

Erik Leandersson och vedkapning i Orrefors med omnejd under 3 decennier

*För si ge sig till skogen är ingen idé
Där säger ja allt stopp!
För hugger en några meter ve
Den tar di å eller opp
(Ur Torparvisa av Gunde Johansson)*

Så sant, mycket arbete går upp i rök genom skorstenen. Att skaffa hem tillräckligt med ved var ett hårt arbete innan oljeeldning och elvärme blev vanligt. Det räckte inte med att hugga veden och köra hem den. För att kunna brännas i spisen skulle den kapas och klyvas. Detta var ett minst lika hårt och tidsödande arbete.

I skiftet 1920-30 gjorde far sitt första försök att underlätta kapningsarbetet. Han inköpte då en båtmotor av märket Solo, tillverkad i Dalarna. Denna motor monterades med sågbock och kapklinga på ett chassi. Det gick att förflytta anordningen med hjälp av ett par järnhjul på en järnaxel. Vedkapen fungerade, men det var inte mer heller. Att flytta den var tungt och ansträngande och de 3 hästkrafter motorn producerade när den var på gott humör räckte inte till för att besegra storruxen, tjurig gran och vresig björk. Bara ett par tre år senare bytte far därför upp sig till en femhästars Solomotor. Det är den motorn som nu finns i Hälleberga Hembygdsförenings ägo.

Motorn är egentligen en båtmotor. Detta syns på den korta vevaxeln, som är förenad remskivan med en bultkoppling. Egentligen skulle propelleraxeln ha anbringats där. (Solofabriken tillverkade också motorer för stationärt bruk, varför far inte valde båtmotormodellen vet jag inte.) Motorn är encylindrig och lågvarvig med moderna mått mätt. Maxvarvtalet är ca 740 rpm. Det var sällan den behövde snurra så fort. För att med endast en cylinder få en någorlunda jämn gång fordras ett stort och tungt svänghjul. Jag har inte vägt det, men jag fick ta i ordentligt när jag skulle lyfta det på plats sista gången far hade motorn demonterad för service. Drivmedlet var motorfotogen, men man måste starta på bensin. Därför är bränsletanken tvådelad. Först får man öppna bensinkranen, och se till att flottörhuset fylls. Gasspjället ställs i chokeläge och så är det bara att veva runt svänghjulet med specialveven, som släpper taget när motorn startar. (Systemet användes på bilar fram till slutet på femtiotalet). Det var ett tungt jobb att starta motorn, definitivt ingenting för kvinnor och barn. Jag minns hur stolt jag var första gången jag lyckades. Om inte motorn startade på tio-tjugo kompressioner så var man tvungen att vila. Jag lärde mig snart att motorn var lynnig och skulle behandlas med känsla och kärlek för att arbeta. Cylindervolymen är ca 1000 cm³. När motorn väl startat gällde det att snabbt ställa om förgasaren från choke till bensinläge. Inte nog med detta. Man kan ställa in bränsleblandningen manuellt. När motorn var varm kunde man ge den lite snålare blandning. Det gällde att höra på motorljudet när blandningen var som bäst. Efter ungefär fyra-fem minuters gång hade motorn nått den arbetstemperatur som krävdes för att man skulle kunna gå över på fotogen. Detta bränsle var betydligt billigare än bensin. Det var inte bara ett ekonomiskt sinne som gjorde, att far ville gå över till fotogen så fort som möjligt – det var en liten tävling med sig själv hur bra man kunde lirka med motorn. Om den arbetade hårt, drog den väl ungefär 1,5 liter i timmen.

Vedkapen är fars egenkonstruktion och hemmabygge. Han skaffade delar där han kom åt. Eftersom en båtmotor använder sjövattnet till kylning, levererades motorn utan kylare. En begagnad lastbils kylare löste problemet. Den nuvarande kylaren är nummer 3 i ordningen. När det var risk för köldgrader var man tvungen att tömma ut kylvattnet. Lagningen av motorblocket på höger sida är ett vittnesbörd om att far glömde bort tömningen en gång. Han hade tur att blocket sprack utåt, så att det var förhållandevis lätt att laga det.

Kraftöverföringen skedde med plattrem. Genom att dimensionera remskivorna på lämpligt sätt växlades varvtalet upp till kapklingan och ner till transporten – för den här maskinen blev till

skillnad från föregångaren självgående. Ett par hjul från en uttjänt slättermaskin blev drivhjul. Så småningom försågs med ett gummihölje gjort av två gamla utslitna lastbilsdäck. Tack vare detta sjönk ljudnivån vid transporten väsentligt. Kopplingen är den klassiska för gamla mekaniska verkstäder, en "nollskiva" och en "drivskiva". Drivremmen fördes mellan dessa med hjälp av en sorts gaffel. Styrningen förenklades genom att kapen är trehjulig. Ett skottkärrehjul utgör den tredje stödpunkten. Anordningen är förvånansvärt stabil och lättmanövrerad. Den nya konstruktionen gjorde att far kunde utvidga området för sitt kapningsarbete. Under 30-50-talet kapade han nog så gott som all ved i Orrefors, Flygsfors och upp till Hälleberga/Gullaskruv. Så småningom kom det fler vedkapar, man jag tror att far var först. Givetvis var vedkapen inte något fartåk, men den gjorde väl ca 15 km/h. Det var väl, att det inte gick fortare, för en konstruktionsmiss fanns det. Broms saknades! Far råkade aldrig illa ut för det, och fastnade aldrig i någon poliskontroll. Jo, en gång, en lördagskväll, när far hade bråttom från Stommen i Hälleberga ner till Orrefors, stod polisen strax norr om samhället, men när polismannen såg det underliga fordonet, gjorde han bara en flott honnör (så berättade far åtminstone. Han förväxlade väl inte honnör och stopptecken?).

Det var jobbigt att kapa ved. Far var krävande, det skulle gå undan. Veden levererades antingen som "meterved" eller "långved". Meterveden var lättast att hantera. Meterlängderna skulle nu kapas i 2, 3 eller 4 bitar. Två bitar om det skulle bli pannved, tre bitar om den skulle brännas i en Huskvarnaspis som hade längre eldstad är Arvikaspisen, som krävde 25-centimeterslängder. Far övade upp ett otroligt bra ögonmått för just dessa vedlängder. Han behövde en plockare, som skulle lägga upp det långa träet på sågbocken. Det skulle läggas så att far inte behövde justera något för det första kapsnittet. När jag var i 12-årsåldern fick jag börja som "plockare" och lära mig lägga träna på sågbocken, precis som far ville ha dem. Fars ständiga arbete med ved krävde sin tribut. I mitten av femtiotalet hade han uppammat en svår allergi mot björkved. Han åkte inte längre omkring och kapade, utan det blev bara hemma och hos Hjalmar Abrahamsson i Sugande. När gården arrenderats ut, blev det bara hemma som vedkapen fick tjänstgöra. Mor försökte framgångsrikt överta klyvningen av ved (motorn fick då dra en separat vedklyv), men när hon försökte sig på att kapa, blev hon rädd, när klingan nafsade tag i träet och släppte taget, varvid klingan klämdes fast och drivremmen hoppade av (ett missöde som inträffade då och då, om inte vedträet låg ordentligt i sågvaggan). Efter tre misslyckade försök efter varandra knuffades hon undan av far, som kapade - och blev fruktansvärt sjuk i astma. Jag fick överta kapningen hemma. Far muttrade väl en del, mest över att jag inte kunde kapa lika fort som han. Jag kom aldrig upp i mer än två-tre kubikmeter per timme. Vår ved kapades på tre ställen. Jag frågade far en gång vilket som var hans hastighetsrekord. Då berättade han att vid järnvägsstationen i Orrefors låg veden en gång i en halvcirkel, så man behövde inte stanna för att flytta fram kapen, utan far kunde bara vrida den under gång. Det var grov björkved som skulle kapas på ett ställe till pannved. Han hade två plockare. Då klarade han 12 m³ på en timme. Jag tycker det låter otroligt, men far brukade i skryta eller ljuga. Jag vet att han utan vidare kapade över 4 m³ i timmen när det gällde 3 snitt, om veden var någorlunda grov. Men att bara plocka igenom 12 m³ ved på en timme!

Motorn ha fått dra annat än sågklinga. Vedklyven är redan nämnd. Dessutom har den dragit en spånhyvel, när man hyvlade spån för taktäckning och en hackelsemaskin, som kunde skära upp årsbehovet av hackelse för en ladugård på några timmar.

Övergången till oljeeldning och el-värme skedde ungefär samtidigt som far tvingades lägga av med vedkapningen. Sista gången kapen användes var sommaren 1963.

Furuby 2001-07-29
Harald Leandersson

Vedkapen finns kvar i hembygdsmuseet i Hälleberga. Den står väl inklämd mellan en vedklyv och en såningsmaskin, men en del intressanta detaljer kan avslöjas.



Här ser vi ett av de två järnhjul som Erik försett med bildäck för att dämpa ljud och stötar. Det var nog bland de första punkteringssäkra hjulen som funnits. I stället för startmotor fanns en behändig vev.



Här syns motorn som beskrivits i texten ovan. Strax över däckets syns remskivan som drev remmen till sågklingan.



Här satt Erik och körde. Motorn kunde kopplas om för att driva hela anläggningen framåt mot nya kunder. I nedre delen av bilden syns lite av sittdynan försedd med spiralfjädrar för att färden skulle bli uthärdlig. Brädan på tvären mitt i bilden var golvet i förarhytten. Spaken var kopplad direkt till skottkärrehjulet strax under. Med detta "roder" kunde Erik navigera mellan kunderna. Till vänster om "rodret" sitter en liten pedal med okänd funktion. Hel - halvljus?



Bilden är tagen i fören av fordonet. Erik mötte sina medtrafikanter med en sågklinga. Det var väl inte så farligt – det var vänstertrafik på den tiden.