

VEJ

DANSK VEJHISTORISK SELSKAB

Artiklen er fra tidsskriftet Vejhistorie - Danmarks specialtidsskrift for alt, hvad der rører sig omkring veje og vejtransport.



*Geels Bakke ved København 1851
malet af Andreas Juuel og fotografi
fra 2020.*

Tidsskriftet udgives af Dansk Vejhistorisk Selskab to gange om året, hvor det sendes til selskabets medlemmer.

Vi har også en fyldig hjemmeside med informationer om trafik på veje. Her er også mulighed for at tegne et gratis abonnement på den månedlige nyhedsmail med nyt fra området.

Man kan også blive medlem af selskabet, hvor man kan møde andre med samme interesse ved vores møder, ekskursioner til spændende steder og rejser til udlandet med veje og trafik som udgangspunkt.

VEJENE I BORREMOSE – Danmarks ældste vejsystem



Jes Martens er uddannet arkæolog med magistergrad fra Aarhus Universitet (1990) og PhD-grad fra Københavns Universitet (1998). Martens ledte genundersøgelserne af Borremosefæstningen i 1989-1996. Han har siden 1990 arbejdet ved Nationalmuseet, Københavns Universitet, Riksantikvarieämbetet i Lund og siden 1999 Universitetet i Oslo. For andre artikler af samme forfatter se: <https://uio.academia.edu/JesMartens>

I 1928 gik Hedeselskabet i gang med arbejdet til at kultivere den sydlige ende af Borremose, en langstrakt, halvmåneformet højmose i det centrale Himmerland (fig. 1). Da man i 1929 satte i gang

med at grave drængrøfter, stødte man i flere grøfter på et tykt lag sten, som lå oppe i tørv. Lederen af Vesthimmerlands Museum i Aars, Sigvald Vestergaard Nielsen, besøgte fundet og konstaterede, at der var tale om en forhistorisk vej, der ledte ud til en tør forhøjning eller holm midt i mosen. Her fandt han spor efter en bebyggelse fra førromersk jernalder (500 f.v.t.-Kr.f.). Eftersom opdyrkingen truede vejanlægget, tilkaldtes Nationalmuseet, som under ledelse af Johannes Brøndsted foretog en prøveundersøgelse i oktober samme år. Det blev indledningen til et af de største og længst varende arkæologiske udgravningsprojekter i det tyvende århundrede i Danmark. I løbet af de næste 15 år blev sporene efter en landsby (4.-2. århund-

rede f.Kr.) omgivet af volde og grave og med tilhørende vejsystem afdækket i sit fulde omfang. Anlægget var enestående i mange henseender og fik lov til at stå som sådan i årtier fremover. Her skal der fokuseres på vejanlæggene.

Veje og landtransport i ældre jernalder

Når man i dag tænker på "en vej", vil de fleste umiddelbart se for sig en veldefineret og velfunderet bane gennem landskabet. Sådan har det imidlertid

Fig 1. Lokaliseringen af den befæstede landsby i Borremose. 500 meter syd for borgen ligger vejkrydset mellem A13 og 29, som begge er veje af høj alder og betydning. Kortet til højre er gengivet med tilladelse fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering.

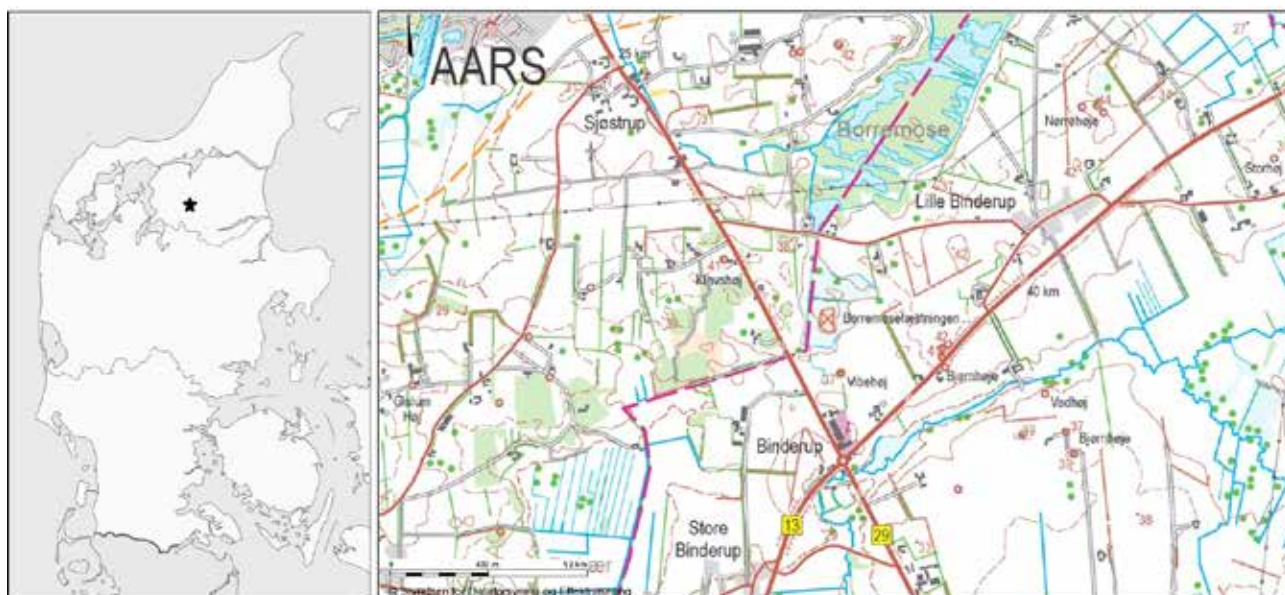




Fig. 2. På Lundby hede, 17 km i fugleflugt NNV for landsbyen i Borremose ses sporene efter en gammel færdselsåre, hvor vejen består af et over 100 m bredt bælte af parallelle NS-gående hulvejsforløb som har afløst hinanden gennem tiden. Vejene fører henover et system af voldindrammede agre fra førromersk jernalder, hvori der ligger flere gravhøje – de mygstiklignende runde prikker. Vejen er en sidegren af hærvejssystemet og leder op mod Farstrup og et formodet overfartssted over Limfjorden her. Hen over det hele går en østvestgående moderne vej kantede af grøfter. Skyggekortet er gengivet med tilladelse fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering

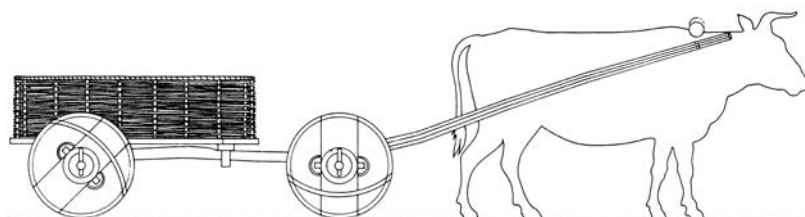


Fig. 3. Arbejdsvogn fra førromersk jernalder af Rappendam-type. Efter Schovsbo 1987, fig. 63.

ikke altid været. I de ældste tider var "en vej" mere et strøg eller en korridor, som man fulgte (fig. 2).¹ Kun der, hvor særlige naturlige forhindringer, i reglen vandløb eller sumpede strækninger, skulle passeres, kunne strøget snævre sig ind og blive til vad, opbyggede dæmninger eller broer. På grund af disse hindringer og sikkert også styret af ejendomsret og politiske forhold, fulgte vejene alligevel nogle faste ruter, markeret af varder eller andre ken-detegn. Arkæologen Sophus Müller påviste allerede i 1904, at sådanne "veje" har eksisteret siden yngre stenalder og kunne være markeret af rækker af gravhøje og andre synlige monumenter.² Senere undersøgelser har vist, at man

lige siden jægerstenalderen har forsøgt at gøre overgangsstederne mere farbare ved hjælp af at kaste kvas, grene og sten ud på over de sumpede strækninger.³ Efter indførslen af hjulbåret transport i løbet af yngre stenalder bliver disse opbyggede overgangsteder bredere og mere sammenhængende, i regelen opbygget af brede rismåtter, men efterhånden også planker eller stammer lagt på tværs af færdselsretningen. Regelret opbyggede vejdæmninger og broer forekommer dog først relativt sent, og opbyggede i sten som dæmningen i Borremose forekommer de først fra netop førromersk jernalder. På den tid synes stenbyggede veje for øvrigt at være et udpræget dansk fænomen, i andre egne

af Europa nord for Middelhavskulturene har man i højere grad brugt træ til vejbelægning.⁴

Vejens udformning afspejler i høj grad trafikens art og intensitet. Når transporten foregår til fods, enten egne eller ridedyrs, kræves der i et landskab som det danske ikke meget andet end retningsvisere. Så snart transporten bliver hjulbåren, stilles andre krav. Derfor er vejens historie tæt forbundet med transportmidlernes historie. De ældste vogne dukkede op i Danmark i yngre stenalder og var tohjulede kærer, sædvanligvis trukket af okser. Sådanne såkaldte køretøjerne ud gennem det meste af oldtiden, men på et tidspunkt kom den firhulede vogn til. Præcis hvornår det sker, er vanskeligt at dokumentere, men i hvert fald er der afbildet firhulede vogne på helleristninger og gravurner, som viser, at vogntypen var i brug i Nordeuropa senest i slutningen af bronzealderen. De ældste fysiske fund af firhulede vogne på dansk grund daterer sig imidlertid til førromersk jernalder.⁵ Det afspejler formodentlig en ændring i brugen og udbredelsen af vogntypen, som nu synes at være gået fra udelukkende at være brugt til processioner til også at blive arbejdsvogne. Det synes at ske, samtidig med at de første stenbrolagte veje dukker op. Man ophørte dog ikke med at benytte den firhulede vogn

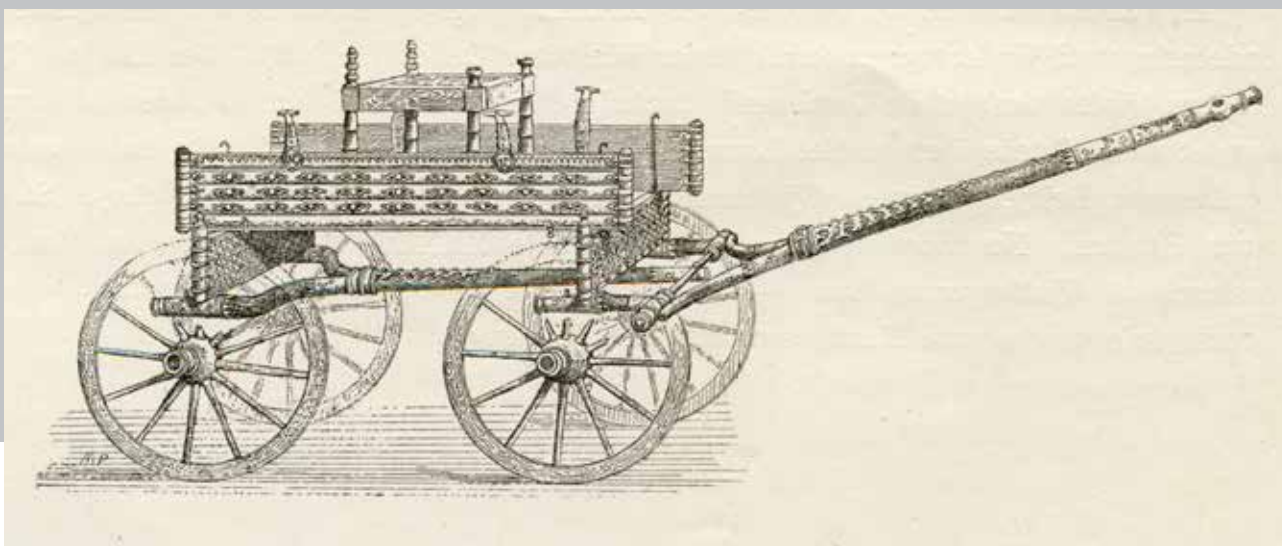


Fig. 4. Pragtvogn fra slutningen af førromersk jernalder af Dejbjerg-type. Efter Petersen 1888, side 30.

til processionsbrug. Det fremgår dels af den romerske historieskriver Tacitus' beskrivelse af germanernes Nerthus-kult, dels har vi efterhånden ganske mange fund af pragtvogne fra den tid, som ikke ville være egnet til andet.⁶

Per Ole Schovsbo, som har behandlet det forhistoriske vognmateriale indgående, udskiller en vogntype opkaldt efter et fund i Rappendam ved Jørlunde på Nordsjælland som den almindelige nordeuropæiske vogntype i førromersk jernalder (fig. 3). Schovsbo beskriver den som en tung og solid arbejdsvogn, "velegnet til kørsel med sten, tørv, gødning og foder ... ad faste og regulerede veje".⁷ Vognhjulene er skivehjul med en diameter på omkring 65 cm, hvilket giver konstruktionen en lav undervognshøjde. Dette gør, at vognen ikke er så terrængående og derfor kræver en relativt jævn vej. I yngre førromersk jernalder dukker en anden firhullet vogntype op, den metaldekorerede processionsvogn med egerhjul (fig. 4). Denne vogntype er bedst kendt gennem det vestjyske Dejbjergfund.⁸ Den var på ingen måde en konkurrent til Rappendam-vognen, da den synes uegnet til arbejdsbrug. Dens meget smalle hjul forudsætter desuden en velfunderet vej, hvilket også antyder, at den ikke har været egnet til længere

transport, da der ikke var et udbygget net af faste, velfunderede veje i ældre jernalder i Nordeuropa. Medens vogne af Rappendam-typen blev trukket af to okser, blev Dejbjerg-typen trukket af to heste, hvilket i nordisk sammenhæng var med til at understrege dens eksklusivitet. Vognene, som synes at være importeret fra det keltiske Centraleuropa, var udsmykket med forsirede bronzebeslag i gennembrudt arbejde. De har således været et pragtfuldt skue i det kolde og fugtige nord, hvor de samtidig har fremstået som aparte og upraktiske fremmede fugle, kort sagt typiske prestigeobjekter, som da også fandt vej til tidens fyrstegrave. I de seneste årtier er der dukket flere fund af sådanne vogne op på jyske bopladser. Dermed er det samlede tal nu oppe på hele 9 pragtvogne inden for det nuværende danske område og 2 i randzonen.⁹ De synes derfor at have været mere udbredt end tidligere antaget. Alligevel må deres funktion primært have været symbolsk, medens den mindre glamorøse Rappendam-type gjorde arbejdet. Fælles for vogntyperne er imidlertid, at de behøver forberedte veje, og det er derfor, der i førromersk jernalder pludselig anlægges opbyggede stenbrolagte veje rundt om i landet. Der er som tidligere anført ikke tale om

et sammenhængende vejnet, men om vejstumper som spænder over strækninger med særlig vanskeligt forcerbart underlag. Vogne af Rappendam-typen var omtrent 1,75 meter brede og krævede derfor en vejbredde på mindst 4 meter for at kunne passere en modgående vogn. Selvom man må antage at det ikke var en almindelig hændelse på den tid, giver det alligevel en antydning af, at den idelle vejbane i førromersk jernalder var 4 meter eller eventuelt 2 meter. Dette bringer os tilbage til Borremose.

Borremosevejene

Vejanlæggene i Borremose består dels af en vejdamning som bringer den rejsende tørskoet over et stykke mose, dels en brolagt bygade, som endelig fortsættes i en snæver sti, som ender i en timeglasformet "vendeplass". Dertil kommer en brolagt vejstump, som ikke kan passes ind i det bevarede vejforløb, flere brolagte stier og en brolagt gårdsplads.

Vejen over mosen, som var årsagen til at lokaliteten blev opdaget, blev frilagt af Nationalmuseet i 1929-30.¹⁰ Under den afsluttende udgravningssæson i 1945 opdagede man, at den havde en ældre forgænger, som var delvis dækket af den yngre vej. På grund af



Fig. 5. Vejdæmningen efter afdækningen i 1930. Efter Brøndsted 1936, fig. 2.



Fig. 6. Vejen over mosen afsluttes i dag få meter efter den er kommet ind på det voldindrammede område. En undersøgelse i 1991 dokumenterede imidlertid at den oprindelig er fortsat længere ind på holmen. Her ses udgravningsfeltet i et blik fra holmen ind mod land. Til højre i billedet ses det korte stykke uden forbindelse til den yngre vej. Foto Jes Martens.

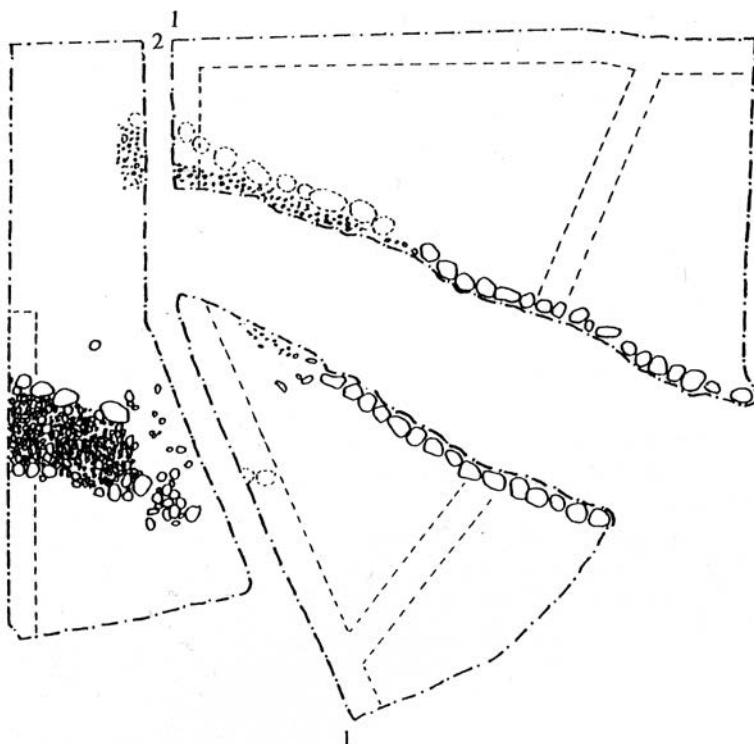


Fig. 7. Plan over udgravningsfeltet i portåbningen. Kun vejens kantsten er afdækket. De indstiplede sten er spor efter optrukne sten, som viser at vejen oprindeligt er gået længere ind på bopladsområdet. Hvor langt er usikkert på grund af senere afgravninger. Nederst til venstre ses den afbrudte vejstump. Efter Martens 1994, fig. 9.

Fig. 8. Den ældre vejfase er delvis dækket af den yngre vejfase men viger efter voldgravene mod syd og bliver dermed gradvist mere synlig. Øjebliksbillede fra udgravningen i 1939. Privatfoto: G. Kunwald.



udgravernes overordnede forståelse af anlæggets historie blev den ældre vejfase benævnt "vadestedet".¹¹ Nye undersøgelser foretaget i 1989-91 har imidlertid vist, at der ikke er tale om et vadested men blot en ældre fase af en tør vej.¹² De nye undersøgelser antyder også, at der kan have været yderligere en fase i vejbyggeriet, men på grund af undersøgelsens begrænsede omfang må det forblive en antydning. Eftersom anlægget blev fredet i 1936 og skulle bevares for eftertiden, er kendskabet til den ældste vejfase begrænset til de dele, som ikke er dækket af den yngre fase. Den yngre fase er derfor den bedst dokumenterede.

I sin sidste fase går vejen som en snorlige dæmning fra åbningen i volden over voldgrav og fremskudte forgrave lige ind til en stejl skrænt, som enten er opstået ved afgravning og erosion i jernalderen eller ved udvaskning, medens Borremose var en sø i ældre stenalder (fig. 5). Vejen ender i en skæv vifteform, som svajer ud mod syd, hvilket antyder den fremherskende trafikretning. Vejen kantes af hovedstore og større marksten, medens vejbanen består af sten i varierende størrelser fra knyttævestore til hovedstore sten. Som belægning betragtet har den været ganske ujævn. Vi skal vende tilbage til dette senere. Vejens bevarede længde er 69 meter, heraf de sidste 12 inde på holmen bag voldgraven. Medens der ikke er gjort nye undersøgelser ved vejens sydende,

blev der i 1991 foretaget en afdækning af området omkring vejens nordlige ende inde på bopladsen. Her kunne det på grundlag af spor efter de optrukne kantsten påvises, at vejen oprindeligt har fortsat længere ind på pladsen (fig. 6-7). Hvor langt kunne ikke konstateres, da der allerede i jernalderen er blevet gennemført en afgravning af holmens overflade på dette sted, og sporene derfor forsvandt, når man kom længere ind i landsbyen.¹³ Da anlægget i sin tid blev opdaget, oplyste stedets ejer i øvrigt, at han havde kørt vognlæs med sten bort fra holmen, hvor han dyrkede kartofler. Det ville derfor ikke være underligt, hvis dele af vejen var borte. Ejeren havde imidlertid ikke rørt dæmningen over mosen, for det var jo praktisk, at man kunne komme nogenlunde tørskoet til

og fra sin ager. Når der skrives "nogenlunde", skyldes det, at vejdamningen, da den blev opdaget i 1929, ikke længere var synlig i landskabet men var overgroet af op til en halv meter med højmosetørv. I sin funktionstid må den imidlertid have hævet sig højt og synligt over den samtidige moseflade. Vejbredden varierer mellem 3-4 meter med et gennemsnit på omkring 3,5 meter inklusive de kraftige kantsten.

En mindre undersøgelse foretaget i 1990 viste, at vejlegemet i sin slutfase var på hele 90 cm tykkelse, og at dette inkluderede mindst en men muligvis flere ældre faser. Nederst og direkte på den gamle tørveoverflade havde man kastet et gruslag ud på 5-10 cm tykkelse. Om dette var en egen fase eller bare ment som indledningen til vejbyggeriet

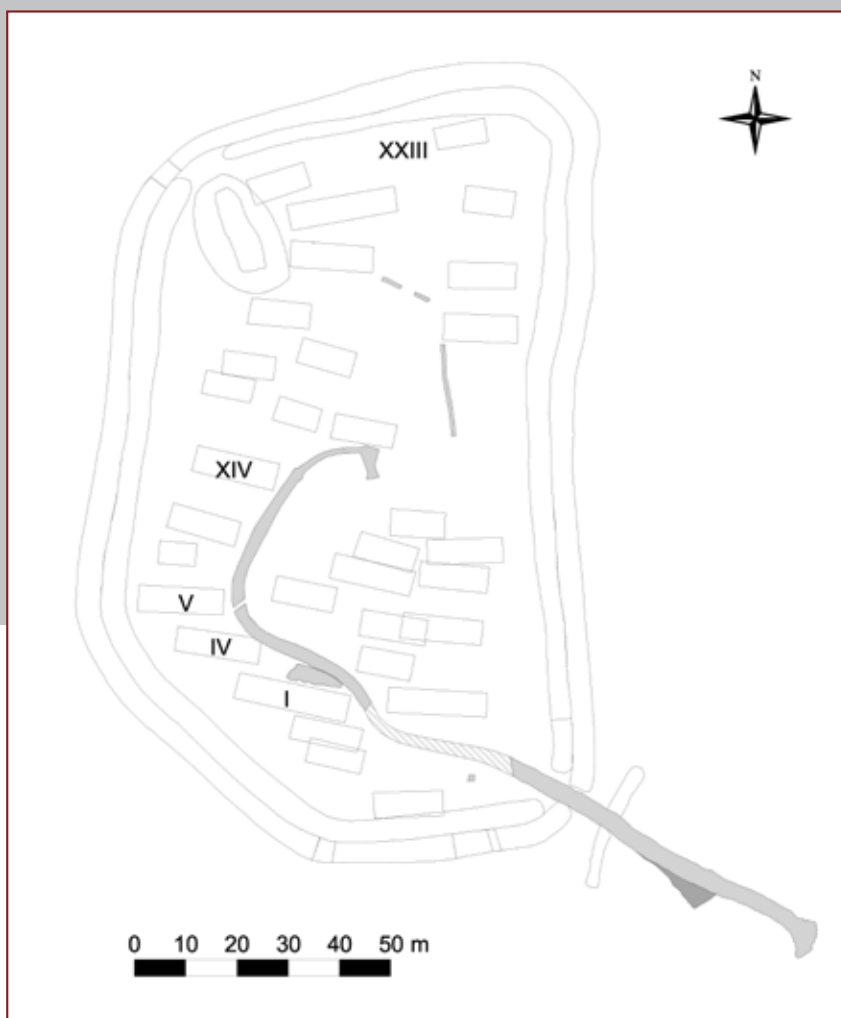


Fig. 9. Plan over den befæstede boplads i Borremose. De omtalte huse er nummereret. Det skraverede vejforløb er et hypotetisk forløb mellem den bevarede del af bygaden og vejdamningen over mosen. Vejdæmningens ældre fase er angivet med en mørkere grå tone som stikker frem under den yngre vej. Grafik J. Martens.

kan ikke afgøres i dag, men faktum er, at stenene i den ældste stenbyggede vejfase ligger presset ned i dette gruslag. Vejlegemet bestod af op til hovedstore marksten og var af en mægtighed på op til 35 cm tykkelse. Denne fase af den stenbyggede vej er usikker, fordi den kun er påvist på dette ene sted, og fordi den desuden overlages af yderligere to vejfaser, som gør at dens udstrækning ikke kan bestemmes.

Efter et ukendt tidsrum blev vejen yderligere påbygget med endnu et stenlag. Herved opnåede vejlegemet en tykkelse på op til 60 cm. Denne fase af den stenbyggede vej har ikke haft helt det samme forløb eller længde som den yngste fase. Den følger ganske vist den yngste fases forløb fra voldens åbning over den omgivende voldgrav og gennem de fremskudte forgrave, men herefter afviger den gradvist mod syd og bliver mere synlig, omend vejbanen aldrig kommer helt fri af den overliggende fase (fig. 8).¹⁴ Vejen er 15 meter kortere end den yngste fase men ender ligesom

den i en skæv vifteformet afslutning. Forløbet viser, at trafikken også på dette tidspunkt fortrinsvis har fortsat mod sydvest. Når vejen kunne slutte 15 meter tidligere end den yngste fase, kunne det tyde på, at forholdene på dette tidspunkt var tørrere end i landsbyens slutfase. De nye undersøgelser viser da også, at mosen gennemgik en kraftig vækst i løbet af de op til 300 år, landsbyen eksisterede. Vejfornyelsen kan imidlertid også skyldes, at området ud for vejens sydlige ende var blevet for opkørt. Det var trods alt eng på den tid. Et tredje aspekt, som kan have spillet ind er, at den yngste snorlige vejdamning kan være opført af repræsentative årsager og for at understrege stedets betydning. Det er ikke muligt med sikkerhed at afgøre, om de to ældste vejfaser på samme måde som den yngste var opbygget med kraftige kantsten, som holdt en vejfyld bestående af mindre sten på plads. Der mangler ganske vist sådanne kantsten på det frie stykke af den ældre vej, men det kan skyldes, at man har genbrugt stenene

i den yngste fase. Hvor vejene passerer voldgravene, ses der nemlig flere lag af store kantsten, og det samme ser man i det snit, der blev gravet i kanten af vejen i 1990.

De her beskrevne veje er alle bygget med det formål at komme tørskoet og med et køretøj over en sumpet strækning, og som sådanne er de ikke enestående i det førromerske materiale fra Danmark. Der kendes nemlig flere tilsvarende omtrent samtidige stenbyggede vejdamninger over fugtig jordbund andre steder i landet.¹⁵ Vejanlægget omfatter imidlertid også en vej som ikke gør det, men tværtimod hviler på veldrænet grusundergrund. Der er tale om den såkaldte "bygade". Da voldgravene var færdigudgravet i 1939, kastede arkæologerne opmærksomheden på befæstningens indre areal. I 1940 stødte man på den såkaldte bygade, som blev afdækket i sin helhed samme år. Bygaden begynder knapt 30 meter vest for afslutningen af den netop beskrevne vejdamning (fig. 9). Der er tale om et sammenhængende 83 meter langt vejforløb, der slår en bue op mellem to rækker af langhuse. På den måde definerer gaden et bebyggelsesrum, som ikke omslutter hele den voldindrammede holm men bare de sydligste to tredjedele af den. Før vi undrer os over dette, skal vi imidlertid først se på vejens konstruktion.

Bygaden er lige som den yngste fase af adkomstvejen opbygget af kraftige hovedstore og større kantsten,

Fig. 10. Ud for østgavlen på hus V gennemskæres bygaden af en rist markeret med store kantsten. Foto Nationalmuseet 1940.



som omslutter en vejbane af mindre, primært knytnæve store sten. Vejbanen virker umiddelbart mere jævn end vejen gennem mosen, men det skyldes antageligvis det mere stabile underlag. Vejen er her lagt direkte ovenpå morænegruset, idet vækstlaget synes at være blevet bortgravet, før vejen blev anlagt. Vejens bredde varierer mellem 2 og 2,5 meter frem til man har passeret det store langhus, hus XIV. På dette sted snævres vejen ind til 1-1,5 meters bredde (kantstenene iberegnet) og brolægningen ophører.¹⁶ Før vi fordyber os i den detalje, skal beskrivelsen af anlægget dog fuldføres i sin helhed. Samtidig som gaden forvandles til en sti, ændrer den retning fra syd-nord til vest-øst og følger en husrække, som ligger med langsiden ud mod vejen, til den ender i en nordsydgående timeglasformet stenlægning næsten præcis midt på den voldindrammede holm (fig. 9). Denne stenlægning er ca. 6 meter lang og 1,7-3,5 meter bred. Den anden ende af gaden har antagelig oprindelig, som antydnet på fig. 9, været forbundet med vejen over mosen, men der er ikke foretaget undersøgelser i området mellem de to anlæg, som kan be- eller afkræfte dette. Efter de første 33 meters forløb afbrydes vejen af en rist eller "rendesten", som skærer tværs over vejen (fig. 10). Risten er markeret af store randsten akkurat som vejkanterne. Ud for det absolut største hus i landsbyen, hus I, er der i tilknytning til og parallelt med vejen



Fig. 11. Mellem den nordlige langside af det store hus I og bygaden er der en stor brolagt "gårdsplads" (fig. 11). Foto Nationalmuseet 1941.

en 11 meter lang og op til 3,5 meter bred brolagt "gårdsplads" (fig. 11).

Bygaden har ligesom vejdamningen kraftige kantsten, som hæver sig over en noget ujævn stenbrolægning. Forsøg

med rekonstruktioner af tidens køretøjer har vist, at de ikke tåler kørsel på så hårdt et underlag som brosten. Per Ole Schovsbo, som har stået for disse forsøg, konkluderer derfor, at de brolagte

veje i virkeligheden ikke repræsenterer selve vejene, men fundamentet til dem. Vejbanen må have bestået af et blødere materiale, som har ligget oven på brolægningen og er blevet holdt på plads af de høje kantsten. Det ville kunne forklare, hvorfor brolægningen mangler på bygadens nordligste del. Der var ikke behov for den, i særdeleshed ikke, fordi der ikke skulle køres på denne del af gaden. Rummet mellem kantstenene må dog alligevel have været fyldt op med et eller andet, og det er også muligt som foreslået af Mogens Schou Jørgensen i en artikel om forhistoriske veje,¹⁷ at kantstenene har tjent som underlag for en plankevej. På grundlag af erfaringer fra køreforsøg med rekonstruerede forhistoriske vogne foreslår Per Ole Schovsbo, at de brolagte veje i førromersk jernalder generelt har været dækket med ris, muld, træ eller tørv for at beskytte de skrøbelige vognhjul, og at stenslægningerne derfor egentlig er vejenes fundament og ikke deres overflade.¹⁸ At bygadens nordre ende kan have haft plankebelægning må forblive en hypotese, men når det gælder en fyld med (faststampet) jord, så kan der hentes en vis støtte i opbygningen af vejdæmningen i Borremose, hvor det netop syntes at være en sådan fyld, der skilte vejens ældste fase fra den mellemste.

Udover den imponerende "bygade" er der påvist en mindre vejstump syd på holmen samt flere brolagte stifragmenter, hvoraf den længste er 18 m

lang og 0,75-1 meter bred (fig. 9). Den løber nord-syd på den nordøstlige del af holmen i det område af bebyggelsen, som udelukkes fra bygaden af husene langs dens nordside. Som skrevet i indledningen var Borremoselandsbyen den første totalt afdækkede bebyggelse fra jernalderen i Danmark, men efterundersøgelserne i 1990 demonstrerede, at man på trods af dette og med moderne metoder kunne påvise flere huse end de 24, som blev påvist under udgravningerne i 1940'erne.¹⁹ Blandt andet fremkom der huse i de områder, som hidtil havde været anset for at være ubebyggede. Den netop omtalte sti, som blev påvist i 1940'erne, synes at føre bag om vestgavlene på en husrække, som blev undersøgt ved udgravningerne i 1990, og som har ligget langs volden i nordøst. Dermed kommer vi tilbage til bygadens noget underlige forløb. Hvorfor afskæres den nordlige tredjedel af holmen, når vi nu ved, at den også har været bebygget? Den mest logiske forklaring er, at landsbyplanen på et tidspunkt har ændret sig, og at bygaden hører til den seneste fase. Denne tolkning støttes til en vis grad af keramikfundene i de nordlige huse, og ikke mindst keramikken som er havnet i voldgraven. Mens de nordligste dele af voldgraven er relativt fundfattige og domineres af ældre keramik, er voldgraven i de sydligere dele af landsbyen fyldt med keramik fra bebyggelsens slutfase.²⁰ For at belyse forholdet mellem bebyggelsen og byga-

den nærmere foretog Nationalmuseet i 1990 en mindre genudgravning af et hus (hus IV), som tilsyneladende blev afskåret af vejen (fig. 12). Det viste sig at holde stik. Huset måtte have været nedrevet, da man anlagde bygaden. Det støtter fornemmelsen af, at bygaden hører til en sen fase i landsbyens udvikling og formodentligt hører sammen med den yngste fase af vejen over mosen. Men hvorfor fraflyttes den nordlige del af bopladsen? Det kan have noget med landsbyens grundlæggelse at gøre og et tabu i tilknytning hertil. Den bedst bevarede brandtomt (hus XXIII) findes nemlig i dette område; et fuldstændig uforstyrret, nedbrændt hus, som har fået lov at ligge urørt hen fra landsbyens første tid og gennem hele dens henved 300-årige historie.²¹ På trods af det begrænsede areal inden for voldene har man altså valgt ikke at genbebygge dette område, mens man på andre parceller i landsbyen har nedrevet og genopført husene adskillige gange.

Den mærkelige indsnævring af gaden ud for hus XIV giver også grundlag for refleksion. Frem til dette punkt er vejen bred nok til, at en vogn af førromersk type kunne køre på den, men efter dette hus, som sammen med hus I hører til en egen klasse af særlig store huse,²² krymper vejen ind til en sti, som ikke er farbar for vogne. Det er derfor nærliggende at tænke sig, at vognkørsel inde på bopladsen var forbeholdt beboerne af disse to ekstra store huse, som antagelig husede



Fig. 12. I 1990 foretog Nationalmuseet en genundersøgelse af østenden af hus IV. Formålet var at undersøge forholdet mellem huset og bygaden. Landmålerstokkene markerer de tagbærende stolper i en husfase, hvor gavlen ville have ligget midt i gaden. Dette viser at bygaden er et senere tilføjet element. Foto Jes Martens.

landsbyens ledende familier. Det største af husene (hus I) har til og med en brolagt "parkeringsplads" foran indgangen med god plads til en vogn (fig. 11).

En sidste ting, man kan undre sig over, er den markante rist, der gennemskærer vejen mellem hus I og hus XIV (fig. 10). Udgraverne kaldte den en "rendesten", men det giver ikke rigtig mening, hvis ikke der var grøfter tilknyttet, og det har man ikke påvist. Desuden består undergrunden på størstedelen af pladsen af grus eller sand, som er veldrænerende. Det virker derfor ikke som om, bortledning af vand kan have udgjort et så stort problem, at man ligefrem måtte have et system af drængrøfter. Overskæringen af vejen kan derfor have andre årsager. En mulighed er, at landsbyen har været delt i to områder, og at risten markerede grænsen. Om

der har været et tilhørende hegn, vides ikke. Den valgte udgravningsmetode ved afdækningen i 1940'erne gør imidlertid, at man med stor sandsynlighed ikke ville have erkendt det, hvis der havde stået et hegn her. Som vi kender bebyggelsens omfang og plan i dag, ville et hegn i forlængelse af ristens diagonale forløb dele den ind i to omtrent lige store dele med op til 10-12 samtidige huse i hver. Landsbyen kan dermed have været delt i to halvdele med hver sin storgård med tilhørende kørevej. Fælles for begge halvdele er, at ikke alle huse har adgang til vejen, som altså ikke synes at have været livsnødvendig for landsbyens hushold.

Ligesom vejdamningen over mosen har bygaden paralleller på andre bopladser fra ældre jernalder. De er dog fåtallige set i forhold til det antal bebyg-

gelser, som er blevet undersøgt. Det er imidlertid anlæggets samlede bevarede længde på over 150, oprindelig antageligvis lidt over 180, meter og kombinationen bygade-vejdæmning, som gør Borremoseanlægget usædvanlig.

Hvor kørte beboerne hen, når de kørte ud?

Det almindelige og ofte gentagede billede af den førromerske jernalders samfund er, at det bestod af selvforsynende bønder. Stort set alt, hvad et hushold havde behov for, blev produceret lokalt og af dets egne beboere, ligefra keramik og tekstil til jern og redskaber. Deraf følger, at hver hushold måtte have rådighed over alle nødvendige ressourcer og folk, som kunne håndtere disse. Konsekvensen heraf ville være, at udvekslingen mellem husstande og



Fig. 13. Vejdæmningen ender i sydøst i en vifteform neden for en markant brink, som må have tvunget trafikken til at bøje af. Dette foto er taget under genåfrensningen af vejen i 2013. Sådan som den er frilagt på billedet her har den nok aldrig fremstået i forhistorien, da det ville have været umuligt at køre på det løse underlag. Foto Nordjyske Museer.

bebyggelser var begrænset, og der ville derfor heller ikke være behov for en omfattende trafik mellem landsbyerne. Den hjulbårne trafik skulle efter samme logik hovedsageligt have foregået mellem den enkelte husstand og de tilhørende marker, som man var begyndt at gødske i førromersk jernalder.

Dette er nok et lidt fortegnet billede, for det var ikke alle steder i landet, det var muligt at have rådighed over alle nødvendige ressourcer. Der er også produkter, som bærer tegn på stor faglig kunnen, som det må antages, at kun få specialister besad. Desuden ignorerer denne tese, at livet er mere end mad og drikke. Mennesker må mødes. Det mærker man ikke mindst i disse tider, hvor en pandemi pludselig har sendt hele verden i husarrest. Mennesket lider

under isolation. I førromersk jernalder levede man heller ikke i isolation. I hver eneste landsby vidste man besked om, hvilken retning moden tog ude i den store verden, og hvilke nye tekniske landvindinger der blev gjort. Samtidig kan man se, at selv på tværs af Kattegat kommunikerede samfundene med hverandre og indgik giftermål.²³ Formålet med dette var blandt andet at bygge alliancer og skabe sikkerhed, men, da de enkelte førromerske samfund ofte ikke talte ret mange mennesker, var det også af genetiske årsager vigtig at kommunikere og udveksle med andre samfund. Kommunikation hænger desuden ikke altid sammen med handel og materielle behov for udveksling. Fra etnografiske kilder har vi til og med eksempler på handel med varer, hvis eneste formål

det er at opretholde kommunikationen mellem geografisk adskilte samfund.²⁴ Vi kan derfor konkludere, at uanset hvor dygtige og selvforsynende de førromerske jernalderbønder har været, så har de stået i forbindelse med andre bønder i andre samfund. Hvis det ikke har været for at udveksle produkter eller råvarer, så har det været for at dømmes, danse, dyrke fælles ritualer, krige, eller for at lære håndværk og nye teknikker.

Menneskene i førromersk jernalder har altså kommunikeret og mødtes på tværs af samfund, men foregik det til vogns? Kørte man til tinge, red eller gik man? De førromerske vogne giver nok svaret. Folkevognen af Rappendamtype var en udpræget arbejdsvogn, ikke egnet til at køre i vanskeligt terræn. Den har, som Schovsbo vurderer, nok primært

været beregnet til kortere transporter mellem mark og bolig. Den fine, udenlandske model, Dejbjerg-vognen, skal ifølge samme forfatter knapt have været anvendelig i nordisk klima.²⁵ Den har derfor nok holdt sig til bopladsen eller til den lokalitet, hvor den indgik i ceremonielle handlinger, og derfor kun er blevet kørt frem ved særlige lejligheder. Transporten mellem bopladser og mødesteder er derfor fortrinsvist sket til fods eller til hest, eller pr båd, hvis det var muligt.

På trods af dette har man bygget vejene i Borremose, og udbedret vejdæmningen over mosen generation efter generation. Hvis det bare havde været vejen over mosen, kunne man sige, at det var naturligt, for man skulle jo kunne komme ind og ud af sin landsby. Den brolagte bygade er imidlertid usædvanlig. I andre samtidige landsbyer er der brolagte stier, men brolagte køreveje er ikke almindeligt. Når vejen ikke når frem til alle huse, kan man begynde at fundere på, hvilket formål den egentlig skulle tjene. Hvis formålet havde været at lette udbringning af gødning, burde så ikke alle huse have haft direkte adgang til gaden? Og hvor førte vejen hen? Når man har passeret mosen drejer stenbrolægningen i begge faser tydeligt mod sydvest. Det er dels fordi en stejl brink ville have forhindret videre kørsel i vejens retning (fig. 13), dels fordi forlandet mellem brink og mose bliver meget smalt mod nordøst og man derfor

havde måttet fortsætte brolægningen, hvis man kørte i den retning. Man skal imidlertid heller ikke fortsætte ret mange meter i ret linie mod sydvest, før man havner i en fugtig eng. Vejen har derfor formodentlig svunget mod syd, så snart man havde passeret brinken. Da byder der sig nemlig en jævn stigning op mod det højere bakkeland, hvor landsbyens agre sandsynligvis har ligget. Ad samme vej kommer man sig også enkelt og tørskoet ned til den gamle hærvej og dens moderne efterfølger A13, som i sit nuværende forløb kun ligger ca. 500 m syd for vejdæmningens afslutning.

Afslutning

Selv med fundet af yderligere et par befæstede bopladser fra førromersk jernalder inden for de seneste par ti år,²⁶ er landsbyen i Borremose stadig usædvanlig i førromersk sammenhæng, og vejene er med til at understrege dette. Bopladsen ligger midt i et område med mange bemærkelsesværdige fund fra perioden, og dette sammen med anlæggets størrelse, beliggenhed og udseende må have været med til at understrege dets egenart i sin samtid. Det ville derfor ikke undre, om anlægget spillede en central rolle som samlingsplads for et større område. Det kan af samme årsag ikke være en tilfældighed, at anlægget ligger ganske nær ved et vigtigt historisk vejkryds, krydset mellem hovedvej A13 og landevejen mellem Hobro og Løgstør. Det er begge veje af betydelig

ælder, som kan føre sine aner tilbage til hærvejen og dens forgreninger. Set med datidens øjne kunne man altså sige, at "alle veje fører til Borremose". Hvilken rolle, anlægget har spillet, er en anden sag. Selvom omgivelserne har frembragt sjældenheder som den unikke sølvkedel fra Gundestrup, fragmenter af to pragtvogne, adskillige moselig med mere,²⁷ så er fundene på selve pladsen betydeligt mere beskedne og begrænser sig stort set til keramik. Man kunne derfor fristes til at antage, at der slet ikke fandtes rigdomme i den forstand i bebyggelsen. Med hvad var så årsagen til de omfattende fæstningsværker, den upraktiske og usædvanlige beliggenhed midt i en mose, den ualmindelige størrelse på landsbyen og de flotte vej anlæg? Svaret ligger måske netop i vejene. Borremoseanlægget var regionens mødeplads, stedet hvor ting blev besluttet, alliancer sluttet, ægtefæller udvekslet og ritualer gennemført.

Noter:

1. Kunwald 1964, s. 7-10; Kunwald 1996, s. 13, Hansen & Nielsen 1977, s. 72-73.
2. Müller 1904, s. 1-64.
3. Jørgensen 1977, s. 157-150.
4. Jørgensen 1993, s. 230.
5. Schovsbo 1987, s. 132-133; Schovsbo 2010, s. 11-12.
6. Schovsbo 2010, s. 119-120.
7. Schovsbo 1987, s. 151.
8. Schovsbo 2010, s. 27-104.
9. Ud over de 6 vogne, som var kendt fra det nuværende danske område, da Schovsbo behandlede emnet [Schovsbo 2010, s. 27-70]; Dejbjerg mosefund (2 stk), Vestjylland, Langå grav 1, Sydøstfyn, Kraghede grube 1, Vendsyssel, boplads ved Dankirke, Sydvestjylland, boplads ved Fredbjerg, Himmerland, samt to gravfund fra randzonen hhv. Huseby i Sydslesvig (Raddatz 1967, s. 26-39) og Brzeznik (kendt som Rosenfelde i ældre litteratur) i det nordvestlige Pomorze (Hinz 1963, s. 12-16), er der tilkommet tre fund: et gravfund ved Trompgård, Vendsyssel (Jepsen udateret), samt to bopladsfund fra hhv. Giver, Himmerland (Nielsen 2016, s. 48-56) og Fæsted i Sønderjylland (Grundvad, Poulsen & Dollar 2020, s. 21).
10. Brøndsted 1936, s. 37, fig. 2.
11. Brøndsted 1960, s. 50 og figur side 51; Glob 1967, 222, foto nederst s. 205, Andersen 1975, d. 114-116.
12. Martens 1994, s. 253-254.
13. Martens 1994, s. 256, fig. 11.
14. Se også Brøndsted 1960, fotografiet øverst på side 51.
15. Bedste parallel er Tibirkevejen i Nordsjælland, som er 3 meter bred og bevaret i ca. 110 meters længde (Kunwald 1944, s. 79-87).
16. Jørgensen 1977, s. 153-154, fig. 7-8. Jørgensen er lidt ukorrekt i sin beskrivelse af placeringen af den smalle sti uden belægning. Den går ikke som han skriver "ned omkring gadekæret", hvorfor han antager at belægningen på grund af de fugtige omgivelser har været af træ. En karré af huse skiller vejen fra gadekæret og desuden går den henover et af holmens højeste partier.
17. se note 16.
18. Schovsbo 1987, s. 141.
19. Martens 1991, s. 33, fig. 1; Martens 1994, s. 258, fig. 8 og fig. 12.
20. Martens 2010, s. 186-189, fig. 7-8.
21. Martens 1988, s. 167, fig. 6-7.
22. Martens 2007, s. 188-192, fig. 12-16.
23. Becker 1993, s. 22-23.
24. Et berømt og ofte citeret eksempel på dette er den såkaldte "Kula-handel" mellem fjernliggende øer i Stillehavet, Malinowski 1922.
25. se note 6.
26. Lyngmose (Eriksen & Rindel 2003), Brændgårds Hede (Mauritzen 2011), Fuglsang (Knudsen & Gyldenløve 2017).
27. Martens 1994, s. 268-269, fig. 19; Nielsen 2016, s. 35-56, fig. 62.

Henvisninger

- Andersen, A.: "Geologiske undersøgelser omkring Borremosebebyggelsen". *Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie*, 1975, s. 96-119.
- Becker, C. J.: "Studien zur jüngeren vorrömischen Eisenzeit auf Bornholm". *Acta Archaeologica vol. 63*, 1993, s. 1-38.
- Brøndsted, J.: "En himmerlandsk tilflugtsborg", *Nationalmuseets Arbejdsmark*, 1936, s. 37-41.
- Brøndsted, J.: *Danmarks Oldtid*, 2. rev. udg. Bd. 3, Jernalderen, København, 1960.
- Eriksen, P. & Rindel, P. O.: "Eine befestigte Siedlung der jüngeren vorrömischen Eisenzeit bei Lyngmose. Eine neuentdeckte Anlage vom Typ Borremose in Jütland, Dänemark". *Archäologisches Korrespondenzblatt* Band 33, Heft 1, 2003, s. 123-143.
- Glob, P. V.: *Danske Oldtidsminder*, København 1967.
- Grundvad, L., M. E. Poulsen & S. Dollar: "Et førkristent helligområde i Sønderjylland". *Skalk*, 2020-1, s. 20-25.
- Hansen, W. & Nielsen, H.: "Oldtidens veje og vadesteder, belyst ved nye undersøgelser ved Stevns". *Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie* 1977, s. 72-117.
- Hinz, H.: "Das Spätlatène-Wagengrab aus Rosenfelde, Kreis Regenwalde". *Baltische Studien*, N. F. 49, 1962/63, s. 12-18.
- Jepsen, J. B. udateret. *Ny unik udgravning øst for Hjørring fra omkring år 0. Tromgård-vognen – et nyt fund af en Dejbjergvogn*, <https://vhm.dk/nyheder/ny-unik-udgravning-oest-for-hjoerring-fra-omkring-aar-0/-besoegt-13.01.2021>.
- Jørgensen, M. S.: "Vej af træ". *Antikvariske studier* 1, 1977, s. 147-162.
- Jørgensen, M. S.: "Landtransport". S. Hvass & B. Storgaard (red.) *Da klinger i Muld...* Det kongelige nordiske Oldskriftselskab & Jysk Arkæologisk Selskab, Aarhus, 1993, s. 228-230.
- Knudsen, Th. R. & K. Gyldenløve: "Fuglsang og Gundestrup – to bebyggelser med forsvarsværker fra den førromerske jernalder", *Vesthimmerlands museum. Årbog*, 2017, s. 41-53.
- Kunwald, G.: "En oldtidsvej ved Tibirke Bakker", *Fra Nationalmuseets Arbejdsmark*, 1944, s. 79-87.
- Kunwald, G.: "Oldtidsveje" I: Danske Veje. *Turistforeningen Danmark. Årbog*, 1964, s. 7-18.

- Kunwald, G.: "Vej fra oldtid og middelalder i Broskov". *Braut. Nordiske Vejhistoriske Studier*, nr. 1, 1996, s. 13-36.
- Malinowski, B. 1922: *Argonauts of the Western Pacific*. Genoptrykt af Waveland press, Prospect Heights 1984.
- Martens, J.: "Borremose reconsidered. The date and development of a fortified settlement from the Early Iron Age in North Jutland". *Journal of Danish Archaeology*, vol. 7, 1988, s. 159-181.
- Martens, J.: "Gensyn med Borremose – om baggrunden for genoptagelsen af undersøgelserne". *LAG*, vol. 2, 1991, 30-35.
- Martens, J.: "Borremose – Refuge – Fortified Settlement – Central Place?" *Ethnographisch-Archäologische Zeitschrift*, Jahrgang. 35, Heft 2, 1994, s. 241-276.
- Martens, J.: "Fortified places in low-land Northern Europe and Scandinavia during the Pre-Roman Iron Age". S. Möller, W. Schlüter & S. Sievers (red.): *Keltische Einflüsse im nördlichen Mitteleuropa während der mittleren und jüngeren vorrömischen Eisenzeit*, Bonn, 2007, s. 87-105.
- Martens, J.: "A magnate's farm at Borremose?", *Siedlungs- und Küstenforschung im Südlichen Nordseegebiet. Settlement and Coastal Research in the Southern North Sea Region*, vol. 33, 2010, s. 181-196.
- Mauritzen, E. S.: "Brændgårds Hede. A settlement surrounded by pit zone fortifications from the early Pre-Roman Iron Age in Denmark". M. Meyer (red), *Haus – Gehöft – Weiler – Dorf. Siedlungen der Vorrömischen Eisenzeit im Nördlichen Mitteleuropa*, *Berliner Archäologische Forschungen* Band 8, 2011, s. 263-280.
- Müller, S.: "Vei og Bygd i Sten- og Bronzealder", *Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie*, 1904, s. 1-64.
- Nielsen, B. H.: "Gundestrupkarret, Mosbækkedelen, Givervognen og alle de andre. Nye og gamle fund fra Vesthimmerland". *Vesthimmerlands Museums Skrifter*, vol. 1, Aars, 2016.
- Petersen, H.: *Vognfundene i Dejbjerg Præstegårdsmose ved Ringkjøbing*. Kjøbenhavn 1888.
- Raddatz, K.: *Das Wagengrab der jüngeren vorrömische Eisenzeit von Husby, Kreis Flensburg*. Offa Bücher, Band 20, Neumünster, 1967.
- Schovsbo, P. O.: *Oldtidens vogne i Norden*. Frederikshavn, 1987.
- Schovsbo, P. O.: Dejbjergvognene. Keltiske impulser i førromersk jernalder. *Jysk Arkæologisk Selskab, Skrifter* 74, Aarhus, 2010.