

ACC. N:R M. 16310:1-5.

Landskap: Skåne ..... Upptecknare: Lars-Erik Larsson .....  
Härad: Luggude ..... Berättare: Arvid J. Andersson, *Gråbo* .....  
Socken: Allerum ..... Berättarens yrke: F.d. banbiträde vid SJ .....  
Uppteckningsår: 1962 ..... Född år 1890 ..... i Allerum .....

FOLKLIVS-  
ARKIVET  
LUND

Berättarens fader var lantbrukare och halmtäckare i Allerum.

*Fordon, deras bruk och anskaffning. s. 1-5.*

*LUF 108*

Skriv endast på denna sida.

ACC. N:R M. 16310:/.

Svar på frågelistan: LUF 108 FORDON; DERAS BRUK OCH ANSKAFFNING.

På prästgården i Allerum hade man en del olika sorters fordon. Man hade en gammaldags bolstervagn utan fjädrar. Den var snyggt byggd och användes för personbefordran. Man hade lastvagnar med fjädrar, som hade järnringar om trähjulen. De användes t.ex. för spannmålstransport till staden. Man hade arbetsvagnar med häck, som kunde göras om. Kärror med två hjul hade man till att köra mangel med. På vintern använde man kälkar på vägarna. De var järnskodda. I skogen hade man grövre kälkar av bara trä och utan järnbeslag.

#### Arbetsfordon

Om man hade en vanlig arbetsvagn med häck kunde man ändra den för olika behov. Man tog av häckarna och förkortade långhammelen mellan fram- och bakkärran. Sedan lade man ett brädflak i botten. Sedan satte man bräder, hopspikade tillflak, ungefär av samma storlek som bottenflaket, på sidorna. De vilade endast på häckakäpparna. Dessa vagnar användes till gödselkörning. Vagnen med häck kunde även ändras till kolkista. Därvid gjorde man som med gödselvagnen, men dessutom satte man smäck (ändstycke) både fram och bak. Dessa fästes med en järnspole, som trädde genom öglor i smäcken och fästes med en sprint vid ändan. Denna typ av vagn användes till t.ex. sten och potatis. Den kallades också för kistevagn.

Häckvagnen hade en bottenstock, häckakäppar och höstahäckar, som fästes utanpå häckakäpparna i samband med höskörden.

FOLKLIVS-  
ARKIVET  
LUND

ACC. N:R M. 16310:2.

Fram- och bakvagnen var förbundna med varandra genom långhammelen, som kunde användas som kortare eller längre. Vid skogskörning var längden beroende på trädets längd. Hammelen fästes vid kärrorna med sprintar eller bultar. Den kunde fästas vid olika hål och skjutas tillbaka och fram och ändras hur man ville.

Bakhjulen var vanligen störst. Hjulen var beslagna med järn i bitar, som gick intill varandra och var spikade på. Senare övergick man till hela järn. Hjulekrarna gjordes huvudsakligen av boke. Naven och löterna brukade man göra av björk. Hjulekrarna satt lite snett ut från navet. Från fabriker kom omkring 1910 hjul med ekerna rakt upp till navet. Dessa hjul var inte så hållbara. De var billigare, men de var inte så stabila och bra som de hemmagjorda. På kärror framför årdret när man körde upp potatis hade man hjul utan järnbeslag.

Det satt en fjäder vid vart hjul. Det var stålfjädrar-- större eller mindre beroende på om det rörde sig om en last- eller åkvagn. Fjädrarna var fästade på axeln med en kåpa som gick runt axeln och sedan omsättningen upptill i plankan med en liknande kåpa. Lastvagnar med fjädrar kom först in på 1900-talet.

Man hade en typ av vagn, som man kallade planvagn. Den hade små kanter vid sidorna. Den var bra att köra säckar med. Märgelkärrorna var tvåhjulinga för att det skulle gå lätt att tippa dem. De kunde användas till olika ändamål som att köra sten, potatis m.m.

2.

FOLKLIVS-  
ARKIVET  
LUND

ACC. N:R M. 16310:3.

De enda etthjuliga fordon man hade var rullebörar. En tapp med två stärtar och påspikade ben. De användes till alla möjliga ändamål.

På vintern hade man kälkar i skogen och på vägarna för alla olika ändamål. Kälkarna i skogen hade grova plankor till medar. Dessa var formade i den främre änden. De var bra i blöta och mossor. I snö och sörja gick de bättre än vanliga kälkar. Plankorna var cirka 2,5 meter långa och inte alls skodda. På vägarna hade man kortare kälkar. De var nättare gjorda och försedda med järnskodda medar. De kunde ha fjädrar - men det var lyx. De var målade som de finaste åkvagnar.

På de äldsta fordonen hade man träaxlar smorda med trätjära. När de var ute och for smorde de med allt möjligt i nödfall, t.ex. sniglar. Det var dock före berättarens tid. För att asa sten använde man as, speciellt på vintern. De bestod ofta av en naturväxt "träklynga" att lägga stenen på.

#### Åkdon

Man använde arbetsvagnar som åkdon på resor. På vintertid var det bara att lägga halm i botten och så en bräda tvärs över att sitta på.

På åkvagnen fanns det säte och en fotsack av läder. Det fanns åkdynor, som var stoppade med tagel och klädda med läder eller starka tyger. För att hålla värmen hade man också fällor av fårskinn. Vagnarna var ofta utsmyckade med målade blommor eller girlanger. Vagnarna var svarta med målning i rött, blått, grönt e.d. Vagnskorgarna var målade till åkvagnarna.

Man fick särskilda åkdon rätt många år innan meddelaren minns. De användes i rätt stor utsträckning för transporter.

3.

FOLKLIVS-  
ARKIVET  
LUND

ACC. N:R M. 16310:4.

I äldre tid hade man inga fjädrar på åkdonen. Senare fick de fjädrar fastsatta på samma sätt som på arbetsvagnarna. Sätena var placerade så att benen hade god plats.

Tvåhjuliga giggar fanns vid större gårdar. De hade samma typ av fjädring som de vanliga vagnarna. Ingen gigg med pinnar eller flätning bekant. De var enbart av trä.

Man hade en sorts kälke med längre medar att åka med. Den användes till lättare skjutsar och hade vanligen bara en häst. Den kallades för "kana". Man hade också en finare åksläde, som nog kallades för kyrksläde. Kappsläden var en sorts släde där kusken satt bakom och den hade bara en passagerare. Den var inte så vanlig.

Efter 1900 kom alla dessa typer i bruk hos bönderna efter som man hade råd. Hos herrskapen fanns de säkert minst 25 år tidigare. 1908 - 1909 kom de första bilarna. Då berättaren körde hästar på Härninge gård mötte han bilar. 1916 - 1917 började man skaffa sig egna bilar i trakten. Under 1930-talet tog åkvagnarna slut.

#### Anskaffning

Man var rätt hemma i det mesta. Lagning av fordonen klarade man av själv. Tillverkningen sköttes av en vagnmakare. Det bodde en vagnmakare på Fleninge allmänning. I Allerum hette vagnmakaren Persson. Vagnarna beställdes i regel direkt hos vagnmakaren. På marknader i Hälsingborg och Ängelholm köpte man ofta vagnar. Vagnmakare Persson i Allerum snickrade, byggde hus och hade jordbruk. Vagnmakeriet var för honom mest en bisyssla.

4.  
FOLKLIVS-  
ARKIVET  
LUND

ACC. N:R M. 16310:5.

De som lade an på det kunde säkert se var och av vem en vagn tillverkats. Man hade bomärken på vagnar - ett märke som höggs in i träet. Det var dock mest på bättre vagnar som vagnmakarna brukade hugga in sådana.

En fin fjädervagn kunde kosta hänemot 300 kronor. Detta ansågs för mycket då en Gustav Persson 1911 köpte en vagn till det priset.

Till slutet av 1920-talet framställdes nya vagnar. Sedan blev det mest fråga om reparationer av de gamla.

+ + +

Harry Nilsson, Röstånga.

Ovanstående uppgifter avser, då intet annat angetts i texten, tiden mellan 1898 och 1910.

5.

FOLKLIVS-  
ARKIVET  
LUND