



Efter Braunius 1587.

VOGN OG VEJ

Fru Else Krognos til Bjørnholm på Djursland blev i 1445 inviteret til kongebryllup. Brudgommen var en lykkelig Christoffer af Bayern, der på invitationen tilføjede: »Kom og gør Eder glad med os og deltag i optoget med Eders bespændte karm og fagre heste og veludrustede svende«. Fru Else var gift med rigshofmesteren, Otte Nielsen Rosenkrantz, og det forklarer kongens personlige invitation, der viser kendskab til fruens fine vogn. I vore dage kan det være svært at forstå, at en forfinet pragtvogn overhovedet har kunnet køre på vejene i det bakkede landskab omkring Bjørnholm, men måske undervurderer vi vognene og vejene i højmiddelalderen. For at belyse sagen er en nærmere undersøgelse nødvendig.

*

Pragtvogne er ikke sjældent afbildet i middelalderlige europæiske håndskrifter med såvel heste som svende. På flere museer i Europa findes vognkasser med rester af rige udskæringer og bemalinger, men kun ét sted er der øjensynligt bevaret dele af sådanne vognes hjul og undervogne. Det er på Nationalmuseet i København, hvor de sjældne trædele har ligget nærmest upåagtet hen siden begyndelsen af dette århundrede. De stammer fra udgravningen af Borningholm, et voldsted i nærheden af Horsens (se Skalk 1998:4). Fra stedet er også fremkommet dele af tidens arbejdsvogne.

Har vi først vognene, er det lettere med

vejene, fordi de gennem oldtiden og middelalderen så at sige er skabt af vognenes hjulspor. Hjul med brede træfælge har nemlig den egenskab, at de fastromler det spor, som vognhestenes hove træder – i modsætning til bilernes kraftoverførte hjul, der kaster sporets grus og sand op i luften som vældige støvskyer.

I middelalderen kunne kongens og dermed rigets magt kun udøves, hvis det var muligt at komme frem i de forskellige landsdele. Centraladministrationen var endnu ikke opfundet; kongens residens var slet og ret det sted, han for tiden bærede med sit nærvær: først og fremmest kongelige slotte med lensmænd og fogeder samt kongsgårde eller simple steder som for eksempel færgekroer. Kongen rejste med lange vogn-tog og førte kancelli og arkiv med sig, stuvet i lukkede kister, så det var muligt hvor som helst og ved selvsyn at holde styr på riget – finanserne, administrationen, vejenes tilstand og så videre.

En ikke ringe del af kongens skatter og afgifter blev erlagt i naturalier, der skulle fragtes til de kongelige slotte, og det samme var tilfældet med de kirkelige skatter, tinden. Også de skulle fragtes til kirkeladerne og derfra videre til bisperne, hvorfra en del gik videre til paven i Rom. Forudsætningen for alle disse afgifter til samfundets verdslige og gejstlige systemer var landdistrikternes bønder og købstædernes håndvær-

kere, hvis varer blev omsat af købmændene. Transportbehovet var betydeligt, såvel over vand som over land, for den store handel skulle gennemføres i al offentlighed på særlige torve eller markedspladser i byerne. Omsætningsafgiften herfra skulle tilgå kongen, bystyret eller kirken, der til gengæld sørgede for markedsfred, i hvert fald i teorien. Det var på købstædernes aksetorve, hjultorve, kvægtorve m.fl., det hele foregik, i modsætning til havnen med dens knejper, pakhuse og kraner.

Man har tidligere forsøgt at kortlægge middelalderens veje og broer for at placere dem i tidens kulturlandskab. Kun i få tilfælde er det lykkedes på en overbevisende måde, fordi vejene i Danmark næsten aldrig har været anlagt eller vedligeholdt med samme flid som i andre lande. Det må skyldes, at man har kunnet færdes næsten overalt med de træbyggede køretøjer, og kun få steder har det været uomgængeligt at bygge broer og dæmninger. Oftest kunne man nøjes med at anlægge vadesteder, hvor jordbunden krævede det. Vejene er så at sige forsvundet, når de ikke længere blev brugt, mens man endnu kan finde rester af broerne og vadestederne, der nu optræder lidt tilfældigt fordelt ud over landet. En del af middelalderens veje ligger under moderne asfalt, for eksempel hovedindfaldsårerne til byerne.

Næsten den samme situation har præget skibsfarten. Bestemte ruter har været de foretrukne, og man har helst fulgt kysten for at kunne lægge skibet i læ for natten el-

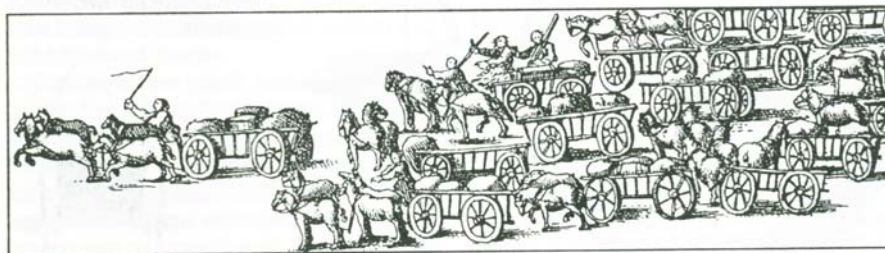
ler i nødhavn, hvis der var uvejr på vej. Sejladsens mål var havnen i byen eller de markeder og udskibningssteder, hvortil varerne blev bragt med vogne. Ser man blot på havnene, ladepladserne og nødhavnene, uden at kombinere deres placering med søkort og viden om skibenes sejlegenskaber, kan der ikke skabes noget troværdigt overblik over middelalderens skibstrafik.

*

Siden 1982 har flere museer og forsøgscentre landet over bygget moderne rekonstruktioner af oldtidsvogne, der er kendt fra danske mosefund (se Skalk 1983:2). Køreforsøg med disse vognkopier har givet ny viden af forskellig art, således også om transporthastigheder og vognenes lasteevne. Transportsystemets kapacitet kan med andre ord måles og vejes periode for periode. Forsøgene har hidtil koncentreret sig om oldtiden, men et par middelalderlige eksemplarer er det også blevet til, og det er her, at vognmaterialet fra Boringholm kommer ind i billedet.

Ved Nationalmuseets undersøgelse af voldstedet, som er fra begyndelsen af 1300-årene, blev der blandt meget andet fundet mere end en snes vogndelev af træ – nav, fælg, næsten hele hjul, aksler og langvognsdele. For en del år siden havde jeg lejlighed til at gennemgå dette materiale, og det giver indtryk af at være den største og bedst bevarede samling af middelalderligt vogntræ fra Nordvesteuropa.

Boringholms vogne synes at stamme fra to forskellige hovedtyper. Den ene er en



Arbejdsvogne, gengivet i Resens »Frederik 2.s krønike«, 1559.

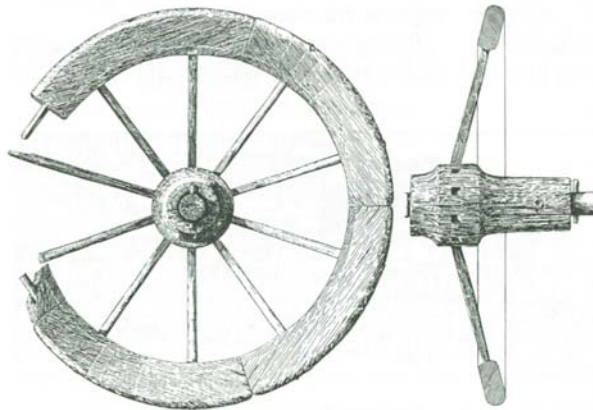


Arbejdsvogn fra Boringholm, rekonstrueret på forsøgscenteret ved Nykøbing F. – Fot: Middelaldercenteret.

lav, solid arbejdsvogn, som har været trukket af ét par heste. Dens fire, ret brede hjul har været lige store og har haft lodrette egre og symmetriske nav. Denne vogntype er blevet genskabt ved det rekonstruerede saltsydeanlæg på Læsø samt i Middelaldercenteret ved Nykøbing Falster; det sidste sted har man bygget en særlig udgave med esse, blæsebælg og værktøjsskab, som ser ganske overbevisende og funktionel ud. Skønt arbejdsvognens konstruktion er ny og kraftigere i forhold til de ældre typer, har den de samme køreegenskaber som vi-

kingetidens vogne: sporvidden, hjulstørrelsen og vendediameteren. Lasteevnen er forøget og drejetøjet forbedret, ligesom forspændingen er gjort kraftigere. Vognen minder ganske enkelt om de arbejdsvogne af træ med jernbeslag, der har været anvendt i landbruget op mod vor tid.

Den anden vognkategori i Boringholm-materialet synes at svare til den »bespændte karm«, som fru Else lod sig transportere i; udtrykket fruervogn benyttes i andre sammenhænge. Der er tale om en rejsevogn med fire meget store og brede hjul,



Til venstre ses et hjul fra en Boringholm-fruervogn, som er vist i rekonstrueret tværsnit herunder. – Tegn: Peter Linde og Jørgen Kraglund.



Fruervogn, som illustrerer Jakobs rejse til Ægypten. - Fra Toggenburg-bibelhåndskriftet, som er fra begyndelsen af 1400-årene.

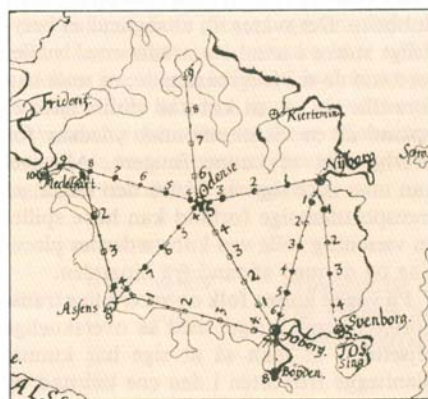


som har skrå egre og asymmetriske nav, såkaldte styrthjul. Vognen har været så stor, at den skulle trækkes af fire heste. Nogenlunde samtidige afbildninger viser, at vognen har været forsynet med et hvælvet tag af træbuer (spær), betrukket med læder eller lærred, der skyggede for solen og gav læ for vind og vejr. Styrthjulene er formentlig indført for at den brede vognkasse kunne forenes med det smalle spor, som er formet af de små arbejdsvogne.

Forsøg med en arbejdsvogn af Boringholm-typen, forspændt et par heste i et »middelalderligt« terræn, har vist, at hastigheden i skridtgang er omkring 6-7 km/t, svarende til en mil i timen. Denne strækning svarer til afstanden mellem sognekirkerne på landet.

Præstegårdene ydede herberg for de rejsende, her kunne der fås foder til hestene, og i landsbyen var der vel ofte en mand, der kunne udbedre skader på køretøjerne. Efter at kirkerne i højmiddelalderen blev forsynet med tårne af sten eller tegl, kunne de bruges som pejlemærker på færdens frem til næste landsby.

På et kort, som den dynamiske Ole Rømer lod tegne i 1697 over Danmarks større veje, er afstanden mellem købstæderne angivet i mil (1 mil = ca 7,5 km). På Sjælland, Fyn og i Østjylland er den gerne 4-6



Udsnit af kort over »Alle store vejes måling og afdeling« fra 1697. Målearbejdet, som var igangsat 1691 af Rømer, blev udført med en såkaldt milevogn (se Skalk 1980:1). Samtidig opsattes milepæle.