

Torben Arboe:

Langvogn, langjern og svanehals

– forbindelsesled og/eller forlængelsesled i hestetrukne arbejdsvogne

1. Langvogn

En langvogn kan ud over at betyde 'lang vogn' være betegnelse for et træ- eller jernstykke (stang el. lign.), der var placeret i undervognen i den gammeldags arbejdsvogn, og som forbandt forvogn og bagvogn. I nogle udformninger kunne den gøre vognen længere, når der var behov for det, især ved hjemkørsel af stråafgrøder som hø og korn. Den kunne være forsynet med et antal huller, så man let kunne regulere afstanden mellem forvogn og bagvogn og dermed hele vognens længde. Placeringen af en sådan langvogn, eller et langvogns-stykke, i en arbejdsvogn ses på fig. 1.

Vognen på fig. 1 er af den gamle type, en såkaldt 'stiv vogn' (dvs. ikke affejdret), hvor de forreste hjul ikke kan dreje ind under vognkassen, selv om de er mindre end baghjulene. En anden type er de såkaldte 'underløbere', hvor forhjulene kan dreje ind under vognkassen, og vognen derfor kan dreje rundt på mindre plads. Fra gammel tid var de fleste arbejdsvogne og andre vogne 'stive vogne'; men i 17-1800 tallet kommer andre typer til, og der eksperimenteres med forbedring af de enkelte vogndeile, herunder langvognstykkerne, især i England, men også på kontinentet (Rasmussen 1971:8). Noget af det slår også igennem i danske vogne, bl.a. brug af de såkaldte 'svanehalse' i forbindelse med langvognstykker, jf. afsnit 3 i det følgende.

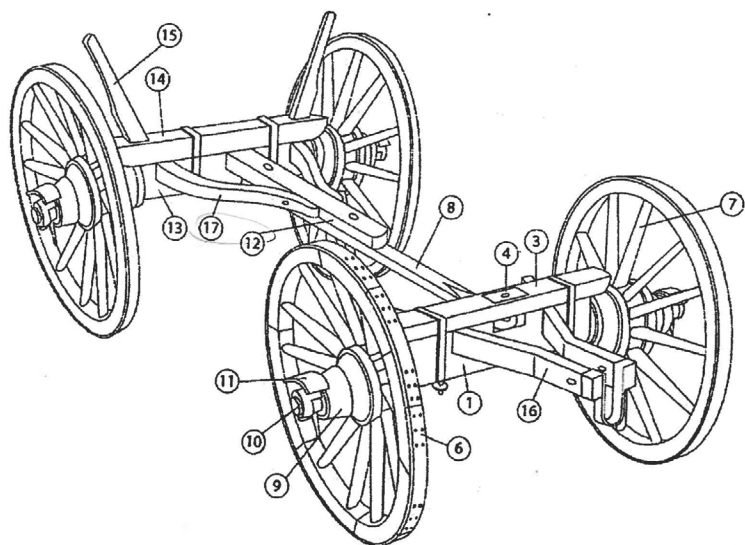


Fig. 1. Den vestdanske udgave af den stive arbejdsvogns undervogn ca. 1850. Schovsboe 2015:31. – Vestdansk betegner her i store træk Jylland-Fyn, jf. opdelingen i 'vognprovinser' s. 178 ff.: mod vest dominerer forvogne med stangarme, *kindinger* (nr. 16 på figuren) til fastholdelse af vognstangen (ofte kaldt 'stjært'). Opdelingen i vstdansk hhv. østdansk vogntype (fig. 2) bygger på Ellen Raaes analyser af spørgelistebesvarelser mv. vedrørende danske vogntyper (Raae 1936, 1938).

1.1. Langvogn-stykket fæstnet til forreste akselstok

Betegnelserne for de enkelte dele af undervognen varierer fra egn til egn. Træstykket nr. 1 på fig. 1 mellem hjulene på forvognen kaldes oftest *akselstok*, *forreste akselstok*, det tilsvarende stykke i bagvognen er da *bageste akselstok* nr. 13. Stykket nr. 8 er *langvognen*, og træstykket nr. 12, som langvognen sidder fastgjort under, kaldes her *langbom*, men betegnes stedvis *hvejr* eller *fast langvogn*. Fra langbommen går en støttearm nr. 17 til bageste akselstok; der er en tilsvarende på langbommens anden side. De kan også kaldes *hvejrer*, eller langbom og støttearme tilsammen kaldes *hvejr*, idet der stedvis blev brugt "et gaffeldelt træstykke" (med 3 kraftige 'grene'), der

klarede både langbommens og støttearmenes funktion (Holstebroegnen, jf. Skautrup 1927:75). Træstykket nr. 14 over akselstokken på bagvognen kaldes *kæpstok*, idet *vognkæppene*, nr. 15, er fastgjort heri. Træstykket nr. 3 over forreste akselstok kaldes en *bro*; på den ligger forreste kæpstok med vognkæppe, som dog ikke er medtaget på figuren. Vognkassens bund kommer til at ligge på forreste og bageste kæpstok, vognkassens sider holdes på plads af vognkæppene. Støttearmene til langbommen kaldes stedvis *stangarme*. Langvognen er fastgjort i forreste akselstok med en stor bolt *hovedbolt*, *vendebolt* nr. 4, som gør det muligt at dreje med vognen.

Til sammenligning skal kort omtales den østdanske vogntype (fig. 2). Til fastholdelse af vognstangen har denne type i stedet for kindinger et kraftigt træstykke, der går igennem forreste akselstok og foran denne har en indskæring (eller kløft); denne kaldes en *tyv(e)* eller *fortyv(e)* (nr. 2 på figuren), idet træstykket bag akselstokken også er delt i to og der kaldes *bagtyv(e)*.¹

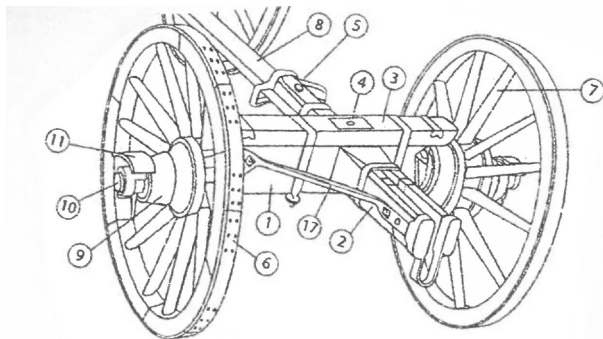


Fig. 2. Den østdanske udgave af den stive arbejdsvogns undervogn ca.1850. Schovsboe 2015:31.

Også den østdanske type har en *hovedbolt* nr. 4, eller *stor vendebolt*; men langvognen er her fæstet i den *lille vendebolt* nr. 5. En lignende type har også været kendt i det vestdanske område; der er flere

¹ Betegnelsen en *tyv* eller *tyve* går tilbage til gammeldansk *tvege* (tvedelt gren), vogn delen her kaldes også en *vogntyv(e)*, jf. ODS. Ellers mest kendt i sammensætningen *høtyv* (redskab med to grene, fork).

eksempler i Syd- og Sønderjylland på, at langvognen ikke drejer på hovedbolten i forreste akselstok, men på en mindre vendebolt i et træstykke bag akselstokken (jf. afsnit 1.2).

Tilbage til den vestdanske vogntype. Bag forreste akselstok og den nævnte *bro* (nr. 3 på fig. 1) havde nogle vogne en *glidebro*, som langvognen gled på, se fig. 3. Dens funktion er at mindske langvognens belastning på hovedbolten. Denne nævnes også fra Mors, jf. Skyum 1948:45.

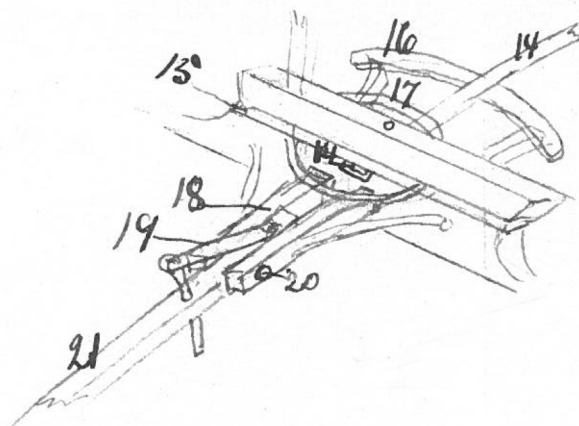


Fig. 3. Forvogn med *glidebro* (nr. 16) under langvognen (nr. 14). Skitse af Chr. Gade, Struer-egnen, Hardsyssel, optegnelse 1927-41. Der refereres til samme konstruktion, blot med betegnelsen *bro*, fra Herning-egnen og Sydvestjylland.

Som nævnt er langvogn og hvejr/langbom ofte kraftige træstykker. Dimensionerne af hvejren kunne være: '5 Kvarter lang, 4 Tommer bred og 3 Tommer tyk' (dvs. ca. 77 x 13 x 8 cm), og langvognen kunne være 'et Stykke Træ ... omtrent 2 Alen langt, 4 Tommer bredt og 1 1/2 Tomme tykt (dvs. ca. 125 x 13 x 4 cm), Herning-egnen (Trøstrup m.fl. 1914:58f.). Langvognen, som her var ca. 1,5 gange så lang som hvejren/langbommen, men kun halvt så tyk, kunne dermed forlænge vognen med ca. 1,25 m

I nyere vogntyper var langvognen af jern; en *'lāŋ·wun* kunne ligefrem være en ”Jernbjælke under Vognen” (Sydvestjylland), men kunne også være af mindre type:

Forbindelsen mellem for- og bagvogn dannedes af *æ hwæjər* (= hvejren), indtappet i bageste *'oŋər₁skāj* (= underskud, dvs. akselstok), og *æ 'lāŋ·₁vow'n* (= langvognen), et stykke forskydeligt fladjern forsynet med flere huller, så man kunne forøge og formindske afstanden mellem for- og baghjul ved at flytte en nagle i *æ hwæjər* fra hul til hul i langvognen. (°Vroue, syd for Skive).²

Denne type langvogn, der også blev kaldt *langjern*, behandles udførligt i afsnit 2.

Også en langvogn af træ kunne have huller, så den kunne skydes kortere eller længere ind i *ə 'hwæjə₁træ'* (= hvejtræet); når vognen var kortest mulig, var *ə 'loŋ₁u'n* (langvognen) skudt helt ind og ”gik ... helt hen til bagakslen” (dvs. bageste akselstok, °Bjerre). Det må være en lignende type langvogn med huller, der refereres til med ’den indstillelige stang’ i en omtale fra Thy:

ə 'lāŋ·wun (= langvognen) var den indstillelige stang, der forbinder forvognen og bagvognen. Stangen blev gjort lang, når vognen skulle bruges som høstvogn eller til at køre hø på. Skulle vognen bruges som møgvogn, blev stangen gjort kort, så vognen blev kort, men stangen kaldtes stadig *langvogn*. (°Torsted).

Langvognstykket blev altså siddende, men gjort kortest muligt, når der skulle køres med tunge ting som fx møg ud på markerne, eller sten, grus, sand mv. til vejarbejde. Til hø- og kornkørsel blev langvognen forlænget, eller der blev sat *langjern* på den (jf. afsnit 2), tilsvarende blev der sat længere bund og sider (*høsthaver*) på vognen.

I Østjylland havde man stedvis to langvogne: ”Til en Arbejdsvogn hørte som Regel en kort og en lang Langvogn”, og

² Betegnelsen *underskud* for *akselstok* bruges også i Hardsyssel, jf. Skautrup (1927:75); i Sønderjylland kaldes den *stelde*, *steldetæ*, jf. afsnit 1.2.

”Langvognsbommen” (dvs. langbommen ovenfor) kaldtes af enkelte ”den faste Langvogn”; den var fastgjort midt på bageste akselstok (°Houlbjerg). Når der skulle køres hø hjem, blev ”hølejerne (dvs. vognsider til høkørsel) taget ned fra deres Plads over Vognporten, der blev sat en længere Langvogn i, nogle længere Vognkæppe blev ogsaa sat i Vognen”, dermed var man klar til at hente høet hjem fra mark eller eng (Vejle-egnen, Schmidt 1936:208). Tilsvarende fra Djursland: ”I de ældste Vogne, jeg kendte, var Langvognen(e) af Træ. Der var een, som brugtes, naar den almindelige Vognkasse var paa, og en længere til Høstvognen”. Men dette ændredes: ”På de nyere Vogne var der kun een Langvogn ... en Træ- eller Jernstang, der blev skudt ind mellem For- og Bagvogn. Den var saaledes paasat ... ”(se fig. 4).

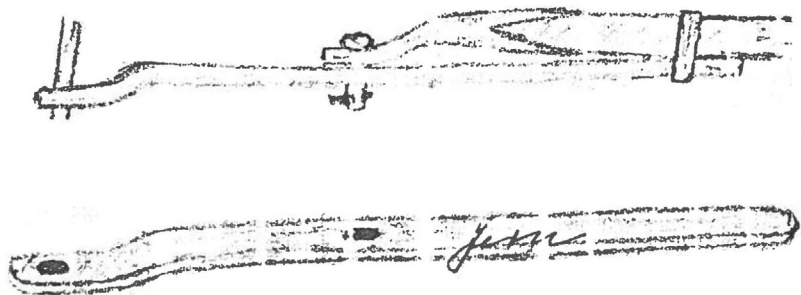
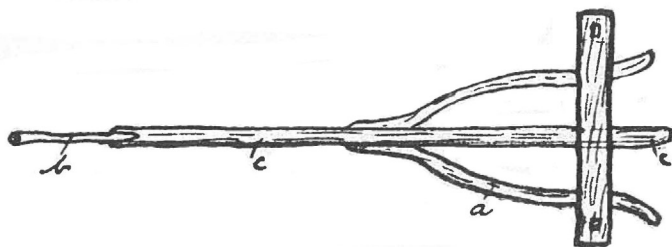


Fig. 4. Nyere langvogn af jern. Skitse af N.E. Andersen i optegnelse 1927-45, Knebel sogn, Mols.

Det ses, at langvognen bøjer nedad, hvor den med en bolt fastgøres til forvognen, jf. betegnelsen *svane Hals* i afsnit 3 (betegnelsen bruges ikke i kildens beskrivelse i fig. 4). Bagtil er den fastgjort til langbommen dels med en bolt, dels med et jernbånd. Optegneren tilføjer, at vognen kunne gøres længere end høstvognen: ”Naar der skulle køres Stænger, ’forlængedes’ Vognen med Reb”. Tilsvarende bemærkes andre steder, at forlængelse med langvogn ikke altid er tilstrækkeligt til kørsel med tømmer, træstammer mv., her må vognen desuden forlænges med en kæde, kætting eller lignende.



a: æ væw'ørə = Væverne (dvs. Hvejr); b: svanehals (se afsnit 3);
c: æ lān·vun = Langvognen (her forskydelig til skovkørsel)

Fig. 5. Bagvogn med forskydelig langvogn. Kildens forklaringer i kursiv. °Vodder, 1939.

Netop til denne brug havde nogle vogne en type ”forskydelig langvogn”, hvor *langvogn* betegner langbom, fx i en optegnelse fra det nordvestlige Sønderjylland.

Langvognen c var her altså ikke fastmonteret i bageste akselstok, men kunne tilsyneladende skydes fremad og fastgøres forrest mellem hvejr-armene. Denne placering vises på en anden illustration fra samme kilde; men her ”sidder Langvognen fast mellem Armene fra Bagstelden med to Ringe og en Nagle; går ikke længere tilbage end Sammenføjningsstedet” (*Bagstelde* = bageste akselstok).

1.2. Langvogn-stykket fæstnet til træstykke bag forreste akselstok

I de hidtil omtalte vogntyper i Nørrejylland er langvognen, som det er fremgået ovenfor, fastgjort til forvognen med en bolt eller nagle, kaldt *hovedbolt* eller *vendebolt*, i forreste akselstok. Men i Sydvest- og Sønderjylland optræder, som antydnet ovenfor, ofte en anden konstruktion, hvor langvognen fæstnes i et træstykke bag forreste akselstok via den lille vendebolt, jf. fig. 2. Det må antagelig ses i sammenhæng med, at grænsen mellem den østlige og den vestlige ’vognprovins’ (omtalt i forbindelse med fig. 1 og 2) tidligere har gået længere mod vest, gennem det (syd)østlige Sønderjylland (Schovsboe 2015:178 ff., kort s. 179); østlige udformninger kan dermed have bredt sig i en vis afstand mod vest og nord. Konstruktionen ses på fig. 6.

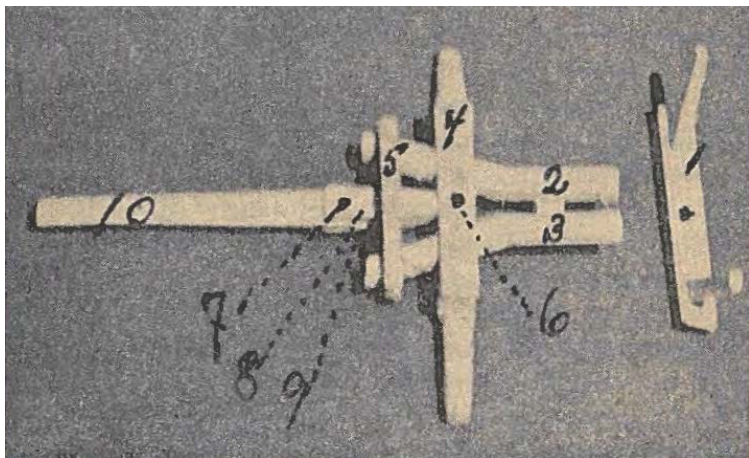


Fig. 6. Forvogn med langvogn fæstnet i 'tunger' bag akselstokken. Sydvestjylland (Kragelund 1940:24).

På figuren betegner nr. 2-3 kindinger, der holder vognstangen; de går igennem akselstokken, nr. 4 (der her kaldes *Stældtræ*, *steldetræ*) og bærer bag ved den et træstykke, nr. 5, hvilket kaldes vendetræ. Dette ligger over de to *tunger*, nr. 8 og 9 (overtunge og undertunge), hvori langvognen nr. 10 er fæstet ved den lille vendebolt, nr. 7; de er ca. 20 tommer (52 cm) lange og 1 tomme (2,6 cm) tykke. Den store vendebolt, hovedbolten, nr. 6, går ned igennem kæpstokken, nr. 1, der på figuren er placeret for sig, og *steldetræet* (akselstokken), nr. 4. Belastningen og slitagen på den store vendebolt og træværket omkring den bliver mindre, når langvognen ikke fæstes på den, men på den lille vendebolt og de to *tunger*, der holder denne.

Ovenstående gælder en vogn fra det sydligste Sydvestjylland, lidt nord for Ribe. En tilsvarende konstruktion omtales fra det nordvestlige Sønderjylland, lidt syd for Ribe: "en gammel Vogn, der drejede bag ved æ 'fåræ 'stælj' (Forstelden, dvs. forreste akselstok); der sad et par *Læber* ud tilbage, som æ *lån̄vun* Langvognen drejede i" (°Vodder, 1939). Det nævnte "par *Læber*" er formentlig det samme som de to *tunger* i fig. 5. Konstruktionen var også brugt længere mod nord, jf.: "I de gamle Vogne var der altid en Gaffel – et Par 'Skie' – hvori Langvognen forbandt Bag- og Forvogn med hinanden" (Tåning sogn,

Skanderborg-egnen). Her er 'skie' antagelig en form af 'skeder', idet 'skede' kan betegne et tyndt træstykke; langvognen blev fastgjort heri med en nagle. Også fra Haderslev-egnen påpeges, at "Langvognen ... drejede bag Stældet, den var med en Bolt sat fast i Bøjlen", hvor 'Bøjlen' ikke beskrives nærmere, men måske svarer til 'vendetræet' ovenfor (nr. 5 på fig. 5). Sydligere i Sønderjylland nævnes, at *æ lān-vun leqær ā ā gli-træ*: = langvognen ligger på glidetræet (°Løgumkloster), dvs. samme konstruktion som i Nørrejylland, jf. glidebroen i fig. 3. På Als gik der fra langvognen en 'langvognshals', også kaldet 'svane Hals' frem til forreste akselstok; dette tages op i afsnit 3 nedenfor.

2. Langjern

Langvognstykker af jern kunne, som kort nævnt i afsnit 1.1, også betegnes *langjern*. Dette gælder især i Nordjylland fra den vestlige Limfjord til Randers fjord, mere sporadisk i Vestjylland syd for Limfjorden.³ I Vendsyssel ligger *lānja-nt* (langjernet) under langbommen⁴ "og gaar saa hen over Broen til Hovedbolten", hvor 'broen' må være en glidebro som på fig. 3. Jernet har "flere Huller, saa Vognen kan gøres længere eller kortere ved at benytte forskellige Huller" til at fæste det til langbommen med via en nagle (Hirtshals-egnen), dvs. samme udformning som ved langvognen i afsnit 1.1. Dog tilføjes det, at nyere vogne havde "den Bolt, hvorom Vognen drejer, bagved Bosstykket" (hvor *bos* = akselstok), dvs. bag ved akselstokken (som beskrevet i afsnit 1.2): "Langjernet slider nemlig temmelig meget paa de Trædele, som det går ind imellem". I Thy sad *ā 'lān-jar ... fræ ā 'fōr'kjē"pstøkær ā hæn te ā 'bā-q'kjē"pstøkær* (= sad langjernet fra før-kæpstykkerne til bag-kæpstykkerne), dvs. fra forreste til bageste kæpstok eller akselstok, og blev ligeledes brugt til regulering af vognens længde. Tilsvarende blev langjernet brugt på Mors; når vognen skulle gøres lang til høstbrug, skulle man "sætte Langjernet i og Langværket på", hvor 'langværket', *æ 'lāng-wærk*, er 'Vognfadingen med Stængerværket', dvs. en lang vognkasse

³ *Langjern* betegner ellers mest almindeligt et skråt eller lodret stillet jernstykke forrest på en plov, en forplov el. lign.; desuden kan det betegne en aksel i en mølle eller kværn, jf. artiklen *langjern* i Jysk Ordbog.

⁴ I det følgende citat egentlig kaldt *langvognen*, jf. omtalen af langbom som 'fast langvogn' i afsnit 1.

med en bred 'høst-ramme' påmonteret (for at få flest mulige neg på læsset; Skyum 1948:46). En illustration fra Salling viser et langjern, med huller til bolte, under et *Hwæje(r)* (dvs. hvejr, jf. afsnit 1), med forklaringen: "Vognen gøres lang ved at flytte Langjernet frem". Fra Viborg-egnen nævnes samme funktion: "Naar Langjærnet blev stillet til den største Hjulafstand, kunde de lange 'Lejrer' lægges paa i stedet for 'æ Mogfiel', der brugtes til al almindelig Kørsel" (Munk 1977:28); "lejrer" er de lange vognsider, som brugtes ved kørsel med korn, "mogfiel" (møgfjæl, -brædder) de korte vognsider brugt ved kørsel med møg.

Ud over denne brug omtales langjern i Sydvestjylland i forbindelse med kørsel med en *vestilt Uen* = ved-stillet vogn, dvs. en vogn indstillet til at "køre langt Træ (Ved) paa". Her var langjernet forlænget, "eller der var anbragt en Kætting i en Længde, som svarede til Træets Længde" (kætting = svær kæde), jf. også omtalen af langjern ved skovkørsel sidst i afsnit 1.1.

3. Svanehals

Som strejft indledningsvis i afsnit 1 skete der i 17-1800-tallet "en vældig udvikling i vognbyggeriet" (Rasmussen 1971:8) med udgangspunkt i England, især vedr. vogne til kørsel i byerne (kareter mv.). Man forbedrede bl.a. langvognstykke, begyndte at fremstille det af jern og give det en bøjning fremtil, en såkaldt *svanehals*. Det bredte sig fra midten af 1800-tallet også til arbejdsvogne:

Omkring 1850-55 ... kom det nye og enkle Vendetøj med, at Langvognen blev beslaaet med et langt Stykke Jern 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. (Kragelund 1940:27, Foerstæld = for-stelde, forreste akselstok).

Den *store vendebolt* er det samme som hovedbolten, jf. afsnit 1.2. *Bagkindinger* er den del af forvognens stangarme (til vognstangen), der går ud bag akselstokken. Udformningen af svanehalsen ses på fig. 7. En fordel ved en svanehals er, at den medvirker til at formindske 'højdeforskellen' mellem forreste og bageste akselstok ved vogne, hvor forhjulene er mindre end baghjulene.



a: Hul til Boltene, hvormed Vognen drejer (kildens forklaring)

Fig. 7. Svanehalen, æ 'sva:n₁hals, monteret på langvogn (Sønderjylland, °Vodder, 1939). Den ved a nævnte bolt er hovedboltene ned gennem forreste akselstok mv., her kaldt æ 'nåw'l, naglen.

Det ses, at svanehalen bøjer nedad hen mod forvognen; det skyldes, at denne er lavere end bagvognen pga. forskel i hjulstørrelse (ses fx på fig. 1). En anden illustration fra samme kilde oplyser, at svanehalen *slæber på*, dvs. glider på, et krumt jernstykke bag akselstokken; det må være den i citatet nævnte vendebro.

Disse 'svanehalse' er omtalt spredt i Sønderjylland og mere sporadisk i Nørrejylland, men med gode beskrivelser.

Fra det nordlige Midtøstjylland nævnes således, at enkelte nyere vogne havde en noget længere langvognsbom end tidligere vogne; denne var forsynet med "et fastboltet Beslag (Svanehals), der forrest havde et Hul til at sætte Hovedboltene igennem" (°Houlbjerg). Mod syd i samme område blev langvognen ved nyere vogne "forlænget med en temmelig svær Jern-Svanehals, der fastgjordes til Forvognen med en stor og svær Nagle gennem Kjæpstok og Aksel" (Tåning sogn, Skanderborg-egnen). Tilsvarende fra naboområdet Bjerre: "Langvogne laves nu med en Svanehals, til at stikke ind i Forakselen; nogle er helt af Jærn, men de er meget tungere end de gamle Langvogne af Træ" (*Foraksel* = forreste akselstok). I det nordlige Midtvestjylland (Lemvig-egnen) kan forenden af langvognen være dannet som en svanehals, og "da Jærnet gaar hen over Broen, men skal gaa ind i Forvognen (ved) Akselstokken, saa maa det nødvendigvis have denne Bøjning" ('Broen' må være den forømtalte vendebro eller glidebro). Sydligere, fra Skjern-egnen, bemærkes: "Naar Vognen drejes i æ Framsteld, kaldes Langvognen Swaanhals, og Laanguen, naar den drejes bagved"; *Framsteld* = frem-stelde, forreste akselstok. Langvognstykket kaldes her altså kun *langvogn*, når det er fæstnet

bag akselstokken som i beskrivelsen i afsnit 1.2, ellers kaldes det *svanehals*, underforstået: det har en bøjning (måske over en 'bro'), når det er fæstet i akselstokken.

Fra Sønderjylland skal ud over omtalen ved fig. 7 nævnes følgende. På Løgumkloster-egnen "tilspidses Langvognen fortil og gaar ind i et Jernhylster, der ender fladt som Langvognshals eller Svanehals, der forved Vrideskamlen bøjes lidt nedad ... og føres ind i et Hul i Forskammelen, hvor saa Naglen gaar igennem". Her er *Forskammel* = forreste akselstok, *Vrideskammel* = forreste kæpstok (der drejer på akselstokken), *Naglen* = hovedbolten. Det ses, at der anføres en synonym betegnelse for svanehals, nemlig *langvognshals*. Lidt sydligere beskrives variationer i svanehalsens udformning og placering: *Æ Svaaenhals ka væ saa faaskjelle, den ka lek løjs onne æ Langvuen i Jaenrenge faastgjøe mæ Baalt. Den ka væ faast, aa den ka væ doffelt* = svanehalsen kan være så forskellig, den kan ligge løst under langvognen i jernringe fastgjort med bolte; den kan være fast, og den kan være dobbelt (Hostrup sogn). Længere mod øst, i Lundtoft herred, ligger svanehalsen også under langvognen og går frem til vrideskamlen, forreste kæpstok. På Als har *svanehals* som ved Løgumkloster synonymet *langvognshals*: langvognen har påmonteret en *langvunshals/sva'nhals*, dens placering ses på en illustration i Alsingergildet (1995):43. At genstanden og betegnelsen er kommet fra finere vogne til arbejdsvognene, ses af en tidlig optegnelse: *sva'nhals ... bruges ved de fleste Stadsvogne (sta'svu'n og ved stajsvu'n)* °Agerskov, 1859, hvor førstnævnte vogne har *stads* i betydningen 'fin, fornem', mens sidstnævnte i stedet har genitiv af *stad* og dermed betydningen byvogne. I øvrigt erstattede svanehalsen her langvognstykket.

Også ved svanehalsen nævnes særlige forhold ved kørsel med tømmer mv.: "Nu forlænger man Vognen (fx når der skoves) ved at sætte en Kæde i Svanehalsen med en Ring, som Drejenaglen går igennem" (°Vodder, 1939); 'Drejenaglen' er hovedbolten i forreste akselstok, kæden går altså fra svanehalsen hen til akselstokken.

Afslutning

Redegørelsen ovenfor har vist, at langvogne, langjern og svanehalse har været vigtige dele af de gamle, hestetrukne arbejdsvognes under-

vogne, og at de kunne være udformet på mange forskellige måder. Flere af figurene stammer fra besvarelser af spørgelisten om vogntyper i 1930'erne (Raae 1936, 1938), og der er fra kartotekssedlerne, som i Jysk Ordbog et stemplet "IDD Fællesjysk samling", henvist til flere besvarelser, som ikke har været umiddelbart tilgængelige i skriveperioden, da de befinder sig i "Topografisk samling", dvs. på det tidligere Institut for Dansk Dialektforskning, nu Center for Dialektforskning, Københavns Universitet. Illustrationen i fig. 3 af en glidebro stammer fra denne samling⁵, fra en side med flere gode skitser af vogndeale og deres placering fra den pågældende besvarelse. På dette punkt ville det være ønskeligt med en tættere udnyttelse af den delvist digitaliserede "Topografisk samling" til redaktionen af Jysk Ordbog, endskønt vi allerede har det meste af den repræsenteret i samlingerne og ordbogskartoteket.

Litteratur

- Alsingergildet (1995): Landbrugets kassevogn. *Alsisk Kalender*. 6. Sønderborg: 41-44.
- Kragelund, T. (1940): Arbejdsvognen. *Fra Ribe Amt*. 10. København: 18-29.
- Munk, N.P.J. (1977): Hede pionerens Kaar. *Fra Viborg Amt*. 42. Viborg: 7-31.
- Rasmussen, Holger (1971): *Vogne i Brede*. København.
- Raae, Ellen (1936): Den stive Arbejdsvogns Undervogn. Redegørelse med Spørgsmaal. *Danske Folkemaal*. 10. København: 75-84. – Også udsendt som Udvalg for Folkemaals Spørgehæfte C 4: Vogntyper i Danmark (Undervognens Konstruktion).
- Raae, Ellen (1938): Redegørelse for Besvarelser paa Spørgeheftet 'Vogntyper i Danmark' m.m. *Danske Folkemaal*. 11. København: 35-42.
- Schmidt, August F. (1936): Fra Smidstrup Sogn. *Vejle Amts Aarbog*. København: 195-210.
- Schovsboe, Per Ole (2015): *Hestevogne på landet*. Haderslev.
- Skautrup, Peter (1927): *Et Hardsysselmål*. I. København.
- Skyum, A.C. (1948): *Morsingmålets Ordforråd*. I. Aarhus.
- Trøstrup, J.A. m.fl. (1914): Gamle Minder fra Hammerum Herred. *Hardsyssels Aarbog*. 10. København: 1-165.

°Houlbjerg (etc.): Jysk Ordbogs punktoptegnelser, jf. atlaskort K 0.6.

⁵ Tak til lektor Asgerd Gudiksen for kopi af nævnte illustration – og for værdifulde kommentarer til artiklen i en tidligere version.