

To brækkede vognaksler. Vikingetid. – Efter Mogens Schou Jørgensen.

SAMMENBRUD

Færdselsregler er der ikke mange af i de ældste danske love. Man indskrænker sig til bestemmelser om hævdvunden vejret, erstatningsansvar for uheldige vognkørere, der har bragt andres liv og helbred i fare og andet lignende. For folk, som havarede med deres køretøj, er der en særlig bestemmelse. Det skete åbenbart ikke så sjældent.

»Går en mands vognaksel itu i en indhegnet skov, kan han hugge så mange aksler, som går itu for ham dér, og af det træ, han fælder til aksler, må han ikke føre mere bort, uden at han skal bøde to øre derfor«, hedder det i Skånske Lov; dens nøjagtige alder kan ikke fastslås, men den hører til de ældste danske lovtekster, som kendes, og bygger utvivlsomt på gamle, mundtligt overleverede bestemmelser. At skoven er indhegnet betyder jo, at den havde en ejer, men andre måtte færdes der, og de var ikke helt uden rettigheder; for ek-

sempel måtte de samle nødder indtil et vist mål. Problemet med vognakserne har åbenbart været påtrængende, uheld af den art indtraf tit, og i stedet for at forbyde akselhugsten og derved gøre mange mennesker til forbrydere, har man altså valgt at lovliggøre den, dog med visse indskrænkninger. Det er jo en metode, som også senere tiders lovgivere med held har benyttet sig af.

Skånske Lov havde gyldighed for Skåne, Halland og Blekinge samt for Bornholm, og da den godkender jernbyrd som bevismiddel, kan så meget siges, at den må have fundet sin nu kendte form før 1216, hvor Valdemar Sejrs på kirkelig tilskyndelse afskaffede denne retspraksis. I de sjællandske love, som i hvert fald for deles vedkommende må være yngre, er bestemmelsen om vognakserne ikke kommet med, og i Jyske Lov, der blev udstedt af kong Valdemar

Middelalderens arbejdsvogne finder man meget sjældent afbildet, men det forekommer. Kalkmaleriet her er fra Rinkaby Kirke i Skåne. Ca 1475. – Fot: Jens-Jørgen Friemand.



kort før hans død i 1241, er den også fraværende. Der synes at være tale om en gammel sædvane, som her for sidste gang bliver pudset af og lagt i faste rammer, men som snart efter har mistet sin betydning. Og netop dette forhold kan måske belyses ad arkæologisk vej. Vognens kulturhistorie er et forsømt emne, men interessant og nu omsider taget op.

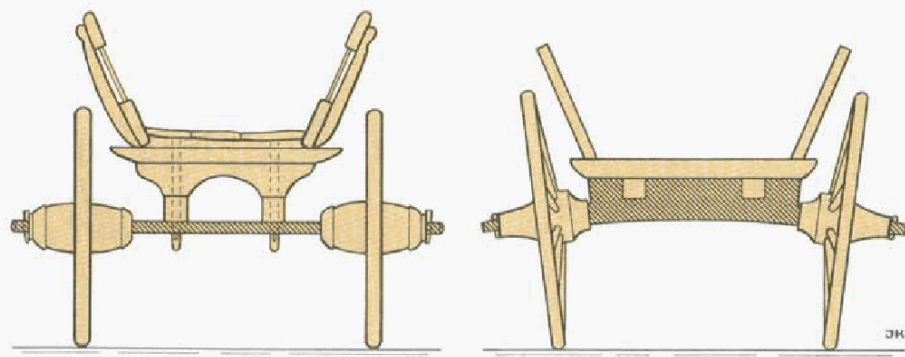
Ved udgravninger rundt om i landet er fundet mange sønderbrudte vognaksler: i moser, ved veje over fugtige områder og i gravhøje med gode bevaringsforhold; ved de store udgravninger i Jelling fremkom således flere – jorden til højene er jo bragt til stedet på vogne, og der er selvsagt sket adskillige sammenbrud. Akslerne til de simple arbejdsvogne havde begrænset holdbarhed, de var udsat for slid i hjulnavet, stød og slag fra vejbaner, hvis miserable tilstand vi vanskeligt gør os begreb om, og har køretøjet blot været nogenlunde tungtlastet, kunne lejlighedsvis uheld umuligt undgås. Så længe akslerne var friske og smidige, gik det endda, men det var en stakket frist. Uheldene er næppe kommet bag på de vognkørende, og var man forsynlig, havde man vel en nyhugget aksel med sig i vognen som reserve. Hvis ikke, var der kun ét at gøre, nemlig at gribe til øksen og finde en frisk, rank riseg tjenlig til formålet.

Vognakserne fra jernalder og ældre middelalder er af den type, der hurtigt lod

sig erstatte, hvis man kunne håndtere økse og bór – hvad de fleste naturligvis kunne, især folk på landet var i stor udstrækning henvist til at være selvhjulpne. Men så skete der noget, som bragte denne praksis til ophør. Undervognene ændredes, akslerne blev gjort kraftigere og fremstillet af tørt lagret træ, der ikke uden videre kunne skaffes og bearbejdes i vejkanten. Impulserne kom ude fra Europa som led i en fremadskridende udvikling af håndværk og teknologi: skibene ændrede sig, husene ligeledes, og nye metoder slog igennem i kirkebyggeriet; saven fik bred anvendelse ved fremstilling af bjælker og planker. Det friske træs æra var ved at være forbi. Det betød for vognenes vedkommende, at de blev solidere, sammenbrud skete nu sjældnere, men fremskridtet havde sin pris: reparationer kunne ikke længere foretages på stedet, der har måttet hidkaldes assistance, varer omlades og det havarede køretøj overlades til fagmanden.

En sådan ændring sker naturligvis ikke fra dag til dag, men over en lang årrække. Arkæologisk kan vi påvise skiftet omkring år 1300, men begyndelsen må være gjort langt tidligere, og det kan være grunden til, at den særlige akselbestemmelse i al stilhed er gledet ud af lovgivningen. For skovejere har det været en fordel, hos dem var det gamle magtbud næppe særlig populært.

Per Ole Schovsbo



De to i artiklen omtalte akselformer.