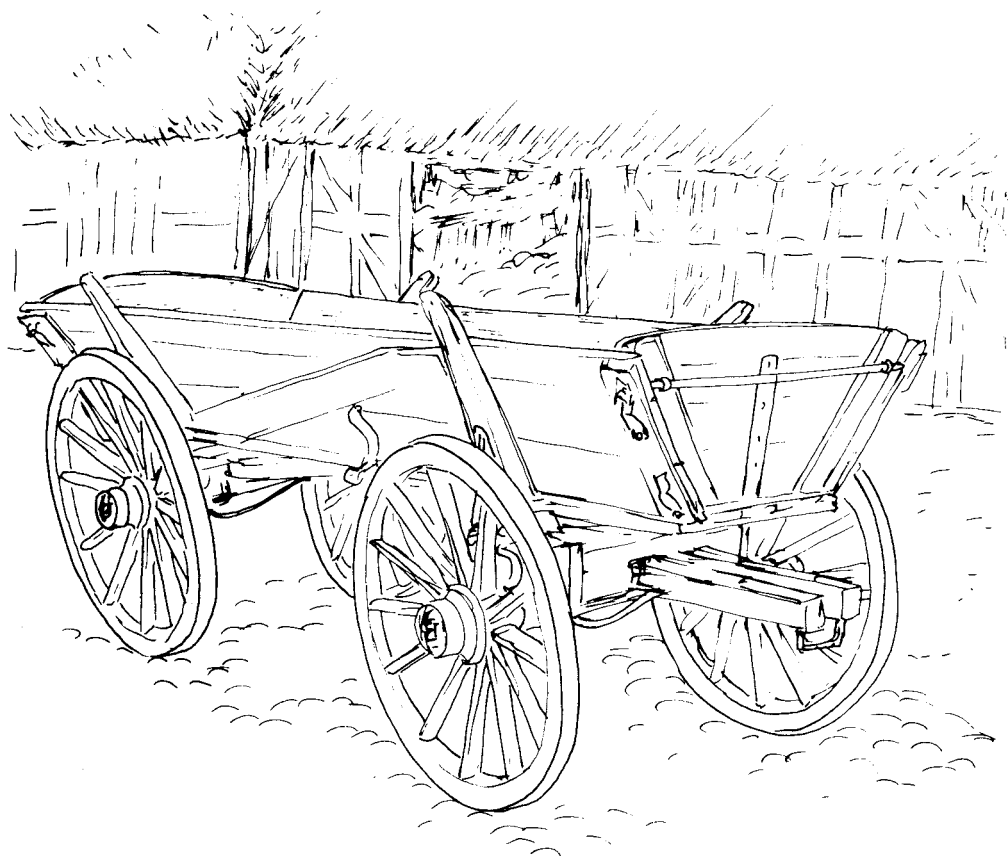


Bornholmske vogne

Af Thor Lund Kure



Den stive arbejdsvogn - fastvognen

Fastvognen har været det mest anvendte transportmiddel i mange hundrede år. Den kunne bruges til mange formål og med tekniske fremskridt blev den landbrugets universalsvogn. De fleste lidt ældre landmænd kan alle huske anvendelsen af fastvognen. Derfor er det vigtigt at få nedfældet den viden, som de ligger inde med, til de følgende generationer. Jeg håber, mange landmænd vil læse denne artikel og evt. komme med tilføjelser - både med hensyn til sprogbrug og anvendelsen af vognen.

Artiklen bygger på samtaler med perso-

ner, der har brugt vognen, samt kilder, der belyser opbygning og anvendelse. Jeg vil begynde med en beskrivelse af det ældste eksemplar af en fastvogn, som findes på Bornholms Museum. Det er en høstvogn, som er opbygget efter middelalderlige principper. Derefter vil jeg se på ændringerne frem til den sidste fastvognstype, som stadig var almindelig i 1950'erne, da landbrugsmechaniseringen for alvor tog fart. Vognens opbygning og geografiske forskelligheder vil blive beskrevet, samt dens anvendelse gennem årtierne. Til slut vil udviklingen af fastvognen blive inddraget.



Billede 1. Sulevogn fra Bornholms Museum. Foto: Bornholms Museum.

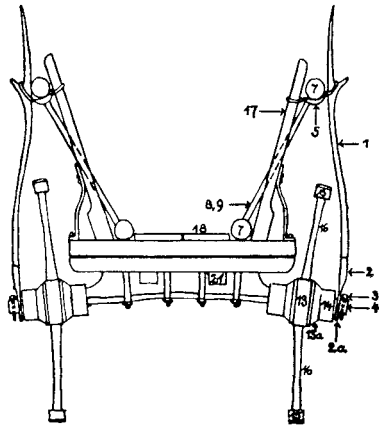


Fig. 1. Høstvogn fra det nordlige Østtyskland (Mecklenburg). Kilde 4.

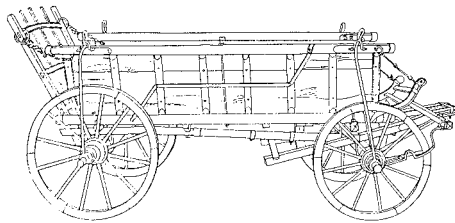


Fig. 2. Ungarsk vogn. Kilde 9.

Høstvogn med suler

På Bornholms Museum findes noget af det ældste i Danmark indenfor stive arbejds-
vogne. Den er bygget op som høstvogn,
hvilket gør den specielt interessant. Billede
1.

Typen kendes ikke fra det øvrige land.
Til gengæld er den kendt i landene omkring
Østersøen og i Østeuropa. En figur hentet
fra Mecklenburgisches Wörterbuch viser en
høstvogn, der på mange måder kan sam-
menlignes med den bornholmske: Fig. 1.

Den specielle konstruktion, hvor vognsi-
derne støttes af lange kæppe fra hjulakslen,
er blandt andet gengivet fra ungarsk mate-

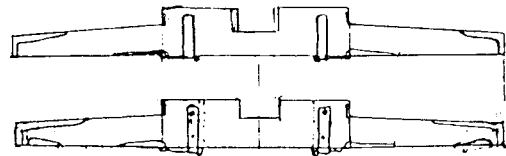


Fig. 3. Akselbænk. Tegning: Bornholms Mu-
seum.



Billede 2. Sule. Foto: Bornholms museum.

riale. Her er der imidlertid ikke egentlige kæppe, som på den bornholmske og mecklenburgske. Dvs. at akslerne her udsættes for et langt større tryk. Fig. 2.

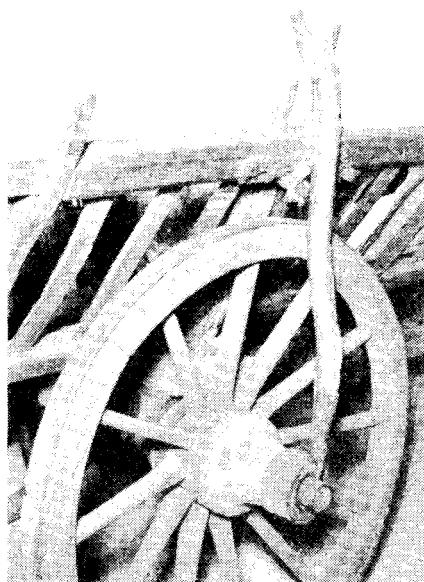
Det første, man lægger mærke til ved den tidlige stivvogn, er, at den overvejende del af vognen er fremstillet af træ. Langt op i forrige årh. var akslerne lavet af træ (5). Akselbænk (se fig. 3) og aksler var lavet i samme stykke træ. Akslerne var som regel tykke og klodsede. Akslernes tappe vendte nedad, og akslen var så lang, at den ragede flere centimeter udenfor hjulnavet. Uden for hjulnavet var der et hul. Heri sidder en såkaldt sule, som er tilspidset med jernbeslag endende i en pig, så det passer i hullet på hjulakslen. I den modsatte ende dannes en tvegren.

Sulen havde en speciel funktion i forbindelse med vognens anvendelse til høstbrug, da denne tvegren var med til at bære høststigerne.

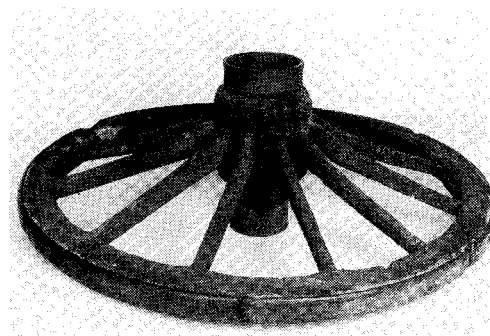
Det ses på billedet, hvilken funktion sulen har. Den holder sammen med vognkæppen et reb kaldet hank. I denne hænger den øverste bom på høststigen. Formålet er helt klart at gøre ladet bredere på høstvognen, så den kan laste mere. Det er også væsentlig at bemærke de egentlige høststiger, som senere afløses af tremmer i længderetningen.

Vi må gå ud fra, at vognen, når den ikke blev brugt til høstbrug, var forsynet med lundstik i stedet for suler. Der findes da også en beskrivelse af den bornholmske høstvogn, hvor lundstikken fejlagtigt beskrives som en »sula« (6). Det eneste, de har til fælles, er, at de skal placeres i det samme hul på hjulakslen. Sule hentyder jo til no-

get, der er tvedelt, således som det ses på høstvognen. Selvom vognen på Bornholms Museum er sammensat af flere vogne - det



Billede 3. Sule, kæp og hank. Foto: Bornholms Museum.



Billede 4. Hjul fra sulevogn. Foto: Bornholms Museum.

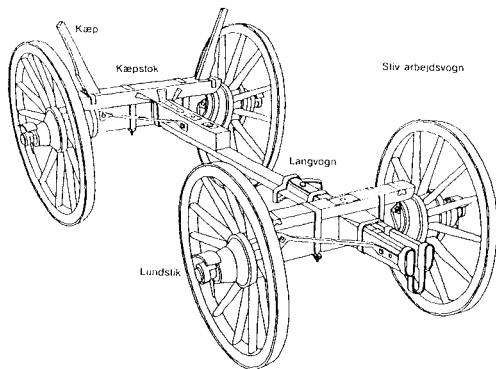


Fig. 4. Stiv arbejdsvogn med træaksler. Kilde 7.

ses på hjulenes forskellige størrelse - får man dog et klart indtryk af vogntypen. Den har meget smalt spor og alligevel relativt bredt lad. Det hænger sammen med hjulenes stik sammenholdt med, at akslernes tappe er høvlet af på oversiden, så hjulene kommer til at vende indad for ned (se fig. 3 af akselbænk).

Konstruktionen betød, at vognen kunne modstå sidetryk og derfor ikke brød sammen på de ujævne marker og veje.

Hjulfælget på den bornholmske vogn er beslået med 6 stykker fladjern i stedet for en sammenhængende ring. De enkelte fladjern er sømmed fast med håndlavede søm med firkantede hoveder. (Se billede.) Den samlede jernring kendes ellers lang tid før, at denne vogn er blevet fremstillet. Teknikken er imidlertid glemt for senere at vende tilbage. På denne måde er den bornholmske vogn interessant, idet den vidner om en middelalderlig teknik. Den samme ses imidlertid på flere hjulpløve.

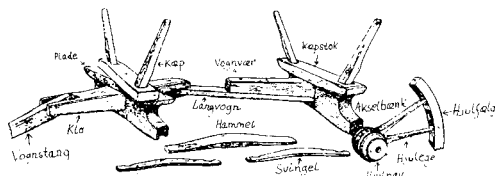


Fig. 5. Træetøj til en stiv arbejdsvogn med jernaksler. Kilde 1.

Den nyere fastvogn

Den sidst anvendte stive arbejdsvogn havde gennemgået mange forbedringer i forhold til »sulevognen«. Først stabiliseres hjulet, ved at man går over til at bruge sammenhængende jernring omkring fælget i stedet for flere småstykker. Træakslerne vedbliver dog i længere tid. Derefter indføres i midten af forrige århundrede jernaksler, hvilket gjorde vognen mere robust. Smøre-akslen betød også mindre arbejde, hvad angik smøring. En nyere konstruktion, som godt kunne passe til den bornholmske model, ses på fig. 4:

Vognakslen indfalses som et sammenhængende jern under akselbænken. Træet i vognen bliver således reduceret i forhold til træakselvognen.

På fig. 5 ses, hvorledes træet reduceres på den nyere fastvogn.

Stivvognen er let at skille ad. Det var bl.a. en fordel, når den skulle under tag. Stivvognens undervogn består af forvogn og bagvogn, som er forbundet med en langvogn. Langvognen kan udskiftes med forskellige længder, således at vognen kan forlænges til forskellige formål, især som høstvogn. Stivvognens forvogn består af akselbænk (der afkortes radikalt ved overgang til jernaksel), klo, plade og kæpstok. I kloten udskæres en bagklo - også kaldet tyv, hvori langvognen kan sættes fast. I modsat ende er der en forklo til vognstangen. Forvognen incl. jernakslen blev holdt sammen med dragebånd. Der var boret hul til hovedbolt gennem kæpstok og forred. Bagvognen består af akselbænk, der er 1½ cm kortere end forvognens på grund af større baghjul. På akselbænken lægges en vognvær, som har forbindelse med langvognen. Oven på kom en kæpstok, der ikke kan dreje - modsat forvognens.

Forskelle på stivvognen i Øst- og Vestdanmark

Aksel Jensen nævner i sin artikel (5), at der ikke er nævneværdige forskelle på stivvognen i de forskellige egne af landet. I slutnin-

BORNHOLMSKE VOGNE

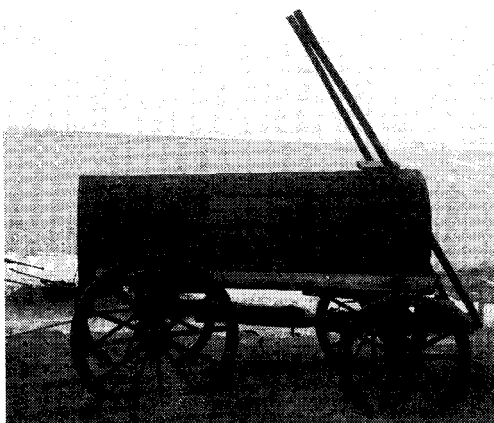
gen af 30'erne undersøges dette forhold af Ellen Raa i Tidsskriftet Danske Folkemål. Her når man frem til mindst to typer stivvogne. Der tales om en vogn med stangarme og en med tyve. Der er både forskelle med hensyn til forvogn og bagvogn. På fig. 6 ses de forskellige typer:

Den almindelige for- og bagvogn ses på fig. 6.1 og 6.3. På den vestdanske stivvogn reguleres længden ifølge Raae, ved at langbommens bagende skubbes kortere eller længere ind i krampen, og naglen flyttes fra et hul i langbommen til et andet. På den østdanske bruges enten en lang eller en kort langvogn. Her er der altså ikke så mange variationer. I den fynske landsby findes en stiv arbejdsvogn optegnet (fig. 7). Den adskiller sig på flere måder fra den østdanske. Det ses bl.a., at bagvognen drejer omkring hovedbolten, hvor den typisk østdanske drejer for enden af bagtyven. Se endvidere stangarmene på forvognen og den specielle bagvogn.

Vognen passer til fig. 6.2 og 6.4.

Stivvognens anvendelse gennem årtiderne

Stivvognen kan betegnes som datidens universalvogn. Den kan anvendes til mange formål, som vil blive beskrevet i det følgende med udgangspunkt i årtiderne.



Billede 5. Ajlevogn.

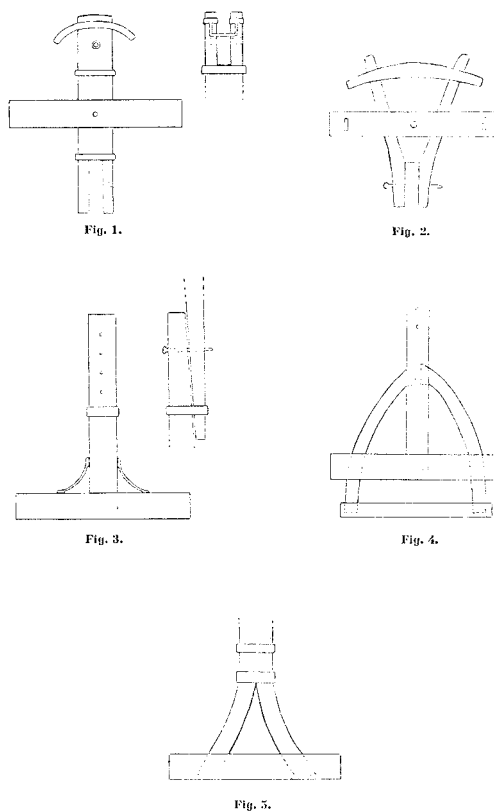
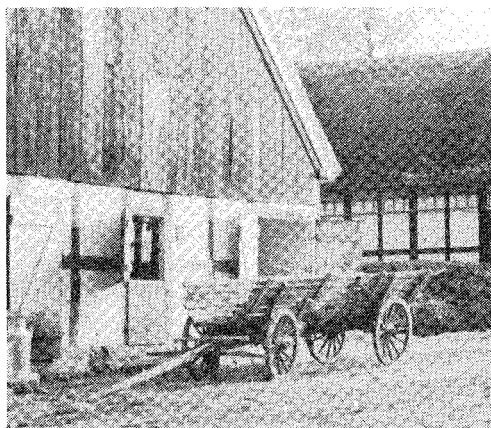


Fig. 6. 1-2: Skematiske tegninger af typer på forvogne. 3-5: Skematiske tegninger af typer på bagvogne. Kilde 3.



Billede 6. Gårdspladsen på Melstedgård i Østerlars. 1944. Bornholms Museum.

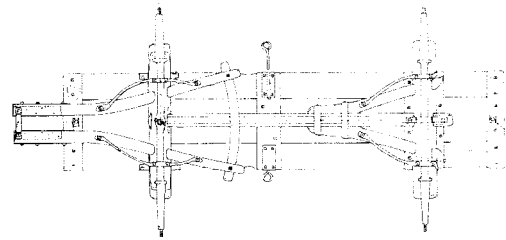
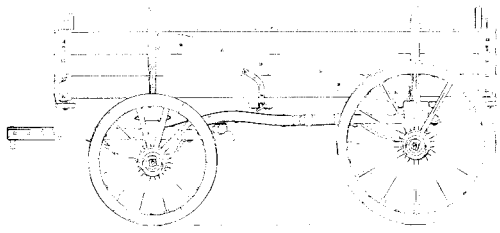
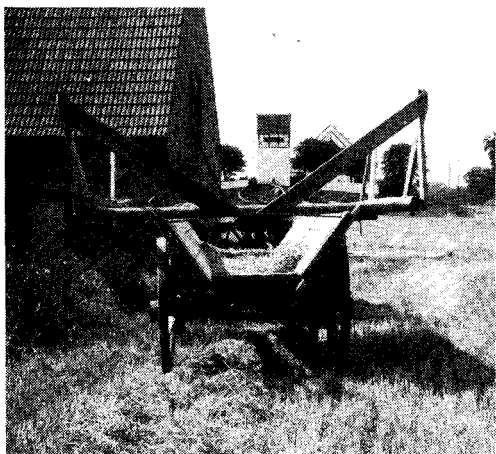


Fig. 7. Stiv vogn fra Fyn. Kilde 8.



Billede 7. Høstvogn med opbyggede hjørner v. Poulskirke. Bornholms Museum.

Om foråret brugtes vognen til bl.a. ajlekørsel og møgkørsel. Til ajlekørsel placeres en konisk træajletønde på et specielt stativ med to bomme, hvorimellem tøndens i fjælevognen. Ajlen kommer ud gennem en spreder eller en nedfælder - således at man undgik fordampning af det værdifulde kvælstof. Ajlen blev påfyldt med en håndpumpe og bragt ud på marken. Ajlevognen kan stadig ses kørt ud bag landejendomme. Det var den sidste almindelige anvendelse af stivvognen - ofte trukket af en traktor:

I forbindelse med forårsarbejdet på markerne blev fastvognen brugt til f.eks. stenpilning, udkørsel af såsæd m.m.



Billede 8. Høstvogn med Låstong. Løsebækgade, Allinge. Bornholms Museum.



Billede 9. Anvendt læssetang på Spidlegård ca. 1930. Bornholms Museum.



Billede 10, 11 og 12. Møgekørsel på Melstedgård.
Foto: Bornholms Museum.

Til disse formål var det ikke relevant at forlænge vognen. Den kunne laste nok som kort vogn.

Til hø høsten blev vognen forlænget med lang langvogn. Man havde tit specielt brede fjæle med mellemrum, således at vognen kunne laste mere. Se billede 6.

De almindelige sidefjæle - lave og tætte - brugtes også sammen med en »høsterigge« (se fig. 8). På denne måde kunne vognen blive særdeles bred. Senere blev der mange steder bygget hjørner på »høsteriggen« (se billede 7), så vognens læs blev lidt mere stabilt. Her var der naturligvis forskel på, om man høstede neg eller løst. Som stabilisator for læsset brugtes en på bornholmsk kaldet låstong - (se billede 8 og 9). Den blev lagt oven på læsset og spændt ned i læsset v.hj. af reb og en talje, som var fastgjort under vognen.

Til roehøsten brugtes ekstra fjæl og forhøjede for- og baggavl. Til gengæld blev



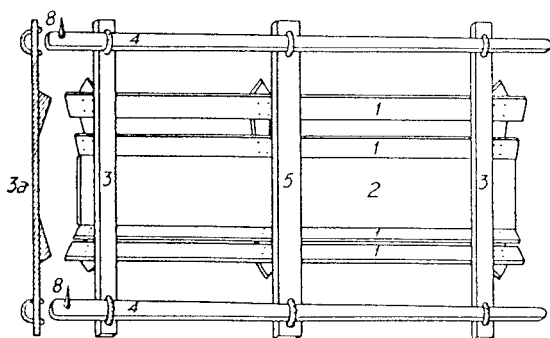


Fig. 8. Høstvogn med skrav(e) set fra oven. 3a. Stykket 3 af skraven set fra siden. (Tegnet af I.Kr. Nielsen, Aars.) Kilde 4.

vognen almindeligvis ikke forlænget, da det gør vognen for ustabil. Roehøsten foregik ofte under meget vanskelige forhold, hvor hjulene skar dybt ned i jorden. Det kunne ske, at vognen direkte satte sig fast, så hestene stoppede og i værste fald faldt om kuld. Roehøsten kunne meget vel strække sig over oktober, november og ind i december måned.

Efter roehøsten var det møgkørsel og evt. mergelkørsel. Merglen skulle ud så tidligt, at den nåede at få frost og dermed var lettere at blande med jorden. Merglen var så tung, at det var tilstrækkeligt med kort langvogn og almindelige sidefjæle. Til møgkørslen brugte man ikke baggavl og normalt heller ikke forgavl. Man havde specielle sidefjæle, hvor øverste bræt var lidt længere end de andre (se fig. 7), så det var lettere at løfte fjælen op for at få møget af. Møget blev lagt i bunker på marken for senere at blive spredt ud og pløjet ned. Da fastvognen er så let at skille ad og samtidig smidig, kunne møget ved hjælp af en møghakke rages af ad nærmeste vej - også selvom det var lige foran et hjul. Man kunne uden nævneværdigt besvær køre op over bunkerne. Se billedserien fra Melstedgård. (Billede 10, 11 og 12.)

Møgkørslen var en vintersyssel, som strakte sig over mange uger. Når frosten satte ind, undgik man, at hjulene skar sig ned i jorden. Til gengæld var den frosne jord hård for trætojet.



Billede 13. Vognmand Kristensen, Åkirkeby. Tømmerkørsel i 1950'erne.



Billede 14. Mosesmedjen. Bornholms Museum.

Skovarbejde blev også udført i vintermånederne. Vognmænd og gårde med større skovarealer havde specielt kraftige vogne, der kunne bruges i skoven. Til tømmerkørsel kunne langvognen udskiftes med en kæde, så tømmeret bestemte vognens længde (se billede 13). Kæppene til tømmerkørsel var let aftagelige, idet en bolt gennem kæpstok og kæp kunne tages ud, og kæppen kunne uden besvær tages af.

I komfurer og til optænding i brændeovne brugtes også grene. Her var det ikke ualmindeligt, at man læssede grenene af ved at vælte vognen. Hestene blev spændt fra, og en kæde blev placeret hen over vognen og fastgjort i modsat side. Herefter trak hestene vognen over på siden. Kusken satte en kæp for ved vognkæppene, for at de ikke skulle knække under den lidt hårde medfart.

Fastvognen er også brugt til mælkekørsel. Det blev imidlertid hurtigt forbudt, da det kunne ryste mælken for meget. En enkel mælkekusk kunne ikke rigtig forstå mejeribestyrerens henstilling om at køre med fjedervogn. Da mejeribestyreren irt-

tesatte ham, fordi han ikke rettede sig efter henstillingen, kunne kusken vise, at han havde nogle fjær i vognen.

Ansvarshavende for vejenes vedligeholdelse så heller ikke så gerne fastvogne på vejene, da de var meget hårdere mod vej materialet end fjedervogne (kilde 11).

Sommeren kunne være hård mod fastvognen, hvis de ikke stod i skyggen. For at undgå, at træet tørrede fuldstændig fra hinanden, kørte man vognen ud i dammen eller mosen (se billede 14). Af samme grund kaldtes det nærliggende vandhul nogle steder på Bornholm for mosesmedjen.

Internt på det enkelte landbrug brugtes fastvognen længe. Til længere transporter f.eks. til mølle eller købmanden blev fastvognen udkonkurreret af fjedervognen allerede fra midten af forrige århundrede. I 1950'erne blev både fastvogn og fjedervogn afløst af gummivognen. Ved traktorens indførsel i landbruget og afkortningen af vognstangen, så den passede til traktoren, fik mange af de gamle hestevogne hurtigt deres endeligt.

Litteraturliste/materialeliste:

1. Karetmager Axel Jensen: Vognhjulets fremstilling, materialer og det anvendte værktøj. Bornholmske Samlinger 1971.
2. Ellen Raae: Den stive arbejdsvogns undervogn. Danske Folkemål, 10. årgang 1936-37.
3. Ellen Raae: Redegørelse for besvarelser på spørgehæftet »Vogntyper i Danmark« m.m. Danske Folkemål, 11. årgang 1938.
4. Ellen Raae: Høstvognen - redegørelse og spørgsmål. Danske Folkemål, 14. årgang 1945.
5. Konsulent K.A. Jensen: Landboforhold på Bornholm. Bornholmernes Land, Rønne 1944.
6. Johan Hansen: En bornholmske håndværkers erindringer, 1934.
7. Holger Rasmussen: Vogne i Brede. Nationalmuseet 1971.
8. John Thompson: Danish waggon - in the collection at »Den fynske landsby«. Maj 1981.
9. Edit Fél & Tamas Hofer. Geräte der Á Tányer Bauern. Det kongelige danske Videnskabernes Selskabs Kommission til udforskning af landbrugsredskaber og markstrukturer. København 1974.
10. Vognfabrikant P.Chr. Jensen: Vognens historie. Karetmagerbogen. Teknologisk institut 1927.
11. Vejassistent cand. polyt. G. Schmith. Om anvendelse af bredfælgede og vidsporede vogne i stedet for smalfælgede og smalsporede. Den tekniske Forenings Tidsskrift, 14'de Aarg. Hft. 6. Kbh. 1891.