i Rödale i tre år och därefter åkte han hem till sin fader som hade ett vagnmakeri i Viby. Hans fader hade lagt huvudvikten just vid denna tid på vagnmakeriet, tidigare hade han varit dels jordbrukare och dels vagnmakare men när nu sonen kom hem lades huvudvikten på vagnmakeriet. N. stannade hemma i Viby till år 1913 då hansbroder övertog faderns vagnmakeri och själv flyttade han till Fjälkinge där han satte upp ett eget vagnmakeri. Han flyttade till Fjälkinge beroende på att när han gått i sin faders verkstad hade de haft mycket kunder just från Fjälkinge och han ^{hade} liksom redan en kundkrets där. I Fjälkinge blev det liksom ett centrum för vagnmakeriet och förutom ^N fanns det tre andra vagnmakare i byn. En av dessa som hette Bröderna Lindgrens vagnfabrik gjorde enbart åkvagnar och hade alltså gått in för specialisering. Konkurrensen hade varit fruktansvärt hård och fastän dessa vagnmakare i Fjälkinge haft kunder från nästan hela Skåne, Blekinge och Småland hade likväl dessa haft det ekonomiskt mycket svårt och just Bröderna Lindgrens Vagnfabrik hade gått om styr. N. hade mestadels arbetat tillsammans med en smed och gjort vagnar på lager som de sedan åkt in med på marknaden i Kristianstad som hölls en gång i månaden. Här inne hade de också fått beställningar på nya vagnar av bönderna som besökt marknaden och dessa vagnar gjordes sedan under månadens lopp hemma i Fjälkinge och levererades vid nästa marknad. N. drev alltså vagnmakeriet i nästan samma storlek som en vagnmakare nere på söderslätt ty N. hade aldrig haft någon gesäll men till skillnad från söderslättsvagnmakaren hade N. inte kunnat leva enbart på traktens bönder utan hade måst sänka priserna och sälja under slättens vagnmakare och på det viset även få kunder från dessa trakter.

N. hade också fått mottaga beställningar på nya vagnar i Fjälkinge. Det hade varit dels bönder som kommit ner från Blekinge och dels också godsägarna och de stora lantbrukarna som kommit och beställt fina åkvagnar, gigger, viktoriavagnar, ponnyvagnar och dogcartar. N. hade också utfört mycket reparationsarbeten och särskilt efter 1929 då han tillverkat den sista åkvagnen. På 1930 talet hade förutom reparationerna också tillverkning av gummi-hjulsvagnar börjat. Detta hade varat till 1945. Det verkar som om ett centrum för vagnmakeri hade legat i trakten kring Fjälkinge. Detta märks dels på att det funnits mycket vagnmakare här och dels på att träet varit billigare här än nere på slätten. Timret hade köpts från trakten kring Fjälkinge. N. berättade att en del hade han köpt från Vånga som endast ligger en halv mil från Fjälkinge och en del timmer från Immeln. Ibland hade han köpt två stora vagnslaster åt gången. Ekrarna hade han köpt kluvna av en man som levde på att köpa ek från kronans skogar och sedan högg upp ekarna till ämnen. År 1904 hade träverket till en fin almvagn kostat kr. 80:--. Till en viktoriavagn hade träverket samma år kostat kr. 130:--. En hel viktoriavagn hade kostat omkring kr. 300:--. De fina vagnarna hade ofta målats av kompanjonerna vagnmakaren och smeden men bolstervagnarna hade lämnats otjärade. På alla almvagnar gjordes helböjda löter (två st. till varje hjul). Detta berodde på att vagnen höll då längre och dessutom ansågs det för att vara finare. För vagnmakarens del åtgick det mycket mera trä och detta gav ju till resultat att vagnen blev dyrare att tillverka för vagnmakaren. Något bomärke hade N. inte använts sig av men han påpekade att man ändå alltid kände igen varandras vagnar på utsirningar och andra små detaljer. Han hade också tillverkat bolstervagnar till bönderna i trakten kring Fjälkinge men dessa hade varit mindre än de som tillverkats till bönderna nere på slätten. Han berättade också att konkurrensen hade varit väldigt svår och det ekonomiska läget för vagnmakaren hade många gånger varit synnerligen besvärligt. N. hade varit medlem i nordöstra Skånes vagnmakareidkare-förening som startades 1924. Det största antalet medlemmar hade varit 25 st. I år hade föreningen upplösts och då hade det endast varit 8 medlemmar kvar. Orsaken till att föreningen upplösts var att det inte längre fanns någon vagnmakare som sysselsatte sig med att göra nya vagnar.

Föreningen hade på sätt och vis varit ganska livaktig och träffats tre à fyra gånger om året. Men föreningen hade aldrig haft samma inflytande som vagnmakeriföreningen i S. Skåne ty här uppe hade man tyvärr inte fått med alla vagnmakarna. Dessutom hade de stora vagnsfabrikanterna som bodde i dessa delar av Skåne heller inte velat gå med i föreningen beroende på att de då var tvungna att hålla de priser som föreningen bestämde. N. berättade vidare att ektapparna hade han i regel doppat i vatten eller i sill-lake. Han kom ihåg att han sett vagnar med järnhjulskenor men år 1897 när han kom i lära hade man gjort hela järnringar till hjulen. Det hade varit mycket lite maskinell drift och det mesta hade gjorts för hand.

N. berättade att Lindgrens Vagnfabrik i Fjälkinge hade tillverkat mycket likvagnar som hade sålts till stora delar av S. Sverige. Hans fader hade också varit vagnmakare och hade troligtvis kommit i lära omkring år 1870 i Viby.

Carl HeideFOLKLIVSARKIVET
Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet

1894

Y n g s j ö .

År 1910 kom H. i lära i Teckomatorp. Som läropeng fick han första året betala kr. 100:- men efter andra årets slut fick han tillbaka pengarna. Dessutom hade han fått som någon sorts premium kr. 25:- Något kontrakt hade aldrig skrivits utan det hela hade varit en muntlig överenskommelse. I Teckomatorp stannade H. i fyra år och därefter flyttade han till G.A. Jönssons Vagnfabrik i Malmö. Här stannade han i två år och berättade att fastän denna vagnfabrik var en av de förnämsta i Sverige så hade det varit mycket lite maskinell drift och det mesta hade utförts för hand. Det hade vid denna tid varit fyra till fem vagnmakare och två till tre smeder som hade varit anställda i fabriken. Dessutom hade G. A. Jönsson haft egen målare och egen sadelmakare. Här i Malmö hade man gjort enbart finare vagnar. H. hade t.ex. varit med om att göra en landå och att reparera en kupé från Skabersjö slott. Kupeerna till Malmö droskstation hade slutats att tillverkas vid denna tid ty dessa hade redan då övergått till bilar. Men däremot hade utkörare-vagnar i stor skala fortfarande tillverkats. Vid hästutställningen varje sommar i Malmö hade G. A. Jönsson visat sina nya vagnar. Han hade dessutom haft ett bomärke som satt ytterst på axeltappen. Arbetstiden hade varit 10 timmar om dagen. År 1920 flyttade H. till vagnmakare Jönsson i Eslöv. Här hade också tillverkats åkvagnar men också vanliga arbetsvagnar. Smeder hade också varit anställda i denna vagnfabrik. Hans lön hade år 1913 varit kr. 1:50 om dagen. År 1922 hade H. satt upp egen rörelse i Yngsjö. Han hade då övertagit ett gammalt bageri som gjort om till vagnmakeriverkstad. Tidigare hade det inte funnits någon vagnmakare i Yngsjö. De första åren var det mycket att göra bland annat på grund av lagen om hjulbredden. Endast en del fina vagnar hade H. gjort här i Yngsjö ty jordbrukarna voro i regel ganska fattiga. Han hade inte haft någon gesäll utan arbetat ensam i sin verkstad. År 1930 hade det också tagit slut med tillverkningen av bolstervagnar. H. berättade att mellan åren 1928-32 hade han exporterat vagnshjul till Köpenhamn. Denna idé hade han fått från Jönssons Vagnfabrik i Eslöv ty när han arbetade där hade de gjort likaledes. Efter år 1930 hade arbetet dels bestått av reparationer på gamla vagnar men framför allt hade han övergått till att göra károosse r till utkörarebilar och ambulanser.

Nu har H. helt övergått till att göra bilhyttor och han har till och med avyttrat sina maskiner som han använde vid vagnstillverkningen. Trävirket hade han inköpt från Maltesholm som ligger en och en halv mil från Yngsjö. Vid inköpet hade timret alltid varit uppsågat. H. hade alltid stått på god fot med smeden som han var granne med och denne hade alltid utfört smidesarbetet till vagnarna. Bönderna hade i regel gått till vagnmakaren och beställt träverket och sedan själva gått till smeden och beställt smidesarbetet. En del finare åkvagnar hade han fått beställning på genom smeden. Konkurrensen mellan vagnmakarna hade varit oerhört stor och vagnmakare hade funnits i varje by. Priserna hade varit väldigt dåliga och trävirket till en tre-bankarvagn hade 1922 endast kostat kr. 90:-. I slutet på 20 talet och början på 30 talet hade det varit mycket dåliga tider för bönderna och detta hade givit som resultat att det nästan hade varit hart när omöjligt för vagnmakarna att få ut pengar för varorna. Dessutom hade återförsäljarna från vagnsfabrikerna till en början varit svåra konkurrenter men eftersom kvaliteten på dessa vagnar varit så dålig hade bönderna snart återigen övergått till att få gjort vagnar hos H.

H. hade varit medlem i nordöstra Skånes Vagnmakeri förening. Föreningen hade grundats för att fixera priser dels på hela vagnar och dels på reparationsarbeten. Föreningen hade upplösts i vår ty den hade inte längre någon funktion att fylla. Medlemsantalet var nu endast 8 st. men när den var som ~~störst~~ störst hade den bestått av 30 personer.

Under H. vagnmakeritid hade det alltid varit järnomslogna hjul på vagnarna. Vagnen hade alltid levererats omålad och otjärad. H. påpekade här att nytillverkningen hade främst bestått av småklena bolstervagnar. H. hade haft lust för träarbete och därför hade han valt vagnmakarens yrke, detta yrke hade varit hårt men intressant. Han hade inte haft några släktingar som före honom varit vagnmakare. Fadern hade varit lantbrukare ^{och} han mindes att denne år 1902 hade inköpt en fin åkvagn, som varit blåmålad. Några maskiner hade inte förekommit när H. kom i lära förutom en bandsåg som drogs med vandring.

H. hade varit den ende vagnmakaren i ett ganska stort område och hans kundkrets hade bestått av bönder från flera av de kringliggande socknarna. Han berättade om en gammal vagnmakare som hette Erlandsson i Teckmatorp som hade specialicerat sig på att göra enbart giggar. Det hade tagit tre veckor att göra en giga och priset hade varit fullt färdig nära 300:- kr,

H. hade själv aldrig gått in för någon specialisering utan han hade fått göta vad ortens bönder ville ha. Det hade varit stor skillnad på de vagnar som tillverkats till slättens bönder och till de bönder som bodde i dessa trakter. Några vagnar på lager hade H. aldrig haft men lite reservdelar som bogträn, skaklar eller hammeldrag hade nästan varit nödvändigt ty bönderna fordrade att de genast skulle kunna få köpa en ny sådan ~~xxxx~~ hos vagnmakaren. Skillnaden mellan att vara vagnmakare i staden och på landet hade varit oerhört stor och bland annat bestod den däruti att vagnmakaren i staden i regel hade gjort finare åkvagnar och dessutom haft bättre kunder när det gällde betalningen. På landet hade vagnmakaren måst ge bonden minst ett års kredit och ofta hade det varit oerhört besvärligt att efter denna tid få ut pengar. Numera hade vagnmakeriyrket helt blivit en bisysselsättning för H.

Jonatan Johnsson

1886

H o v.FOLKLIVSARKIVET
Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet

J. fader hade varit lantbrukare och denne hade dött när sonen endast var ett och ett halvt år gammal. J. hade först varit byggnadssnickare men eftersom hans moder tvungnet ville att sonen skulle stanna hemma så övergav J. byggnadssnickeriet och gick i stället i lära hos en vagnmakare. Men byggnadssnickeriet hade varit mera lönsamt än vagnmakeriet. Han hade fått betala 100:- kr. för ett halv års lärotid och dessutom själv fått hålla sig med kost och logi. Under hans lärotid hade det inte alls funnits några maskiner. J. berättade att det redan då hade varit ekonomiskt dåligt för vagnmakarna och när han sedan hade byggt en egen liten verkstad så hade han fått betalt för ett par skaklar 2:50 och träverket till en hel bolstervagn hade år 1909 endast kostat kr. 50:-. Det hade alltid varit mycket svårt att få ut pengar av bönderna och konkurrensen hade varit så svår att man ofta fick sälja till det egna inköpspriset av trä. Någon gesäll hade J. inte haft ty detta hade inte gått ty en gesäll skulle ha kr 1:- om dagen. J. talade om hur oerhört svårt det hade varit att leva och många gånger hade han och hans hustru fått arbeta tills långt in på nätterna för att kunna försörja sig. Tillverkningen hade bestått av enkla bolstervagnar och slädar. Några finare vagnar hade J. aldrig gjort dels beroende på att han endast varit i lära ett halvt år och kunde inte göra sådana vagnar och dels på att de små fattiga bönderna i dessa trakter inte hade råd att anskaffa några dyrbara vagnar. Bolstervagnarna hade varit av en liten typ ty stora bolstervagnar med fullt lass kunde inte de magra hästarna draga i detta kuperade landskap. De stora godsägarna som det fanns några stycken av längre in i landskapet hade köpt sin fina vagnar antingen på auktioner eller också från vagnmakarna i Hälsingborg. Sista bolstervagnen hade J. tillverkat 1945. Efter detta hade han tillverkat gummihjuls vagnar och detta hade varit ekonomiskt sett det mest gynnsamma för J. Något biyrke hade J. aldrig haft ty han hade inte hunnit med något annat än vagnmakeriet, och han trodde att detta berodde på att småböndernas dåliga och kläna vagnar i samband med de dåliga vägarna ofta gick sönder och behövdes repareras.

J. tyckte att numera var tiderna mycket bättre än vad de var för en fyrtio femtio år sedan. På den tiden var det nästan omöjligt att få betalt av bönderna men numera var det inte längre något bekymmer. Hans kundkrets hade endast bestått av byns bönder. Träet hade J. köpt på rot på auktioner ~~xxx~~ i omgivningarna. I dessa trakter hade det varit särskilt gott om ask. Trävirket till en bolstervagn hade i början på 30 talet kostat omkring kr. 90:--. Vagnarna hade alltid levererats otjärade. Vagnar med hjulskenor hade han sett men aldrig varken reparerat eller lagt på någon vagn. J. hade några år varit med i vagnmakeriföreningen för nordvästra Skåne men hade sedan gått ur föreningen beroende på att det var för honom fullständigt omöjligt att hålla de priser som var bestämda för vagnmakarna i Hälsingborgs trakten. Hans värsta konkurrent hade varit en vagnmakare som hette Persson och som själv inte gjorde några vagnar utan hade beställt träverket av vagnmakare uppe ifrån skogstrakterna och sedan låtit en billig smed beslå dem och en målare antingen måla eller tjära dem och sedan hade han själv enbart farit omkring och sålt vagnarna till bönderna. Han hade sålt dessa vagnar så billigt att J. påstod att hans inköpspris för timret var lika stort.

Tage Carlsson

FOLKLIVSARKIVET

Institutionen för folklivsforsk-

R a m s j ö s t r a m i d g vid Lunds universitet

C. kom i lära år 1916 hos vagnmakare Anders Nilsson i Önnelöv. Lärotiden bestod av fyra år men någon läropeng fick han inte betala utan fick i stället lön efter ett halvt år. Detta var 5:-kr i veckan samt kost och logi. C. stannade på denna plats i nio år och det sista året hade han i lön kr. 26:- i veckan. Denne vagnmakare som han arbetade hos hade hållit mycket låga priser för att han på detta sätt skulle försöka konkurrera ut de övriga vagnmakarna i trakten. Detta hade emellertid inte lyckats utan ett par år efter att han hade satt upp egen verkstad gick Anders Nilsson i konkurs. Hos honom hade C. emellertid fått mycket god praktik och han hade tillverkat hos honom både åk-vagnar, planvagnar, giggar, och charabanger. Han erinrade sig särskilt en fin charabang som Anders Nilsson hade gjort till den stora utställningen i Ängelholm 1905. År 1925 hade C. övertagit en egen vagnmakeriverkstad och denna hade varit i bruk sedan år 1908. Så snart han börjat med egen rörelse sjönk priserna på vagnmakarnas produkter och fastän att det var mycket arbete de första åren, så var priserna mycket låga och det var svårt att klara sin ekonomi. I dessa trakter hade det knappast varit en vagnmakare i varje by. Nyttillverkning av bolstervagnar hade varat ända fram på 1940 talet och detta hade berott på att de små gårdarna som det fanns mest utav här uppe inte hade skaffat trakter förrän ganska sent. På det viset hade bolstervagnen haft stor åtgång. Gummihjulsvagnen hade senare kommit men dessa hade i regel smeden själv gjort och det var endast få vagnar som C. gjort träverket till. Ända fram till 1950 kunde man livnära sig på vagnmakeriet tack vare att det fanns så gott om småbönder som inte hade råd att skaffa moderna jordbruksredskap. Sista resvagnen hade tillverkats omkring år 1933, men sista bolstervagnen först år 1949. Efter denna tid övergick C. till låd-tillverkning. Priserna hade här uppe varit väldigt låga och träverket till en bolstervagn hade på 1940 talet endast kostat 145:- kr. År 1908 hade träverket till en bolstervagn kostat kr. 32:-. Timret hade C. inköpt på skogsauktioner i omgivningarna. Bönderna hade också kommit och sålt stockar. C. trodde att träpriserna häruppe var något billigare än nere på slätten.

Lagen om hjulbredd på $3\frac{1}{2}$ tum trodde C. kom till omkring år 1930. Bredden på hjulringar hade tidigare varit 2 tum, men bönderna ville inte ha så breda hjul utan fortsatte att lägga på smala hjul och han visste flera stycken som hade fått böta för detta. Ekrarna hade han täljt för hand och det tog ungefär 10 dagar att göra en vagn ensam. Vagnen hade levererats otjänade och kundkretsen hade endast bestått av traktens bönder. De stora gårdarna hade i regel köpt vagnar från annat håll och när det gällt reparationer hade de haft egen huggedräng. Bonden hade i regel beställt vagnen genom smeden. Årskredit var absolut nödvändigt att lämna och eftersom träet skulle torka i minst fyra år var alltså vagnmakaren tvungen att ligga ute med pengarna i minst fem år. Dessutom var det sedan ganska svårt att få in pengarna från bönderna. Någon hel vagn hade C. aldrig haft på lager och ej heller reservdelar. Han hade endast gjort vagnar på beställning men smeden hade däremot haft vagnar på lager. C. blev vagnmakare på grund av att en släkting till honom som var vagnmakare hade tagit hand om honom vid späda ålder. C. berättade att droskägarna i Torekov hade haft charabanger enda fram på -20 talet och detta var en väldigt tjugsig syn som hade utnyttjats bland annat om somrarna när badgästerna fått betala dyra pengar för att åka fram till stationssamhället. Han visste med bestämdhet att år 1920 hade trävirket till en gigg kostat kr. 65:- och han hade redan då förundrat sig över att det kunde vara så billigt. Någon vagnmakeriförening hade C. inte varit med i.

Carl Henrik Lindberg.

1885

L ö n s b o d a .

L. lärde vagnmakeriyrket i Glimåkra och fick för ett års lärotid betala kr. 30:--. År 1903 flyttade han till Lindgrens vagnmakeri i Fjälkinge. Hans lön var här 2:- kr i veckan och han arbetade fortfarande som lärling. Efter några år flyttade L. till Lönsboda ty hans broder innehade där en smidesverkstad och ville därför ha dit sin broder som vagnmakare. L. byggde därför själv en verkstad för vagnmakeri och började att arbeta utan någon som helst maskinell drift endast med yxa, hyvel och såg. Trävirket inköpte L. stockavis av socknens bönder. Sedan hyrde han en häst och körde själv hem timret till verkstaden där det minst skulle ligga och torka i tre år. Sedan stockarna sågats upp av L. med en klosåg till ämnen fick han stå och för hand såga ut löterna. Stockarna som skulle bli ekrar klyvdes först och därefter högg han upp ämnena och till sist täljdes ekrarna till den form de skulle ha. Vid ekerframställningen klövs stocken först längs klyven (tvärs av), och därefter klövs den ena delen av stocken längs agnen som gick vågrät mot den första klyven. När L. hade satt upp sitt vagnmakeri i Lönsboda hade det funnits flera gamla vagnmakare tidigare på platsen. Men dessa hade aldrig varit några konkurrenter med L. ty dessa vagnmakare hade varit självlärda och hade gått omkring till bönderna och gjort vagnen hemma hos bonden. Detta hade alltså inte kunnat ge något gott resultat ty dels hade dessa vagnmakare inte haft nödiga verktyg och dels hade ju inte bondens trävirke fått den rätta förbehandlingen som t. ex. torkningen. Stor konkurrens hade L. däremot fått av vagnmakare som satt upp på andra platser i närheten av Lönsboda men under hel sin tid hade det alltid funnits gott om arbete och han hade aldrig haft en dags arbetslöshet. Likväl hade han ekonomiskt sett haft dåligt ty bönderna hade haft det oerhört svårt i dessa trakter och de hade alltid prutat mycket och haft mycket ont om kontanter.

Priserna på trävirket till vagnar hade också varit i förhållande till det övriga Skåne låga. En klen bolstervagn utan kista hade år 1904 bönderna för trävirket fått betala kr. 17:--. Denna lilla bolstervagn hade levererats utan vagnskista ty bönderna häruppe använde mycket sällan vagnskistan utan körde för det mesta enbart med häckarna. Trävirket till en liten flackvagn med två stycken säten och skaklar hade år 1906 kostat kr. 30--. Några större vagnar som t.ex. grova bolstervagnar hade L. aldrig tillverkat ty i trakten av Lönsboda fanns endast fattiga bönder med små gårdar. Han hade endast gjort tre eller fyra fina åkvagnar under sin Lönsboda tid och detta hade nog också berott på böndernas ekonomiskt dåliga läge. Den enda gången som bönderna hade haft gott om pengar var under första världskriget men då hade L.s vagnar inte varit fina nog utan då hade de köpt åkvagnar från Fjälkinge eller Skillinga ryd; en del hade köpt giggar från Giggfabriken i Åstorp. L. hade däremot under denna tid fått göra väldigt grova stenvagnar åt bönderna och detta hade varit väl så bra ty det var inte så noga med hur träet såg ut i dessa vagnar, Under 1920 talets första år hade tiderna ännu stått sig och bland annat hade L. då samlat ihop så mycket pengar att han kunde inköpa maskiner till sin verkstad. En klen bolstervagn hade bonden för trävirket fått betala kr. 140:--. Men så med en gång hade priserna sjunkit katastrofalt och många bönder och smeder spelade vid denna tid konkurs. Samma bolstervagn som 1920 hade kostat kr. 140:-- hade nu sjunkit till kr. 80:-- och ibland hade L. endast fått kr 50:-- om han nu överhuvudtaget fick betalt för vagnen. Efter år 1934 hade priserna stigit igen och bönderna hade då beställt många nya vagnar hos vagnmakaren. Detta hade varat enda fram till i början på 40-talet då bolstervagnarna hade efterträtts av gummihjulsvagnarna. Efter några års tillverkning av gummihjulsvagnar hade även detta tagit slut och numera sysselsatte L. sig enbart med snickeri. Under vagnmakeritiden hade kundkretsen varit väldigt stor och på 1930 talet hade L. varit ensam vagnmakare i Lönsboda. En del flackvagnar hade skickats till Gottland. Vagnarna hade beslagits av brodern som varit smed och vagnen hade levererats otjärad till bonden. Själv hade han endast tillverkat hjul med järnringar men under sin barndom hade han

sett hjul både med järnskenor och t.o.m. med enbart löter. Detta hade varit hos fadern som varit smed i Flyboda. Någon gesäll hade L. aldrig haft och det åtgick ungefär en vecka för honom att göra en bolstervagn själv men då fördrades också 14 timmars arbetsdag. Ibland hade bönderna beställt vagnen hos vagnmakaren och ibland hos smeden. Men konkurrensen hade också varit stor på grund utav att vagnmakare från Småland farit ner och sålt vagnar på marknaden i Lönsboda. Många hade icke velat haft dessa vagnar ty kvaliteten hade varit dålig.

Han hade blivit vagnmakare på grund utav att hans farfar hade haft detta yrket, men på hans farfars tid hade inte många haft råd att köpa nya vagnar utan denne hade haft som bisyssla hästhandel. Skillnaden mellan vagnmakare i staden och på landet hade varit att stadshantverkaren hade gjort finare vagnar och detta erkände L. att inte han hade kunnat göra. I dessa trakter hade vagnmakare inte funnits i varje by. Han hade inte varit medlem i någon vagnmakeriförening fastän han ibland haft besök av vagnmakare från Kristianstads hållet som velat att han skulle gå in i vagnmakeriföreningen men detta hade varit meningslöst för L. ty han hade icke under några omständigheter kunnat hålla de höga priser som var stipulerade i vagnmakarnas priskatalog. Ektapparna skulle doppas i sill-lake och för att björken skulle bli bra skulle den huggas på hösten när löven fällts ty då blev björken fet som om den var vaxad.

M. 16254: 74

FOLKLIVSARKIVET

Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitetBernhard Olsson1887V i n s l ö v.

O. kom i lära år 1905 och fick betala i läropeng kr. 50:- . Andra året fick han kr 75:- i lön och det tredje året fick han kr 150:-. Som gesäll fick han kr. 10:- i veckan plus mat och logi. Arbets- tiden var då från kl. 6 på morgonen och till kl. 9 på kvällen. Han hade först kommit i lära hos en vagnmakare Schultz i Gumlösa och här stannade han i tre år. Därefter blev han föreståndare för ett vagnmakeri som inköpts av en smed. Detta vagnmakeri hade tidigare drivits av en del bönder som slgit sig tillsammans för att kunna själva tillverka sina vagnar och de trodde att på så sätt skulle deras vagnar bli billigare än om de gick till någon vagnmakare. Detta hade emellertid misslyckats för bönderna och deras gemensamt drivna vagnmakeri gick i konkurs. Därefter hade alltså smeden övertagit vagnmakeriet och O. blev dess föreståndare. Här stannade han till år 1920 då han övertog vagnmakeriet i Vinslöv. Hans fader hade varit jordbruksarbetare på en stor herregård och O. berättade att det då nästan också var tvunget att han skulle också bli arbetare där. Detta trivdes emellertid inte O. med och han ville absolut inte bli statare under en större gård och därför slutade han efter två års arbete där och gick i stället i vagnmakerilära. O. berättade vidare att inspektoren på gården hade blivit så förtretad över detta att han sagt upp tjänsten för hans fader, och det var endast på nåder som hans fader hade fått stanna kvar. Han hade alltså blivit vagnmakare endast på grund av att han ville bli fri från det bundna statar- livet och för en f.d. jordbruksarbetare låg ju bland hantverken vagnmakeriarbetet närmast till hands.

Bönderna hade i Vinslöv alltid beställt trävirket direkt hos vagnmakaren någon beställning hade aldrig gått genom smeden och för övrigt hade denne varit förfärligt svår att komma överens med. Han hade alltid velat haft lägre priser än de som vagnmakaren fått ut av bönderna. Bästa tiden för en vagnmakare hade varit under första världskriget ty då hade det också varit bra tider för bönderna. Han började själv år 1920 med eget vagnmakeri och de två till tre första åren hade också varit goda år . Sedan hade det kommit en down period men efter år 1925 och fram till år 1930 hade det gått bra med vagnmakeriet . Efter år 1932 hade det blivit usla tider för bönderna och detta hade givit till re- sultat att vagnmakarna inte fått några beställningar.

När O. kom till Vinslöv hade redan nytillverkningen av fina vagnar tagit slut och den mesta sysselsättningen på 1920 talet var att göra arbetsvagnar. Efter den stora ekonomiska krisen i början på -30 talet hade tillverkningen av gummi-hjulsvagnar börjat. Numera hade även detta tagit slut och O. sysselsatte sig mest med snickeriarbete och reparationer. Men fortfarande tillverkade O. minst en ny bolstervagn pr år som beställts av småbönderna i skogstrakten. Dessutom gjorde han varje år några vattentumnevagnar. Hans försäljningsområde hade varit en omkrets av flera mil från Vinslöv och han hade gjort många vagnar som gått till Hässleholm, Stoby, Ingnaberga, Sandby och Önnestad. En av orsakerna till hans stora försäljningsområde hade varit att vagnmakare inte funnits i varje by i dessa trakter. Timret hade köpts från av byns bönder och några omkostnader för hemtransport hade således inte funnits. Bolstervagnar hade aldrig gjorts på lager men de senare åren hade O. och smeden om vintrar- na gemensamt gjort några gummi-hjulsvagnar. Vagnarna hade alltid levererats otjärade. Något bomärke hade han heller inte haft men han påstod att han skulle kunna känna igen varenda vagn som han gjort. Ektapparna hade doppats i sill-lake eller tjock linoljefärg. O. hade år 1924 bildat nordöstra Skånes vagnmakeri-förening. Han berättade att han gjort detta därför att han ville att alla vagnmakare skulle ha samma priser och att ~~de~~ därigenom den fruktansvärda konkurrensen som tidigare hade rått äntligen skulle försvinna. Detta hade han också lyckats med och det var inte enbart konkurrensen som tog slut utan han hade även kunnat stärka solidaritetsbanden vagnmakarna emellan. Föreningen hade startat med 5 medlemmar och när föreningen var som störst var medlemsantalet 32 st. När föreningen drogs in i våras fanns det endast 8 medlemmar kvar.

O. trodde att det var en stor skillnad mellan att vara vagnmakare här upp i skogstrakterna och nere på slätten. Bönderna hade varit besvärliga att handskas med och han berättade att efter ett år efter leveransen av en vagn, cyklade han hem till bonden för att få ut betalningen. Men han påpekade att första besöket aldrig lände till något resultat utan först efter att bonden hade fått en fyra, fem påminnelser.

Albert Eskilander.

1877.

Örkelljunga.

År 1894 kom E. i vagnmakerilära i Hagstad. Han hade valt detta yrke dels därför att han hade lust och håg för snickeriarbeten och dels därför att det var populärt att bli vagnmakare på den tiden. Dessutom var han liksom uppfödd med yrket ty hans fader hade varit snickare. Det första året hade E. fått betala 25:- i läropeng men dessa pengar hade han fått tillbaka efter årets slut. Det andra året hade han haft 50 öre om dagen. Yrket hade varit hårt och arbetsamt och särskilt när man tänker på att det var 14 timmars arbetsdag. E. berättade att ibland när det varit särskilt bråskande hade han fått stått uppe ända till kl. tre på natten för att göra en vagn färdig som sedan skulle levereras dagen efter. Efter fyra år i lära i Hagstad satte E. upp egen verkstad och denna hade han till år 1905 då han byggde en egen verkstad i Örkelljunga. Han hade flyttat till Örkelljunga dels beroende på att det var ett större samhälle och dels därför att han här kunde utnyttja vattenkraften från den förbiflytande ån. Förutom en gammal oduglig vagnmakare som bodde ute i skogen hade han varit den ende vagnmakaren i ett stort område och därför hade han också haft en stor kundkrets men likväl hade han faktiskt gjort vagnar som skickats långt uppåt till Småland och en del hade även gått till Göteborg. Han hade oftast haft ~~en~~ två å tre gesäller i sin verkstad på den tiden när vagnmakeriet ännu stod såsom ett ekonomiskt gott hantverk. Beställningar på de vagnar som skulle gå uppåt landet hade ofta kommit genom smederna men traktens bönder hade ofta själva kommit och beställt sina vagnar. Några vagnar på lager hade han heller icke haft, utan tvärtom kunde det hända att han hade beställningar på 10 st. vagnar samtidigt. Han hade tillverkat alla sorters vagnar allt från små enspännarvagnar till fina och eleganta åkvagnar. Trävirket till en liten enspännarvagn hade på 1890-talet endast kostat 17:- kr. och till en fjädervagn 30:-. Han sade också att visserligen var det inte så höga priser men likväl hade det varit den mest gynnsamma

perioden för vagnmakarna ty på den tiden hade pengar sitt värde. Trävirket hade han hämtat från trakterna runt Örkel-ljunga men ibland hade han farit långt upp i Småland för att inköpa timmer. Ofta hade han bytat till sig trävirket av de stora skogsbönderna som i gengäld hade fått några vagnar pr år. Men innan träet kunde användas skulle det ligga och torka i tre till fyra år och ekträet skulle helst ligga någon längre tid. Något bomärke hade han inte använt sig av och vagnarna hade levererats otjärade. Något bekymmer med smederna hade han heller inte haft utan tvärtom hade dessa oftast betalt kontant. Någon längre kredit hade inte bönderna heller haft, utan ett halvt år efter att vagnen var levererad var den i regel betald. E. berättade vidare att under första världskriget hade han tjänat goda pengar på kronan ty en stor garnision var förlagd till Åsljunga och alla ~~dessas~~ dessa kronovagnar hade E. fått reparera . För ungefär 20 år sedan hade vagnmakeriet tynat av och han hade då också varit tvungen till att övergå till att ha snickeri som bisysselsättning. Numera hade vagnmakeriet upphört fullständigt. Någon vagnmakeriförening hade E. inte varit med i ty han ansåg att han klarade sig lika bra utan denna förening och dessutom så fanns det ju inga vagnmakare här uppe i dessa trakter.

M. 16254:78.

FOLKLIVSARKIVET

Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitetSven Fellwig.

1910

Billesholm.

F. började i vagnmakerilära år 1925 hos Sonesson i Kattarp. Sonesson hade redan övergått vid denna tidpunkten till viss karosseriverksamhet men drev likväl vagnmakeriet vid sidan om och F. var den siste som var i vagnmakerilära hos Sonesson, och han trodde själv att han var den siste som lärt sig yrket i Skåne. Hans fader hade också varit vagnmakare men hade dött när F. endast var några år gammal och det hade varit en kusin till honom som också varit vagnmakare som hade velat att även F. skulle bli det. Han hade inte själv trott att det skulle bli ett så dåligt yrke. Under sin utbildningstid hade han mest sysslat med att lära sig att göra arbetsvagnar ty de fina åkvagnarnas tid var då redan förbi. Detta hade berättat på att bönderna i dessa trakter redan då hade börjat att inköpa bilar. F. hade aldrig fått betala någon läropeng utan hade genast fått en lön av kr. 10:- i veckan. På den tiden hade det varit tio timmars arbetsdag utom på lördagarna då de arbetade 8 timmar och slutade kl. 4 på e.m. Hans lärotid hade varit 4 år men efter denna tid hade han likväl stannat kvar hos Sonesson och där blivit gesäll. F. berättade att Sonesson i Kattarp var under hans lärotid nästan den ende vagnmakare som fanns kvar och därför hade denne haft en mycket stor kundkrets. F. övertog år 1946 en egen vagnmakeri-rörelse i Billesholm och här fick han behålla den gamle vagnmakarens kunder. Även här hade kundkretsen varit stor men endast efter två års tid hade vagnmakeriet tagit slut och därefter hade F. övergått till karosseriarbeten. Under de två åren som vagnmakeriet varade bestod arbetena mest av reparationer av arbetsvagnar samt nytillverkningar av bogträn och skaklar. Beställningarna hade mest kommit genom smederna och på allt vagnmakeriarbete begärde smederna 10% vilket vagnmakaren också var tvungen att betala dem. Efter 1948 hade karosseriarbetet blivit huvudsysselsättningen och vagnmakeriet endast en bisyssla. Redan F. s företrädare hade övergått till maskinell drift och därför hade det inte varit någon svårighet för F. att börja med karosseri-arbete. F. hade också varit medlem i Nordvästra Skånes Vagnmakeri-förening.

Denna förening hade endast bestått av en tio stycken medlemmar när F. hade gått med i den , men den hade dock haft sina fördelar främst därigenom att medlemmarna hade fått en fastställd prislista som de strikt skulle hålla. Smederna hade också gått med på denna prislista och sam-
man mellan smeden och vagnmakaren hade i dessa trakter varit god. Dess-
utom hände det att smeden hade betalt kontant till vagnmakaren men bön-
derna hade minst velat haft ett års kredit. F. påpekade att en vagnmaka-
re hade måst ligga ute med mycket pengar, inte minst beroende på att de
var tvungna att ha virke för en fyra till fem år framåt som skulle ligga
och torka på speciella sätt. Någon konkurrens från andra vagnmakare hade
det inte varit, beroende på att det inte fanns vagnmakare i närheten.
Timret hade F. och hans företrädare inköpt i Feleberga på Sågverket eller
också från Söderåsen. Någon gång hade han också köpt ett träd av byns
bönder . Träslagen hade varit ask och bok och till ekrarna hade han an-
vänt ek. Något bomärke hade han själv inte använts sig av men hans mäs-
tare hade däremot haft ett sådant.

Johan Jönsson.FOLKLIVSARKIVET
Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet

1884

M Ö R A R P.

J. kom år 1900 i lära i Sösdala . Han hade valt vagnmakeriyrket ty han hade alltid haft lust och håg för snickeriarbeten. Hans fader hade varit lantbrukare och denne såg icke med blida ögon att hans son blev hantverkare ty detta ansågs icke vara så fint. J. ~~berättade~~ berättade att det hade varit ett mycket hårt arbete på den tiden när inte maskiner fanns hos vagnmakarna, men han punkterade att sedan maskinerna hade kommit till hade yrket varit lika ansträngande ty oftast hade maskinerna ersatt en eller två gesäller som blivit överflödiga och fått sluta och i gengäld hade ofta vagnmakaren själv fått stå och slita på tunga trävirken. Första året hade J. haft betalat 80:- kr. i läropeng samt fått kost och logi, men det andra året hade han fått 2:50 i veckan . På den tiden hade arbetstiden varit 12 timmar om dagen. Efter två och ett halvt år i Sösdala flyttade J. först till Barsebäck och efter ytterligare något år till Asmundtorp. Han stannade heller inte här så länge utan flackade omkring lite överallt i Skåne tills han år 1900 övertog en verkstad i Mörrarp. Här var han den tredje vagnmakaren på platsen. Ibland hade han haft en gesäll men för det mesta hade han varit ensam i sin verkstad. Det hade varit ganska stor skillnad mellan en stads och landsvagnmakare ty på landet hade den största varan varit arbetsvagnar av bolstervagnstyp under det att i staden hade största efterfrågan varit på flackvagnar och vagnar av finare slag. Bland annat hade vagnmakaren i staden gjort droskor till dåtidens droskstationer. J. berättade att det hade varit besvärligheter att få gott trävirke de första åren som han var sin egen, ty när han övertog rörelsen hade det inte funnits något trälager och därför hade han varit tvungen att köpa av timmerhandlare och de hade ofta sagt att trävirket var äldre än det i verkligheten var. Detta hade J. först kunnat märka sedan han börjat att bearbeta träet och detta var ju inte bra eftersom ett gott trävirke till en vagn skall ha vintorkat i minst fyra till fem år. Kundkretsen hade bestått av bönder från flera socknar och detta berodde på dels att det inte fanns så många vagnmakare och dels på grund utav att J. var känd såsom en god vagnmakare. Det kunde inträffa att J. hade gjort 300 hjul på ett år.

Tidigare hade vagnmakarna gått från gård till gård och utfört arbetet på respektive gårdar, och då hade det funnits en vagnmakare i varje by men efter år 1900 hade vagnmakaren mest stått i sin egen verkstad och då hade knappast funnits en i varje by. Samarbetet mellan J. och bysmeden hade alltid varit gott och ofta hade de gjort vagnar på lager. Dessa vagnar hade inte utannonserats utan byns bönder hade kommit dit och köpt dem om de fallit i bondens smak. Mest hade J. tillverkat arbetsvagnar men han hade också gjort många Victoria vagnar och Phaeton vagnar. Den vanligaste typen på arbetsvagn hade varit en liten bolstervagn. Ett tag på 1910 talet hade J. specialiserat sig på att göra ponnyvagnar vars framsäte kunde slåss tillbaka så att vagnen kunde dels köras av ägaren själv eller av en kusk. Bästa tiden för vagnmakarna hade varit efter första världskriget men efter år 1925 hade det gått mycket tillbaka med vagnmakeriet dels beroende på arbetslösheten och de dåliga tiderna och dels beroende på att när bönderna sedan började förtjäna pengar hade de i stället för att köpa vagnar köpt bilar. För omkring 10 år sedan hade sista vagnen gjorts. Konkurrenten hade varit ganska svår från hjulfabrikanterna men också från några som J. kallade för klåpare. Dessa hade mestadels varit snickeriarbetare som när de var arbetslösa om vintrarna hade stått och tillverkat dåliga vagnar. Något biyrke hade J. inte haft utan hade alltid livnärt sig på vagnmakeriyrket. J. hade varit ordförande i Nordvästra Skånes Vagnmakeriförening. Denna förening hade haft när den var som livaktigast omkring 30 medlemmar men i dagens läge hade den övergått till att bli en snickeriförening. Bönderna hade oftast beställt trävirket direkt hos vagnmakaren och hade sedan själva gått till smeden och fått beslagit vagnen. Timret hade J. köpt från trakterna av Örkel-ljunga men ibland hade han åkt ända upp till Småland för att där köpa skog. Något bomärke hade J. aldrig använt sig av och han hade alltid levererat vagnen otjärad. Under den tiden när det inte fanns maskiner hade det tagit drygt fjorton dagar att göra en vagn och J. berättade att en full-lärd gesäll skulle kunna göra fyra hjul på ungefär en vecka.

Albert Andersson.

1890.

G l a d s a x.

A. härstammade från Baskemölla där hans fader hade varit smed och "tusenkonstnär". Han hade lärt sig sin faders yrke hemma i Baskemölla och år 1909 satte han tillsammans med brodern upp en verkstad i Gladsax. Till en början hade de här drivit smedjan, men eftersom det inte fanns några vagnmakare i dessa trakter hade de så småningom också övergått till vagnmakeri, och de hade t.o.m. själva målat de fina ekipage som de gjort till de stora godsens. A. påpekade att han trodde att de var de enda i Skåne som själva absolut gjorde hela vagnen och detta hade varit mycket bra ty de hade ju sluppit att vara beroende av andra hantverkare. Rörelsen hade utvidgats oerhört och den hade varit som störst under och efter första världskriget. Under denna tid hade de t.ex. tillverkat mängder av vagnshjul som de sedan haft återförsäljare som sålt dem överv hela Skåne. De hade också tillverkat alla sorters vagnar från de finaste landåer och charabanger till de enklaste bolstervagnar. I dessa trakter av Skåne hade bönderna använt sig av den stora typen av bolstervagnar och detta hade väl främst berott på att jordegendomarna var stora och kanske framförallt på att bönderna hade god ekonomi. Därför hade heller aldrig A. haft något bekymmer med att få betalt av bönderna. Visserligen hörde det liksom till sakens ordning att de skulle ha ett års kredit, men efter denna tid betalade de alltid. Priserna hade inte varit så höga och A. erinrade sig att en stor bolstervagn 1910 endast hade kostat 250:- kr. fullt färdig och en liten enspännarevagn hade endast kostat 150:- kr. samma år. Sedan hade priserna stigit och fram emot år 1920 då det var ekonomiskt bäst för vagnmakarna hade samma bolstervagn stigit till kr. 1000:-. Att A. verkstad blev så stor och betydelsefull berodde naturligtvis dels på de bägge brödernas yrkesskicklighet, men också kanske framförallt på grund av att i dessa trakter av Skåne har det aldrig någonsin förekommit en vagnmakare i varje by. Man måste också räkna med att de bägge bröderna slapp att kivas med smederna om priser.

A. berättade vidare att tjärade vagnar icke var så bra som målade på grund av att tjäran liksom dödade träet och gav det inte tillfälle till att "andas". A. hade alltså alltid målat vagnarna innan han levererat dem och den gängse färgen hade varit blå. Dessa vagnar hade varit mycket stabila och deras livslängd var ungefär en trettioår. För ungefär tjugo år sedan hade vagnmakeriet tynat betänkligt av och A. hade då övergått till karosseri-arbeten. Detta hade likväl inte haft så förfärligt stor betydelse för A. ty han hade ju haft sin smedja som han åtminstone alltid hade kunnat leva på. Under A.s "storhetstid" hade han haft många gesäller och läropojkar både inom vagnmakeriet och inom smidesarbetet. Lönen hade för dessa icke varit så stor men A. påpekade att han var den som var känd för att betala sina läropojkar bra, och några läropengar hade han som mästare aldrig velat ha utan tvärtom hade han ofta gett dem ungefär 50:- kr. efter första året. Lärotiden hade varit tre år och det sista året hade en duktig och läraktig lärling kunnat få 300:- kr. av A.