

Den stive Arbejdsvogns Undervogn.

Redegørelse med Spørgsmaal

AF
ELLEN RAAE.

Som det maaske er bekendt, er der for den stive (faste) Arbejdsvogns Vedkommende en væsentlig Forskel paa Undervognens Indretning i den vestlige og den østlige Del af Danmark. Naar jeg her taler om Undervognen, ser jeg bort fra Akseltræ, Bro og Kæpstokke, hvis Form vistnok er omtrent ens over hele det danske Omraade; men hvad det øvrige Understel angaar, forekommer to tydeligt adskilte Typer. Forskellen spiller en Rolle baade for Langvognens (Langbommens) Form og Befæstelse (Forbindelsen mellem For- og Bagvogn) og for Drejemekanismen (den ene Type drejer paa Hovedbolten, den anden paa den Bolt, der fastholder Førenden af Langvognen i Gaffelen (Tyven, Sulen, Kloen)). Grænsen synes at gaa over Sydøstfyn, og det er derfor af særlig Vigtighed at faa nøjagtige *saglige* Meddelelser fra de Sogne, der ligger omkring denne Grænse. Der foreligger imidlertid enkelte Oplysninger, der tyder paa, at der ogsaa kan være Tale om en Tidsgrænse — at den nuværende østdanske Type, som ligger meget nær den sydsvenske, og som har Fortyve (Sule, Klo) i eet Stykke og helt løs, udskiftelig Langvogn af Træ, tidligere har haft større Udbredelse end i Nutiden, eller rettere, at den ogsaa er den oprindelige Type i Vestdanmark (det vil i dette Tilfælde sige Jylland (baade Nørre- og Sønderjylland) samt Vest- og Nordfyn); og det er derfor ogsaa af stor Betydning, at vi fra dette Omraade faar saa gamle Oplysninger som muligt, eller endnu bedre, at vi faar Oplysninger om Forholdene, baade som de nu er, og som de var saa langt tilbage, som de ældste nulevende kan huske eller har hørt fortælle om, eventuelt Beskrivelser af kasserede, men bevarede gamle Vogndele, hvis saadanne skulde findes nogetsteds.

Spørgsmaalet viser sig, naar man betragter det foreliggende Materiale, at være ret indviklet, fordi det dels er et sagligt, dels et sprogligt, idet den samme Ting paa de forskellige Steder har forskellige Navne (fx. Tyve, Sule, Klo om samme Type af Undervognens forreste Del), medens paa den anden Side det samme Navn ofte bruges om Ting, der tilhører forskellige Typer (fx. Langvogn baade om det løse, udskiftelige Træ og det, der blot forskubbes, naar man ønsker at forkorte eller forkænge Vognen).

Man bedes erindre, at alle Besvarelser maa være forsynede med Meddelerens Navn samt Tids- og Stedfæstelse.

F O R V O G N E N.

Hvordan er den „Gaffel“, hvori Vognstangen fæstes med en Bolt, dannet; er den skaaret ud i et massivt Træstykke (Fig. 1), eller fremkommer den ved, at to Træstykker føjes sammen ved Hjælp af Tværtræer (Fig. 2)? Hvad hedder den, naar Træstykket er massivt (*Tyve, Vogntyve, Fortyve, Sule, Forsule, Vognsule, Samklove, Vognklo, Forklo*)? Betegner disse Navne hele det massive Stykke, hvori der bagtil findes en anden „Gaffel“ til Langvognen? Eller er det selve det forreste Hak, der bærer Navnene? Hvilket af de ovennævnte Navne bruges? Bruges Navnet kun, naar der er Tale om den massive Type? Hvad kaldes selve Hakket (*Gaffel, Kæft, Tvege, Glamme, Skare* el. a.)? Hvad kaldes de to Stykker Træ, der omgiver Hakket (*Kæbe, Kæft, Tyvekæft, Klokæft, Suleklap, Kleft*)? Naar Gaffelen dannes ved Sammenføjning af to Stykker Træ, hvad kaldes da denne Konstruktion (*Stangarme, Kindinger, Vendinger, Vendingstræer, Forarme, Gaffelklo*)? Kan (nogen af) disse Betegnelser ogsaa bruges om den massive Type? Kendes Ordet *Blokkinding* brugt om den massive Type til Forskel fra den anden? Vil det sige, at begge Typer bruges paa det Sted, hvor dette Ord kendes, eller at den ene af dem har været brugt tidligere? (Man bedes stadig erindre, at Spørgsmaalene kun gælder den stive Arbejdsvogn med een Vognstang og beregnet til to Heste; paa Fjedervogne bruges overalt Stangarme).

Som allerede nævnt, berører Forskellen Tyve (eller hvad den nu hedder, i alle Tilfælde den massive Type) kontra Stangarme (jeg antager, at jeg kan bruge dette Ord om den anden Type i mine egne Forklaringer og Spørgsmaal uden Fare for at blive misforstaaet, da denne „faglige“ Betegnelse formodentlig kendes overalt, selv om der ogsaa findes et lokalt Navn) ogsaa Forbindelsen mellem Forvogn og Bagvogn samt Vognens Drejemekanisme.

Har Vognen den massive Type, ender denne (saa godt som altid) bagtil med en Gaffel med et vandret stillet Hak, hvori Langvognen, der forbinder For- og Bagvogn, gaar ind og fæstes med en Bolt; og Vognen drejer da paa denne Bolt. Hvad hedder denne Gaffel (*Bagtyve, Bagklo*)?

Har Vognen Stangarme, breder disse sig bagtil, fjerner sig fra hinanden og forbindes ved et buet Stykke Træ, der oftest kaldes

Glidebro eller *Svajebro* (hvad hedder det paa Deres Egn?). *Langvognen* eller *Langbommen* (hvad hedder den paa Deres Egn? se ogsaa ndf.), det flade Træ, der kommer fra Bagvognen, er fortil forsynet med et bøjet Jærnstykke (hedder det *Svanehals* hos Dem eller har det et andet Navn? se ogs. ndf.), der føres hen over Glidebroen og ind mellem Broen og Akseltræet til Hovedboltens (den Bolt, der gaar gennem Vognbunden, Vrideskamlens, Broen, et Øje i Svanehalsen og ned i Akselen). Vognen drejer da paa denne Hovedbolt.

De enkelte Spørgsmaal er opstillet nedenfor og kan besvares enkeltvis, men hvis nogen vil give en samlet Beskrivelse af den ham bekendte Vogns Indretning paa dette Omraade og Navnene paa dens Dele, ser vi det meget gerne.

Foruden disse to Typer, hvoraf den første er den østdanske, den anden den vestdanske (det er dog muligt, at Herregaardene ikke altid har den paa Egnen almindelige Type) synes der at have eksisteret en Slags Melleform, eller maaske flere Melleformer; vi er i Besiddelse af nogle ganske faa og spredte Oplysninger (fra Jylland), som kunde tyde derpaa; disse stammer dels fra Feilbergs Ordbog dels fra en enkelt Optegnelse i Marken. Den sidste er fra Haderslev, hvor Kærmager Seyfert forklarede, at der paa Træakselvogne med Stangarme kunde findes en Art Bagtyve, idet der midt paa det Træ, der forbandt Stangarmene (det der svarer til Glidebroen, men her altsaa ikke var nogen Glidebro) var befestet to flade Træstykker (*Flyere*), saaledes at der dannedes et vandret Hak, hvori Langvognen fastholdtes med en Nagle. En Vogn af denne Type har altsaa nok Stangarme, men ikke Svanehals, og den drejer ligesom Tyvevognen paa Langvognsbolten.

Feilbergs Ordbog har Ordet *a Flyde* (Andst) og *a Flydere* (Hveisel), der forklares som „Tangen, hvori Langvognen fæstes med Nagle“. Om det drejer sig om en Type som den foregaaende eller om en virkelig Tyvevogn, kan ikke ses af Definitionen. Kendes et saadant Ord (*Flyere* el. l.); og kendes Tingen, og i hvilken Type hører den hjemme?

Desuden har Feilbergs Ordbog Ordet *Legskede* (Thy) defineret saaledes: „to flade Stykker i Bagenden af Vendingerne (d. v. s. Stangarmene), hvori Langvognen blev indsat ved Hjælp af en Nagle, forhen brugt ved Arbejdsvogne“. Vi har altsaa ogsaa i dette Tilfælde at gøre med en Vogn, der drejer paa Langvognsbolten, men om de „to flade Stykker“ simpelthen er Bagenden (*Bagtyven*) af den massive Type eller om de (som paa den fra

Haderslev beskrevne Type) er fæstet paa det Træ, der forbinder Stangarmene, kan heller ikke i dette Tilfælde afgøres. Kendes Ordet og Tingen? Og hvilken Vogntype tilhører den?

Paa Landbrugsmuseet i Lyngby findes en gammel Vogn (en Stadsvogn, men stiv, altsaa uden Fjedre), der opgives at være fra Dallerup Sogn, Gjern Herred, Aarhus Amt; denne Vogn har Stangarme, og disse forbindes bagtil ved to Stykker Træ, et over og et under (altsaa ikke nogen Glidebro); paa hver Side af det underste af disse er atter fæstet et vandret Træstykke; disse gaar bagud og danner en Gaffel, men gaar ogsaa fremad mellem Stangarmene (ind til Akselen?); i den bagud vendende Gaffel er Langvognen fastgjort med en lodret Bolt, hvorpaa Vognen altsaa drejer. Da jeg viste Billedet af denne Vogn til en Kærtmager, der nu var bosat paa Vestfyn, men var Jyde (Vendelbo), kaldte han de to Stykker, der dannede Gaffelen, for *Tangerne* (jfr. Tungeblad ndf.). Kendes dette Ord i denne Betydning? Og kendes denne Form?

Yderligere synes en enkelt Oplysning hos Feilberg samt Ordet *Blokkindings* Forekomst (det er foreløbig kun optegnet i Asserballe Sogn paa Als og i Skovby, Løjt Sogn) at pege i Retning af, at der i Vestdanmark, hvor Typen med Stangarme nu vistnok er ene-raadende, har eksisteret en *kronologisk* Forskel mellem de to Typer, og her findes maaske Nøglen til en Forklaring paa det skarpe *geografiske* Skel, der nu afgrænser Typerne. Fra Darum Sogn har Feilberg Ordet *Tungeblad*, der defineres saaledes: „paa Forredet under Vognen, svarer til Kindingen, men vendte bagud“. Her synes det virkelig — men helt sikkert er det vel ikke — at dreje sig om en jysk Vogn med massiv Fortyve. Disse Ting, baade Forekomsten af en Melleform og de ganske vist meget faa Eksempler paa massiv Tyve i Vestdanmark, kunde da tyde paa, at Typen med Stangarme er kommet sydfra i relativt ny Tid. Men Oplysningerne er, som man vil se, endnu faa og spredte, og det vilde være af stor Værdi at faa flere.

Det kan nævnes, at Typen med massiv Fortyve ogsaa er svensk; den er almindelig i det sydlige Sverrig (i Nordsverrig findes den firhjulede Vogn slet ikke; der har man den tohjulede Kærre); de Vogne, jeg personlig har set (skaanske og hallandske) har en Bagtyve, der i Princippet er som den østdanske, men adskiller sig fra denne ved, at de Stykker Træ, der danner Bagtyven, er spinklere og længere end paa de danske Vogne; den mangler desuden det Jærnbleslag (*Brillejærn, Brille, Brillering, Brillleggjerd, Klobrille, Bagbrille, Langvejlesbrille, Ørenjærn(?)*, *Tygering, Klovidje*: hvad hedder

det paa Deres Egn?), som i Almindelighed findes paa den danske Tyvevogn, og som forhindrer Langvognen i at svinge for langt ud; andre Steder i Sverige (fx. Smaaland og Nerike) har man et Fortøj, der ganske vist ikke er massivt, men sammensat af flere Stykker, men dog konstrueret efter samme System: een Gaffel forud til Stangen og een bagud til Langvognen, og Vognen drejer paa Langvognsbolten.

Endnu en dansk Form for Fortøj skal jeg omtale, og jeg haaber, at jeg herigennem skal faa flere Oplysninger om den — hvis det da ikke drejer sig om en rent lokal Opfindelse. En Karetmager, der var bosat i Asserballe paa Als, men havde set Tingen et Sted i det østlige Sønderjylland, beskrev den omtrent saaledes: Fortyven var massiv, og havde fortil Gaffel til Stangen, men det massive Stykke havde ingen Gaffel bagud; der endte det i et horisontalt stillet fladt Stykke; paa hver Side af dette — over og under — var der anbragt et fladt Træstykke; disse Træstykker var formede som rundede Skiver dér, hvor de berørte Tyvens flade Bagende; men med to smalle, lige Stykker bagud, saaledes at der dannedes en Gaffel med vandret Aabning. Man kunde maaske tænke sig, at Typen var fremkommet ved en Reparation; Baggaffelen kunde være blevet beskadiget, og man kunde have hjulpet sig ved at paasætte en ny los Gaffel; men det paafaldende var, at de to Skiver ikke havde fast Forbindelse med Tyvens flade Bagende, men kunde dreje sig om den paa en Bolt, medens en anden Bolt holdt Langvognen i Gaffelen, saaledes at der fremkom to bevægelige Led tæt ved hinanden. Karetmageren kaldte den løse Gaffel for *a Klæffel* og hele Fortøjet for en *Klæffelkinding*. Kender nogen et saaledes indrettet Fortøj og dette eller et andet Navn paa det? Ved nogen, hvorfor man har konstrueret saadant et Fortøj — om det f. Eks. kun forekom paa Vogne, der anvendtes til et ganske specielt Brug? Eller om det paa visse Steder var almindeligt paa alle Arbejdsvogne?

Forbindelsen mellem For- og Bagvogn.

Langvogn (Langbom), Svanehals m. m.

Hvad kaldes det (flade) Træstykke, der forbinder Forvogn med Bagvogn (*Langvogn, Langbom, Langvejle, Langvejlr, Langvægende*)? Kan dette Stykke ogsaa være af Jærn? Hvorledes er det forbundet med Forvognen? Er det helt aftageligt, saaledes at man har flere,

der efter Behag kan anvendes, eftersom Vognen skal være kort eller lang? Eller kan det blot forskubbes bagtil, hvis man vil gøre Vognen kortere eller længere? Eller kan Vognen slet ikke forlænges og forkortes? Kan man tale om *løs* eller *fast* Langvogn (Langbom el. a.)? Hvad forstaaer man derved. Taler man om *kort* eller *lang* Langvogn (Langbom el. a.)?

Hvad kaldes det bøjede Jærn, der paa Vogne med Stangarme fra Forenden af Langvognen eller Langbommen føres over Glidebroen og ind mellem Broen og Akslen til Hovedbolten (*Svanehals*, *Langvognshals*, *Langvognsbeslag*, *Langvognsjærn*, *Langjærn*, *Langil*)? Er Langjærn ikke helt det samme som Svanehals? En enkelt Oplysning, vi er i Besiddelse af, tyder derpaa. Er Forskellen den, at Langjærnet tillader Forkortelse og Forlængelse af Vognen paa dette Sted? Hvorledes er Konstruktionen?

Kan Langjærnet (Langvognen, Langjilen ell. Svanehalsen) i Stedet for at gaa hen til Hovedbolten gaa ind i et saakaldt „Hus“ (*Langjærnhus*, *Langvognshus*, *Langilhus*)? Hvorledes er dette indrettet? Er denne Konstruktion nyere? Er der Fordele ved denne Konstruktion? Hvilke Fordele?

Kan Benævnelserne *Langjærn* ogsaa bruges om en Jærnbøjle, der holder For- og Bagvogn sammen, naar man kører med kort (løs) Langvogn af Træ og Afstanden altsaa er relativt lille? Er det almindeligt, at man paa Tyvevognen har et saadant Jærn (jeg er kun blevet opmærksom paa dets Eksistens paa Bornholm og Amager). Kan dette Jærn have andre Navne?

I Feilbergs Ordbog findes et Ord *a Lange* (Thy), forklaret som „det lange Stykke Jærn, som holder For- og Bagvogn sammen“. Kendes denne Betegnelse? Betyder det en Langvogn helt af Jærn, eller er det Navn paa Svanehalsen?

B a g v o g n e n.

Fra Bagakslen gaar almindeligt mindst eet Stykke Træ fremover mod Forvognen, men ogsaa her er der Forskelle i Konstruktionen, som det er af Betydning at faa nøjagtigt oplyst; saavidt det foreløbig kan ses, er de dels af geografisk, dels af kronologisk Art.

Dette Træ kan være fastgjort (stemmet) i Bagakselens Midte og kan støttes af en Stiver paa hver Side, snart af Træ, snart af Jærn (Fig. 3). I mange Tilfælde tyder baade Navnene og Anbrin-

gelsen af Stiverne paa, at dette Midtertræ er det oprindelige, det primære, og at Stiverne skyldes senere Forbedringer (i Nutiden især ostdansk). I andre Tilfælde ser det imidlertid ud, som om Sidetræerne er det oprindelige, idet det er dem, der bærer Navnet (i Nutiden vist især Vestdansk) (Fig. 4). I atter andre Tilfælde kan Midtertræet helt mangle, saaledes at kun to Grene er fastgjort i Bagakslen, medens de mødes (eller skilles) et Stykke foran denne (Fig. 5). Hvorledes disse Grene daannes, er jeg ikke helt klar over. Paa en gammel Vogn i den fysiske Museumsgaard i Gummerup har jeg set saadanne „Grene“, der vistnok var fremkommet ved, at Midtertræet var spaltet helt igennem og derpaa atter samlet et Stykke foran Bagakslen ved Hjælp af Jærnbaand og Surringer; en noget lignende Konstruktion kan ses paa en svensk Vogn (fra Östergötland); her ses det dog ikke, om Grenene er dannet ved Spaltning af eet Stykke Træ; de kan være tilhugget hver for sig, men de er i alt Fald samlet et Stykke foran Bagakslen ved Hjælp af Baand; der hvor Samlingen sker, synes der yderligere at være paalagt et Par Træstykker — et over og et under —, saa at der dannes en Slags Cylinder; dette hænger sammen med, at den paagældende Vogn har rund Langvogn (om denne Konstruktion se ndf.).

En anden Konstruktion med kun to Grene har jeg Oplysninger om fra Lolland, hvor en Meddelelse siger, at „Vædderen er skaaret eller flækket“ og en anden oplyser, at den (Vædderen) paa den nyere Vogn er flækket. Her maa der vel da være Tale om, at man spalter Træet et Stykke og tvinger Grenene fra hinanden (om naturgroede Tveger, som de ses f. Eks. paa Helleristninger af Vogne kan der dog vel ikke være Tale?), og formodentlig paakegger man Baand paa det Sted, hvor Splitten hører op, for at hindre Træet i at spalte yderligere. Paa Dejbjergvognen ses en lignende Konstruktion; Grenene er tvunget fra hinanden og bøjet, formentlig ved Varme.

Endelig kan de to Grene være stemmet i Bagakslen og gaa fremover uden at mødes med hinanden eller med Midtertræet; de danner saaledes en Gaffel, der ikke er meget forskellig fra et Par Stangarme, og Midtertræet — der altsaa her vel egentlig er en los Langvogn eller Langbom — fastholdes imellem dem af en vandret Bolt, omtrent som Vognstangen fastholdes mellem Stangarmene.

Tilbage er Spørgsmaalene om de sproglige Benævnelser paa disse Dele.

Hvad hedder det Træ, der fra Bagakslens Midte gaar fremad

mod Forvognen, og hvori Langvognen fastgøres (*Hvirvel* (*Varnel*?), *Bagradder*, *Baggaende* (*Bagrending*), *Bagtjve*, *Bagdøppe*, *Dup*, *Kul*, *Kulle*, *Kub*, *Kubbel*)? Er denne undertiden tvedelt? Hvordan dannes den da? Ved Spaltning af Træet? Kan Ordet Langbom ogsaa bruges om dette Midtertræ?

Hvad betyder Ordene *Vadder* (*Hvejr*), *Vogurvadder*? Betyder de 1) et enkelt Midtertræ? 2) et spaltet Midtertræ? 3) to (krumme) Arme, hvori Midtertræet gaar ind? 4) alle tre Træstykker, baade Midtertræ og Sidearme?

Hvad hedder de to Sidestykker, der paa hver Side af Midtertræet er stemmet i Bagakslen (*Hvejr*, *Hvejrtra*, *Hvejrskede*, *Vaderarm*, *Bagkinding*, *Hjælpearme*, *Strier*)?

Kan Midtertræet (ogsaa et tvedelt Midtertræ) støttes ved Hjælp af Jærnstivere? Hvad hedder disse (*Bjørnstivere*)?

Kan Sidestiverne ogsaa føres helt bagud gennem Bagakslen og bag denne forbindes med et Tværtræ? Hvad hedder dette Tværtræ (*Bagbro*, *Drager*, *Skammel*)?

Forbindelsen mellem Langvogn (Langbom) og Bagvogn.

Enten Langvognen gaar til Hovedbolten eller til Langvognsbolten i Tyven, maa den paa en eller anden Maade fastgøres i Bagvognens Hvirvel, Hvejr eller hvad dette Træ nu hedder. Dette sker, saa vidt jeg ved, oftest ved, at den gaar ind i en Krampe under Midtertræet og yderligere fastholdes af en Nagle (Fig. 3). Er Systemet det østdanske (Tyvevognen), kan Vognen forlænges og forkortes ved, at man anvender henholdsvis en lang og en kort (løs) Langvogn, indsat mellem Tyve og Hvirvel, medens den vstdanske Vogn vist i Almindelighed forlænges eller forkortes ved, at Langbommens Bagende skubbes kortere eller længere ind i Krampen, og Naglen flyttes fra et Hul i Langbommen til et andet; dog har man vist undertiden ogsaa i Vstdanmark en helt løs, udskiftelig Langvogn (af Jærn?). Vi har imidlertid ogsaa fra Vstdanmark Eksempler paa, at Midtertræet fra Bagakslen fremover kaldes Langbom (og at Sidestiverne kaldes Hjælpearme). Vil det sige, at Vognen aldeles ikke kan forlænges og forkortes? Hvis den alligevel kan forlænges og forkortes, hvorledes foregaar da dette? Endelig mener jeg i Sønderjylland at have set den ovenfor omtalte (sidste) Type, hvor Langbommen (hele Midtertræet) var løs og

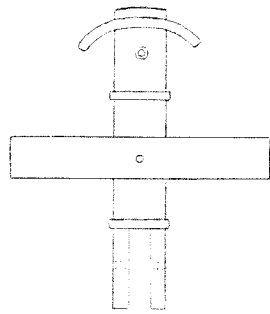


Fig. 1.

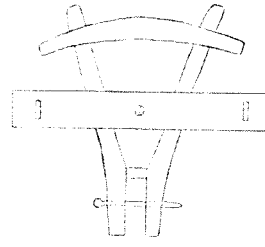


Fig. 2.

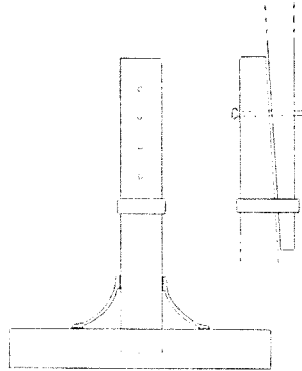


Fig. 3.

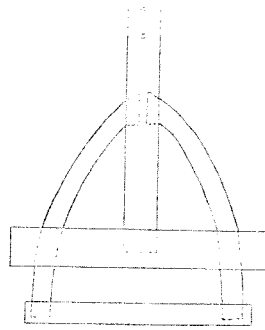


Fig. 4.

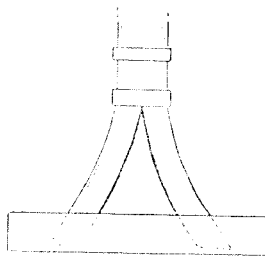


Fig. 5.

Fig. 1—2: Skematiske Tegninger af Typer paa Forvogne.
 Fig. 3—5: Skematiske Tegninger af Typer paa Bagvogne.

holdtes af en vandret Nagle mellem to krumme Arme i Bagakslen paa samme Maade som Vognstangen mellem Stangarmene. Kendes denne Type, og hvad hedder dens enkelte Dele?

Endnu en Form for Forbindelse mellem Langvogn og Bagvogn forekommer i Norden. Jeg antager ikke, at den findes i Danmark, men skulde nogen kende den, er Oplysninger derom ganske særlig velkomne.

Den er ikke ualmindelig i Sverige (selv om Typen: flad Langvogn, der gaar ind i en Krampe under Hvirvelen, ogsaa forekommer der). Langvognen er ved denne Konstruktion rund, men vandret affladet fortil, hvor den gaar ind i Forvognens Baggaffel; her synes det Træ, der svarer til den danske Vogns Hvirvel, Hvejr osv. altid at være tvedelt; det kommer som to Grene fra Bagakslen, men samles et Stykke foran denne og er her hullet, saa at der dannes en Cylinder (denne kan som ovenfor nævnt ogsaa dannes ved Paakægning af Træstykker over og under, fastholdte af Baand); den runde Langvogn gaar da ind i denne Cylinder og kan forskubbes i denne, saa at Vognen kan forkortes og forlænges. Den kan vistnok, naar Vognen skal være meget kort, skubbes helt bagud gennem et rundt Hul i Bagakslen.

Kender nogen en saadan Konstruktion fra det danske Omraade? (den forekommer baade i Skaane og Halland, hvor den anden imidlertid ogsaa findes).