

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.

VEJHISTORIE

no. 38 // 2021

Tidsskrift fra DANSK VEJHISTORISK SELSKAB



SPOR EFTER VESTHIMMERLANDSKE OLDTIDSVEJE – ET KORT INDBLIK

KONGEVEJEN TIL DET INDRE AF MEXICO. CAMINO REAL DE TIERRA ADENTRO

CHAUSSÉBYGGERIET TIL EKSAMEN. SYNSPUNKTER PÅ DE JYSKE CHAUSSÉER I 1830'ERNE

BEKÆMPELSE AF TRAFIKULYKKER

BOGANMELDELSER

INDHOLD

Fyns amts rundkørsel i Nørre Aaby

- 03 SPOR EFTER VESTHIMMERLANDSKE OLDTIDSVEJE – et kort indblik
Martin Sejr Nielsen
- 10 KONGEVEJEN TIL DET INDRE AF MEXICO. Camino Real de Tierra Adentro
Ivar Schacke
- 15 CHAUSSÉBYGGERIET TIL EKSAMEN. Synspunkter på de jyske chaussées i 1830'erne
Michael Hertz
- 24 BEKÆMPELSE AF TRAFIKULYKKER
Henrik Stentz Ludvigsen

BOGANMELDELSER

- 34 EN NY HÆRVEJSBOG
En anmeldelse med nogle strøtanker om Hærvejens geografi og historiske betydning
Steffen Elmer Jørgensen
- 38 BRAUT 3
Nils Kristian Zeeberg
- 39 TRANSPORTENS HISTORIE. Boggaver til julens ønskelister
Jørgen Burchardt

VEJHISTORIE

Tidsskrift for Dansk Vejhistorisk Selskab
Nr. 38 // 2021

Medlemsblad for Dansk Vejhistorisk Selskab.
Udkommer forår og efterår.

ISSN 1600-776X

Udgives halvårligt af Dansk Vejhistorisk Selskab
med støtte fra Asfaltindustrien, Rambøll A/S,
ARKIL HOLDING A/S og COWI A/S.

Grafisk design | Kvorning Design &
Kommunikation

Lay-out | Anna Falcon, annafalcon.dk

Tryk | Vejdirektoratet

Oplag | 500 eksemplarer

Redaktion

Jørgen Burchardt (ansv.), Nils Kristian Zeeberg,
Michael Bregnsbo & Steffen Elmer Jørgensen

Forfattervejledning findes på selskabets
hjemmeside. Forslag til artikler kan sendes til
redaktion@vejhistorie.dk.

Dansk Vejhistorisk Selskab
Carsten Niebuhrsgade 43, 5.
1577 København V.

Postgiro 169-1791

t 7244 3333
dvs@vejhistorie.dk | www.vejhistorie.dk

SPOR EFTER VESTHIMMER- LANDSKE OLDTIDSVEJE

– et kort indblik



Martin Sejr Nielsen er cand.mag. i forhistorisk arkæologi fra Aarhus Universitet og Universitetet i Tromsø. Ansat som overinspektør på Vesthimmerlands Museum.

I Vesthimmerland er der gennem tiden gjort en lang række spektakulære arkæologiske fund. Køkkenmøddingen i Ertebølle, Skarpsallingkarret, jernalderlandsbyen i Østerbølle, Borremosefæstningen, Fredbjergvognen og Gundestrupkarret, for blot at nævne nogle, er alle fund, der beretter om Vesthimmerlands lange og rige forhistorie. Endvidere vidner flere fund direkte, andre indirekte, om mobilitet over kortere såvel som længere afstande. Vognfund indikerer transport over land. Gundestrupkarret og andre importgenstande vidner om fjerne forbindelser, mens fund af brolagte vejforløb, vadesteder, hulveje og hjulspor direkte fortæller om oldtidens ruter.

Vesthimmerlands topografi er kendetegnet af tidligere hedesletter, højdedrag og vådområder, men også af talrige tunneldale, ådale og smeltevandsslugter, der skærer sig gennem landskabet. Egnen må i forhistorien have været særdeles vanskelig at forcere. De mange vådområder og den relativt sene opdyrking af hedeområderne har gjort fund-

og bevaringsforhold gunstige. I flere af de gamle hedeområder, der endnu eksisterer, ses tydelige hulvejsforløb, mens de mange slugter og vådområder har fordret talrige vadesteder, som i flere tilfælde er bevaret til i dag. Der kendes til enkelte brolagte vejforløb, mens hjulspor og hulveje kendes i større antal. Overordnet set kan oldtidsveje og historiske veje i det vestlige Himmerland deles op i fire kategorier:

1) Brolagte stykker, som er en fællesbetegnelse for kortere vejstrækninger og hyppigt befærdede arealer, der af forskellige årsager er blevet brolagt. I ældre jernalder bliver det en tradition at brolægge områderne mellem bygningerne på gårdene og mellem husene i landsbyerne. Det er der talrige eksempler på fra udgravninger i Vesthimmerland. Traditionen med at brolægge befærdede områder begrænser sig ikke kun til gårde og landsbyer, idet udvalgte strækninger af de længere færdselsårer – eller afstikkere fra disse, også kunne være brolagte.

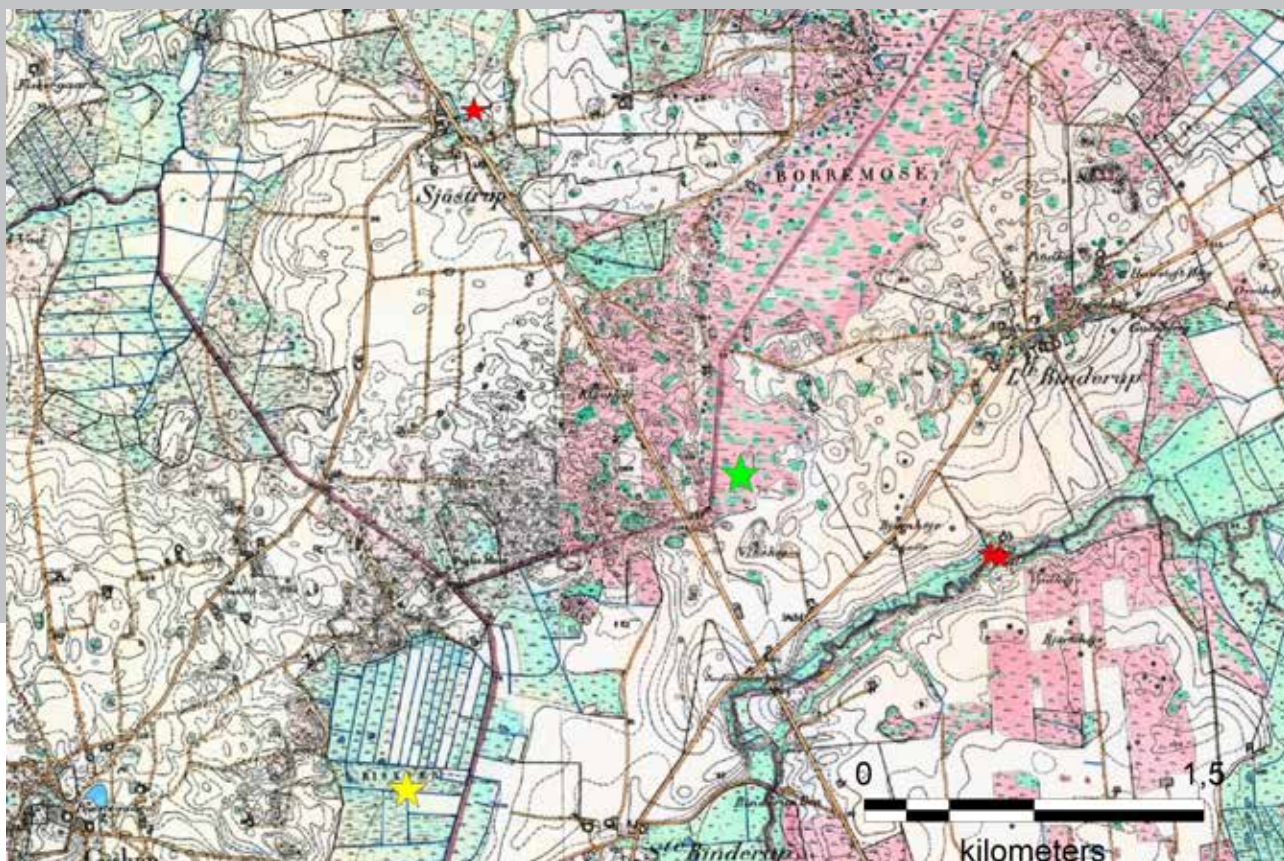
2) Hulveje, som i relativt stort antal kan ses i det vesthimmerlandske landskab den dag i dag. Hulvejene er ofte vanskelige at datere, men deres markante signaturer i landskabet vidner i høj grad om, at de er fragmenter af hovedfærdselsårer, der kan være benyttet i årtusinder. Andre leder til og fra vadesteder, og kan som udgangspunkt have været

naturlige smeltevandsslugter, der leder ned til ådale og lignende vådområder, som har været oplagte at tage i brug som færdselsårer.

3) Hjulspor, der af og til dukker op på arkæologiske udgravninger. De er ofte smalle med en indbyrdes afstand på mellem 90-120 cm. Når de dukker op, er det ofte i flere parallelle forløb, der vidner om, at en vej i forhistorisk forstand ikke var så veldefineret som i dag, men at man benyttede det spor, der virkede mest farbart, eller lavede et nyt, hvis de eksisterende var blevet for dybe. Hjulsporene kan ligesom hulvejene være vanskelige at datere, men deres indbyrdes afstand kan røbe, hvilke vogntyper der har afsat dem, og derved kan de indirekte dateres. Andre er overlejret af yngre fortidsminder og kan derfor dateres terminus ante quem – altså den senest mulige datering.

4) Vadesteder. Vesthimmerlands mange ådale og vådområder må, som nævnt indledningsvist, have fordret mange overgangssteder, også befæstede, så især den tungere transport med vogn kunne forcere de vanskeligt fremkommelige steder.

De fire skitserede kategorier repræsenterer vejforløb fra forskellige perioder af oldtiden, ja nogle helt op i historisk tid, og selvom flere vejanlæg kan have en snæver datering, mens andre har en



bred, udgør de tilsammen et netværk af ruter, vejforløb og korridorer og danner på den måde grundlag for den altafgørende mobilitet, mennesket vel altid har været afhængig af. I det følgende vil de fire kategorier blive eksemplificeret og beskrevet nærmere.

Brolagte stykker

Af brolagte stykker med karakter af vej kendes flere fra Vesthimmerland. Vejstykket der fører ud til Borremosefæstningen, som blev fundet i 1929, er uden sammenligning det bedst kendte, og er i litteraturen velbeskrevet (f.eks. Brøndsted 1960, 51; Martens 1994, 253 f.) og senest nuanceret i nærværende tidsskrift (jf. Martens 2021). I 1970 blev gjort et andet interessant fund. Denne gang i Riskær Mose kun 1900 meter sydvest for vejen til Boremosefæstningen. Her blev fundet en brolægning, der i første omgang blev tolket som "en stenpikket vejbane indrammet af større sten" (Marseen 1970).

Brolægningen i Riskær Mose – fundhistorie og tolkning

En bonde ville efter tørvegravning udjævne et stykke tilbageværende

tørvemose, da han omkring 50 til 70 cm nede i tørven stødte på en brolægning. En amatørarkæolog fik af bonden lov til at undersøge brolægningen, men Vesthimmerlands Museum blev tilkaldt – og senere museet i Aalborg, der samme år færdigundersøgte brolægningen. Arkæologerne afslørede en brolægning, som var bevaret i omkring 14 meters længde, var indtil 4 meter bred og orienteret nordøst-sydvest. Blandt stenene blev fundet enkelte keramikskår, to fragmenter af kværnsten og ni knusesten af kvartsit samt to slagsten ligeledes af kvartsit. Fundene er meget typiske for brolægninger fra ældre jernalder i Vesthimmerland. Dog er det bemærkelsesværdigt, om end tilfældigt, at knusesten og slagsten alle er af kvartsit. Knuse- og slagsten fra ældre jernalder er typisk håndstore sten med knusemærker, der sandsynligvis har haft flere funktioner, men som især blev anvendt til fremstilling og vedligehold af kværnsten. Bortset fra et tyndt lag lyng under stenene i nordøstenden, blev der ikke gjort fund af grene eller ris under eller omkring brolægningen. Den hidtidige tolkning af brolægningen som en vejbane blev ved undersøgelsen draget kraftigt i tvivl, idet

de større sten, der indrammede vejbanen, også afsluttede den i nordøstenden. Brolægningen lå omkring 250 meter fra fast land, og det kan virke bemærkelsesværdigt, at i hvert fald den ene ende virker afsluttet. Den sydvestlige afgrænsning fremstod dog langt mere diffus, hvor "stenene tyndede planløst ud", hvilket kan skyldes tidligere tiders tørvegravning (Marseen 1970). Måske er det netop derfor, at brolægningen ikke kunne følges længere mod sydvest: at vejforløbet, som forfatteren over at kalde det, var bortgravet ved tidligere såvel som senere tiders tørvegravning. Fra den afsluttede nordøstende blev lagt en søgegrøft på omkring ti meter ud i mosen. Søgegrøften var på nær et mindre fragment af en flintdolk fundtom. Udgravernes tolkning af nordøstenden som afgrænset, og derved afsluttet, skal der ikke rokkes ved her. De var bogstavelig talt ved vejs ende. Udgravningen afslørede ikke formålet med anlæggelsen af vejforløbet (hvorom der kun kan gisnes), men det er sandsynligt, at vejforløbet har været længere i sydvestlig retning – måske helt ind til mere tørt land omkring 250 meter sydvest for den bevarede brolægning.

← Oversigtskort med lokalitets-angivelse. Gul = Riskær Mose, Grøn = Borre-mosefæstningen. De to røde stjerner sydøst for Borremose er henholdsvis brolagt vej (120202-59) og Vandmøllen (120202-58). Den røde stjerne nord for Borremosefæstningen er vejstykket (120814-274). Kort © Geodatastyrelsen.

→ Luftfoto fra sydvest af et jernaldermarksystem flankeret af hulveje og hjulspor. Et spor er stadig farbart i dag. Det afløses ved Landevej 29 af en asfalteret vej op til Oudrup kirke. På vestsiden af vejforløbene kan anes flere høje. Luftfoto: Lis Helles Olesen.



En vej, der fører ud i en mose og som afsluttes ved mosens midte, kan i dag virke meningsløst, men i ældre jernalder spillede mosens en væsentlig rolle i datidens kosmologi. Talrige offergaver og ofringer, heriblandt flere moselig er på den måde dukket op ved tørvegravning i den nært liggende Borremose. I nordøstlig forlængelse af Borremose ligger Rævemosen, hvor Gundestrupkarret blev ofret i ældre jernalder. I Riskær Mose kendes til to moseskæletter. Deres fundsted er ikke nærmere kendt, men skeletterne er for nyligt blevet undersøgt og dateret til ældre jernalder (Nielsen 2016, 58). Det viser sig, at de begge er fra ældre jernalder. Skeletterne viser ingen tegn på, at de er havnet i mosens af ufri vilje (Nielsen 2016, 58 f). Måske skal brolægningen eller vejen i mosens sættes ind i en rituel kontekst. Blev de døde lagt ud i mosens som et bindeled mellem de levende og guddommen i mosens (Nielsen 2016, 60) – og førte vejen i mosens til det sted, hvor shamaner, præster eller lignende kunne komme i kontakt med denne guddom gennem de døde i mosens?

Der er flere eksempler på brolagte stykker i form af vejforløb i Riskær Mosens nærområde. Udover vejen til Borremosefæstningen kan nævnes en brolagt vej på nordsiden af Lerkenfeld Å ved Binderup (120202-59), der ligger omkring 2,7 kilometer østnordøst for vejforløbet i Riskær Mose og knap en kilometer sydøst for vejen til Borremo-

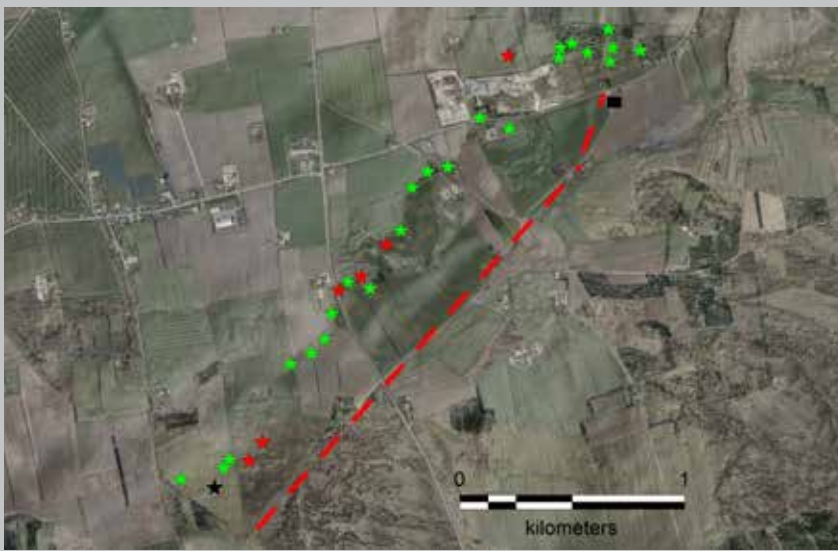
sefæstningen. Vejforløbet ved Binderup fører ned til et vadested og afløses af flere hulvejsforløb på sydsiden af ådalen. Den brolagte vej er ikke undersøgt og ikke dateret. Ved vadet er der ligeledes spor efter en vandmølle (120202-58). Cirka tre kilometer nord for vejforløbet i Riskær Mose er registreret en stenlagt vej (120814-274). Vejen var omkring tre meter bred og kunne følges med stenspyd over en strækning på 50 meter. Vejen er ikke undersøgt og ikke dateret. Hulveje.

Ved den vesthimmerlandske landsby Vindblæs ligger resterne af et større hedeområde, der i dag går under navnet Vindblæs Hede. De lyngklædte bakker er præget af veje og stier, nye som gamle. Den mest markante er den moderne Landevej 29 der skærer sig gennem heden, men omkring 900 meter vest for landevejen ligger et større område med marksystemer fra oldtiden. Marktypen er fra ældre jernalder, flankeres mod øst af talrige hulveje, der er orienteret nordøst-sydvest. Hulvejene er ikke dateret, men deres omfang og antal taler for, at de tilsammen har udgjort en væsentlig færdselskorridor, der kan have været benyttet siden oldtiden. Hvor hulvejssystemerne mod nordøst krydses af den moderne Landevej 29, afløses de af den nuværende Oudrup Kirkevej, der fører direkte op til Oudrup Kirke, der er opført i romansk stil og derfor menes at være opført mellem 1050 og 1240 e.Kr. Hulvejene orienterer

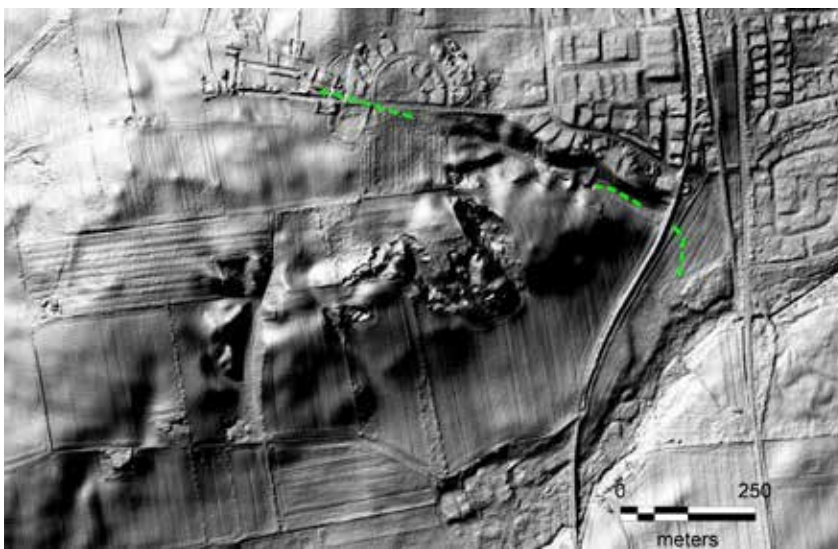
sig mod kirken eller måske rettere omvendt, da det kunne tyde på, at hulvejene fortsætter nord for kirken gennem en slugt, hvorefter de fortaber sig i moderne dyrkningsarealer. Alternativt kan det oprindelige vejforløb slå et sving nord om kirken og følge den nuværende vej. Helt fra foden af Vindblæs Hede ved de bevarede marksystemer og op forbi Oudrup kirke flankeres hulvejssystemernes nordvestside af en række gravhøje, der alle ligger mellem 200 og 250 meter fra færdselsåren.

Gravhøjene kan dateres til ældre bronzealder og nogle måske til yngre stenalder. Faghistorisk er det efterhånden en gammel og omdiskuteret teori, at vejforløb eller ruter kunne være markeret af rækker eller linjer af gravhøje (Müller 1904; Jørgensen 1993, 144). Noget tyder på, at det er tilfældet her, hvilket vil betyde, at "vejen" har været benyttet allerede i ældre bronzealder omkring 1500-1300 f.Kr., hvor de fleste bronzealderhøje blev rejst. Om højene i nærværende tilfælde blev rejst af lokale for at markere vejen, eller som en territorial markering over for den vejfarende, kan ikke afgøres her.

Hulvejene på Vindblæs Hede kan have dannet grundlag for hjulbåret transport, men også for stuedriften mod Hærvejen. Ser man nærmere på de enkelte hulveje på Vindblæs Hede, er de ret forskelligartede. Mens nogle er dybe og smalle har andre mere karakter af hjulspor, hvilket fortæller noget om de



Kort der viser skitseret hulvejsforløb, markeret med rød stiplede linje, flankeret af gravhøje, markeret med stjerner: grøn = fredede gravhøje, rød = sløjfede gravhøje, Sort = marksystem fra ældre jernalder. Mod nord er Oudrup Kirke markeret med sort firkant. Kartet er renset for andre fortidsminder (herunder stenaldershøje) for at tydeliggøre forløbet.
Kort © Geodatastyrelsen.



Lidarscanning af området ved Stenildhøj og Stenildvad. De beskrevne hjulspor, der løber fra Stenildvad og via en slugt op til Stenildhøj, er skitseret med lysegrøn. Der er tale om en grov skitse, der ikke er målfast.
Kort © Geodatastyrelsen.

enkelte forløbs brugstid og de forskellige former for færdsel og transport, de har været brugt til. I hedeområderne Oudrup Østerhede og Lundby Hede, der ligger umiddelbart øst for Vindblæs Hede kan iagttages adskillige hulvejsforløb. Nogle forløber øst-vest, mens andre har omtrent samme orientering som forløbet på Vindblæs Hede. Andre igen forløber nordvest-sydøst eller direkte nord-syd. Man fristes til at kalde det for et knudepunkt af oldtidsveje, men da vejene kun er bevaret i kraft af deres forløb gennem endnu ikke opdyrkede hedeområder, har der antageligvis tidligere været langt flere hulveje og hjulspor, der har løbet på kryds og tværs af hele Vesthimmerland. De store og

meget markante forløb som det, der er bevaret på Vindblæs Hede samt et lignende på Lundby Hede, nogle kilometer øst herfor, må på den anden side have haft karakter af hovedfærdselsåre i området, og det er derfor heller ikke så overraskende, hvis der skulle være andre vejforløb i området, som i en eller anden grad knytter sig til dem.

Hjulspor

I forhold til de vesthimmerlandske hulveje er oldtidens hjulspor vanskelige at erkende i landskabet i dag. Det skyldes, at de meget lettere udviskes af erosion og er sårbare over for moderne dyrkningsmetoder. Det er derfor oftest ved arkæologiske udgravninger, at hjul-

spor dukker op som mørkere parallelle linjer helt nede i råjorden eller i såkaldte oldtidsmuldlag, der har ligget forseglet af yngre muld- eller sandaflejring. Vesthimmerlands Museum har i de seneste 20 år gentagne gange foretaget arkæologiske undersøgelser forud for udstykninger og byggemodning på bakkedraget Stenildhøj i Aars. Især bebyggelser fra ældre jernalder samt gravhøje fra sten- og bronzealder er repræsenteret i undersøgelserne, men der er også flere gange registreret hjulspor.

I 2006 blev der, i forbindelse med udgravningen af en sløjfet gravhøj (Clemensen 2006), registreret flere hjulspor, hvor de længste blev afdækket i 28 meters længde og med en indbyrdes afstand på mellem 105 og 115 cm. Hjulsporene var orienteret østsydøst-vestnordvest. Mod sydøst skræner terrænet betydeligt ned mod Stenildvad ved Herredsbæk, som Halkær Å's øvre løb kaldes. men følges hjulsporenes orientering mod østsydøst, følger de en slugt som munder ud lidt nord for Stenildvad. Ved en senere undersøgelse ved Stenildvad kunne lignende hjulspor følges fra den formodede overgang og nordpå, hvor de løb tæt forbi et jernalderhus, hvorefter de slog et sving op mod nævnte slugt. I bunden af slugten har en mindre undersøgelse også kunnet dokumentere hjulspor, mens flere af undersøgelserne oppe på Stenildhøjbakken ligeledes har afdækket hjulspor, der tolkes som en del af samme overordnede vejforløb, der strækker sig fra vadet i syd.

Sektion af hulbælte, undersøgt ved Borregård i Vesthimmerland i 2007 (Rasmussen 2007).
Foto: Vesthimmerlands Museum.



Det formodes, at hjulsporene er samtidige med jernalderbebyggelserne ved Stenildvad og på Stenildhøjbakken. Ved en af de arkæologiske undersøgelser på Stenildhøjbakken blev hjulspor med sandsynlig sporvidde på 90 cm og jernalderkeramik i fylden dokumenteret. Hjulsporene vurderes på den baggrund til at være fra ældre jernalder (Nielsen 2005).

Øst for Aars blev der ved en arkæologisk prøvegravning i 2020 påvist hjulspor (Gyldenløve 2020), der i flere parallelle forløb var orienteret nordvest-sydøst og havde dermed retning direkte mod Dybvad, der ligesom Stenildvad har været et vadested over Herredsbæk. Hjulsporene blev påvist over en strækning på omkring 130 meter, men det kan ikke udelukkes, at de fortsætter mod sydøst. Det skal en egentlig arkæologisk undersøgelse klarlægge i 2021 eller 2022. Ved forundersøgelsen i 2020 blev også fundet spor efter to såkaldte hulbælter, der er et bælte gennem landskabet bestående af tætstilrede gravede huller med en diameter på omkring 30-40 cm og en varierende dybde på op til cirka 40 cm.

Hulbælterne varierer ligeledes i bredde og længde. De to der blev påtruffet ved forundersøgelsen i 2020, blev afdækket i henholdsvis 90 og 20 meters i længden. Deres bredde var mellem tre og fire meter. Hulbælterne var orienteret nordøst-sydvest. De kommende undersøgelser skal afdække deres fulde bevarede dimensioner, men vigtigere



Udbredelsen af de i forundersøgelsen erkendte hjulspor (Gyldenløve 2020). Her markeret som en bred rød bjælke. Den smalle tværgående bjælke, er det længste af de to hulbælter som blev afdækket i forundersøgelsen. Hulbæltet ser ud til at løbe mellem to moseområder. Kort © Geodatastyrelsen.

er det at få afklaret forholdet mellem hulbælter og hjulspor.

Forundersøgelsen fik ikke afklaret deres indbyrdes stratigrafiske forhold. Ej heller om hjulspor og hulbælter krydser hinanden. Det skal de kommende undersøgelser afklare. Hulbælter er et fænomen, som skal dateres til ældre jernalder, og tolkes som en spærring af adgang til et givent område. Nogle kan have haft en forsvarsmæssig eller kontrollerende funktion, hvor de ligger rundt om en landsby eller på tværs af veje, mens andre har haft mere fredelige funktioner som færister eller lignende (Eriksen og Rindel 2018, 416). I enkelte tilfælde er der fundet hulbælter med tilspidsede egetræspigge stukket ned mellem hullerne (Mauritsen 2018, 147). Zoomes der lidt ud, så der dannes et større overblik over nærområdet, vil

hjulsporenes orientering ned mod Dybvad springe i øjnene. For fortsætter man på den anden side af vadet i nogenlunde samme retning, vil hjulsporene have kurs mod Fuglsang – en befæstet landsby fra ældre jernalder, der ligger kun små to kilometer nord for Borremosefæstningen. De to befæstede landsbyer og hulbæltet vidner om utrygge tider eller måske om et ønske eller behov for kontrol over visse færdselsårer – enten for at kontrollere transporten, eller for at beskytte den. Måske begge dele?

Vadesteder

Vadesteder har været en forudsætning for ikke bare den forhistoriske landtransport, men for landtransport langt op i tid i Vesthimmerland. De mange vad-navne og markeringer på de høje målebordsblade giver et klart billede af dette. Flere



Oversigt over Stenildvad og dele af Stenildhøj. Den røde stiplede linje er groft skitserede hjulspor, mens lysegrøn markering øst for Stenildgård er den såkaldte dæmning. Den røde stjerne er omtrentligt findested for guldofferet. Nøjagtigt hvor dæmning og guldoffer er fundet vides ikke, men begge i kæret mellem Stenildgård og banelegemet. Kort © Geodatastyrelsen.



Fundsted for befæstet vadested og fund af vogndele ved Vegger er markeret med rød firkant. Lysegrøn stjerne markerer et hulvejsforløb der orienterer sig ned mod overgangsstedet på modsatte side af Halkær Ådal. Stedet er det smalleste sted af denne del af ådalen. Kort © Geodatastyrelsen.

af de tidligere afsnit har flygtigt berørt specifikke vadesteder, nemlig vadestedet ved Binderup, Stenildvad og Dybvad. Af disse er det endnu kun Stenildvad, der med stor sikkerhed kan dateres tilbage til ældre jernalder på baggrund af de tidligere omtalte hjulspor, mens talrige aktivitetsspor fra den yngste del af stenalderen i form af alt fra hellekister til langhuse, sandsynliggør at Stenildvad allerede dengang har været et oplagt overgangssted. I 1928 besøgte lederen af Vesthimmerlands Museum, Sigvald Vestergaard Nielsen, et opgravet stykke af en brolagt "dæmning" over kæret ved Stenildvad. Den såkaldte dæmning havde haft en bredde på tre til fire meter og var opgravet i omkring 24 meters længde. Den var orienteret nord-syd og fortsatte syd for det opgravede stykke (Vestergaard Nielsen 1928).

Dæmningen, eller brolægningen om man vil, blev fundet mellem Stenildgård og banelegemet og var derfor placeret et stykke vest for det formodede overgangssted fra ældre jernalder. Dæmningen blev tolket som et stenbefæstet vadested, der gjorde det muligt for vogne at benytte overgangen. Dæmningen er ikke dateret. Ved tørvegravning i samme kær 12 år tidligere var fremkommet et guldfund i form af otte guldrakteater, ni små guldrør, der har været brugt som perler og 13 stykker betalingsguld af forskellig slags (Axboe & Nielsen 2011). Brakteaterne daterer fundet til 400-550 e.Kr. altså begyndelsen af yngre jernalder. Det er ikke ualmindeligt at finde of-fergaver, der er lagt ned ved vadesteder, så guldfundet kan være en indikator for, at vadestedet, eller vadestederne, også var i brug i yngre jernalder.

Kun de færreste vadesteder eller overgange i Vesthimmerland er arkæologisk undersøgt, men en undtagelse er en befæstet overgang ved Vegger. Overgangen blev fundet ved en arkæologisk forundersøgelse i 2005 og delvist undersøgt året efter.

Lokaliteten ligger ved Vegger, lige syd for Aagade ved den gamle overgang til Halsmandsbro. Lokaliteten strækker sig fra den faste moræne ved Vegger og vest på ud i Halkær Ådal. På den anden side af ådalen er registreret et mindre hulvejsforløb (120803-93), som må føre ned til overgangens modsatte side.

Fundbeskrivelse

Ved udgravningen blev frempræpareret, hvad der tolkes som et befæstet vadested. Overgangen var befæstet i betydningen forstærket (Nielsen 2008), ved at talrige afhuggede tyndere grene af el og hassel var lagt eller smidt ud i et nu dif-fust afgrænset bælte. Grenene lå i flere koncentrationer og var kraftigt forstyrret af en tværgående kabelføring. At befæste et vadested med ris og afhuggede grene kendes der eksempler på, der går langt tilbage i forhistorien (Jørgensen 1993, s. 144). Blandt de afhuggede grene var der også et større antal bearbejdede trægenstande af eg, blandt andet pæle, en mulig trækølle og andre ting. Hovedsageligt af eg. Som udgravningen skred frem, blev der frempræpareret flere vogndele i form af mindst to træaksler, mulige dele af en vognkasse



Fra Veggerfundet. Akslen er af typen C/1 variant med let konkav bagkant (Schovsbo 1987, s 102 f.). Foto: Søren Friis.



Fra Veggerfundet. Fœlg med egertaphul i hver ende. Foto: Søren Friis.

og et stykke af et hjul. I alt blev hjemtaget 244 fund, hvor over 95% bestod af forskellige stykker bearbejdet træ. Heriblandt flere egeplanker og træfragmenter, der muligvis også er dele fra en vogn. Genstandene tolkes umiddelbart som kasserede, men anvendelige som befæstning af overgangen. Vognedelene er 14C-daterede til overgangen mellem yngre jernalder og tidlig vikingetid.

Akslen (X4) måler omkring 117 cm i længden, men har oprindeligt været omkring 160 cm lang. Akseltypen er fra en fire-hjulet vogntype, der i Danmark optræder mellem romersk jernalder og tidlig middelalder (Schovsbo 1987, s 103 f.). Hjulfragmentet, et fælgstykke, er omkring 25 cm langt, og der ses tydeligt egertaphul i hver ende.

Fund af vogne er væsentlige i forhold til forståelsen af oldtidsvejene. De forskellige vogntyper havde forskellige sporvidder og frihøjder, mens nogle var oksetrukne var andre hestetrukne. De stillede derfor forskellige krav til underlaget. Vognenes sporvidder er afgørende for hjulsporenes indbyrdes afstand og kan derfor være med til at datere de ellers så vanskeligt daterbare hjulspor.

Afslutning

Der kan argumenteres for, at mobilitet og hastighed er afgørende parametre i samfundsudviklingen gennem historien (Urry 2007; Virilio 2001). Her spiller veje, færdselsårer, transport og transportmidler en nøglerolle. Færdselsårer

og transport forsøges af magthavere kontrolleret, men også beskyttet og vedligeholdt. Eksotiske genstande, som Gundestrupkarret, finder vej fra Centraleuropa til Vesthimmerland, hvor det ender som offergave i mosen. Det er ved færdselskorridorerne, man rejser høj over sine døde. Det er ved vadet man ofrer sit guld. Som nævnt i indledningen har Vesthimmerland en særdeles rig og

lang forhistorie. Adskillige nøglelokaliteter ligger spredt rundt om i landskabet, men det er vejene, der binder dem sammen. Materialet er stadig underbelyst, potentialet stadig udfoldet, og der er mange gisninger og antagelser i nærværende artikel, som det vil være ønskeligt at få afprøvet og udfordret i fremtiden, så lad kun dette korte indblik være første skridt på vejen.

Litteratur

- Axboe, M. & Nielsen, B. H. 2011. "Ofret til guderne – fundet af bønder. De store guldofferfund fra ældre germansk jernalder i Vesthimmerland". Vesthimmerlands Museums Årbog 2011.
- Brøndsted, J. 1960. Danmarks Oldtid, bd. 3. Jernalderen, 2. rev. Udg. København, 1960.
- Clemmensen, B. 2006. Vesthimmerlands Museums arkiv, VMÅ 2541.
- Eriksen, P & Rindel, P. O. 2018. "Hulbælternes funktioner". Lange linjer i landskabet, Hulbælter fra jernalderen. Jysk Arkæologisk Selskab, Aarhus 2018, s. 409-419.
- Gyldenløve, K. 2020. Vesthimmerlands Museums arkiv, VMÅ 2955.
- Jørgensen, M. S. 1993. "Bronzealderens veje". S. Hvass & B. Storgaard (red.) Da klinger i Muld... Det kongelige nordiske Oldskriftselskab & Jysk Arkæologisk Selskab, Aarhus, 1993, s. 144.
- Marseen, O. 1970. Vesthimmerlands Museums arkiv, VMÅ 18.
- Martens, J. 1994. "Borremose – Refuge – Fortified Settlement – Central Place?" Ethnographisch-Archäologische Zeitschrift, Jahrgang. 35, Heft 2, 1994, s. 241-276.

- Martens, J. 2021. "Vejene i Borremose - Danmarks ældste vejsystem". Vejhistorie 37, s. 3-14.
- Mauritsen, E. S. 2018. "Brændgårds Hede". Eriksen, P & Rindel, P. O. (red) Lange linjer i landskabet, Hulbælter fra jernalderen. Jysk Arkæologisk Selskab, Aarhus 2018, s. 138-153.
- Müller, S. 1904. "Vei og Bygd i Sten- og Bronzealder". Årbøger for Oldkyndighed og Historie, 1904, s. 1-64.
- Nielsen, B. H. 2005. Vesthimmerlands Museums arkiv, VMÅ 2313.
- Nielsen, B. H. 2008. Vesthimmerlands Museums arkiv, VMÅ 2475.
- Nielsen, B. H. 2016. Gundestrupkarret, Mosbækkedlen, Givervognen og alle de andre. Nye og gamle fund fra Vesthimmerland. Vesthimmerlands Museums Skrifter vol. 1, Aars, 2016.
- Rasmussen, L. 2007. Vesthimmerlands Museums arkiv, VMÅ 2584.
- Schovsbo, P. O. 1987. Oldtidens vogne i Norden. Frederikshavn, 1987.
- Urry, J. 2007. Mobilities. Polity Press, Cambridge 2007.
- Virilio, P. 2001 (1977). Hastighed og Politik. Oversat af O. Vigsø efter Vitesse et Politique 1977. Introite! Publishers 2001.