

Arbejdsvognen.

Af T. Kragelund.

Arbejdsvognen i Vestjylland er i de sidste hundrede Aar undergaaet en fuldstændig Forandring, ikke alene i Udseendet, men paa mange andre Maader.

I Modsætning til Vognen for hundrede Aar siden, er Vognen i Dag bygget og indrettet til meget større Bæreevne og langt lettere at haandtere.

For ikke at skrive hundrede Aar bruger jeg Ordet gamle Dage.

At faa en ny Vogn var i gamle Dage meget omstændeligt. Vognen maatte bestilles fem til otte Aar, før den skulde leveres.

Der taltes med Hjuleren (Hjulmanden) om at faa lavet en ny Vogn. Resultatet var ofte, at Manden og Hjuleren drog af Sted til Skoven for at udse passende Træ til Vognen. Det Træ, der skulde bruges, var udelukkende Eg. (Skoven var Estrup eller Sønderskov).

Det almindelige var først at se paa et Træ til Stældtræer. Det skulde være et Træ med en buet (krum) Stamme. Naar Træet var fældet, blev Stammen savet fra i passende Længde og kørt hjem til Hjuleren, hvor den enten blev kløvet eller savet igennem paa langs, saa der blev to Halvdele; det var Stældtræ til For- og Bagvognen. Saaledes kløvet eller savet og tilhugget blev Træet sat i Laden, hvor det skulde staa i 6 a 7 Aar for at blive tørt.

Paa samme Maade blev alt Træ til Vognen savet og hugget i passende Stykker til hver enkelt Del og sat til Tørring i Laden.

Med stor Agtpaagivenhed behandlede Hjulnavene. Det korte Stykke Egetræ, hvori Egerne tappedes og midt igennem hvilket det store Hul til Stældarm skulde bores, var paa en Maade Vognens vigtigste Del.

Dette Navtræ skulde behandles paa en særlig Maade for ikke at udvides eller svinde, naar det engang skulde benyttes i Vognhjulene.

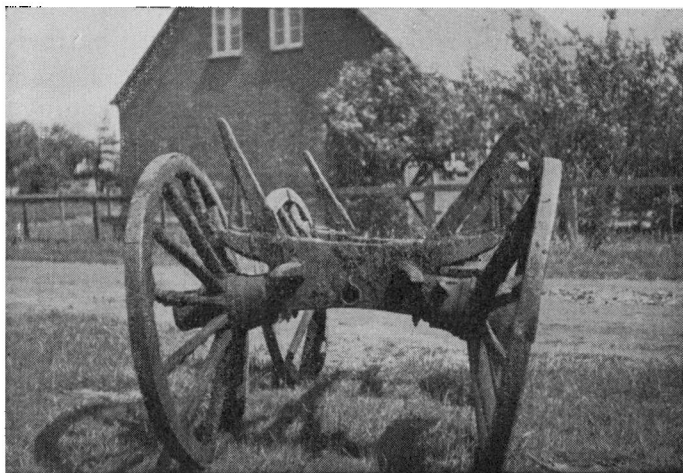
Navtræet blev kørt til Mosen, lagt ned i en Mosegrav og tildækket med Mosejord, saa det hele var dækket af Vand. Her laa Navene i 3 Aar; blev saa kørt hjem, for de næste 3—4 Aar at ligge til Tørre i Laden. Efter denne Omgang var Navtræet baade haardt og tørt, og forandrede sig ikke de første Par Menneskealdre.

Naar Træet efter de 7—8 Aars Tørring skulde anvendes til en Vogn blev hvert enkelt Stykke bearbejdet af Hjuleren.

Først Hjulene. Navet kom paa Drejebænken, og Hullerne til Egerne blev hugget. Det var et Arbejde, der skulde gøres meget nøjagtigt, og ligesaa nøjagtigt skulde Tappen paa Egerne være, der skulde bankes ned i Navets Egerhuller.

Var dette Arbejde udført med Dygtighed, da var det sikkert, det kunde holde i mange, mange Aar. Skete det, at Egerne i Sommertiden gik løse i Navet, da var Træet ikke lagret længe nok, eller ogsaa var Vognen lavet hos en daarlig Hjuler. Et Vognhjul med løse Eger knækkede meget hurtigt sammen.

I hvert Nav var der 12 Eger, og naar disse var banket fast, skulde »æ Sløef« arbejdes til. Det var 6 Stykker, et Stykke paa hver 2 Eger. Æ Sløef, det vi



Gammel træakslet Vogn fra Fanø, bygget omkring Aarene 1870-80.

kalder Fælg, var af et krumt Stykke Egetræ, saa det passede i Formen til Hjulet. Spørgsmaalet var saa, hvor bred Gangen skulde være; for det meste var dette aftalt med Hjuleren, da Vognen blev bestilt.

Gangens Bredde — æ Sløef — var et staaende Samtaleemne, naar der taltes om en ny Vogn, og der var lige saa mange Meninger, som der var Mænd; en mente saadan, en anden saadan. En haardt belæst Vogn med smal Gang vilde synke dybere i en sandet Vej end Vognen med bred Gang, og derfor vanskeligere for Hestene at trække; men paa den faste Vej var den smalle Gang lettere for Hestene.

Gangbredden paa Vognene var derfor svingende. 2—2¹/₄ og 2¹/₂ Tomme bred var det mest almindelige; sjældent saa man en 3 Tommer bred Gang.

I Marskbyerne fandtes nogle enkelte bredgangede Vogne. Hjulene sank ikke saa let ned i den fede Marskeng, derfor kunde der læsses mere Hø paa en saadan Vogn.

Hjulenes Form — Bygning — var efter en vis Model. Stældens Runding eller Bøjning opefter var bestemmende for Egernes skraa Stilling i Navet.

Naar Egerne havde en meget skraa Stilling udefter, sagde man, at Vognen var meget udegret (udjegret).

En Mand kom med fire Hjul til Hjuleren og sagde: »A ska ha ny Jeger i mi Wuen, æ Nav æ gue. Sæt saa ow ny Sløef o Jaen o, faa de æ aapslet«.

Det var altsaa kun Navene af Hjulene, der kunde bruges.

Naar Stældtræet hos Hjuleren bearbejdedes, blev det yderste Stykke paa hver Ende gjort rundt. Dette runde Stykke kaldtes Stældarmen og skulde passe til det store Hul i Navet.

Paa de helt gamle Vogne var Stældarmene saa lange, at de gik et Stykke ud gennem Navet, saa

der kunde bores et Hul ned gennem dette og heri stikkes et Stykke Rundjern med et Øje paa den ene Ende, saa det ikke kunde falde igennem. Disse Vogne kaldtes Luenstikovgne.

Disse Luenstikovgne forsvandt, da Smedene lærte at skære Skruegang i Jern. Alle Vogne blev derfor meget hurtigt med Møtrik for Enden af Stældarmen, der hindrede Hjulet i at glide ud under Kørselen.

Navet var paa Ydersiden beslaaet med Jernringe, og indvendig — i det store borede Hul — var der en ydre og en indre Bøsning.

Hullet i Navet var kegleformet, ca. 5 Tommer inderst og ca. 2½ Tomme yderst. Hertil svarede Stældarmens Form.

Paa de gamle Vogne var der ingen fast Ring om Hjulene. Der var seks Stykker Jern, kaldet Skinner, som var nogle Tommer længere end de tilsvarende seks Stykker Sløef.

Skinnerne blev lagt med Enden midt paa et Stykke Sløef og hen over Samlingen til midt paa næste Stykke.

I Jernskinnen var der i begge Ender mange Huller, saa den ene Skinne kunde lægges ovenpaa den anden, og saaledes at Sømmet kunde lempes igennem de to Skinneender og ned i Hjultræet (æ Sløef). Paa den Maade blev Hjulene beslaaet med Jern. De seks Stykker Jern blev paa en Maade en Ring, da de gik et Stykke over hinanden i Samlingerne. Hullerne i Jernskinnerne var ikke runde, men langstrakte. Det gjorde det lettede at finde et Sted, hvor et Søm kunde smutte ned.

Skinnebeslaget paa Hjulene var meget daarligt, værst i stærk Sommervarme; da svandt Vogntæret, og Skinnerne kom saa til at sidde løse, maatte pilles af og lægges paa igen; men alligevel ikke før Hjultræet var svundet saa meget, at Sømmene kunde komme i nye

Huller, for at Skinnerne kunde komme til at sidde stramt. Hvis saa Hjultræet var ved at blive gammelt, da blev dette kløvet af Sømmene; et nyt Stykke Sløef maatte hentes i Laden, og saa maatte Manden — hvis han selv kunde — lave et nyt Stykke eller ogsaa af Sted til Hjulmanden.

Det var en fuldstændig Revolution, da man lærte at lægge hele Ringe om Vognhjulene. (Min Far, født 1844, har som Dreng været med til at pille Skinner af og lægge dem paa Hjulene igen). Det var et Fremskridt og en Sikkerhed for Vognbefordringen. Skinnevognene forsvandt næsten i samme Nu.

Skinnevognen blev ofte om Sommeren i Hø- og Kornbjergningstiden kørt enten i Møddingvandet eller i Lergraven for at undgaa Svind i Hjultræet. Der stod Vognen saa i Middagsstunden, medens der blev spist og sovet til Middag.

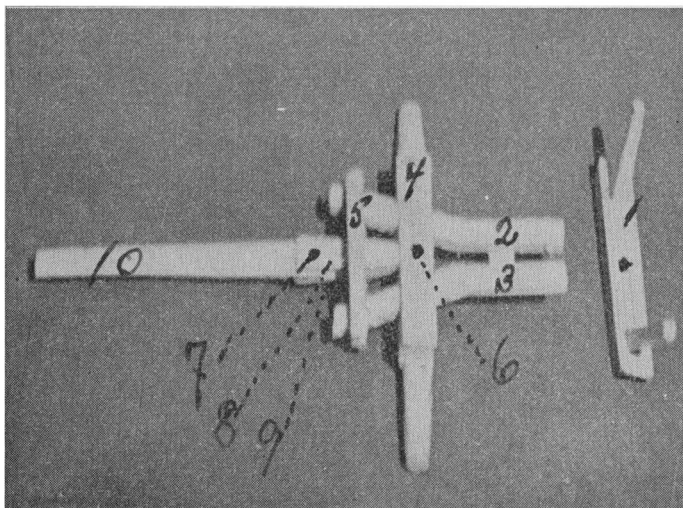
Selve Vognstellet, der forbinder For- og Bagvognen, samt Vendetøjet og Forbindelsen med Vognstjerten var ogsaa Genstand for mange Genvordigheder.

I disse gamle Vogne var Vendemekanismen — »æ Vrietøj« — meget daarligt indrettet. En Vogn, der var belæsset, kunde næsten kun køre lige fremad. Skulde der svinges, var det kun i en meget stor Kurve eller »en stue Swing«.

Det første Stykke Træ, der lagdes i Bagstælden, var »æ Vejr«. Et Stykke Egetræ, $2\frac{1}{2}$ Alen langt, blev savet midt igennem næsten helt til Enden, som Smeden havde lagt en Ring omkring. Træet blev saa spændt ud, saa det gabede. Det var de to gabende Ender, der lagdes ned i Stældtræet.

Til »æ Vejr« blev Langvognsstykket gjort fast med en Nagle.

Der var omkring »æ Vejr« smedet to Ringe med 10 a 12 Tommers Mellemrum. Disse Ringe havde en



- | | |
|---------------------|---------------------|
| 1. Forvognskjapstok | 7. Lille Vendebolt. |
| 2.-3. Kindinger. | 8. Overtunge. |
| 4. Stældræet. | 9. Undertunge. |
| 5. Vendetræet. | 10. Langvognstræet. |
| 6. Store Vendebolt. | |

Forsækning paa Undersiden af »æ Vejr«, og i denne Sækning puttades Langvognsstykket ind, og føromtalt Nagle holdt det paa Plads.

Ringene omkring »æ Vejr« med denne Sækning kaldtes Langvognshus.

I Enden af Langvognstræet, der vendte fremefter, var der et Hul, der skulde forbindes med Vendetøjet i Forvognen.

Selve Forvognen var næsten Vognens mest udviklede Mekanisme.

Forvognshjulene var og er altid 3 a 4 Tommer lavere end Baghjulene. Der er flere Grunde; men Hovedgrunden er Vendetøjet, der skal have Plads; thi naar Vognen er færdig, skal selve Vognkassen ligge lige paa Vognen.

I Forstældtræet blev først nedskaaret Plads til »æ Kindinger«, Kindtræet til Stjerten. Derover blev lagt en Skammel og ovenpaa »æ Kjapstaak«, hvori Vognkæppene sad.

Ned gennem Kjapstaak, Skammel og Stældtræ bores et Hul, hvorigennem der blev sat en Hovedbolt, »æ stuer Veendbolt«.

I Stældtræet var der desuden nedskaaret et Snit i Midten, ca. 4 Tommer bredt. I dette blev lagt to flade Stykker Egetræ, ca. 1 Tomme tykke. Gennem disse gik ogsaa Hovedbolten. De to Træstykker vendte bagud og kaldtes Tunger og var ca. 20 Tommer lange. Mellem disse skubbedes Langvognen ind, og med en Nagle blev For- og Bagvognen koblet sammen. Bolten kaldtes »æ lille Veendbolt«.

For at holde sammen paa Vendetøjet blev Kindingerne, der gik bagud, ligesom de to Tunger, Over- og Undertungen, forbundet med et Stykke halvmaasneformet Træ. Rundingen gled under Vognkassens Bund. Træstykket kaldtes Vendetræ, »æ Veendtræ«.

Vendetræet gjorde Nytte baade for at holde Undervognen i den rette Stilling og for at holde Vendetøjet stift.

Yderligere støttede Vognkassen meget, naar den blev lagt paa.

Bundfjælen var lavet bestemt efter Vognen. Et Hak var skaaret ind i Siderne og kunde lige passe til Vognkæppene. Under Bundfjælen var der paasømmet to Lister eller Tværstykker, den ene foran og den anden bagved Forvognens Kæpstok. Det var for at holde denne i Stilling, naar Vognen skulde vende.

Sidefjælene passede nøjagtigt ned mod Bundfjælen, og mod Listerne i hver Ende sattes Forsmæk og Bagsmæk.

Vognkassen var Vognens sidste Del. Saa kom Prø-



Fotografi fra St. Darum. Bagvognen af den gamle vestjydske Vogn. Stældarmen og Kjapstokken er omtrent raadnet bort. Der gives et tydeligt Billede af baade Træet, Jernbeslaget, og hvor der var Plads til Langvognstræet.

veturen? Hvorledes passede Vognen i Sporet? Det var et Spørgsmaal, der var meget vigtigt. Var For- og Bagvognen koblet rigtig sammen? Fulgte Baghjulene nøjagtig i Forhjulenes Spor? Eller gravede de til højre eller venstre?

Prøvekørselen foregik altid paa en vaad, sandet Vej; der var det nemt at se, om Hjulene holdt Spor.

Sporvidden, maalt paa Jorden, skulde være $38\frac{1}{2}$ Tomme fra midt Hjul til midt Hjul eller fra Yderkant af højre Hjulring til Inderkant af venstre Hjulring.

Hvis Vognen var ude af Spor, kunde det rettes i Bagvognen ved at flytte »æ Vej« lidt frem eller tilbage i »æ Bagstæld« i den højre eller venstre Side, men det var den Slags, der nødvendig maatte ske for Hjuleren.

Omkring 1850—55 forsvandt de løse Skinnevogne, og omtrent samtidig kom det nye og enkle Vendetøj med, at Langvognen blev beslaet med et langt Stykke Jern med et Hul i Forenden, »æ Swaaenhals«, der gik ind i »æ Forstæld« og forbandtes med den store Vendebolt. Fra den ene Bagkinding til den anden blev lagt en Vendebro, hvorpaa Swaaenhalsen gled.

Vognen var nu meget let at vende, ogsaa med tungt Læs.

Nu siger vi Hjulring — Jernring — om Vognhjulet; men Ordet Skinne lever den Dag i Dag, naar der forhandles med Smeden og Hjuleren om en ny Vogn. Spørgsmaalet lyder da: »Hvor bred skal Skinnegangen være?« Det er et samlet Spørgsmaal, der gælder Fælg og Jernringen: »Skal Skinnegangen være $2-2\frac{1}{2}$ eller 3 Tommer?«

Den unge Slægt aner ikke i Dag, at Udtrykket Skinnegang stammer helt fra den Tid, da de hele Hjulringe ikke kendtes.

I mine Optegnelser har jeg holdt mig til den gamle vestjydske Vogn med det gamle Vendetøj, af hvilke der ingen blev lavet efter 1850, da den faste Hjulring og det nye Vendetøj kom.

Omkring 1870 begyndte jernakslede Vogne at komme

frem. Det var ogsaa en stor Forandring i Vognens Udseende. Hjulenes Eger kom næsten til at staa lige paa Navet, sammenlignet med de gamle udegrede Hjul.

De mere rette Hjul havde større Bæreevne, samtidig med at Jernakslen ogsaa havde større Styrke.

De gamle Udtryk som: »Æ Las waa faa taang, a knækket en Stældarm«, eller »Mi Wuen æ faa gammel, dæ vel go en Stældarm, hvis æ Las blyver faa stuer« forsvandt.

Dette, at en Vogn knækkede sammen, at Stældarmen knækkede, hørte ikke til Sjældenhederne. Vognen maatte da til Hjuleren, og et nyt Stykke For eller Bagstæld skulde laves. Hvis saa ikke Gaardmanden eller Hjuleren havde et Stykke Egetræ staaende, var gode Raad dyre.

Manden kunde ikke køre, inden Vognen blev gjort i Stand, for det var næsten altid den bedste Vogn, der knækkede sammen, da de daarlige og gamle Vogne ikke blev brugt til andet end let Kørsel hjemme paa Marken. Skete Uheldet i Høsten eller Høbjergnings-tiden, da var der ikke Tale om at laane hos Naboen, for alle havde selv Brug for Vogne.

Vognhjulenes Diameter er ogsaa i Tidens Løb undergaaet Forandringer.

Luenstikvognens Hjul var meget høje, Forhjulets Diameter ca. 46 Tommer, Baghjulets ca. 50.

Fra Tiden 1870—90 var Forhjulets Diameter ca. 41 Tommer, Baghjulets 46.

I 1937 er Arbejdsvognens Hjulhøjde paa Forhjulet 39 Tommer, paa Baghjulet 44.

Omkring 1860 lærte Smedene at forme et Stykke Jern med 4 Huller, der kunde skrues eller nittes paa Forenden af Kindingerne. I dette Stykke Jern svejdes et kort Stykke Rundjern, ca. 3 Tommer højt, lidt tilspidset opefter og bøjet lidt tilbage.

Navnet paa dette korte Stykke Rundjern var »æ Tuen«, men nogle sagde »Bjørnen«. Det var til at fæste Hammelstokken paa.

Før den Tid var Hammelstokken altid fastgjort til Stjerten, »æ Stjat« med et Overslag, et Stykke fladt Jern med et Øje i hver Ende. Det ene Øje var fastgjort til Stjerten med en Krampe, i det andet sad et Stykke Rundjern, ca. 10 Tommer langt. Denne Rundjernsstang blev sat ned i Hammelens Brillen og videre gennem et Hul, der var boret i Stjerten. Forbindelse med Vognen havde Stjerten ved, at den ene Ende førtes ind mellem Kindingerne og derigennem sattes en Nagle. Overslaget med Hammelstokken var saa tæt mod Enden, som det var muligt for Kindingerne.

Optegnelserne er fra Hunderup Sogn, Ribe Amt, hvor min Slægt i flere Generationer har levet. Jeg er født 8. Februar 1879 og har kørt med den gamle, stive Vogn.

For at være helt sikker i mine Beskrivelser har jeg gennemgaaet Vognen med Karetmager Jensen, Hjerding ved Esbjerg.

Karetmager Jensen er født paa Rømø d. 21. Januar 1872, kom til Danmark 1890, lærte Haandværket i Esbjerg og begyndte som selvstændig Karetmagermester i Hjerding 1898.

Karetmager Jensen, der i mange Aar har været Formand for Karetmagermestrene i Ribe Amt, meddelte, at omtalte Vogntype er en speciel vestjydsk Vogn, der kun er lavet i Vestjylland paa en smal Strækning fra Lemvig langs Havet ned til Tønder og kun ganske kort ind i Landet.
