

De tidligste danske vejbelægninger



■ Af Mogens Schou Jørgensen,
Rigsantikvarens Arkæologiske Sekretariat
E-mail: mogens.schou.jorgensen@natmus.dk

■ Torben Egeberg,
Skjern-Egvad Museum

Oldtidens veje gennem landskabet var simple hjulspor, for kun, hvor man skulle krydse vanskeligt terræn som et åløb eller et mosedrag, byggedes egentlige vejkonstruktioner. Igangværende arkæologiske udgravninger forud for Skjern Å's tilbageføring giver et detaljeret billede af det tidlige vejbyggeris store variationer af praktiske løsninger.

Tidlige vejkonstruktioner

Mange af de forhistoriske vejkonstruktioner, der i dag møder os i fredet og frilagt stand rundt om i det danske landskab, kan virke smukke og monumentale. Der er imidlertid ikke tilstræbt noget arkitektonisk i disse ofte flere hundrede meter lange vejanlæg. Forskellen i deres tekniske udformning var først og fremmest med et praktisk formål: de skulle give en stabil kørebane, når et blødbundet område skulle passeres med vogn. Oftest har man slet ikke kunnet se selve sten- eller trækonstruktion, den var dækket af sand og grus for at give en jævnere kørebane og for at beskytte såvel vej som vogn mod unødigt slid. Desuden stod der ofte vand over selve vejbanen, trælagte vejbaner var som regel markeret af stokke eller pæle i siderne, og stenlagte vejbaner kunne til samme formål have meterstore kantsten. I sidstnævnte tilfælde udgjorde kantstenene

desuden en fortræffelig trædestensrække for den, der færdedes til fods.

Oldtidens vogne var slet ikke bygget til transporter på de forskellige former for vejbelægninger, men kun til det faste lands hjulspor og vegetationsdækkede arealer. Talrige fund af knækkede vognakser og itubrudte hjul fundet i forbindelse med arkæologiske udgravninger af forhistoriske vejanlæg, illustrerer problemstillingen: Et vadested eller et vejanlæg over et mosedrag var løsningen på et praktisk problem og nødvendige besværligheder for transporten, og kørsel på sådanne belægninger udgjorde en forsvindende del af færdslen - og det var her vognene blev udsat for en ekstraordinær belastning.

Når vi i dag bedømmer oldtidens vejteknologi, skal vi imidlertid være opmærksomme på de gade- og bebyggelseskonstruktioner, der, vidt spredt i tid og

rum, findes gennem Europas forhistorie. Disse anlæg viser, at den teknologiske kunnen fra stenalderen og til alle følgende tider har muliggjort højt udviklet vej-, bro- og dæmningsbyggeri. Vejenes udvikling går ikke "fra væltet træstamme til Storebæltsbro" og en simpel vej af grene og ris udtrykker ikke primitive vejforhold og den pågældende tid og kulturs optimale formåen. Det viser derimod den nødvendige indsats for at løse et bestemt praktisk problem.

Skjern Å-projektet

I 1987 besluttede Folketinget, at der skulle udarbejdes et projekt for genskabelse af Skjern Å's slyngede forløb, som det var, inden det i 1960'erne rettedes ud. Hovedformålet var at genskabe åens selvrensende effekt og forbedre den rekreative værdi af det enestående naturområde. Loven om åens tilbageføring blev vedtaget i 1998, og



Figur 1. Skjern Ådal set fra Lønborg kirke mod Amholm. Til venstre er en udvidelse af den eksisterende landevejsbro over en kanal i gang i udgangspunkt for de arkæologiske undersøgelser. Grøftebredden fremgår af profilet i forgrunden. Foto: Bo Hansen 1999.

anlægsarbejdet gennemføres 1999-2002. Området omfatter de nederste 2100 ha af ådalen, hvor åløbets længde ændres fra sine nuværende 19 km til 26 km.

Forud for et anlægsarbejde af sådanne dimensioner tages der naturligvis hensyn til de kulturhistoriske lokaliteter, der kendes i området. For ikke at ødelægge dem ved det omfattende gravearbejde, føres åen nogle steder uden om disse steder, og skulle der fremkomme nye fund, vil det planlagte åløb kunne ændres efter behov.

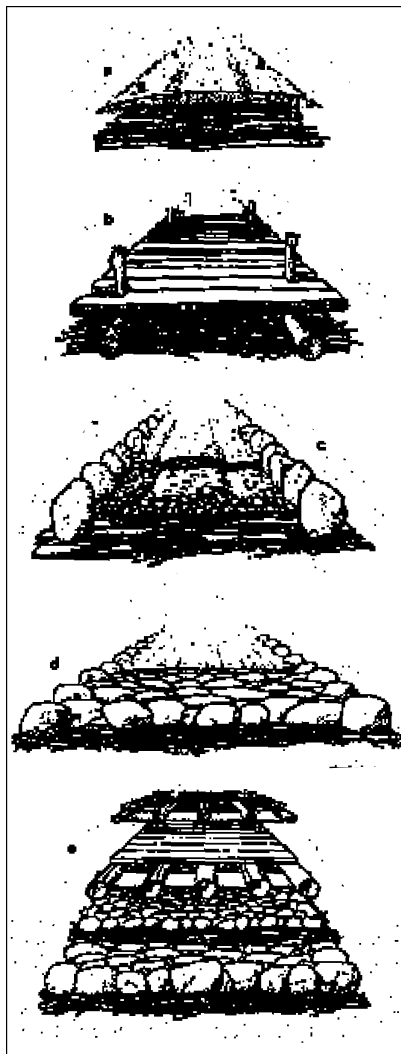
En form for kulturhistoriske anlæg vil man imidlertid ikke kunne gå uden om: vadesteder, veje og broanlæg, der ifølge deres funktion går fra bred til bred. Støder man under jordarbejder på sådanne anlæg, skal arbejdet iflg. museumsloven standses, mens det fundne undersøges. For at undgå en sådan forsinkende situation under anlægsarbejdet, er der aftalt et samarbejde mellem anlægsmyndighederne, Miljøministeriet ved Oxbøl Skovdistrikt, om en række arkæologiske forundersøgelser i de områder, hvor tilstedeværelsen af overgangssteder er mest sandsynlig.

De arkæologiske undersøgelser foretages af Rigsantikvarens Arkæologiske Sekretariat og Skjern-Egvad Museum i samarbejde med Nationalmuseet, Geologisk Institut og Fysisk Institut ved Århus Universitet, Statens vegvesen/Norsk Vegmuseum samt en lang række danske og udenlandske enkeltpersoner med indsigt i de specielle kulturhistoriske og naturvidenskabelige problemer, der skal løses.

Ud fra arkivmateriale ved vi, at stort set alt fremkommeligt terræn i den op til seks km brede ådal er brugt til overgang til forskellige tider. Ved nøjere granskning tegner der sig i ådalens vestligste del to hovedovergangssteder omkring de steder, hvor vejen også fører over ådalen i dag: vestligst neden for Lønborg kirke og omkring den nuværende hovedvej 11 mellem Skjern og Tarm.

De tidligste veje

De arkæologiske udgravninger gennem



Figur 2. Oldtidens vejkonstruktioner over blødbundede områder: a: gren- /risvej, Risby, vikingetid ca. 800 - b: plankevej, bronzealder ca. 1300 f.Kr. - c: stenlagt vej, Risby, vikingetid ca. 1000 - d: stenlagt vej, Broskov, ca. 300 - e: vejdæmning, fire faser fra jernalder-vikingetid, Sjellebro. Tegning: Jens Kirkeby/MSJ 1988.

det første år har været koncentreret i ådalens nederste forløb. Selve ådeltaet mod Ringkøbing fjord har til alle tider været let at passere. Vandhastigheden var lav og aflejringer på bunden gjorde deltaet passabelt uden at større konstruktioner var nødvendige. Billedet i oldtiden har næppe været meget forskelligt fra det udseende, vejene her havde tidligt i 1900-tallet: et vejforløb markeret med rejste pæle og stokke til markering af den faste bund. Deltaet har ændret sig hele tiden og med det vejføringerne.

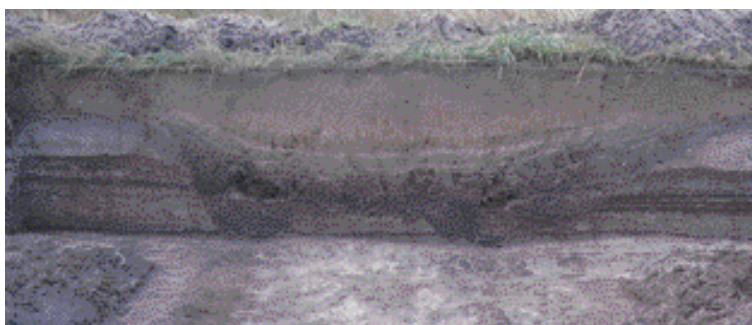
På et tidspunkt i yngre jernalder (ca. 600 e.Kr.) har man forsøgt at opdyrke et areal nær åens udløb. På den del af markarealerne, der blev undersøgt, kunne følges otte vejforløb. De er ikke været i brug samtidig. Ét sæt hjulspor er kørt ganske kort tid efter pløjningen, et andet efter at markerne er opgivet. Naturforholdene var nemlig ikke gunstige for dyrkning her, formodentlig på grund af for store variationer i vandstanden. Heller ikke vognkørsel har ikke været problemløs i området. De fleste hjulspor ses efter længere brug som parvist parallelle spor med en indbyrdes afstand af ca. 1,2 m, stort set den hjulafstand, der kan følges gennem hele oldtiden.

Nogle steder har slid eller snarere naturbetinget erosion dog på rimeligt fladt land skabt mere end halvmeterdybe hulveje. Grusopfyldninger i hjulsporene har sikkert afhjulpet de værste problemer med vand, men også færdsel måtte til sidst opgives. Nogle århundreder senere, i vikingetiden (o. 1000), oversvømmes hele området, og der aflejres et tykt klæglag, der dækker agersystemer og vejforløb.

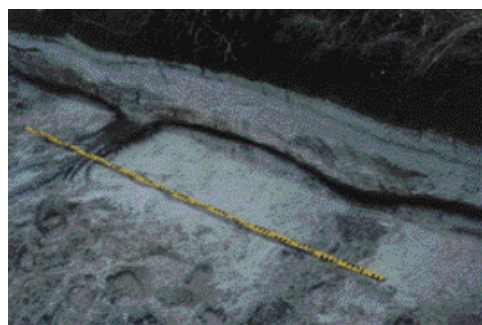
Vejsporene er således tidsmæssigt afgrænset til den sidste del af oldtiden. Selv om de som stedets vej har afløst hinanden, tyder deres beskedne antal dog mere på, at det har været en meget lokal vejføring i forbindelse med bebyggelse og agerbrug på stedet, end en del af en hovedfærdselsåre over ådalen.



som forberedelse til selve åløbets tilbageføring hertil. Lange rækker af jordbunker midt i og til højre i billedet er fra de profilgrøfter, der er



Figur 3. På et kort forløb af jernalder-vejspor på Klinkerne er disse gennem lang tids brug slidt ned i undergrunden, så dette forløb fremtræder som en hulvej. Hjulafstand ca. 1,2 m. Foto: Bo Hansen 1999.



Figur 4. Hjulspor over fast bund på Amholm, sporet til venstre er endnu ikke helt tømt. Bronzealder ca. 1400 f.Kr. Foto: MSJ 1999.

Et helt andet antal veje fremkom omkring det vestligste af de centrale overgangssteder neden for Lønborg kirke. Ådalen domineres her af et større område med nogenlunde fast bund, Amholm, der er omgivet af talrige mindre holme.

Her har bundforholdene i store dele af oldtiden været tilstrækkelig faste til, at passage med vogne kunne finde sted uden anden udbedring end påført grus i ny og næ - og den praktiske løsning, at når et spor var kørt op, kørte man et nyt på fast bund af sand og grus lige ved siden af. Hele området gennemskæres af hjulspor og vejspor slidt mere eller mindre ned i bunden. De ældste vejforløb er fra bronzealderen (o. 1200 f.Kr.), men endnu mangler analysearbejde for nøjere at fastlægge andre tidsmæssige tyngdepunkter. Mange af de svagere vejspor viste indirekte noget om deres brug. De fremtrådte som et markant, violblåt lag af vivianit, et jernfosfat, som dannes under særlige forhold, hvor der er fosfatforbindelser fra dyregødning til stede.

Den løsning på de praktiske problemer, som de mange vejspor ved siden af hinanden er udtryk for, kunne ikke bruges alle steder. Fra et andet sted på Amholm har udgået et overgangssted med en mere østlig retning. Her blev den faste bund

udgjort af langstrakte, naturlige grusbanker, hvor mulighederne for at finde alternativer til siderne ikke var store. Når vognene havde slidt for store huller, blev disse fyldt op med sten, grus og sand, og over et halvt hundrede meter måtte der efter gentagne forsøg med udbedringer etableres en egentlig vejbelægning af håndstore sten, der blev dækket af sand, hver gang nye sten var lagt på. I sin endelige udformning udgjorde vejbelægningen et op til en halv meter tykt lag sten, men det repræsenterer reparationer og udbedringer gennem århundreder. De første udbedringer er sket i yngre jernalder, imellem de gentagne reparationer fandtes en hestesko fra 13-1400-tallet og flere senere genstande. Fra skriftlige kilder og kort vides, at dette overgangssted har været i brug helt op i nyere tid.

Stedet udmærker sig også ved, at der fra dette og op mod Lønborg kirke forløber en markant hulvej. Følger man denne retning mod syd ad det naturlige højdedrag, der tidligere har været det lettest passable, når man en halv snes km syd for Skjern Ådalen ved Brosbøl til et storslået areal med mere end en halv snes hulveje og vejspor, lige op ad den nuværende hovedvej 11. Det er uvist, hvor gammelt dette vejforløb er, men skulle kommende

undersøgelser godtgøre, at der er et sammenhæng fra vadested til hulveje, står vi over for en af oldtidens væsentligste hovedfærdselsårer.

De arkæologiske undersøgelser omkring det næste centrale overgangssted ved Skjern Bro er blevet indledt. Her er der fra skriftlige kilder kendt broer og vadesteder fra middelalder og historisk tid.

Tidlige løsninger af de praktiske problemer for at kunne passere Danmarks vandrigeste åløb virker også i dag imponerende. Man har siden oldtiden forstået af aflæse landskabets og naturens egne muligheder og udnyttet dem i detaljer på den mest effektive måde. Resultatet heraf har været væsentligt bedre end en mere underholdende foranstaltning, som Skjern Dagblad i august 1920 beretter om: "I Skjern Aa fandtes i sin Tid opstillet en Sten med følgende Indskrift: "Når denne Sten ikke er synlig, er dette Vadested for dybt for Heste og Vogn" ".
■



Figur 5. Vejspor på Amholm. Det bruntfarvede parti er hele bredden af vej - sporet, det blåfarvede parti indeholder vivianit, der viser oprindelig tilstedeværelse af husdyrgødning. Foto: Bo Hansen 1999.



Figur 6. Stenlagt vejbane med gentagne opfyldninger på Amholm. Det skrånende forløb af stenvej og lagene af tørv og sand under denne antyder, at dette vejforløb er nær det oprindelige åløb. Ældste fase er fra yngre jernalder og vejen har fortsat været i brug i nyere tid. Foto: MSJ 1999.