

# Vognmagere

Nedenstående skal læses som en slags fortsættelse af artiklen side 4. Der er nemlig mere at sige om de danske pragtvogne fra tiden kort før Kristi fødsel.

Ved udgravningen i Dejbjerg Præstegårdsmose fandt man dele af to vogne fordelt på to områder, men ikke sådan, at der til hvert område svarede én vogn; stykkerne var blandet. At få de mange løse dele passet sammen, var vanskeligt, men lykkedes dog for den ene vogns vedkommende, den kan i dag ses på Nationalmuseet. Rekonstruktionen kan anses for sikker på mange punkter, men ikke på alle; en vogn som den udstillede ville således have vanskeligt ved at dreje. Nu er tiden gået, og der er kommet flere vognfund i familie med det i Dejbjerg, om end ikke af detes kvalitet. En nybygget vognkopi tager hensyn til dem alle.

Seks vogne af Dejbjergtypen – eller rettere rester af dem – står i dag til vor rådighed. To er fundet på boplads (Fredbjerg, Dankirke), to i brandgrave (Kraghede, Langå) og to altså i mose. Det fundne er indbyrdes så beslægtet, at vi må gå ud fra, de seks køretøjer alle er fremstillet på samme værksted, og skulle man dømme



alene efter stilpræget, ville man sige, at det har ligget i det østlige Centraleuropa. Nu virker det ret usandsynligt, at så mange køretøjer skulle være skrumpet herop ad Europas oldtidsveje, snarere er det en gruppe vognmagere, der har taget turen, slået sig ned i Danmark og gjort en levevej af deres kunst.

Det lyder mærkeligt, at et lille område af det kulturelt tilbagestående Skandinavien på én gang er blevet forsynet med et større antal mekaniske vidunderer af helt ensartet karakter, men fundene er ikke til at komme uden om. Disse er, hvad det tekniske angår, af forskellig værdi. Kraghede og Dankirke har ikke meget at byde, mens Langå, Fredbjerg og naturligvis især Dejbjerg er givende og supplerer hinanden godt; i Langå er således det jern bevaret, som næsten mangler i de andre, og det er vigtigt, at have det hele med. I 1984 lykkedes det at få alle detaljer i undervognskonstruktionen på plads og sat på papiret.

Historisk Værksted og Fyns Stiftsmuseum gik sammen om at løse opgaven, men den var stor, alt skulle jo så vidt muligt gjenfremstilles efter de originale metoder: 75 større og mindre dele af træ, 100 beslag af jern og bronze, 150 støbte søm og et ukendt antal håndmedede jernsøm. Nogle bronzebeslag er fremstillet ved støbning, andre drevet ud af plader, i begge tilfælde er der tale om langsommelige processer, men lærerige, fordi man undervejs støder på de samme vanskeligheder, som mødte oldtidshåndværkerne. En vis skyden genvej tillod vi os dog, således blev der ikke punslent mønstre i beslagene.

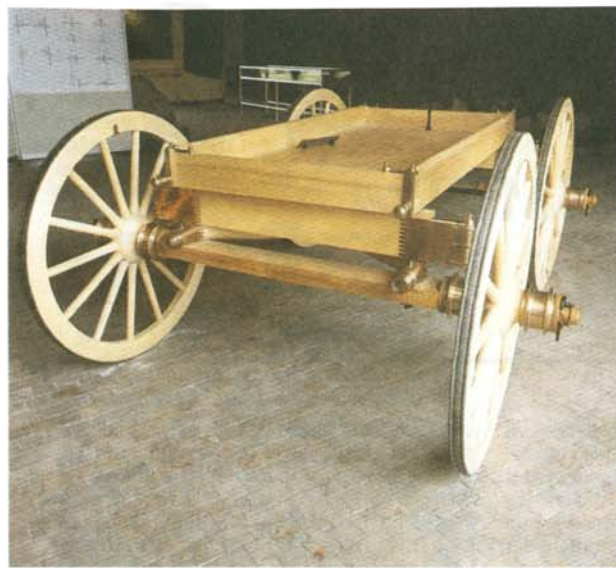
Et sandt mareridt ventede den hårdt prøvede gruppe, da hjulfælgene skulle formes, de ses nemlig i Dejbjerg at være fremstillet af ét langt stykke asketræ, der er bøjet, så at det – om man må sige det sådan – bider sig selv i halen. Det skulle efter nogle sagskyndiges mening være umuligt, men var det altså ikke i oldtiden og, viste det sig, heller ikke i nutiden, det sidste takket være Gunnar Hønborgs stædighed og genialitet. Træet blev først dampet i

seks timer og derefter beklædt på ydersiden med en slags bandage af jern for at modvirke stræk i længderetningen. Den ene ende blev nu fæstnet i en Storm P-agtig konstruktion af jernbanesveller og den anden trukket rundt ved hjælp af en traktor, under en belastning på ca to tons. Efter afkølingen holdt træet sin form. Hvordan man for 2000 år siden, uden vore hjælpemidler, har løst denne opgave, er ubegribeligt.

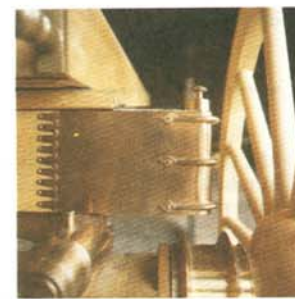
Efter bøjningen blev fælgens bredsider høvlet til og den indre krumning forsynet med huller til eger. Selve egerne blev drejet af avnbøg og slået i det ligeledes drejede nav af ask. Fælgene kunne nu krænges på egerne og lukkes med en »fælgslås«. Sluttelig blev der lagt en opvarmet, kraftig jernring om det hele. Den trak sig ved afkølingen sammen og bandt hjulet med vældig styrke.

Til undervognen, som øjensynlig har været ens i de seks køretøjer, har hørt en vognkasse – eller rettere flere; det er det, de tidligere restauratorer ikke rigtigt har gjort sig klart. I selve Dejbjergfundet er tre muligheder repræsenteret. Den første en lav vognkasse med håndtag, så at den let kunne løftes af. Nr 2 en høj kasse med bronzebeslag og opstandere på de prangende sidefæle, men den synes ikke at have hængt sammen, delene må være blevet monteret enkeltvis. En slags højsæde, etableret når vognen holdt stille? I den retning peger også stolen, som hører til fundet og højst sandsynligt har stået i vognen, men ikke som »agestol«; den ville jo rutsche fra side til side under kørslen og hurtigt blive slået i stykker; et sædebræt ville være langt at foretrække. Endelig nr 3, som ikke er nogen egentlig vognkasse, men fire jernstænger med bøjede, knopformede hoveder. De kan ikke kombineres med nr 1 eller 2, men må have siddet alene, måske som bærere af et omhæng.

I de to vogngrave (Langå og Kraghede) fandtes rester af den lave vognkasse, der vel sagtens i disse tilfælde har tjent som ligbære. På bopladsene (Fredbjerg og Dankirke) var der dele af såvel den høje som den lave kasse samt stumper af seletøj; her må være



Den genskabte vogn med kasse af den lave type.



tale om skrot fra nu udtjente køretøjer, metal beregnet til omsmelting. Dejbjerg endelig med begge vognkasser, stolen og de fire jernstænger må efter hele henhæggelsesmåden tolkes som et gudеоffer.

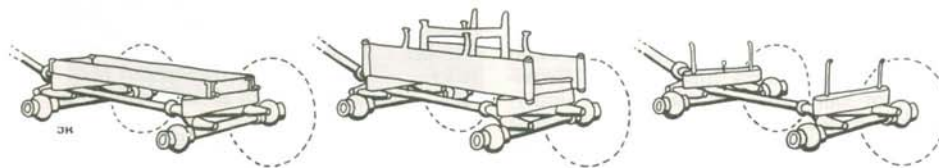
Den genskabte vogn står nu i OdenseMuseets udstilling på Høllufgård, men forinden er den naturligvis blevet prøvekørt. De udvalgte, der deltog i forsøget, oplevede et let og spændstigt køretøj, der opførte sig værdigt og elegant, men de raffinerede detaljer var ikke alle lige velkomne, og egentlig forekom vognen ret primitiv. Grunden er indlysende: mestrene bag de danske køretøjer var vant til at bygge tohjulede stridsvogne, altså har de kombi-

neret to sådanne og improviseret resten. Resultat: en firehjulet paradevogn, brugelig, men langt fra udviklet til fuldkommenhed.

De danske vognfund, suppleret med et nordtysk, en grav ved Flensborg, udgør en isoleret gruppe af en art uden sidestykke i vor forhistorie. Som nævnt tyder alt på, at vognene er udgået fra samme værksted, og da det ikke drejer sig om småting, men om komplicerede, tidkrævende konstruktioner, må der være tale om noget virkelig stort, nærmest en fabrik. Hvor mange køretøjer, den nåede at producere, mens den virkede, er uvist, men det er givetvis flere, måske mange flere, end dem vi i dag har kendskab til.

I det lille værk om germanerne, som den romerske forfatter Tacitus afsluttede ca 98 efter Kristus, omtales syv stammer, som med større og mindre sikkerhed kan stedfæstes til det sydlige Jylland og Slesvig-Holsten; til deres område hører ifølge Tacitus også en ø. Fælles for dem er, skriver han, at de dyrker Nerthus, en gudinde, hvis særkende er en indviet vogn, der anvendes ved forskellige ritualer. Det er muligt, og vel endda sandsynligt, at der i dette gemmer sig et minde om den danske vognpark, hvoraf en del har eksisteret endnu i det århundrede, hvor Tacitus skrev sin beretning. Den har været så usædvanlig, at rygten om den er nået til Rom.

Per Ole Schovsbo



De tre vognkasser: den lave, den høje og jernstængerne, der måske har båret et omhæng.