

M.16265:1-19.

FOLKLIVSARKIVET

Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet

Skåne

Ystad

uppt. år 1961-62

uppt. o. ber. av
vagnmakare Herman Larsson,
Ystad
född år 1890

Vagnmakare och vagnmakeri, s. 1-19. LUF 110.

(foto av lärlingskontrakt s. 15.

fotogr. av åkragn, hus
med verkstad och bil
med vintertopp. s. 16-18.

Kopia av firmannons. s. 19.)

M.16265

JSW

Herr Professor Sigfrid Svensson,
Folklivsarkivet,
Lund.

FOLKLIVSARKIVET
Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet
L.U.F. 110.

Refererande till Edert brev av den 29/9 1961, får jag härmed lämna några upplysningar om vagnmakeriyrket såsom jag känt och upplevat detsamma sedan början på 1900-talet.

Bifogas:

- 1) Foto-kopia av mitt lärlingskontrakt.
- 2) Fotografi över åkvagn där vagnmakeriarbetet utförts i Ystad. Det var den sista kompletta vagnmakeriutrustningen, som tillverkats för åkvagn, i Ystad. Vagnssmidet utfördes av smedmästare A. Holmberg, Skivarp, som fått beställningen genom anbud till Skånska Dragonregementet. Detta regemente nedlades 1927, men vagnen lär finnas kvar på I. 7 i Ystad.
- 3) Fotografi över en gammal korsvirkesgård i Ystad, där såväl vagnmakeriverkstad som vagnssmedja varit inhysta i 65 år till år 1952.
- 4) Fotografi över bil med vintertopp. Den senare byggd i början på 20-talet i den gamla vagnmakeriverkstaden.
- 5) Kopia av vår firmaannons vid 70-årsjubiléet.

Med utmärkt högaktning

Herman Lasson

Herman Lasson

Vagnmakaremästare.



KAROSSEFABRIKEN

Herman Lasson — Industrigatan, Ystad

FOLKLIVSARKIVET

Institutionen för folklivsforskning vid Lunds universitet

Telefon 0411/113 54 - 106 79

Postgiro 2 75 21

Bankgiro 67 - 0277

YSTAD den 3 januari 1962.

KYL- och FRYSSBUSSAR samt TRANSPORTSKÅP
i alla storlekar och för alla ändamål tillverkas
Reparationer utföras

Herr Professor Sigfrid Svensson,
Folklivsarkivet,
Lund.

L.U.F. 110.

Då jag efter avsändandet av beskrivningarna över vagnmakeriyrket i flydda tider, kontrollerat dessa med manuskriptet har jag funnit, att på några punkter föreligger felskrivning. Jag förmodar, att det är av vikt för event. utdrag av beskrivningarna, om dessa äro så korrekta som möjligt, varför rättelse på de felaktiga uppgifterna insändas.

- 1) Löne- och arbetsförhållande, 15 raden.
Min högsta veckolön som gesäll med naturaförmåner (kost och logi) var 15:- kronor, (ej 45:- som angivits).
- 2) Virke till vagnmakeriarbeten, 25 raden.
Skall vara c:a 2000 borrade hjulnavsämmen (ej borrade hjulekrar, som uppgivits).
- 3) Prisutvecklingen efter Föreningsbildandet 1906.
12 raden. Priset på ett s.k. flackvagnsträ, sattes år 1920 till kr. 170:-, 210:-, 240:-. (Ej 340 - 380:- som angivits).
- 4). Mötet i Malmö den 6 juli 1919.
sändes helt nytt häri.

Med utmärkt högaktning

Herman Lasson

Herman Lasson
Vagnmakerimästare.
Stickgatan 7 a, Ystad.

Undertecknad är född i ett enkelt arbetarehem på landet den 30 april 1890. Som de flesta arbetarebarn på den tiden, fick jag göra tjänst hos traktens bönder de skolfria månaderna från 11-års åldern. Lönen utgjorde första sommaren 25:00 kronor, andra 35:00 kronor, tredje 50:00 kronor och fjärde 60:00 kronor plus mat jämte logi i en oeldad drängkammare.

Under konfirmationstiden hade jag dock, i motsats till några andra, förmånen att vistas hemma hos mina föräldrar. Men efter konfirmationen gällde det att välja en levnadsbana.

Det fanns egentligen inte mer än två saker att välja på för en obemedlad landsbyggspojke på den tiden. Antingen ta tjänst inom jordbruket (bonadräng) eller lära ett yrke. Men jordbruket stod inte så högt i kurs på den tiden, trots det gav högre vederlag ekonomiskt, för en ung pojke. Därtill hade jag aldrig haft lust för jordbruk utan jag beslöt mig för att lära ett yrke. Att det blev vagnmakeriyrket jag skulle ägna mig åt, berodde nog på en slump. Åtta dagar efter min konfirmation fick jag se en annons i en Ystadstidning där man efterlyste en mjölnarelärling till en kvarn i Ystadstrakten. Jag beslöt gå dit följande dag (jag hade nämligen ingen cykel) och det var c:a 7 å 8 km. väg dit. Men på morgonen fick jag se en annan annons i samma tidning där en vagnmakaremästare A. Eliasson i Ystad annonserade efter 1 gesäll, 1 förbundare och 1 lärling.

Jag sökte och fick denna lärlingsplats, där jag anställdes med 3-årigt kontrakt. Vagnmakeriyrket var svårt att rekrytera den tiden och jag slet ensam så gott som hela första halvåret på verkstaden plus nästa förstås. Det kom visserligen en s.k. gesäll, men denne tillhörde det vandrande släktet och stannade blott 4 veckor.

Men på hösten återvände en gesäll, som arbetat på verkstaden tidigare, en mycket skicklig yrkesman, som stannade ett par år tills han själv öppnade vagnmakerirörelse i Ystad. Därjämte kom på hösten en förbundare, en mycket skicklig och arbetsam 19-års yngling, som lärt snickeriyrket hemma hos sin fader. Med förbundare menade man på den tiden en som lärt yrket, men som skulle praktisera hos någon mera bemärkt mästare innan han kunde kallas fullgod gesäll. Ifrågavarande förbundare betalade kr. 100:00 första halvåret. Därefter erhöll han en vec-kolön på 4:00 kr., som höjdes varje halvår.

När undertecknad genomgått sina 3 läroår, lockade ett mera betalt jobb men efter några år återvände jag till mästare Eliasson och stannade hos honom tills jag övertog rörelsen 1936. År 1952 flyttade vi rörelsen till nya moderna lokaler. Vagnmakerirörelsen hade då bedrivits i samma lokaler i inte mindre än 65 år.

Fr.o.m. 1952 tog vi definitivt farväl av vagnmakeriyrket.

Vi tillverkar nu kyl- och frysbussar, sysselsätter ett 20-tal man med en årsfabrikation på något över millionen.

Ett är emellertid säkert! Jag har aldrig behövt ångra att jag lärde vagnmakeriarbetet hos denne stränge, men skicklige Ystadsmästare. Dels fick jag ju lära mig, att ordning och noggrannhet är A och O för ett yrkes framgång. Dels blev ju vagnmakeriarbetet en direkt inkörsport för vår nuvarande sysselsättning: Karosserifabrikation.

Elm Elm

M.16265:2.

FOLKLIVSARKIVET
Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet

Malmö den 6 juli 1919.

Rätta utdraget beträffande lärlingslönerna.

Förslag framkom, att lärling med 3-årig lärlingstid i lön skulle erhålla:

första året	50:-	kronor	
andra "	100:-	"	sa
tredje "	200:-	.	

Därjämte skulle denne erhålla fri kost och logi.

Lärling, som utbildats med statsbidrag, skulle erhålla en vec-
kolön på resp. 15:-, 20:-, 25:- kronor, dock inga natura förmå-
ner.

En gesäll skulle betalas med 20 - 24 kronor per vecka jämte
kost och logi.

En gesäll utan kost och logi, skulle erhålla en timlön av
kronor 1:-, 1:10 - 1:25.

Önska des kost och logi skulle avdrag härför göras med 30:- kronor
per vecka. (Alltid någpn bättring sedan mina läroår 1905 - 1908)

Herman Lasso n, Ystad.

Tomelilla den 12 maj 1907.

Förslag framkom om, att bilda lokalföreningar samt om bildande av Kooperativ Förening för inköp av virke, t.o.m. hela skogar. (Synligt resultat kan ej spåras i protokollen).

Lund den 4 januari 1909.

Förslag framkom; dels om lärotid på 4 år; dels en lärotid på 3 år mot borgen eller kontrakt; dels en på 2 år fritt samt skälig ersättning de 2 därpå följande åren. (Samtliga förslag lades på hyllan, där de ännu vilar).

Lund den 7 januari 1911.

Mötet beslöt inskränka kundkredittiden till högst 3 månader.

Lund den 3 januari 1915.

Mötet beslöt bilda en olycksfallsförsäkringskassa. Senare meddelas, att då endast 42 medlemmar tecknat sig för densamma och minimiantalet var 60, kunde kassan ej komma till stånd.

Malmö den 3 november 1917.

Mötet beslöt ingå till Bränslekommissionen, att allt virke, som var lämpligt, skulle sågas till plank i stället för ved, ty annars vore faran värt, att vagnmakarna skulle få svårigheter att skaffa virke till sina vagnar. (Det skulle emellertid visa sig, att lövträdsskogarna räckte både till ved och vagnsvirke).

Malmö den 3 januari 1927.

Mötet gick helt i pessimismens tecken och några medlemmar anmälde om utträde ur föreningen. Samtidigt talades tröstens ord till de närvarande, att bättre tider snart skulle stunda för vagnmakarna. (Tyvärr blev ej så fallet).

Anderlöv den 1 juli 1928.

Mötet beslöt att middagarna vid årsmöten skulle helt bekostas av föreningen. (Det heter att beslutet hälsades med livligt bifall). Men redan följande år dämpades glädjen något, när man på årsmötet i Malmö underrättades om, att middagen ej fick kosta mer än Kr. 2:50. (Lagom pris för en middag).

Malmö den 3 januari 1934.

Mötet beslöt att hålla sommarmötet i Höllviken. Till detta möte skulle anskaffas en föredragshållare, vilket också skedde. I referatet från mötet heter det. Föredraget utvecklades med anförande om nationens väl, men mottogs med blandade känslor. (Gällde det männe inte vagnmakarnas väl).

Lund den 26 augusti 1906.

Medlemsavgiften skulle utgå med 3:00 per år samt erläggas halvårsvis. (Denna avgift är f.n. kronor 15:00 per år och erlägges på en gång).

Bökeberg den 17 juli 1932.

Förslag framkom, att man för att avhjälpa de tryckta tiderna för vagnmakarna, borde man sätta upp insamlingsbössor i vagnmakeriverkstäderna för insamling av kontantbidrag. Dessa skulle sedermera redovisas i ortstidningarna. Förslaget avlogs. (Som väl var).

Malmö den 4 januari 1930.

M. 16265:4

FOLKLIVSARKIVET
Institutionen för folklivsforskning
Lunds universitet

I rapporten över en 2-dagars studieresa till Köpenhamn hette det bl.a. Resenärerna blevo väl emottagna och trakterades med kaffe och konjak och mera gott.

Malmö den 1 februari 1936.

Man beslöt hålla sommarmötet i Ystad i samband med Fritidsutställningar därstädes.

Vid detta möte upplyste ordf. herr Lindskog, att han sänt en skrivelse till Per Albin Hansson i Stockholm med anhöllan, att alla gamla bilar, som omändrades till hästvagnar borde skattebeläggas. Vidare borde statsmakterna bättre se till vagnmakarnas intressen.

(Om skrivelsen kom fram eller om den hamnat i den stora papperskorgen, har aldrig kunnat utrönas).

Bedinge den 17 juli 1938.

Stor oro över vagnmakeriets framtida öde kom till synes under detta möte. Förslag framkom, att när vagnmakarna tvingades överge sitt yrke, så borde verktygen överlämnas till något museum, där de kunde minna eftervärlden om vagnmakeriyrket. Eventuellt kunde verktygen åter placeras fram, om hästvagnarna åter skulle komma på modet. (Utsikterna härtill äro säkerligen små).

Detta är endast några glimtar från föreningsmötena.

I stort dominerade ju alltid prisfrågan, förhållandet till smederna, sammanhållningen vagnmakarna emellan, m.m.

Den dåliga lönsamheten för vagnmakeriyrkets utövare vid sekelskiftet, avspeglade sig naturligtvis också på de anställdas löner. Sålunda kunde en lärling vara belåten om han fick lära yrket mot kost och logi och slapp att betala något kontant vederlag härför. En nyss utlärdd gesäll fick nöja sig med kr. 4:- å 4:50 per vecka jämte mat och logi och en mera försigkommen gesäll erhöll kr. 5:50 å 6:00 per vecka, med samma förmåner. Några år fram på 1900-talet förbättrades lönerna något. Som mitt lärlingskontrakt visar, erhöll jag kr. 50:00 i kontantlön jämte mat och logi. En nyss utlärdd gesäll kunde få kr. 7:00 å 7:50 per vecka samt en med mångårig vana Kr. 9:00 per vecka plus ovanstående naturaförmåner.

Vad maten beträffar, var den hos min mästare ypperlig medan logiet var sämre, dock ej sämre än som brukligt var på den tiden. Rummet var c:a 12 kvm. i golvyta och där logerade vi 3 å 4 st. Min högsta lön som vagnmakaregesäll var 45:00 per vecka samt mat och logi. Högsta timlönen utan dessa naturaförmåner var kr. 1:40. Denna senare timlön erhöll jag när 8-timmarslagen trädde i kraft. Min närmast före var kr. 1:30. 10-öringen skulle kompensera den förkortade arbetstiden. Men så kom den store krisen i början på 30-talet och då sjönk timlönen till 1:00 kr per timma. Där höll den sig kvar till augusti 1936 då jag övertog verkstaden. När jag bläddrar i min arbetsbok för år 1932 finner jag också att det endast var ett fåtal veckor, som jag hade full arbetsvecka = 48 timmar. Brist på arbetsobjekt förlåg nämligen.

Arbetsförhållandena var ej tillfredsställande på den tiden. Mörka och trånga arbetslokaler, lång arbetstid och, som tidigare nämnts, låga löner. Mästare voro också i allmänhet mycket fördrande mot sina anställda. Allt detta gjorde att trivseln på vagnmakeriverkstäderna ej blev vad den kunde vara. Man kan också tryggt påstå, att närmast hälften av alla, som lärt vagnmakeriyrket, efter lärotidens slut, övergick till andra yrken, främst då byggnadsbranschen. På den verkstad jag kom i lära, började arbetet kl. 6 på morgonen och fortgick till kl. 7 på kvällen alla dagar i veckan. 1 timma hade vi till middagsrast samt två korta kafferaster och en dito frukostrast.

Redan första dagen jag kom i lära fick jag besked om, att den som ville kalla sig skicklig vagnmakare, skulle utan hjälp av maskiner, kunna tillverka 4 hjul på 4 dygn samt tälja och putsa 12 hjuleker pr timma. Det förra försökte jag mig aldrig på och det senare nådde jag först efter 2 års träning. Men då hade också mäster många gånger kontrollerat tiden genom att hänga sitt fickur på väggen över hyvelbänken där jag arbetade.

Jag har aldrig arbetat fram ett vagnstrå alldeles för hand. Min mäster var nämligen den förste hantverkaren i Ystad och orten, som tog maskiner till sin hjälp. Han var mycket mekaniskt begåvad och redan i slutet på 90-talet tillverkade han själv ångpanna, ångmaskin och de första träarbetningsmaskinerna. Ångmaskinen finns för övrigt kvar på Klostermuseet i Ystad. Själva vagnmakeriverkstaden hade ungefär 70 kvm. golvyta, men på denna stodo placerade 3 hyvelbänkar, 1 ångpanna, 1 ångmaskin, 1 acetyléngasverk för belysning, 1 koktrumma för träbörjning, 1 torkugn ovanpå denna samt 1 bandsåg. Utrymmet i övrigt skulle räcka till för 4 - 5 personer att arbeta på.

Konkurrensen inom yrket var stor, inte blott vagnmakarna emellan, utan vagnssmederna gjorde också vad de kunde när det gällde hålla priserna nere för vagnmakaren. Som exempel kan nämnas: Det sista likvagnsträsvirket vi tillverkade på den verkstad där jag hade anställning, kostade 800:00 kronor (därav kr. 200:00 till bildhuggeri). Nästföljande år fick samme smedmästare beställning på en liknande vagn. Då ville smedmästaren inte betala mera än 700:00 kronor för samma arbete. Det var en annan vagnmakare, som tillverkat träsvirket för denna summa. Det är att märka, att denne vagnmakare var en bemärkt medlem i vagnmakeriföreningen.

Men in på 1900-talet uppstod en hel del hjulfabriker, större och mindre, som i prishänseende (ej i kvalitet) började konkurrera med vagnmakarna. Smederna voro genast färdiga att köpa sina hjul från dessa fabriker. Vagnmakarna förklarade sig ej vara villiga tillverka vagnskorgar till vagnar med fabrikshjul. Därjämte blev det dubbelt så dyrt om vagnmakarna skulle fälla in hjulbössor i dylika hjul. Smederna svarade med, att de ej utförde beslag till andra vagnar än som de själva hade beställning på.

Men hjulfabrikererna utvidgade sina baser och sålde fullt färdigbeslag-na hjul, direkt till kunderna.

Vagnmakarna togo upp frågan till behandling på ett möte.

Frågan ledde ej till någon åtgärd, ty menade man, att när hjulfab-rikererna sålde sina alster under tillverkningsvärdet, skulle de snart ej längre kunna inköpa virke, utan i så fall försvinna av sig själv.

(Hjulfabrikererna försvunno med tiden, men det sorgliga var ju, att större delen av det gamla hederliga vagnmakeriyrket följde med i svepet).

Tillverkningsobjekt.

På den verkstad där jag kom i lära i Ystad, tillverkades ända sedan verkstadens start på 1800-talet, huvudsakligen trävirken till finare åkvagnar.

Bland dessa kan nämnas promenadvagnar, flackvagnar, viktoriavagnar, ponnyvagnar, gigger, resvagnar, charabanger samt likvagnar.

Men där förekom även andra träarbeten såsom till 3-banksvagnar, planvagnar och bolstervagnar.

Flackvagnen (den enklaste av åkvagnarna) tillverkades på 90-talet med korg av furu, som mestadels målades i ek, men in på 1900-talet övergick man att tillverka såväl korg som hjul och tillbehör av ask eller alm.

En modern res- eller jaktvagn skulle helst vara i ask med mahognyfyllningar.

Viktoriavagnar m. fl. tillverkades av lövträ samt svartlackerades.

Åkeriägarna i städerna använde särskilt stora charabanger när de körde ut till de stora bokskogarna. Dessa rymde 10 - 12 personer.

Stadsåkarna använde också en särskild konstruerad bolstervagn när de körde kol från båtarna i hamnen upp till kolgårdarna. Denna hade små hjul och korgen (kolkistan som vi kallade den) hade mycket smal botten, 30 cm., samt sidor, som låg i 45° vinkel, långt över hjulen. När man skulle lossa lasten satte man helt enkelt ryggen mot ena sidan och stjälppte över hela lasten. Betecknande var, att åkvagnarna i början på seklet skulle vara så höga som möjligt.

En kund skulle beställa ett trävirke till en åkvagn, men det skulle vara till en "högsittare" förklarade han.

15 år in på det nya seklet övergick man till de låga och mera praktiska viktoriavagnarna och ponnyvagnarna.

Vagnmakarna hade stora pretentioner på, att det virke, som de skulle använda, skulle vara förstklassigt.

När det gällde virke av barrträd hade man inga större problem, ty detta sorterade man själv när det inköptes från ortens timmerhandlare.

När det gällde björkplank och hjulekrar köptes detta i stor utsträckning från avverkare uppe i norra Skåne, som flitigt besökte vagnmakarna nere i Södra Skåne. Hjulekrarna skulle vara klyvda (ejsågade) och vagnmakarna undersökte noga om de dugde att sätta i ett vagnshjul. Bl. a. kunde man känna det på tyngden. Sedermera sågade man själv upp hjulekrarna av ek, ask eller almp plank.

Vad beträffar virke av ask, bok eller alm, inköpte vagnmakarna dessa plank från sågverk i orten. Men det fanns också många vagnmakare, som köpte träet på rot och antingen själv sågade dem till plank, men också lät såga dem hos andra, som förfogade över ramsåg.

Om ett träd skulle vara värdigt att användas till vagnsvirke, skulle det helst ha växt i en allé, vid någon bondgård eller i utkanten av någon skog, där det under uppväxtåren kunnat härdas av sol, regn, väder och vind.

Som regel på 1900-talet gällde, att allt lövträ innan det kunnat användas skulle vara lufttorkat i minst 3 år.

Därefter sågade vi plankorna sönder i detaljer, som fick ytterligare torkning i värmeugn.

Som ex. på vagnmakarnas trälagringar kan nämnas, att då jag övertog vagnmakeriverkstanen 1936, fanns cirka 2000 stora, borrarade, hjulekrar med årgångar sedan 1912 samt cirka 4000 å 5000 sågade hjulekrar, (mestadels klana) som vi eldade upp.

Dessutom fanns det plank av ask, alm, bok, lönn, lind, valnot o.s.v., det mesta 6 å 8 år gammalt,

(Vagnmakeriyrket var ju redan då på väg att raderas ut).

Om man går tillbaka till tiden då vagnmakarna utförde sitt arbete för hand, kan man konstatera, att deras viktigaste verktyg utgjordes av sågar och yxor.

Av sågar hade man flera stycken, för olika slag av sågning.

Det fanns vad man kallade "klosågen", avsedd för två man och var ämnad för klyvning av stockar, bredare fyllningar m.m.

"Kapsågen", som var avsedd för kapning av trä och plank.

"Fotsågen" för utsågning av hjullötar.

Rundsågen samt diverse andra sågar.

Samtliga sågar var s.k. ställningssågar. Fogsvansar förekom sällan på den tiden.

Av yxor hade man vanligtvis 2 st. En liten handyxa samt en större, "bilan".

Av hyvlar skulle finnas på en vagnmakeriverkstad:

En liten hyvel (helst med skena undertill). Ekhyveln att runa hjulekrarna med. En eller två s.k. rundhyvlar, att hyvla hjullötarna in-

vändigt med samt en s.k. överhyvel för hyvling av hjulen på ringbanan.

Men det fanns också andra viktiga hyvlar såsom (rubanken) "långhyveln" samt diverse andra hyvlar, såsom simshyveln, kälhyveln och kornisch-

hyvlar, som bl.a. användes till formning av likvagnsträ.

Ett särdeles viktigt verktyg var bandkniven och nästan lika viktigt spånskivan. Det brukades också finnas ett flertal långa borrar s.k.

"navare". Ett eller två bössaborr. Ett skålformigt borr för infäll-

ning av hjulbössorna i navet. Till utrustningen hörde också en hjulcirkel, ställbar till såväl in-

ner- som ytterdiametern på lötarna. En större och en mindre krumpassare hörde också till utrustningen.

På verkstaden hos min läromästare fanns en sinnrikt konstruerad not-

hyvel, som användes för innotningar av fyllningar i svåråtkomliga

runda hörn. Där såg jag också en gammal trotjänare: En borrarväng

helt i trä med tillhörande s.k. skålborr. På verkstaden fanns i allmänhet 2 - 3 släggor. Vi hade 1 storslägga

för idrivning av bössor i hjulen samt 2 st. mindre för idrivning av

hjulekrar. Den ena av dessa kallade vi för "enarmaren" och den andra

något större för "tvåarmaren". De flesta av vagnmakarnas verktyg voro hemmagjorda och klumpiga.

Men det är ju klart, att när nyare moderna verktyg kom ut i handeln,

så skaffade sig vagnmakarna sådana så långt de hade råd därtill.

Men de gamla verktygen fick ligga kvar på hyllorna så länge verk-

staden fanns till. I varje vagnmakeriverkstad, stor eller liten, fanns alltid den obli-

gatoriska trampsvarven, där man svarvade hjulnav m.m. På hyvelbänken hade man en s.k. hållhake (hållfasten), som drevs ned

i bänklankans mitt och klämde fast en plank eller bräda, om man

behövde såga denna utanför bänkkanten. På verkstadsgolvet stod alltid en hjulbock. Vi kallade den för

"hjulstock". Denna fanns i tvenne variationer. Dels en flyttbar

sådan. Dels en annan, som var förankrad i golvet med en krampa.

På den förra lade man hjulnavet längs bocken och stack en spole genom

hållet i navet. På den andra satte man navet med framändan uppåt

och spände fast detta med en kraftig mutter. På den förra drev man ekrarna i navet med slag uppiifrån medan man på

den senare drev dem i med slag från sidan. Detta senare var betyd-

ligt svårare, men i gengäld kunde man gå runt hjulet tills detta var

sammanslaget och färdigputsat. En gammal regel var, att hålen i navet samt båda tappändarna på ek-

rarna skulle vara indränkta med sill-lake. Detta hade tvåfaldigt

syfte. Dels skulle tapparna hålla sig friska längre, dels skulle

tapparna lättare glida in i sina hål.

Rekrytering och kunder inom vagnmakeriyrket.

Det får väl anses ostridigt, att de flesta, som lärde vagnmakeriyrket, kom från arbetarehem, isynnerhet från landet. Men det fanns ju också en och annan från de mindre lantbrukarehemmen, som sökte sig till yrket. Dessutom var det inte så få vagnmakaresöner, som fortsatte i sin faders yrke.

Däremot var det ytterst sällan, att söner från andra hantverkare lärde till vagnmakare.

Vagnmakarnas kunder kom till allra största delen från "smedmästare-skrået". Det fanns ju ett flertal smedmästare på alla större orter och dessutom 1 eller 2 i varje liten by. De flesta av dessa tillverkade ju hästvagnar. Men det fanns också åkare, lantbrukare m.fl., som själva beställde trävirket till sin vagn. Detta för att vara säkra på, att erhålla ett fullgott träarbete. Det var emellertid ytterst lite vagnmakeriarbete, som kom från de större herrgårdarna. Dessa hade ju i regel flotta landåer, droskor, jaktvagnar m.m., som en gång köpts i utlandet och som blev kvar på godset generation efter generation.

Vad beträffar arbetsåtkon, så höll ju herrgårdarna själva både vagnmakare (huggedrängar) och smeder.

Dessa erhöilo ju något högre lön, bättre bostäder och flera naturaförmåner, än vanliga statare.

1907 var ju första året, som Skånes Vagnmakare hade enhetlig prislista att arbeta efter. Priserna justerades uppåt t.o.m. år 1920. Men år 1921 tycks vara ett de onda aningarnas år. Detta år sänktes alla priser på vagnmakarnas alster på 10 - 20% i tron, att detta skulle tillföra dem mera arbeten. Så blev tyvärr ej fallet och ha senare årtiondes prislistor helt slopat priserna på hästäckvagnar. Endast priser på detaljer och reparationer förekomma. Här några exempel på priserna i vagnmakarnas prislista för år 1921.

Priset på ett s.k. flackvagnsträ, som år 1889 kostade kr. 25 å 30.-, prissattes år 1907 till 60:- kronor samt 75:00 kronor av alm eller ask. År 1909 kostade samma virke 70 - 95:00 kronor, år 1917 95 å 110:00 kronor samt år 1920 340 å 380:00 kronor.

Ett viktoriavagnsträ prissattes år 1907 till 140 å 160:00 kronor, år 1909 till 170 å 185:00 kronor, år 1917 till 200 å 225:00 kronor och år 1920 till 340 å 380:00 kronor.

Ett fjäderlastvagnsträvirke med 1½" botten, 3" lötar och 42" höga hjul med bankar prissattes 1907 till till 68:00 kronor, 1909 kostade samma trävirke 80:00 kronor, 1915 85:00 kronor samt år 1920 kronor 260:00. (Den kraftiga höjningen på dessa trävirken skedde åren 1918 - 1919 och 1920).

Bolstervagnsträvirken prissattes år 1907 till 85:- kronor med 46" (verktrum) höga hjul och 3" breda lötar. År 1909 kostade samma arbete 100:- kronor, 1915 samma pris 100:- kronor samt 1920 340:- kronor. (Också denna kraftiga höjning från 1915 skedde åren 1918-1919 och 1920

Några prov på detaljer.

4 st. bolstervagnshjul 46" höga med 4" breda lötar prissattes 1907 till 50:- kronor. Dessa kostade 1909 samma pris 50:- kronor. 1917 samma pris 50:- kronor samt 1920 162:- kronor. Underrede till vagnar prissattes 1907 till 10:- kronor för sådant med svängt fjäderträ samt 7:- kronor med rakt dito. 1909 kostade samma underrede 12:- resp. 8:- kronor, 1915 samma pris 12:- resp. 8:- kronor samt 1920 35:- resp. 26:- kronor.

Reparationer.

1907 prissattes eh vagnsstång till 3:- kronor, grövre arbetsskaklar kronor 3:50 per par, 1 st. löt 4" bred jämte isättning kronor 1:00, grövre eker jämte isättning kronor 0:35. 1909 kostade samma detaljer kronor 3:- - 4:- - 1:- - 0:40.

1915 sattes följande priser kronor 3:-, 4:-, 1:-, 0:40.
1920 " " " " 8:-, 12:-, 2:50, 1:20.

Även höjningar på detaljerna företogs huvudsakligen åren 1918-1919-1920. enstaka

Detta är endast några stickprov från föreningens prislistor. Tilläggas bör, att vagnmakarna inom föreningen voro delade i 2 läger. En del, som hade små omkostnader tyckte, att priserna i prislistan voro för höga och avskräckte kunderna. Andra åter menade, att prislistan var flera år för gammal redan då den utkom. Det fanns därför vagnmakare, som utförde arbeten såväl över som under den uppgjorda prislistan.

Jag minns från den verkstad där jag hade anställning, att de priserna låg betydligt över prislistans.

Underredet till en åkvagn bestod av: Fjäderträ (mycket svängt framåt på de finare vagnarna), 2 st. stångarmar, springbåge, krans, lötter eller likransrullar. Ytterändarna på såväl fjäderträ som stångarmar på de finaste vagnarna, avslutades med prydligt utskurna snirklar. Även på bakbanken, som låg mellan korg och fjädrar, skars prydliga snirklar på ytterändarna. Dessa finesser slopades dock under första världskriget.

Ett vagnshjul bestod av navet, (hjulets hjärta), ekrarna och lötarna. På ekrarna har jag ute i bygderna hört benämningen "egenen" samt på lötarna "hjulmo" och hjulve". Hur dessa namn tillkommit, har jag aldrig kunnat forska ut.

En gammal regel för all hjultillverkning var, att såväl hålen i navet som ekrarnas tappar i nav och löten, skulle indränkas med silllake. Detta hade ett tvåfaldigt syfte:

Dels skulle det hålla tapparna friska. Dels skulle såväl eker som lötter glida lättare i sina hål.

Ett komplett trävirke till en åkvagn bestod av: 4 hjul, underrede, korg med 2 säten (eller kuskbock och 1 säte), 1 säte eller åkbräda, bankar fram och bak under korgen, stång och svänglar samt till de mindre även skaklar.

Trävirket till en likvagn utgjordes av 4 hjul, (ganska stora), underrede som på en åkvagn plan med kuskbock, framskärm, rullvagn för kistan, tak uppburet av pelare, antingen 4 st. i rococo eller 8 st. svarvade, stång och svänglar.

Trävirket till en planvagn bestod av underrede och bankar spå på en lastfjädersvagn, 4 st. hjul, små 32 - 34, plan som gick ut över hjulen, bankar under korgen, fristående åkpall, låga sidor på planen, avrundade framtill, stång och svänglar samt till de mindre även skaklar.

Ett bolstervagnsträ bestod av 4 st. hjul, stora och grova, framkärria med stångarmar, axelträ, springbåge och svängkam, bakkärria med axelträ, bomarmar, långbom och stödbom bak. Korg med åkbräda, stång och svänglar, 2 st. bankar med trädockor, ev. 2 st. hösthäckar.

Märgelkärria, s.k. gumpakärria.

2 st. stora hjul, axelträ, 2 st. långa, grova, skaklar med mellanträ samt korg och löstagbar bakgavel.

Vagnmakeriyrket avr på slutet av 1800-talet inte blott känt som ett hårt yrke utan därtill som ett mycket dåligt betalt sådant.

Jag bläddrade en gång i min gamle läromästares orderböcker och där fann jag, att denna år 1889 åtagit sig att tillverka ett flackvagnsträ (åkvagnsträ) med hjul, 2 säten och alla tillbehör för ett pris av 32:- kronor. "Då jag sporde mästern om detta var riktigt, förklarade han: Snett över gatan mitt emot stod en annan vagnmakare, som gjorde samma vagnmakeriarbete för 25:- kronor." Man kan förstå hur dåligt betalt yrket var på den tiden, när min läromästare, trots han själv var mycket skicklig yrkesman och trots han sysselsatte både gesäller och lärlingar, under sitt första verksamhetsår, ej kunde komma upp till högre bruttointäkt än 1.200:- kronor.

Men vagnmakarna i Skåne började så smått tala om att slå sig samman för att skapa bättre villkor för sin kår. Och detta kunde endast ske om man skakade av sig det förmynderskap, som smederna utövade på vagnmakarna. Smederna voro ju i allmänhet beställare av vagnsträvirket men ville också själv bestämma vagnmakarnas priser. Men det var ett fält, som var mycket svårarbetat på grund av att vagnmakarna voro spridda på så stort område. Därtill ställde sig några vagnmakare mycket skeptiska till förslaget.

Den 4 augusti 1906 beslöt emellertid ett 10-tal personer vid möte i Lund, att bilda föreningen. Namnet skulle bli Sydvästra Skånes Vagnmakeri-idkareförening. (Nuvarande Skånes Vagnmakeriförening).

Föreningen växte stadigt och hade under sin glansperiod, närmare 100-talet medlemmar. I dag har föreningen i det närmaste ett 50-tal medlemmar, men någon betydelse för vagnmakeriyrket, (som endast blygsamt lever kvar) har den inte, utan betraktas mest som en kamratförening.

Trots många förslag och mötesbeslut ej kunde förverkligas, får man ändå ge föreningen det erkännandet, att den under sin första 20-åriga tillvaro, lyfte vagnmakarna upp till samma inkomstnivå som andra yrkesgrupper.

Men i början på 20-talet hände något, som med tiden skulle betyda undergång för vagnmakeriyrket. Då började bilar och bussar rulla tätare på våra landsvägar och åkvagnar trängdes mer och mer undan. Det var säkert inte många häståkvagnar som tillverkades på 20 och 30-talet.

De första bil- och busskarosserierna tillverkades av trä och arbetets art gjorde ju, att dessa arbeten borde övertagas av vagnmakarna. Så skedde också till en del, men det var inte många vagnmakare, som hade lämpliga lokaler. Bland vagnmakare i våra orter, som sysslade med bussbygge redan i början på 20-talet, kan nämnas Anders Hansson, Tomelilla och Nils Nilsson i Dalby. Dessa vagnmakare fortsatte att förse bussägarna med fordon många år framåt. Men så kom storfabriker och lade under sig denna tillverkning.

Så kom 40-talet, som blev ett årtionde för den stora hästvagnsnedslaktningen. Folket hade då blivit så motorbitet, att man knappt tålde se en hästvagn hur formfulländad den än var. Finfina dröskor, kupévagnar, jaktvagnar m.m., såldes för en spottstyver och slogs sönder. Det var som en kniv gick genom ett gammalt vagnmakarehjärta var gång man såg en vagnnedskrotning, när man visste hur mycket arbete, som låg bakom för tillverkning av denna propra sak.

Ett par exempel: En likvagn på gummi-hjul, tillverkad på en av södra Sveriges finaste vagnfabriker, (G.A. Jönsson, Malmö) och som kostat 4.800:- kronor, gick till nedskrotning för 376:- kronor. En resvagn i ask och mahogny som kostat 2.500:- kronor, såldes till skrot för 10:- kronor. Vagnen var 15 år gammal och i skick som ny.

Säkert finns det ännu några vagnar, viktoria-vagnar, ponnyvagnar, gagnar m.m. kvar ute i bygderna. Men dessa står i obemärkthet inskuffade i någon gammal loge eller skjul och användes mest till sittbänkar för gårdens bevingade innevånare. Kanske kastar ägaren då och då en medlidsam blick på vad, som en gång varit en pampig och välvårdad hästvagn.

Hantverksmästarna brukade på den tiden, samtidigt som de uträttade något ärende ute i staden, ta en liten "krogsväng" för att en liten stund glömma sina bekymmer på verkstaden.

Min mästare gick en dag ut för att göra lite inköp, bl.a. en slipsten. Han blev borta några timmar, så att firman hann leverera den inköpta slipstenen långt innan mästare kom tillbaka. De placerade den c:a 1 meter stora slipstenen i porten. Jag som då var ensam på verkstaden tyckte, att stenen inte kunde stå i porten över natten och hindra trafiken. Vid försök att rulla den tunga stenen bort till verkstaden, slog den över, och pang! Där låg den i tvenne delar i den stensatta porten. Jag vågade inte möta mästare inför vad som inträffat, utan stack i väg hem till mina föräldrar. Som vanligt talade de tröstens ord och samtidigt fick jag lo:- kronor att betala den sönderslagna slipstenen med. Men jag fick också beskedet, att nästa morgon inställa mig på verkstaden.

Kl. 6 följande morgon bultade jag på köksdörren till mästares bostad och steg in. Mästare satt redan vid bordet och drack sitt morgonkaffe. Han såg också ganska bister ut (tyckte jag åtminstone). Jag förekom honom och frågade omedelbart: "Vad kostade den där slipstenen, som gick sönder"? Den kostar 7:50 kom det med barskt och myndig stämma. Jag tog upp min tiokronorssedel och lade den på bordet framför hans kaffekopp. Mästare såg märkta förvånad ut och utbrast: "Då kan du betala 3:75 så kan vi förlora vardera hälften på affären!" Men mästare var en företagsam man. Han slog ena halvan sönder i småbitar och sålde dem för 25 öre st. Husmödrarna brukade på den tiden använda dem till att krita sina stentrappor med. Bitarna gick raskt åt och mästare fick säkert god ränta på de 3:75, som han förlo- rat på slipstenen.

Första halvan var slutsåld, men då mästare skulle börja försäljningen av den andra halvan, var denna spårlöst försvunnen. Jag hade nämligen sålt den till en vagnmakaregesäll, som just stid i begrepp att öppna egen rörelse.

Större slipstensstycken brukades förr i tiden användas av vagnmakare och snickare till att bryna upp, "skura upp", eggen på hyvelstål och stämjärn, (eller huggjärn, som de allmänt kallades).

Dylika stenar kallade man förr skurstenar.

Jag menade, att hade jag en gång betalat ena slipstenshalvan, så hade jag också rätt att sälja den.

Jag erhöll också den svindlande summan av 75 öre för halvan, vilket var stora pengar för en pojke, som hade hela fem öre per dag.

Men den, som inte blev glad över min affärstransaktion var mästare. Han hävdade nämligen, att båda slipstenshalvorna var hans rättmät- tiga egendom.

Jag fick också en ordentlig avbasning för denna slipstensförsäljning. Detta är en av episoderna från tiden då jag var i vagnmakerilära, som jag aldrig glömmmer.

Lärarkontrakt

Undertecknade hafva öfverenskommit om följande villkor angående min son ynglingen Herman-Larson Floderkoga antagande Wagnmakeritåsa hos undertecknad O. Eliasson.
 Lärartiden skall vara 3 år och vid lärartidens slut skall undertecknad Eliasson ombesörja gesällbegr. och betyg för lärjungen af Hantverksföreningen utfärdas.

Lärjungen ätnijuter under lärartidens kost och logi och skall han sig under denna tid ordentligt uppföra samt åttjuda de af undertecknad Eliasson givnaa beked och underättelser och han erhåller vid lärartidens slut en lön af kr. 150.
 Skulle lärjungen emot förmoden utan mitt Eliassons medgivande aflägsna sig från sin lärartids, sger jag Eliasson rätt att lärjungen hemta hvarhelst han sig befinner. Detta kontrakt är upprättat i 2 exemplar hvaraf vi taget hvardera ett. och har han i städad erhållit kr. (2).
 Uppstad den 24 April 1905

O. Eliasson Lasse Hansson
 Wagnmakeremästare

bevittnas

N. Persson

Kyl- och frysbussar från Ystad

I 70 år har vårt företag (startår 1890) varit med och byggt karosser, och de senaste decennierna har vi specialiserat oss på kyl- och frysbussar samt transportskåp i alla storlekar och för alla ändamål. (Vi säljer även transportkylaggregat.)

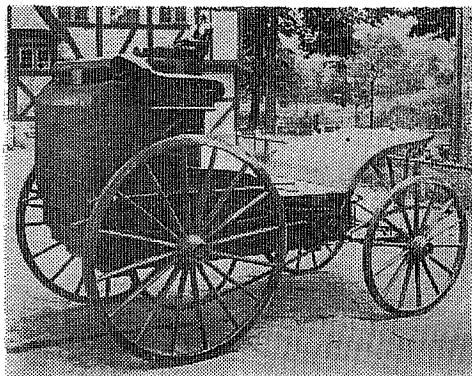
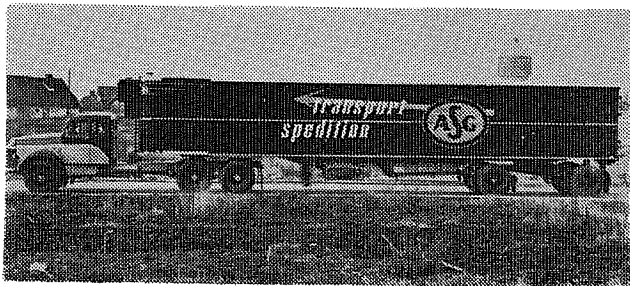
Våra tillverkningar är kända över hela landet för sin stabila konstruktion, perfekta isolering och tilltalande exteriör.

KVALITET har varit vår bästa reklamchef

KVALITET har varit vår pålitligaste försäljningschef.

KVALITET har varit vår trognaste medarbetare under 70 år.

Redan på 90-talet byggde vi den första svenska bilkarossen till den Cederholmska ångbilen (samt modellerna till ångcylindrarna), som för övrigt finns på Klostermuseet i Ystad.

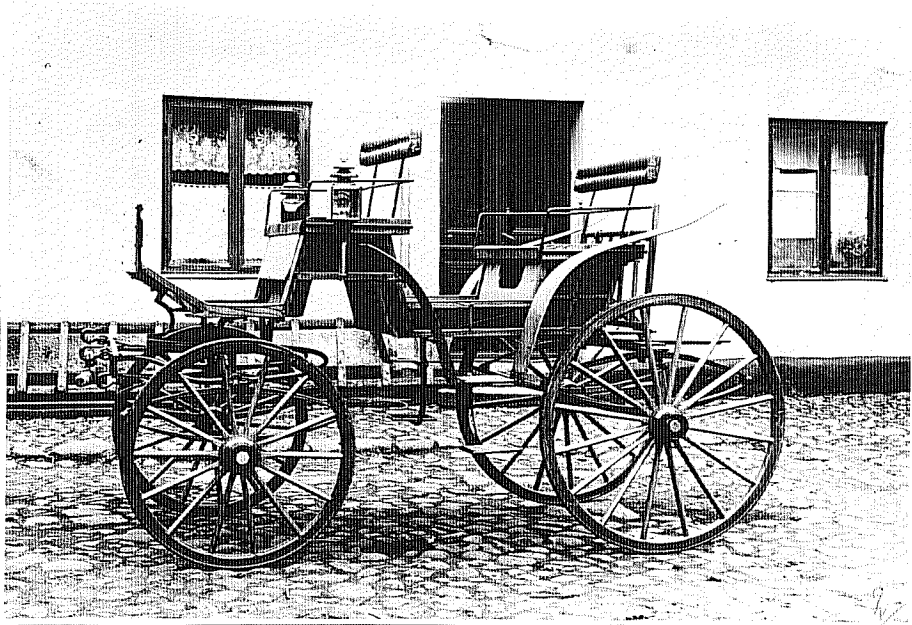


KAROSSERIFABRIKEN H. LASSON YSTAD

Tel. 0411/113 54, 126 91 och 106 79

YSTAD-TRYCK

Skåne
Ystad



Fotografi över åkvagn där vagnmakeriarbetet utförts i Ystad. Det var den sista kompletta vagnmakeriutrustningen, som tillverkats för åkvagn, i Ystad.

Vagnssmidet utfördes av smedmästare A. Holmberg, Skivarp, som fått beställningen genom anbud till Skånska Dragonregementet. Detta regemente nedlades 1927, men vagnen lär finnas kvar på I.7 i Ystad.

Fotografi inlämn. av vagnmakare Herman Lasson, Ystad , år 1961.

M.16265:17.

FOLKLIVSARKIVET

Institutionen för folklivsforsk-
ning vid Lunds universitet

Skåne

Ystad



Fotografi över en gammal korsvirkesgård i Ystad, där såväl
vagnmakeriverkstad som vagnssmedja varit inhysta i 65 år
till år 1952.

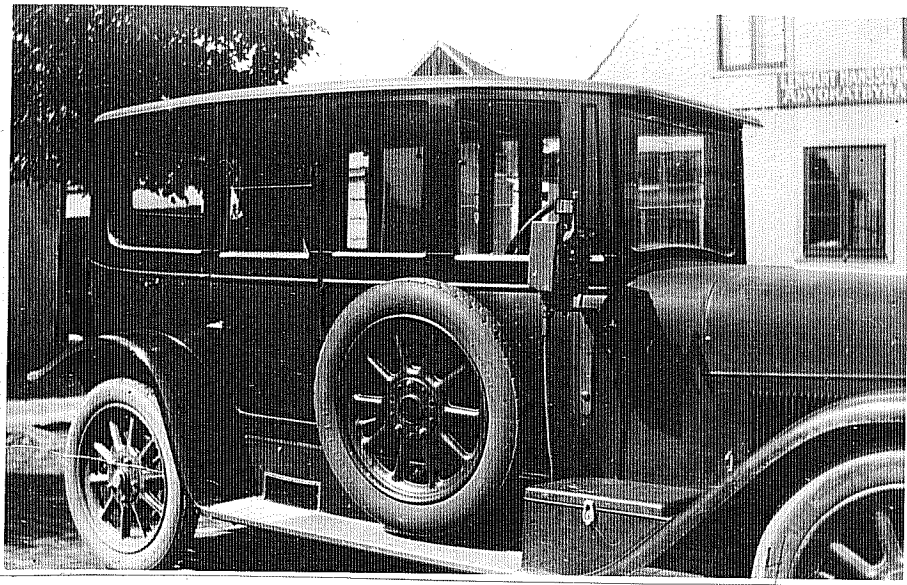
Fotografi inlämn. av vagnmakare Herman Lasson, Ystad, år 1961.

M. 16265:18.

FOLKLIVSARKIV
Institutionen för folklivs-
ning vid Lunds univer-

Skåne

Ystad



Fotografi över bil med vintertopp. Den senare byggd i början
på 20-talet i den gamla vagnmakeriverkstaden.

Fotografi inlämn. av vagnmakare Herman Lasson, Ystad, år 1961.