

Minnet av en vagnmakare

Andra hälften av 60-talet tillbringade jag vid Uppsala Universitet eftersom jag hade bestämt mig för att bli bibliotekarie eller museiman. Jag började läsa historia och fortsatte med nordisk arkeologi och då blev det klart att det var museibranschen som skulle bli min framtid. Innan examen var klar skulle jag också läsa Nordisk och jämförande forklivsforskning, eller Etnologi som är en kortare benämning. När det var dags för uppsatsskrivning fick vi studenter av tf professorn Phebe Fjellström en lista på ämnen och mina blickar föll direkt på meningen ”Ett vagnmakeri i Uppland”. Kanske var det min uppväxt i förskoleåldern som påverkade valet. Jag praktiskt taget bodde på pappas hästdragna åkervagn när vädret var lämpligt.

Uppsatsvalet var klart och vintern 1969 fick jag låna svärfars Fiat och åkte ut till vagnmakaren Arvid Pettersson i Gunsta i Funbo socken. Arvid tog emot mig med öppna armar och var snart igång med att berätta om sitt liv som vagnmakare. Som tur var hade jag bandspelare med mig så jag fick med allt han sade och kunde skriva det rent efteråt. Han började berätta om platsen där vi befann oss. Det var en villa från 1910-talet som han kallade för Tomtebo och han berättade att marken där huset stod var ett forntida gravfält och som arkeolog såg jag ju att det stämde bra. Här hade han inte fått bygga efter Fornminneslagens införande 1942 men på 1910-talet gick det bra. Tomtebo fick huset heta för Arvid hade sett en liten tomte komma fram ur en av gravhögarna. Detta sade han på fullt allvar så jag började fundera lite: Hur stod det till egentligen, han är ju 84 år, kan man lita på vad han säger?

Jodå, det var inget fel på farbror Arvids huvud det märkte jag snart och han hade gott minne från sina yngre år. När det sedan visade sig att han hade verkstaden kvar och ett stort antal almanackor med anteckningar om beställningar och priser förstod jag att jag hade hamnat i en guldgruva.

Arvid berättade hur han hade gått i lära i vid 15 års ålder hos en vagnmakare nära hemmet och där fick han lära sig grunderna i yrket. Men sina djupare kunskaper fick han i tjänst hos vagnmakare Hultberg i Uppsala. Han fick dock inte mer än mat och husrum så han slutade. Han hade emellertid hittat en annons i ortstidningen att vagnmakare söktes. Den som sökte vagnmakare var släkt med smeden i Gunsta och hos honom fick han nu plats och fick reparera hjulfordon. På vägar som vi inte behöver gå in på här hamnade han sedan i Stockholm och fick arbete på Nylunds vagnfabrik. Vi befinner oss nu i första decenniet av 1900-talet och arbetsförhållanden, löner och tillgången på bostäder i Stockholm var usel för arbetare, hantverkare och annat ”småfolk” så när Arvid hittat sin blivande hustru bestämde de sig för att flytta till Gunsta där han ju redan hade känningar. ”Nu var det 1914”, som en roman av Eyvin Jonsson heter, och Arvid etablerar sig med egen verkstad i Gunsta.

Verkstaden fanns alltså kvar (men lär nu vara riven) och det var som att förflytta sig åtskilliga decennier tillbaka när Arvid första gången öppnade verkstadsdörren för mig. Han hade redan från början en fotogenmotor som drev bandsåg, planhyvel, rikthyvel, svarv, fräs, cirkelsåg och slipmaskin – en väl utrustad verkstad alltså. Alla dessa maskiner behövdes i ett snickeri men det som visade att detta snickeri hade en specialitet var hjulbänken där hjulet byggdes upp och så alla ämnen till framför allt nav som låg här och där.

Till en tvåbetygsuppsats, som det hette då, räckte det gott med att beskriva verkstaden och Arvids historia men när jag fick kännedom om Arvids orderböcker bestämde jag mig för att fortsätta med en 3-betygsuppsats och i min examen ha sju betyg och inte bara de sex som krävdes.

Jag lånade nu hem Arvids böcker som sträckte sig från 1908-15 samt 1927-59 och även 1961-62. De övriga hade kommit bort men dessa var fullt tillräckliga för att ge en bild av hans kundkrets, vad han hade tillverkat och när vagnmakeriet blev mer ett vanligt snickeri med inslag av reparationer av

arbetsvagnar och skottkärror.

Det visade sig att samma år som Arvid etablerade sig i Gunsta hade bilismen börjat sprida sig så mycket att nya vagnar och kärror inte längre beställdes – inte från Arvid i alla fall. Nu blev det reparationer av vagnar samt annat finsnickeri han fick försörja sig på och det gick ju bra det också.

De hästdragna fordon som Arvid i första hand gjorde var vinkelaxelkärror som i mängder sågs i städerna i början av 1900-talet. De var praktiska som mjölkkärror eftersom hjulaxeln var vinklad så att skrovet kom nära marken och inte som på flakvagnarna låg ovanpå hjulstället. I övrigt var det timmerkälkar, skottkärror, leksaksvagnar och liknande som utgjorde resterna av vagnmakeriet.

Kundkretsen fanns givetvis i Uppland från Alsike och Östuna i söder upp mot Rasbo i norr samt från Uppsalatrakten till Almunge med de stora gårdarna i närheten av Gunsta som dominerande och givetvis kom de flesta beställningarna från själva Gunsta med omnejd.

Vad hände sedan?

Arvid hann få se den färdiga uppsatsen och jag hoppas han och hans ättlingar tycker det var roligt att han blev dokumenterad. Ett exemplar av allt material skänkte jag till Upplandsmuseet och det fanns funderingar på att införskaffa åtminstone delar av vagnmakeriet till museet men det blev nog aldrig gjort och nu är det borta. Jag tappade snabbt kontakten med Arvid då jag fick jobb på läns museerna i Härnösand och Gävle. Nu är Arvid och hans verk borta men Vagnshistoriska Sällskapet har genom en jätteinsats av Rolf Eriksson digitaliserat mina uppsatser och gjort de tillgängliga på sin hemsida och det är jag givetvis glad och tacksam för.
(<http://www.vagnshistoriska.org/kjell-nilsson-vagnmakeri/>)