

Høje og hjulspor i tusindvis

– færdsel i det vestjyske landskab

Af Torben Egeberg

Langs moderne asfaltveje og afsides grusveje ligger der enkelte steder rækker af gravhøje. I nogle tilfælde kun med få høje i rækken, andre gange med snesevis. De ligger som linjer gennem landskabet, over højdedragene og ned af skråninger mod vadestederne. Det er ikke tilfældigt, når høje og nutidens veje følges ad. De har deres egen indbyrdes afhængighed, en afhængighed, hvis alder kan måles i årtusinder.

Engang fandtes højrækkerne i langt større tal. Det blev klart, da man i slutningen af 1800-tallet havde fået kortlagt de gravhøje, der enten var bevarede, eller som man kendte som sløjfede høje. Især var rækkerne talrige i det sydlige og vestlige Jylland, og man begyndte naturligvis at undre sig over betydningen. Om rækkerne i området nord for Skjern Å skrev arkæologen Sophus Müller ”... gennem Bølling Herred strækker der sig en kjendelig Højrække over Dejbjerg, Lem og Ølstrup Sogne med flere Hundrede Monumenter lig-



Højene langs hovedvej A11 ved Hanning nord for Skjern indgår som en del af en 25 km lang række. Kun på visse strækninger kan gravhøjene i denne formation stadig opleves i landskabet. Foto: Torben Egeberg.

gende i lige Linie Bakke op og Bakke ned; Forgreninger udgaa herfra mod Øst og Vest. Der kan næppe gives anden Forklaring paa disse Rækker end, at de betegne Færdselsveie, langs hvilke Befolkningen boede tæt, og hvor man da ogsaa opførte Høiene.”¹

Højene skulle altså ifølge Sophus Müller afsløre, ad hvilke ruter fortidens befolkninger bevægede sig gennem landskabet. Teorien om sammenhæng mellem højrækker og vejlinjer blev efterhånden alment anerkendt. En kulturhistoriker som Mads Lidgaard

udnytter den i sine lokaliseringer af både *Hærvejen* i det midtjyske og af *Rævvejen*, som han har kaldt den tilsvarende hovedvej langs den jyske Vestkyst². Men disse fortidige færdselsruter fylder normalt ikke så meget i nyere historiske oversigter, fordi andre emner som rige grave, mosefund og guld har fået større opmærksomhed.

Mærkeligt nok blev det tilbageføringen af Skjern Å og de arkæologiske udgravninger i forbindelse hermed i perioden 1999 til 2002, der blev anledningen til, at de vestjyske højrækker igen blev interessante. Det nye spørgsmål var, om der kunne være en sammenhæng mellem højrækkerne i baglandet og de overraskende mange og ofte meget gamle overfartssteder, der var dukket op ved arkæologiske udgravninger på den lange strækning fra Boris til åens munding i Ringkøbing Fjord.³

Mens Sophus Müller blot kunne studere højrækkerne, som han så dem i landskabet, har vi i dag flere muligheder. På luftfotografier kan vi se sporene efter utallige gravhøje, der ikke tidligere har været kendt. Lige så vigtigt er det, at hjulspor også kan ses på luftfotografierne. En kortlægning af hjulsporene vil tydeliggøre en sammenhæng mellem gravhøjenes rækker og færdslen i fortiden, velvidende at hjulsporenes alder næppe kan måle sig med højenes.

De ældste gravhøje er således opført allerede i bondestenalderen for omkring 5.000 år siden.

Heldigvis gør computerprogrammer det en del lettere at undersøge de meget store mængder af oplysninger. Vores forventninger var, at det ville blive muligt at fremstille et meget detaljeret kort over højrækkerne og dermed over deres mulige forløb mod overfartsstederne ved Skjern Å. Det var også klart, at det ville blive et meget tidskrævende arbejde. Derfor indledte Skjern-Egvad Museum i 2003 et projekt med titlen ”Høj & Vad” sammen med Mads Holst, Kasper Johansen og Steffen Laursen, alle fra Afdeling for Forhistorisk Arkæologi ved Aarhus Universitet. En ansøgning til Dronning Margrethe’s Fond har siden udmøntet sig i en bevilling, og herved er det blevet sikret, at den udfordrende opgave har kunnet sættes i gang. Desuden har Kasper Johansen og Steffen Laursen nu skrevet kandidatspeciale med udgangspunkt i de foreløbige kortlægninger, der her bliver fortalt om.

Høj & Vad-projektet

Titlen på projektet henviser til projektets formål – at undersøge højrækkerne og deres forhold til overfartsstederne over Skjern Å. Inspirationen til at tænke i disse baner er kommet fra det sydjyske område, hvor et forskerhold med

udgangspunkt i udgravningen af bronzealderhøjen Skelhøj ved Kongeåen har genoptaget Sophus Müllers gamle vejteorier med højenes rækker som udtryk for vejforløb gennem landskabet.⁴

Vi begyndte med at udvide projektområdet fra Skjern Åens umiddelbare nærhed til et område, der er ligeligt fordelt på begge sider af åen, og som måler 45 x 28 kilometer, længst i nord-sydlig retning. Ved at vælge så stort et område er vi sikre på at have inddraget et ganske stort antal umiddelbart genkendelige højrækker, sådan som de fremgår af det allerede eksisterende kort over landets gravhøje.

Det vigtigste grundlag i vores videre studier har været en serie af luftfotografier, den såkaldte Basic Cover, der består af landsdækkende billeder fra foråret 1954. Serien udgør en uvurderlig kilde, fordi optagelserne er foretaget på et tidspunkt, hvor landbrugets mekanisering endnu var af beskedent omfang. Derfor er mange, nu forsvundne spor synlige på disse billeder.

Et meget stort antal sløjfede gravhøje kan lokaliseres på denne måde. Vel at mærke høje, som ikke i forvejen er blevet erkendt. Højene kan iagttages som runde, lyse pletter – eller i visse tilfælde på græsmarker – ligefrem som svagt kuplede forhøjninger, nogle gange med en svag skygge på nordsiden. Der gemmer sig



Eksempler på luftfotos med hjulspor og gravhøje. Bånd af lyse og mørke striber angiver dyrkede marker, hvor vogne engang har kørt. Bevarede gravhøje ses som mørke cirkler. Lyse cirkler med samme diameter er steder, hvor sløjfede gravhøje engang har ligget. Billederne er fra henholdsvis Vester Marup i Dejbjerg Sogn, Vallund i Ølgod Sogn samt Malle i Horne Sogn. Fra Basic Cover-serien, optaget maj 1954.

selvfølgelig også høje på de områder, hvor der i 1954 var planter, heder, bebyggelse og veje. Det betyder, at det samlede antal af gravhøje må forventes at have været en del større. Gravhøje kan endvidere være blevet sløjfet på et tidligt tidspunkt, måske allerede i middelalderen eller før, ligesom man i nyere tid har sløjfet gravhøje så grundigt, at rester af højfylden ikke længere er synlig som de velkendte lyse pletter.

Foruden Basic Cover-billederne og et par luftfotoserier over selve Skjern Å-dalen har vi benyttet forskelligt kortmateriale. De vigtigste kort er de meget nøjagtige Målebordsblade fra omkring 1871. Her er der angivet et ret stort antal gravhøje, som ved en sammenligning ofte gen-

findes på luftfotograferne. Altså en understregning af, at der er tale om reelle gravhøje, der blot endnu ikke er registreret i den landsdækkende database hos Kulturarvsstyrelsen.⁵

Hjulsporene ses på billederne som bånd af lyse og mørke striber, mørkest hvor sporene gemmer sig. De kan være meget dybe, i nogle tilfælde op til en meter eller mere, også på fladt terræn. Alene den kendsgerning tyder på en brugsperiode, der rækker langt ud over de seneste par århundreder. Ofte ligger der gravhøje umiddelbart op ad sporene, i andre tilfælde ligger højene sådan, at man har kørt på begge sider af dem. Der er lagt en vis begrænsning ind i den nye kortlægning, idet vi har set bort fra

enkeltspor på fladt terræn, hvor der kan køres frit. Det er sket for at undgå at kortlægge den helt almindelige dagligdags landbrugs-kørsel. Det giver ikke brugbare resultater at kortlægge disse spor, fordi det er de overordnede spor, der først og fremmest må forventes at vise den færdsel, der har noget med højrækkerne at gøre.

Mange af de kortlagte systemer af hjulspor ses kun som fragmenter, der til sammen indgår i langt større, sammenhængende vejstrøg. I længderetningen kan de på billederne således være afbrudt af græsmarker, plantager eller heder. Alligevel er det muligt at rekonstruere, hvordan de enkelte områder med spor skal forbindes til sammenhængende vejstrøg. De længste stræk inden

for vores undersøgelsesområde er omkring 20 kilometer lange og op til 300 meter i bredden.

Alt i alt er der således kommet en betydelig tilvækst i antallet af nyregistrerede gravhøje, og i flere tilfælde er de umiddelbart synlige rækker af gravhøje blevet endnu mere tydelige. Det foreløbige resultat af vores anstrengelser er på nuværende tidspunkt, at mere end 4.000 gravhøje og godt 100 områder med bånd af parallelle hjulspor kan danne grundlag for de videre studier.

Udgravninger i overfartsstederne

Forventningerne til de arkæologiske udgravninger i forbindelse med naturgenopretningsprojektet i Skjern Å-dalen var store. De blev indfriet til fulde, og i tilgift kom der overraskende fund frem. Blandt disse en af landets ældste pløjemarken, gemt under marsken ved åmundingen samt resterne af en hidtil ukendt vandmølle fra middelalderen, beliggende i Gundesbøl Å, der munder ud i Skjern Å-systemet. Der kom også overraskelser på steder, hvor vi mente at kende hovedtrækkene i forvejen. For eksempel troede vi, at det gamle overfartssted mellem Skjern og Tarm altid måtte have været, hvor resterne af Kongevejsbroen nu gemmer sig. Imidlertid dukkede en ældre og hidtil ukendt bro op 500 m længere



De vigtigste overfartssteder på den 20 kilometer lange strækning af den nedre Skjern Å. Baggrundskortet er Videnskabernes Selskabs Kort, trykt 1803. Copyright KMS, gengivet med tilladelse

nede ad åen.

Skjern Å-dalens størrelse og dens naturforhold har budt på barske betingelser for menneskers færden på tværs af denne landskabsforhindring. Foruden strømmen bidrog tidevand og stormfloder sammen med opstuvet vand ofte til at gøre åen livsfarlig at krydse. Generationers erfaring betød, at man vidste, hvor det var mest sikkert at komme over. Vi mener nu, at det er foregået fem steder, og at det også er her, at man allerede langt tilbage i tiden krydsede åen. Det er netop denne viden, der har været igangsætter for idéen til Høj & Vad-projektet. Før de arkæologiske udgravninger var Kongevejen med Kongevejsbroen den eneste overfart med historiske oplysninger på sig, dog kun tilba-

ge til 15-1600-tallet. I virkeligheden ikke særlig langt tilbage, målt med historiske alen.

Det vigtigste overfartssted er forbindelsen mellem Skjern og Tarm, hvor ådalen kun er en kilometer bred. I historisk tid ser der nu ud til at have været to forskellige ruter. Dels en vestlig med den hidtil ukendte bro, opført i 1105, dels en østligere, den kendte Kongevej. Broen på denne rute var berømt allerede i 1600-tallet, og det skyldtes dens længde på omtrent 100 meter, hvilket da også gjorde den til Danmarks længste bro i samtiden. De to forbindelser har haft hver deres kørevej over ådalen. Den ældre vej ligger mest på en naturlig grusryg, mens Kongevejen over engene er en menneskeskabt vejdamning, opbygget af grus, sand og lyng.

Nær middelalderbroen lå tidligere et vadested, Skjern Vadested. Tradition for at køre over åen her ser ud til at have rødder tilbage i jernalderen, idet der i nærheden er fundet en dybtliggende stenlægning med forskellige genstande, herunder en egestolpe, der er blevet årringsdateret til cirka 400 e.Kr. Stenlægningen er sandsynligvis en opfyldning af en fordybning, der er opstået på en kørevej gennem åen. Samme metode har man anvendt helt op i nyere tid, som det i øvrigt er blevet påvist ved udgravningsarbejdet flere steder i ådalen. Også fundet af en usædvanlig bronzearmring i Skjern Vadested er med til at vise, at dette overfartssted har været i brug, længe inden den første bro blev bygget. Ringen er udsmykket med symbolske dyr og stammer fra 600-tallet. Brugen af dette overfartssted går således væsentligt længere tilbage, end de historiske oplysninger giver indtryk af.

Dybtliggende hjulspor fra sen bronzealder, frilagt på Amholm nord for Lønborg. Foto: Peter Duun.



Et andet vigtigt overfartssted ligger i Lønborg nogle kilometer mod vest. Her har en række udgravninger givet nye oplysninger om færdslen over åen på dette sted. Ældst er nogle hjulspor på Amholm, en holm lige nord for Lønborg. Kulstof 14-dateringer herfra henfører sporene til sen bronzealder, hvilket giver en fin sammenhæng med Lønborg-bakken og dens bronzealdergravhøje. Nedenfor Lønborg er der fundet et større vadested i åen sammen med stenlagte vejbaner og hjulspor. Fra vadestedet fører en to meter dyb hulvej stadig op til toppen af Lønborg bakke. Genstande og kulstof 14-dateringer viser, at dette vadested har været i brug i jernalder og i middelalder, og naturligvis også frem i nyere tid, hvor den første bro i Lønborg kommer til i begyndelsen af 1900-tallet.

I den øverste del af området ligger Borris med sit velkendte færgested, der er omtalt siden 1600-tallet. Målt i forhold til færdslen mellem Skjern og Tarm har Borris også haft stor betydning, fordi den gamle hovedvej mellem Skjern og Koldinghus krydsede åen her. Ved siden af færgestedet findes stadig et meget velbevaret vadested, der i midten af 1800-tallet sammen med færgen er blevet afløst af en bro.

Når broer, vadesteder eller færger ikke var til rådighed, kunne man ofte komme sikkert over



Skjern Åens vandmasser bruser hen over det stenlagte vadested i Borris. Foto: Torben Egeberg.

ved at køre ud til åens udmundning i fjorden, også tilbage i de perioder, hvor der var åben adgang til Vesterhavet. Fordelen ved at køre her var den lave strømhastighed og den faste bund. Netop her i deltaet er der blevet foretaget udgravninger i et sådant overfartssted, der nu har vist sig at have gamle rødder. På strandvoldene på sydsiden af deltaet er der således fundet mange, ofte meget dybt nedslidte hjulspor. Nogle af disse er anlagt direkte på en pløjemark, kulstof 14-dateret til sen jernalder eller tidlig vikingetid, svarende til omkring 6-800 år e.Kr. Efterfølgende er hjulsporene blevet dækket af klægslag, også aflejret kort tid efter markens levetid.

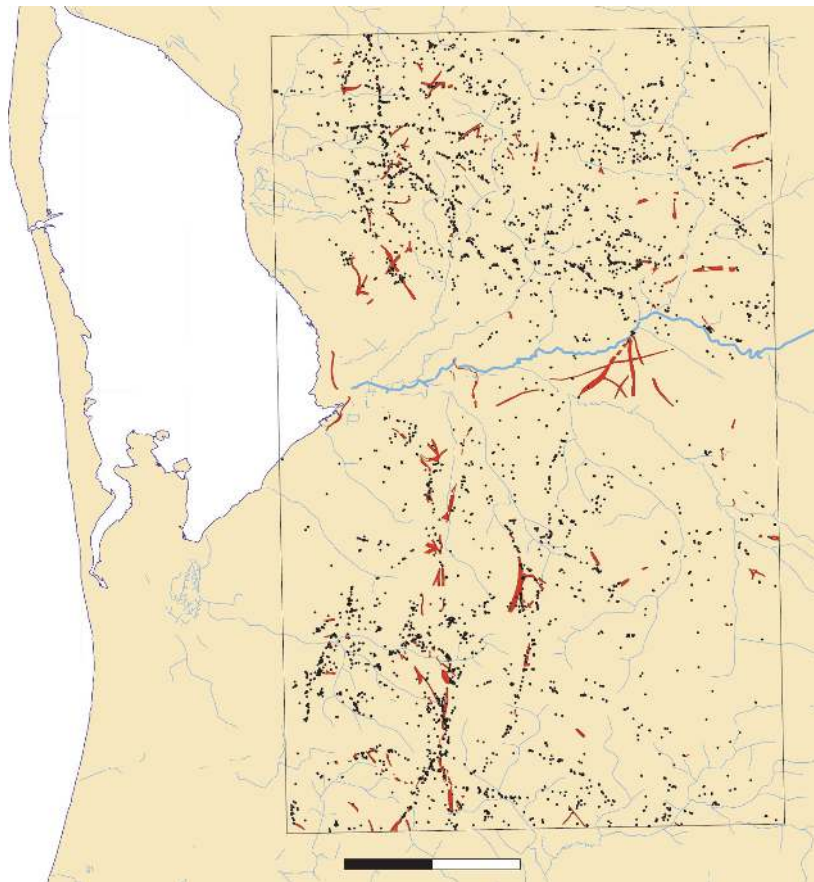
Det sidste overfartsområde ligger mellem Albæk og Lundenæs. Her findes voldstedet Lundenæs, en af Vestjyllands vigtigste befæstninger fra middelalderen, hvilket i sig selv må have medført et be-

hov for brugbare overfartsmuligheder. Ved udgravningsarbejdet er et vadested tæt ved borganlægget blevet undersøgt, dog uden at det har kunnet føres længere tilbage end 16-1700-tallet. Der har endvidere været vadested i Albæk. Tæt ved blev den første bro opført i 1800-tallet, også denne er blevet undersøgt.

Færdsel over åen er naturligvis foregået utallige andre steder. Et stort antal vad i Skjern Å og dens forgreninger ses for eksempel på Målebordsbladene fra begyndelsen af 1870'erne. Disse vad har især været nødvendige for den landbrugsmæssige udnyttelse af ådalen. Det fremgår endvidere af kortene, at man for at komme til et vad også kørte på åbrinkerne, fordi der her var fast bund som følge af den stadige tilførsel af grus- og sandaflejringer. Sammenfattende er der således blevet lokaliseret fem større overfartssteder i årene 1999-2002. Tre af disse har med sikkerhed været i brug i forhistorisk tid, og det gælder sandsynligvis også for de to andre, her har vi blot ikke været så heldige at finde beviserne.

Hvad ser man på kortlægningen?

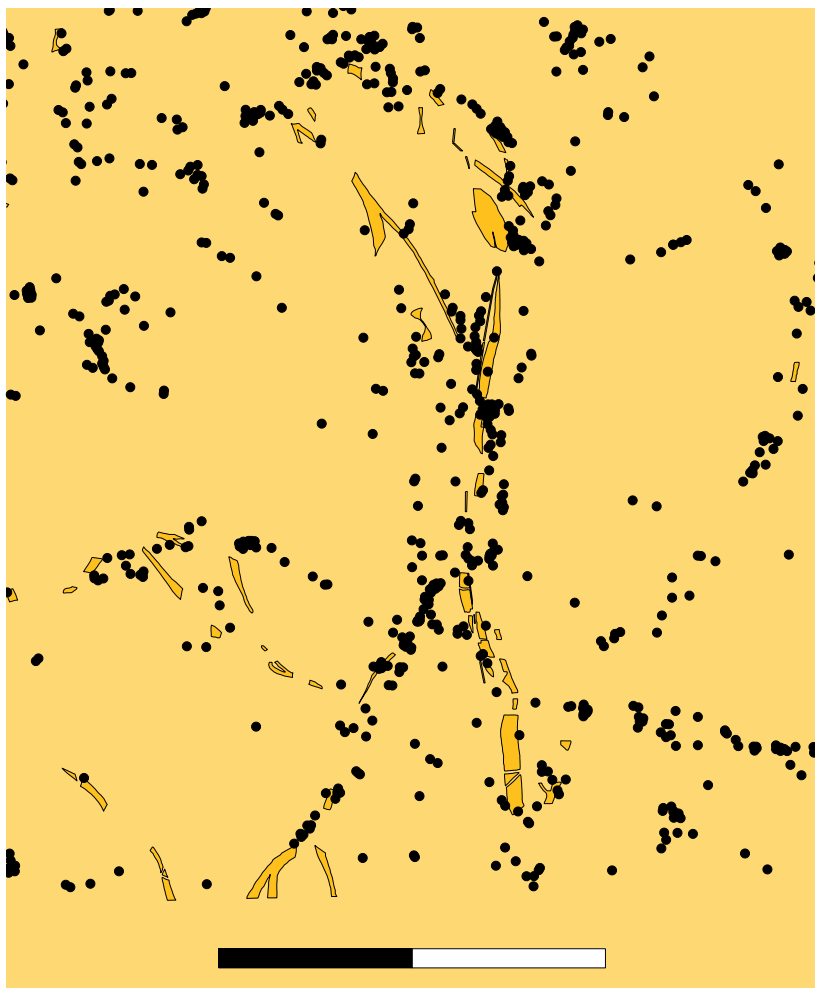
Nu da grundkortet er blevet fremstillet, kommer det spændende, først at undersøge, om der er tydelige sammenfald mellem højrækker og hjulspor. Det



Foreløbig kortlægning af områdets gravhøje og hjulspor. Grundkortet er udarbejdet af Kasper Johansen og Steffen Laursen. Her er det vist sammen med vandløbene fra Videnskabernes Selskabs Kort fra 1803. Målestok 10 km.

er der faktisk mange steder, der kan også findes eksempler på det modsatte. Det må man også forvente, fordi kortets oplysninger i runde tal spænder over ikke mindre end 5.000 år.

Tydelig samhörighed mellem højrækker og hjulspor ses mellem steder som Lønborg og Brosbøl. Endnu tydeligere på hele det lange stræk fra Tarm til Sækbæk, der ligger i bunden af



Høje og hjulspor syd for Skjern Å mellem Tarm og Sækbæk. Udsnit af grundkortet. Målestok 5 km.

undersøgelingsområdet. Længere mod øst ses endnu et markant bånd af hjulspor fra Tarm, over Forsum og Strellev til Horne og Sækbæk. Der må altså gemme sig

to gamle hovedveje mellem de to yderpunkter. Der er næppe tvivl om, at disse spor må være ældre end de regulerede veje, der blev anlagt på Landboreformernes

tid. Man må derfor tro, at vejene er meget gamle, og at de har været i brug gennem lang tid, længe før denne epoke.

Mange af de store forekomster af hjulspor viser således tilknytning til de regulerede hovedveje, og i nogle tilfælde er der nærmest sammenfald med disse. I andre tilfælde er der eksempler på bånd af hjulspor helt uden for hovedvejenes forløb. Et tydeligt eksempel findes mellem Skjern og Dejbjerg. Her gemmer der sig åbenbart en meget gammel vejføring, noget vestligere end forløbet af den kendte Kongevej gennem området. En meget gammel vejføring gennem netop Dejbjerg giver stor mening i forhold til de arkæologiske fund fra området. Det er her, nogle af Vestjyllands rige jernalderfund kommer fra. Senest de kostbare frankiske glas, fundet i en jernalderhal på toppen af bakken i Dejbjerg, og ikke mindst de kendte Dejbjergvogne fra mosen nedenfor.

Højrækkerne nord for Skjern Å er nu blevet meget tydeligere i forhold til Sophus Müllers beskrivelser. Der er også kommet flere til, blandt andet nogle tværgående rækker. En af disse hænger sammen med den imponerende højrække på bakken i Hanning, hvorfra højene fortsætter østpå gennem herredsbyen Bølling, til Faster og Borris og videre ind i landet. Også andre steder mødes højrækker. Ved Øster Lem Hede

ses for eksempel to rækker, der krydser hinanden. Et fortidigt vejkryds?

Er der også sammenfald mellem de fem hovedoverfartssteder, højrækkerne og hjulsporene? Det ser umiddelbart ud som om, det er tilfældet, således både ved Skjern og Tarm og i Lønborg. På denne måde giver de fundne bronzealderhjulspor i ådalen nord for Lønborg mening, fordi rækken af bronzealderhøjene oppe på bakken nu må formodes at angive forløbet af datidens hovedfærdselsåre i området.

Overfartsstederne Albæk-Lundenæs og Borris kan også indpasses i kortets linjer. Blandt andet bemærkes en tydelig højrække, der fra syd forløber op mod disse områder.

Der skal senere kigges nærmere på dateringen af de enkelte høje i rækkerne mod overfartsstederne for at se, om der herved kommer nye detaljer frem om de mulige funktionsperioder. Det skal også undersøges, hvorfor højrækker og hjulspor ikke altid er så velbevarede tæt ved overfartsstederne. Årsagen kunne være, at her ligger den landbrugsjord, der har været dyrket mest intensivt gennem tiderne. Det har gravhøje og hjulspor ikke altid kunnet holde til.

Der er nu givet nogle umiddelbare bud på, hvad kortlægningsarbejdet kan bruges til. Mange andre vil sikkert dukke op. Man kan således ikke undgå

at bemærke, at der ligger mange middelalderkirker direkte på eller meget tæt ved de formodede oldtidsvejføringer. Det er måske også, hvad man kunne forvente. Sådanne sammenfald rejser en række spørgsmål, som måske senere vil kunne besvares.

Vestjylland er nok et af de få steder i Danmark, hvor der findes så gunstige muligheder for at studere færdslen. Sammen med den nu kortlagte viden om de overløjede gravhøje og hjulsporene rummer denne del af landet en sjælden mulighed for at afdække noget helt grundliggende om fortidens færdsel. Kommende studier af højrækkerne og hjulsporene ved Skjern Å vil derfor også kunne give et langtidsperspektiv af overfartsstedernes historie og deres betydning. Disse ældgamle færdselslinjer er ganske som i nutiden bundet op på, at kørsel foregår gennem de mest brugbare korridorer i landskabet.

Noter

- 1 Sophus Müller 1899, s. 299-300.
- 2 Mads Lidegaard 1988.
- 3 Artikler om udgravningerne findes blandt andet i Mogens Skou Jørgensen og Torben Egeberg 2001, Torben Egeberg 2001 og Torben Egeberg 2002.
- 4 Kasper Lambert Johansen, Steffen Terp Laursen og Mads Kähler Holst 2004.
- 5 Kortet over de hidtil kendte gravhøje kan findes på www.dkconline.dk

Litteratur

- Egeberg, Torben 2001. Tabt i åen. *FRAM* 2001, s. 30-35.
- Egeberg, Torben 2002. Færdslen over Skjern Å. *Vejhistorie. Tidsskrift fra Dansk Vejhistorisk Selskab*, nr. 5, s. 11-15.
- Johansen, Kasper Lambert, Steffen Terp Laursen og Mads Kähler Holst 2004. Spatial patterns of social organization in the Early Bronze Age of South Scandinavia. *Journal of Anthropological Archaeology* 23, s. 33-55.
- Jørgensen, Mogens Schou og Torben Egebjerg 2001. På tværs af Skjern Å-dalen. *Nationalmuseets Arbejdsmark* 2001, s. 186-201.
- Lidegaard, Mads 1988. *Ravvejen fra Vendsyssel til Frisland*.
- Müller, Sophus 1899. *Vor Oldtid*. København.