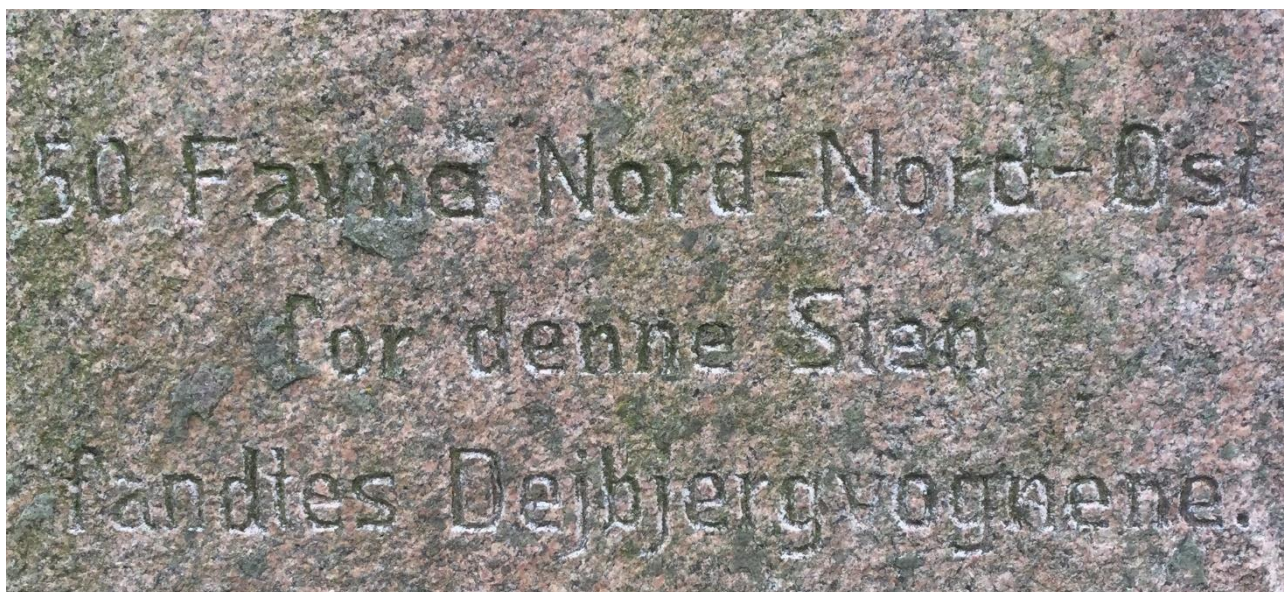


# Dejbjergvogne

Af Elmo Flaskager  
2023



*Under tørvegravning i 1880'erne blev to vogne fra jernalderen fundet i Præstegårdsmosen i Dejbjerg. Stenen, der er sat til minde om fundene af de to Dejbjergvogne, er rejst ca. et hundrede meter nord for Dejbjerg Stationsvej. Mindestenen er 160 cm høj, 150 cm bred og 50 cm dyb. På billedets frontside er der indhugget en tegning af den på Nationalmuseet udstillede Dejbjergvogn. Nederst står fundårene 1881 og 1883 indhugget. Foto Elmo Flaskager, 2023.*



*På mindestenens modsatte side er der indhugget ovennævnte tekst: 50 Favne Nord-Nord-Øst for denne Sten fandtes Dejbjergvognene. Foto. Elmo Flaskager, 2023.*

### **Fundene**

Under tørvegravningen i Dejbjerg Præstegårds mose i 1879 fandt tørvegraverne i bunden af graven nogle vogndelev med bronzebeslag og året efter dukkede endnu flere frem. Tørvegraverne var overbeviste om, at de gyldent skinnende beslag var af guld og havde derfor planer om at sælge beslagene til omrejsende kræmmere. Men disse afviste og anså bronzebeslagene for forbudte brændevinstøj. Dengang var hjemmebrænderiet ulovligt, og kom toldvæsenets patruljer på inspektion, var man hurtigt til at kaste det forbudte apparatur i det nærmeste vandhul.

De gyldne metaldele blev i foråret 1881 forevist amtsfuldmægtig, cand.jur. Poul Rosenørn, Ringkøbing. Han vurderede straks, at bronzestumperne næppe var almindeligt ligegyldige fund og tilkaldte Nationalmuseets eksperter. Med store forhåbninger blev man enige om at grave videre i området samme sommer. En kilde fremhæver en skrøne om, at da lederen af udgravningen, Henry Petersen, blev bekendt med, at en lokalitet i nærheden hed Vognbjerg, og at ældre på egnen kendte et sagn om, at der engang var sænket en vogn belæsset med guld i Præstegårdsmosen, steg hans forhåbninger om, at det måske kunne være vogndelev, der var blevet fundet i mosen, og at mere var i vente.

Præstegårdsmosen var denne sommer delvis oversvømmet, så man måtte i gang med et større pumpearbejde, før man kunne stå på bunden af mosegraven. Med de bare hænder gik man forsigtigt i gang med at lede efter vognrester i den bløde tørveskrænt, og efter få dage dukkede endnu flere stumper frem i lyset, og inden sommeren gik på hæld havde arkæologerne fundet alle fire hjul, undervogn og fjæle, vognstang, trækarme, vognkasse og prydfjæle samt et beskedent antal metalbeslag. Men på grund af Henry Petersens manglende overblik over vognens konstruktion blev kun vognens beslædede trædelev optaget. Da man senere tog fat på opstillingen af vogndelene til museets udstilling, manglede man nogle af de trædelev, der blev fundet i 1879-80 af tørvegraverne. De var simpelthen blevet ødelagt under optagelsen, idet tørvegraverne blot fjernede træet, fordi kun trædelenes beslag af bronze og jern havde interesse. Dette skulle efter yderligere

fund vise sig at være særdeles uheldigt, da netop trædele med bronzebeslag var velbevarede.

Arkæologerne foretog flere prøvegravninger i de omkringliggende moser, men uden at finde spor af oldsager og anså herefter arbejdet som afsluttet.

To år senere – i 1883 – stødte man under tørveskæring igen på bronzestumper, og alle var nu klar over, at dele til endnu en vogn måske gemte sig i mosen. Tørvegravningen blev indstillet, og Nationalmuseets folk blev hidkaldt. Arkæologerne konstaterede, at en vogn prægtigere end den første gemte sig i mosen. Vogndelene lå ligesom under det første fund spredt i mosen og sammenblandet med det første fund, men dog således, at dele af den først fundne vogn lå mod nord og de fleste dele fra den sidst fundne vogn lå mod syd. Det lykkedes at grave vognstumperne frem, så arkæologerne gennem analyser af materialets stiltræk kunne adskille vognene. Men en samlet katalog over vogndelene blev dog aldrig fuldstændigt udført. F.eks. har det været vanskeligt at sortere og opmåle hjulegernes tilhørsforhold og dermed hjulenes diametre på 95-97 cm tilstrækkeligt entydigt, ligesom der var usikkerhed om, hvilken vogn træstolen af navr har været knyttet til. De skrøbelige trædele blev samlet i store trækasser iblandet våd tørvejord og bragt med godsvogne til Nationalmuseet, hvor de blev konserveret og til sidst strøget med shellak eller linolie. Under arbejdet fandt arkæologerne tillige fem lerkar, to vævebrikker af ask, knogle fra husdyr og nogle træakslar. Lerkarrene gav ingen oplysninger om evt. indhold. Desuden var der fragmenter, som det ikke har været muligt at identificere.

Den først fundne vogn, *Dejbjerg I*, fandt man stilmæssigt ældre end den sidst fundne, *Dejbjerg II*, og gennem C-14 analyser fandt man frem til, at centrale dele af *Dejbjerg I* var ca. 200 år ældre end *Dejbjerg II*. Undersøgelser afslørede desuden, at de ældste dele, fælge og stol fra *Dejbjerg I* var henved 400 år gamle, da vognene blev henlagt i mosen. Det vurderes derfor, at *Dejbjerg I* er fremstillet ca. 200 år f.Kr. og *Dejbjerg II* omkring år 0.



*Dejbjergvogn II* fundet i *Dejbjerg Præstegårds* mose i 1883 står efter konserveringen udstillet på Nationalmuseet. Hjulene 95-97 cm i diameter, vognstang på 224 cm og vognkasse på 199,5 cm er fremstillet i asketræ, og hjulenes 13 eger er af avnbøg. På *Dejbjerg I* er der 14 eger. Akslerne på begge vogne er af jern. Stolen på 40-41 cm er af navr, sædets fletværk er af læder eller træspån. Foran vognen ligger rester fra *Dejbjerg II*. I Nationalmuseets magasin opbevares *Dejbjerg I* i kasser. Foto: Den store danske.lex.dk

## Henlagt i ældre jernalder

De to gamle, men fint bronzedekorerede vogne blev analyseret til at være henlagt eller ofret samtidig i ældre romersk jernalder, omkring 100-150 e.Kr. Delene lå spredt i mosens sandbund over en 50 meter strækning skrånende i en dybde på 80 til 130 cm fra nordøst til sydvest. Der var tale om en vase, som på det tidspunkt, hvor delene blev nedlagt, var forholdsvis tør. Arkæolog Henry Petersen ansat ved Nationalmuseet noterede de fundne dele på et kort over området.

For at beskytte vogndelene mod uvedkommende har stedet været afmærket med lange nedstukne stænger, som måske har markeret udstrækningen af et helligt område, sådan som det er kendt fra ofringer af våben fra romersk jernalder. I en årrække har vogndelene således ligget på mosens overflade eller i den sumpede vase, hvorved træværket var blevet udsat for råd og svamp, men efterhånden havde tørvemosset vokset sig hen over delene, så mosens garvesyre kunne begynde sin konserverende virkning. Omvendt har garvesyren borttæret visse jerndele, f.eks. sømhoveder, men også enkelte trædele var så medtaget, at de måtte erstattes af nye i forbindelse med udstillingen på Nationalmuseet. Analyser viser, at vognene havde mange slidspor og gennemgået flere reparationer i Danmark, måske med import af beslag fra Centraleuropa, desuden var et af fælgbåndene smedet af dansk myremalm. Det må derfor antages, at vognene har kørt en del i Danmark, men på bløde jordveje, da fælgbåndene ikke var nævneværdigt slidte.

Pragtvojnene var bygget til et hesteforspand med svingende foraksel og træk fra rygåg til selve vognstangen, uden brug af skagler. Vognene var konstrueret til at køre i adstadigt tempo, til galla- og paradekørsel i skridtgang med 6-7 km/t, med en fyrstelig passager på stolen. Det må have virket stærkt for germanerne i samtiden, fordi de almindelige trækdyr i germansk jernalder ikke var heste, men okser med ca. 4 km/t. Begge vogne var rigt udstyret med beslag, fx var vognstangen på *Dejbjerg II* med en længde på 224 cm fremstillet i asketræ med bronzebeslag og støbte bronzebøsning på forenden, navene var af asketræ omsluttet af støbte bronzebøsninger, fælgene var fremstillet af et stykke varmbøjet asketræ med smedede jernringe omkring til at holde fælgene i form. Egene med et frit skaft på ca. 31 cm var drejet af avnbøg. Vognens kasse (*Dejbjerg II* 199,5 cm) var tømret i udkløvet asketræ. *Dejbjerg II* var desforuden fornemt dekoreret med mandshoveder på vognens sider. Dekoreringen og de fornemme ornamenteringer gjorde vognene meget usædvanlige, de var pragtvojnene og bedst egnede til at vise frem ved paradekørsel på solskinsdage eller til skue under tag. Tekniske vidundere var de ikke og slet ikke bygget til de ujævne danske hulveje og sumpede lavninger. Men man har ikke nænnet at skille sig af med vognene, men valgt at lade dem gå i arv. Som tidligere nævnt var nogle vogndelev fra *Dejbjerg I* henved 400 år gamle, da de blev henlagt i mosen.

## Keltiske kunsthåndværkere

Dejbjergvognene er formentlig produceret af keltiske kunsthåndværkere, der var mestre i at støbe i bronze, smede i jern og forarbejde i træ. Kelterne var et folkeslag, der i jernalderen levede i Central- og Vesteuropa. Måske har keltiske håndværkere selv bragt vognene hertil og slået sig ned en tid i Vestjylland for at vise, hvordan man udvinder jern af myremalm, og for deres underhold har de kvitteret med at skænke de to pragtvojnene til vestjyske stormænd. Forskerne har kunnet konstatere, at jernet i vognkasserne er smedet af bjergmalm fra Centraleuropa, hvorfor vognene sandsynligvis er fremstillet der og transporteret til Danmark eller med hesteforspand kørt hertil. Men det kan ikke afvises, at

de dygtige keltiske karetmagere er kommet hertil og frivilligt eller under tvang har bygget pragtvognene med medbragt materiale. De to vognes konstruktion var næsten ens bortset fra, at den ene vogn var en anelse større end den anden, samt at der var en vis forskel i beslagenes udsmykning.

Der er gjort lignende vognfund fra den keltiske kultur i den sydlige del af Rhinen, i Alsace og øvrige vestfranske egne. I Danmark er der fundet seks pragtvogne af Dejbjergtypen fra jernalderen. Udover de to vogne fra Dejbjerg Præstegaards mose, som anses for at være blandt de mest velbevarede i Europa, er der i stormandsgrave fundet vogndelev i Kraghede i Vendsyssel og Langå på Sydøstfyn. Der er ved senere udgravninger også fundet vogndelev ved bopladser ved Fredbjerg i Vesthimmerland og Dankirke i Sydjylland. Disse to fund har sandsynligvis været værkstedsdepoter.

En kopi af Langå-vognen er udstillet på Odense Bys Museum.

I nærheden af Års er der ligeledes under tørvegravning fundet keltisk kunsthåndværk, et sølvkar kaldet Gundestrupkarret. De og andre fund viser, at der allerede i jernalderen var livligt handelssamkvem mellem Danmark og det øvrige Europa, og forskningen kan i dag dokumentere, at Dejbjergvognene, deres rekonstruktion og opstilling i Nationalmuseet har givet europæiske forskere nye svar om tilblivelsen af firhjulsvogne fra keltisk tid i Centraleuropa.

*Dejbjerg I* med den lave vognekasse har været brugt som seng, liggeplads eller bære, og formentligt har den til vognen knyttede stol været anvendt som agestol eller passagersæde, ligesom det har været tilfældet med stolen til Dejbjerg II. Vognene har en lang historie og gennemgået mange reparationer og tilføjelser, og forskere undrer sig over, at der i Dejbjerg Præstegaards mose ikke har været nedlagt seletøj og andet hesteudstyr, men kun en stol og fire jernstænger, der kan monteres, når vognekassen er taget af. Jernstængerne har muligvis været monteret for at fastholde et forhæng af læder eller tekstil, så man kunne transportere et eller andet, som kun måtte være synligt for indviede. Så måske var vognenes funktion ikke længere blot at tjene eliten som pragtvogne, men at optræde som vogne for gudinden Nerthus.

### **Gudinden Nerthus**

Hos den romerske historieskriver Tacitus møder vi i værket *Germania* fra 98 en skildring af gudinden Nerthus, som af germanske stammer ved forårssolhverv bliver kørt rundt på en overdådigt udsmykket hellig vogn trukket af gudindens hellige køer for at give grokraft til egnen. Tacitus fortæller også, at vognen derefter blev rengjort af slaver, hvorefter alle blev "opslugt af en sø". Hvorvidt Dejbjergvognene har været anvendt hertil, og som en rituel handling nedlagt i mosen må forblive en myte.

Et andet spørgsmål er, med hvilket motiv, vognene er skilt ad og spredt rundt i mosen? En myte fortæller, at vognene blev ofret til Moder Jord, modergudinden Nerthus, som kørte rundt tildækket og besøgte sine tilhængere. Turen afsluttedes på bakkens festplads, hvor Dejbjerg kirke ligger i dag. Her ofredes ni stykker levende: et menneske, en hest, en okse osv., alt af hankøn, da Nerthus var den kvindelige guddom. Efter ritualets afslutning vaskes vognen og guddommen i en afsidesliggende sø. De trælle, der står for vasken, har set gudinden Nerthus og må derfor til sidst druknes i søen sammen med vognen.

En fortælling kunne også være, at de keltiske vogne ikke længere har haft betydning for stormændene og derfor ofret sammen med dem til deres videre færd i dødsriget.

### **Ansøgning om tilbagelevering af Dejbjergvognene**

Lions Club Skjern fremsendte i 1968 en ansøgning til Kulturministeriet om en tilbagelevering af Dejbjergvognene til et nyopført museum i Dejbjerg. Ansøgningen var sendt i forbindelse med, at Kulturministeriet samme år havde nedsat et udvalg med den opgave at tilvejebringe en nyordning af Nationalmuseets struktur. I ansøgning anmodede Lions Club Kulturministeriet om at overveje, "at Dejbjerg-vognene udflyttes fra Nationalmuseet og placeres i en til vognene opført museumsbygning et passende sted i Dejbjerg Bakker, hvor de i sin tid blev fundet." Alternativt foreslog Lions Club, at der på Nationalmuseets foranledning blev fremstillet en kopi af vognene til udstilling i en bygning opført i Dejbjerg Bakker eller i en tilbygning til Skjern Museum. Til støtte for ansøgningen henviste Lions Club bl.a. til værdien af, at Dejbjergvognene kunne ses i det landskab, hvor de blev fundet, sådan som der var skabt præcedens for med Vikingskibsmuseet ved Roskilde Fjord. Ligeledes ville et særligt museum for vognene i Dejbjerg blive et attraktivt mål for turister for herved at lære nyt om Danmarks fortid. Lions Club ville efter bedste evne bidrage til realiseringen af forslaget, ligesom der også var en positiv indstilling fra Skjern Byråd. Bag henvendelse, som var underskrevet af klubbens formand, forvalter Arne Voigt, Løvstrup, stod godt tyve mennesker fra Skjern og opland.

Men fra rigsantikvaren var der i 1969 afslag til en flytning med den begrundelse, at Dejbjergvognene var "enestående med hensyn til dekorationer og bevaring", og at vognene efter Kulturministeriets opfattelse "naturligt hører hjemme på Nationalmuseet." Derimod kunne rigsantikvaren anbefale, at der fremstilles en kopi af den bedste af vognene til opstilling på Skjern Museum. Men fremstillingen af en kopi ville ifølge rigsantikvaren blive kostbar med en anslået udgift på 50-100.000 kr. Nationalmuseet tilbød at være behjælpelig med fremstillingen af vognkopien, men hverken Nationalmuseet eller Kulturministeriet så sig i stand til at yde økonomisk støtte til vognens fremstilling, og heller ikke til opførelse af en museumsbygning til en vognkopi. To af Lions Clubs medlemmer, forvalter Arne Voigt og redaktør Sven Hersbøll blev anmodet om at undersøge, om der var grundlag for at gennemføre projektet. Der blev ført forhandling med Skjerns borgmester N. Stie Hansen, der varmt støttede planerne og foreslog, at der opførtes en museumsbygning for vognen i det smukke landskab i Dejbjerg Bakker, hvor turister ifm. besøget kunne "nyde den vidunderlige natur, f.eks. gennem spadsereture i bakkerne." Borgmesteren understregede, "at en heldig løsning på planen naturligt må forudsætte, at egnens befolkning viste interesse for sagen."

### **Kopi af Dejbjergvogn**

På Odense Bys Museer på Hollufgård havde man i 1984-88 i samarbejde med Jernalderlandsbyen Næsby fremstillet en 1 til 1-model efter forlæg af Langåfundets beslag. Skjern-Egvad Museum besluttede at gøre lignende forsøg, og i perioden 1997-2002 fremstillede museets håndværker, skibsbygger Olav Martinsen, en nøjagtig kopi af *Dejbjerg I* i fuld skala af originale materialer og ved brug af så originale metoder som muligt. Vognen blev udstillet i Dejbjerg Jernalder sammen med andre jernalderfund fra egnen.

Beslutningen om at fremstille en model var åbenbart blevet truffet uden museets kendskab til Lions Clubs ansøgning i 1969 om tilbagelevering af Dejbjergvognene. Tidligere museumsdirektør Kim Clausen har en svag erindring om, at der under et af hans foredrag om Dejbjergvognene blev rettet et spørgsmål fra redaktør Sven Hersbøll om, hvorvidt museet kunne være interesseret i at fremstille en kopi af en af Dejbjergvognene. Sven Hersbøll har sandsynligvis med spørgsmålet erindret svaret fra rigsantikvaren i 1969.

Ideen om at bygge en model blev besluttet af museets direktør Kim Clausen og håndværker og skibsbygger Olav Martinsen. Da *Dejbjerg II* er samlet og udstillet i en glasmontre på Nationalmuseet, var det oplagt at forsøge at bygge en kopi af *Dejbjerg I*, som ligger i stumper i Nationalmuseets arkiv. Efter at Olav Martinsen nøje havde opmålt de enkelte dele i arkivet og den udstillede Dejbjergvogn II i montren, gik processen i gang i museets lokaler på Industrivej i Skjern.

Der er optaget en række film om byggeprocessen. I en af filmene vises på professionelt jernaldervis fremstillingen af vognhjulene fra begyndelsen med kløvning og bearbejdning af et stykke asketræ til den rigtige længde, bredde og tykkelse, derefter opvarmning af asketræet i en kasse til 100 graders celsius og skyndsomt at dreje træet omkring en form. I en anden film følger vi drejning og isætning af eger i hjulet, og endelig, en jernring, smedet af Højmark-smeden Knud Erik Eriksen, opvarmet over et glødende bål og i næsten gloende tilstand lagt omkring asketræet for straks derefter at afkøle hjulet i et vandbad. Jernringen er hermed fastspændt omkring hjulet, så en bronzebøsning nu kan sættes på vognakslen. Men fremstillingen var ikke så enkelt som vist på filmen. Der skulle mange forsøg til, før det endeligt lykkedes at fremstille de fire hjul.

Bronze er en legering bestående af kobber og en smule tin, nogle gange også en anelse bly, som får den smeltede bronze ved omkring 1000-1100 graders celsius til at flyde bedre ved støbning. Bronze har givet navn til bronzealderen, som er tiden mellem stenalderen og jernalderen. I bronzealderen var man i stand til at støbe redskaber, våben og smykker i bronze.

I endnu en film følger vi støbningen af en bronzebøsning. Processen begynder med, at Olav Martinsen modellerer en nøjagtig figur i voks, som under støbeprocessen bliver indkapslet i en kerne af ler, sand o.a. Derefter opvarmes formen, hvorved voksen smelter og løber ud af formen. Vi følger den videre støbning på et støberi i Svendborg, og når støbningen og nedkølingen er afsluttet, bankes den stive ler af, og efter en slibning og polering kommer den fineste bronzebøsning frem. De mange bronzedele fastgøres på hjulnavene, stjerten og vognens øvrige dele. På vognens to fjæle – foran og bagpå – fastgør Olav en bronzepåse efter at have punslet og ciseleret pladen efter de originale mønstre.

I de tolv film får man et indblik i, hvilken håndværksfaglig viden der ligger til grund for fremstillingen af disse pragtvogne, men genskabelsen af Dejbjerg I har udover at være et puslespil også været et ganske omfattende arkæologisk forskningsprojekt, som måtte drøftes dels med Nationalmuseets eksperter, dels med cand.phil. og vognforsker Per Ole Schovsbo. Rapporterne fra 1880'erne af arkæolog Henry Petersen måtte nøje studeres, før man kunne være sikker på sammenhængen. F.eks. stødte man undervejs på en række

fejl, som Nationalmuseet havde begået under samlingen af Dejbjerg II, idet man havde fundet dele, som tilhørte på Dejbjerg I.



*Kopi af Dejbjerg I opmålt og fremstillet af skibsbygger Olav Martinsen efter de originale dele på Nationalmuseet. Bortset fra eger, som er drejet i avnbøg og stolen, som er af navr, er alt andet træværk af træsorten ask. Måske er vognkassens bund af eg? Bemærk de fint udførte punsler og ciseleringer på bronzepladens front. Vognen har endnu til gode at blive trukket af et hesteforspand, men har dog af et par kraftfulde mænd været trukket rundt i Dejbjerg Jernalders terræn. Foto: Elmo Flaskager, 2023.*

Under arbejdet har Olav Martinsen også måttet studere de andre danske pragtvoغنfund som f.eks. Langå-vognen, og måske er vognene fremstillet i det samme værksted, men hvor dette værksted har ligget er endnu en gåde. Men der er ingen tvivl om, at det er keltiske håndværkere, som har skabt pragtvoغنene. De beherskede kunsten at støbe i bronze, at smede i jern, at dreje og bore i træ.

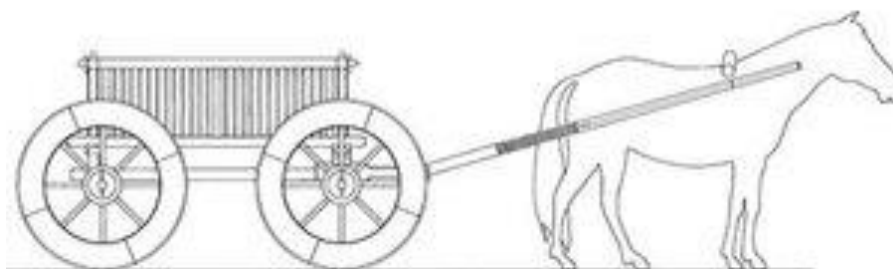
En pragtvoغن må have været utrolig kostbar! Men man har sikkert kunnet nedbringe omkostningerne på værkstedet gennem serieproduktion og standardisering af enkeltdele som f.eks. beslagene. Og sandsynligvis ligger der flere pragtvoغنene gemt i danske moser, måske også i Dejbjerg? De venter blot på, at arkæologer graver dem frem. De mange mosefund var jo dengang et resultat af en omfattende tørvegravning frem til

midten af 1950'erne. I dag har de fleste moser en paragraf 3-fredning, hvorfor eventuelle fortidsminder forbliver hengemt i endnu nogle tusinde år.

### **Romersk hestevogn fra omkring 200 e.Kr.**

Selvom pragtvognene havde mistet deres oprindelige betydning som magtsymboler for eliten, var de alligevel blevet vedligeholdt med stor veneration frem til ofringen i mosen. Men en romersk vogn var ved at vinde indpas i jernalderens Danmark. I slutningen af 1800-tallet fandt man i Tranbær Mose syd for Vejle hen ved 70 vogndelev, som stammede fra mindst 10 forskellige køretøjer. Fundet, der er dateret til ældre jernalder, omkring 200 e.Kr., skulle da også vise sig at være det største samlede fund i Europa af oldtidsvogne med hjul af fælg og eger. Indtil videre repræsenterer vognene de ældst kendte hestetrukne arbejdsvogne i Danmark. Vogntypen og skikken var sandsynligvis bragt til Danmark af danske lejetropper fra de romerske legioner nede i Europa. Fundet af militært udstyr som skjolde og lanser i Tranbær Mose tyder derpå. Af romerne havde de lært håndværket, ligesom de også havde lært at bruge heste via et åg som trækraft frem for okser. Heste som trækraft i stedet for okser var noget nyt i romersk jernalder (0-400 e.Kr.).

Tranbærvognen var bygget udelukkende i træ med aksler og hjul af eg og vognkasse af bøg. Med denne solide vogn kørte jernalderbonden staldgødning ud på sine agre om foråret og sin høst i hus om efteråret. Omkring 400 e.Kr. var denne vogntype blevet udviklet til "den stive landbrugsvogn", en dansk stivvogn og bondevogn, som fungerede upåklageligt op gennem resten af jernalderen, vikingetiden, middelalderen og frem til Anden Verdenskrig, hvor den afløstes af gummivognen.



*Rekonstruktionstegning af vogn af Tranbærtyperen fra romersk jernalder, forspændt af et par heste med åg. Tegning af Oudey Mea. Gengivet efter Schovsbo: Oldtidens vogne i Norden.*



*Kopi af Tranbærvognen bygget af Olav Martinsen, Dejbjerg Jernalder. Tranbærvognen var en efterligning af en romerske arbejdsvogn fra ældre jernalder, forspændt et par heste med åg. Hjulenes diameter var omkring 90 cm, hvilket gav en frihøjde på ca. 40 cm. Vognen havde en sporvidde på 110-120 cm samt en totalhøjde på 175 cm. Fælgene på ca. 5 cm udgjorde en solid bæreflade til at køre på blød og harvet pløjjord. Vognen kunne laste 400-500 kg, uden at akslerne knækkede. Foto Elmo Flaskager, 2023.*

### **Dejbjerg Jernalder**

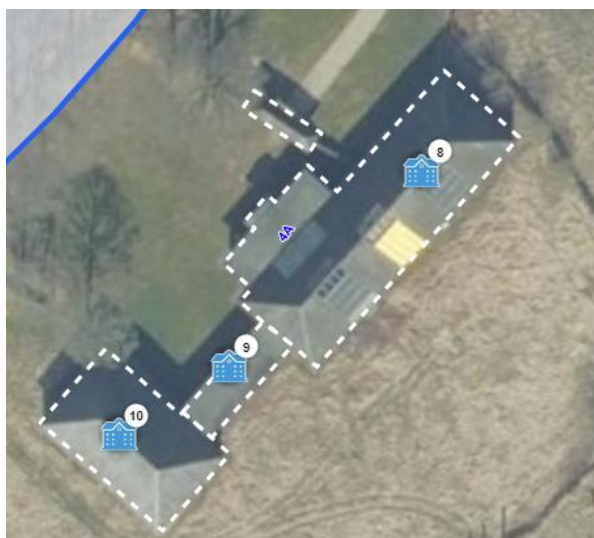
Dejbjerg Jernalder blev grundlagt i 1995, og inspireret af jernalderens arkitektur blev der i 1997 bygget en jernalderlandsby som et historisk frilandsmuseum. Med tegninger af arkitekt Bo Christensen, Skjern, og efter de samme forskrifter som en jernaldergård med udhus og langhus blev der ligeledes i 1997 bygget biograf og i 2001 et udstillingshus med glasgang. Over de næste år blev der i udstillingshuset indrettet montre med fund fra undersøgte jernalderlandsbyer i Dejbjerg-området. Sidenhen også en kopi af Tranbærvognen. Men det var uden tvivl den genskabte vogn af *Dejbjerg I*, der blev hovedattraktionen fra 2002 og frem, omgivet af de dukker, hvormed Lisbeth Winther fra Lønborg havde formået at portrættere de mennesker, som levede i jernalderlandsbyer omkring Dejbjerg, og som må have oplevet gudinden Nerthus i agestolen komme kørende med en bøn og velsignelse om en rig høst, inden vognene blev skilt ad og henlagt i mosen.

I jernalderen levede de fleste mennesker som bønder i landsbyer, holdt får og geder, kreaturer, svin og høns, hvormed de kunne forsyne sig selv med kød, æg, skind og uld. Der blev passet godt på dyrene, for de var vigtige for at overleve.

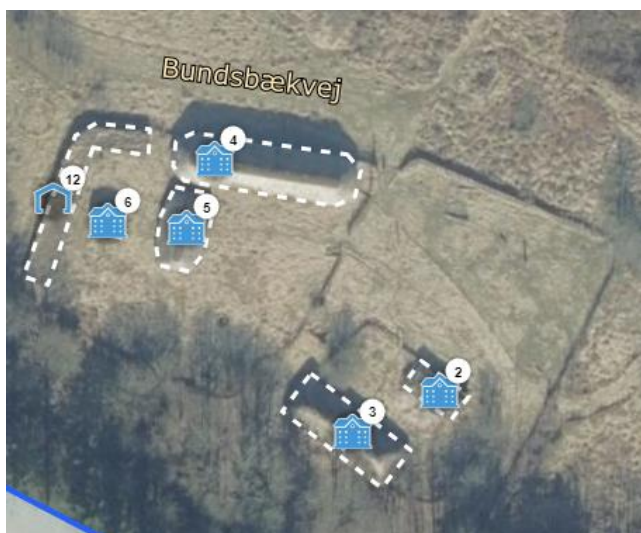
På arealet syd for udstillingshuset blev der i 1997 bygget en landsby med seks jernalderhuse/gårde, hvor den levendegjorte historie nogle sommeruger var en del af formidlingsformen. Personerne var iført dragter fra jernalderen og levede en hverdag med madlavning, mjødbrygning, markarbejde og håndværk. På marken omkring græssede husdyrracer kendt fra jernalderen, og i nærheden af landsbyen var der indrettet en offerlund og plantet en skov med træer, som fandtes i jernalderen såsom eg, bøg ask, el og birk.

For besøgende var der under sommerens levendegørelse mulighed for at afprøve en metaldetektor og kikke i mikroskoper på forskellige typer af korn for herved at få indsigt i, hvordan arkæologer erhvervede sig viden om fortiden. Desuden kunne gæsterne deltage i forskellige aktiviteter som f.eks. at skyde med bue og pil, fremstille læder- og trægenstande.

Et dynamisk museum, der var fyldt med muligheder om at lære om livet i jernalderens Vestjylland, havde i de første mange år et pænt besøgstal på omkring 5000, men ifølge VisitDenmark var besøgstallet i Dejbjerg Jernalder i 2007 det fjerde laveste i Region Midtjylland. Besøgstallet faldt i de sidste tre-fire år til mellem 1500 og 2000, hvorfor Ringkøbing-Skjern Museum i 2020 valgte at lukke Dejbjerg Jernalder og i stedet gentænke museets formidlingsform af jernalderen. Dagbladet noterede i et interview med museets direktør Mette Bjerrum Jensen den 4. februar 2020, at udstillingshuset er tænkt bevaret, og museet overvejer, om Dejbjerg Jernalder fortsat skal bruges i skoletjenestesammenhæng med fx besøg af skoleklasser. Samtidig gør man sig tanker om at renovere et enkelt jernalderhus, som så kan indgå i formidlingen. Med bevarelse af udstillingshuset formodes det, at kopien af Dejbjergvognen forbliver i udstillingshuset.



Udstillingshuset, BBR nr. 8 på 354 m<sup>2</sup> er bygget i 2001, thujatag  
Glasgang, BBR nr. 9 på 37 m<sup>2</sup> er bygget i 2001, thujatag  
Biograf, BBR nr. 10 på 142 m<sup>2</sup> er bygget i 1997, thujatag



Jernalderhuset, BBR nr. 2 på 40 m<sup>2</sup> er bygget i 1997, stråtag  
Jernalderhuset, BBR nr. 3 på 96 m<sup>2</sup> er bygget i 1997, stråtag  
Jernalderhuset, BBR nr. 4 på 125 m<sup>2</sup> er bygget i 1997, stråtag  
Jernalderhuset, BBR nr. 5 på 41 m<sup>2</sup> er bygget i 1997, stråtag  
Jernalderhuset, BBR nr. 6 på 5 m<sup>2</sup> er bygget i 1997, stråtag  
Jernalderhuset, BBR nr. 12 på 100 m<sup>2</sup> er bygget i 1997, græs

## **Jernalderlandsbyer og oldtidsagre**

Rundt omkring i Dejbjerg-området er der indtil videre fundet seks jernalderlandsbyer, men der gemmer sig utvivlsomt flere, som blot venter på at blive opdaget og undersøgt. Til hver af jernalderlandsbyerne har der hørt gravpladser, marker og overdrev. En af landsbyerne har ligget i Dejbjerg Kirkeby. Her er der udgravet bl.a. hustømter, men parcelhuse har sat grænser for, hvor langt man her kunne komme. En anden jernalderbebyggelse er opdaget i Vognbjerg, hvor der på luftfotos ses spor af marker fra begyndelsen af jernalderen. Den tredje jernalderlandsby er lokaliseret på den markante bakke, Kanebjerg, et par km nord for præstegårdsmosen. Et langhus er afdækket. På et luftfoto fra 1989 ses der tydelige tegninger af landsbyen. En fjerde jernalderbebyggelse er fundet i Alkærsig, omkring fire kilometer syd for vognenes fund.

Men i nærheden af St. Skindbjerg, ca. 1 km vest for fundstedet af Dejbjergvognene, blev der for år tilbage fundet et lerkar fra jernalderen. Spørgsmålet var, om der her har været en jernalderlandsby, som evt. kunne afsløre noget om de folk, som boede så tæt ved offermosen, og måske har oplevet vognene i funktion.

Med økonomisk hjælp fra rigsantikvaren blev et større udgravningsarbejde på 30 gange 35 meter sat i gang i årene 1987-89. I en kistegrav fandt arkæologerne et lerkar, en ragekniv, en nål, en krampe og nogle beslag, som holdt kisten sammen. I andre grave fandt arkæologerne f.eks. jernknive, smykkenåle, synåle og bæltespænder. Våben i form af sværd, skjoldbuer og spydspidser indgik i fem grave. I en anden grav fandt man sorte pletter fra trækul og potteskår. Fra en kvindegrav fandt man et guldsmykke fremstillet af en lang guldråd snoet op omkring en tynd genstand. Smykket var fra det sidste århundrede før år 0. Kun en enkelt gang var der fundet et tilsvarende guldsmykke i Danmark. I samme grav lå også et bronzesmykke samt to glasperler. Da man havde fået al muldjord skraldet af, trådte en aflang firkantet gravplads på 4,5 gange 2,5 meter frem, og en nærmere undersøgelse viste, at en højst usædvanlig trækonstruktion dukkede frem, idet der over graven har været rejst en træbygning på 7 gange 4 meter. Gravpladsen levede op til forventningerne om, at der så tæt på Dejbjergvognenes fundsted gemte sig noget meget interessant. I graven fandt arkæologerne et sværd samt resterne af en spydspids, tre flot udførte og sortglittede lerkar, der lignede lerkar fra en stormandsgård i jernalderlandsbyen i Hodde. Træbygningen over gravstedet har været rejst for at give gravstedet et monumentalt præg, for her var begravet en betydningsfuld mandsperson. Årringsanalyser i nogle velbevarede egestolper viste, at de var fældet omkring år nul, altså at stormanden var gravlagt, mens Dejbjergvognene endnu var i brug. Det var derfor nærliggende at slutte, at vognene har tilhørt denne stormand.

I alt 50 grave blev udgravet på St. Skindbjerg, og undersøgelsen afslørede, at der i flere grave var anbragt en urne indeholdende rester fra et ligbål, ligesom der var gruber i jorden af brændte rester af knogler fra landsbyens jernalderfolk. Fundet af små tuer med en sten eller en pæl har måske markeret de enkelte grave. Vest for gravene blev der under pløjejord fundet indhegninger og stolpehuller fra huse. Et af husene, et langhus på ca. 17 meter, var indrettet til bolig i den ene ende og stald i den anden med rester af båseskallerum med plads til mindst otte kreaturer. Stolpehuller og hegn afslørede, at der har fundet ombygninger sted flere gange, hvilket kunne indikere, at gården har eksisteret i mindst et par generationer, måske 50-60 år. Selve landsbyen med omkring ti gårde har eksisteret i omkring 200 år – fra 100 år f.Kr. til 100 år e.Kr. Men pga. de forholdsvis store

omkostninger valgte arkæologerne at lade de øvrige hustomter hvile i fred under plovmuldlaget.

En sjette gravplads er fundet ved Bøgholt. I samarbejde med den arkæologiske arbejdsgruppe Nerthus undersøgte Skjern-Egved Museum markerne omkring Bøgholt i 1988. Resultatet viste, at der her har ligget en jernalderlandsby svarende til den ved St. Skindbjerg. Med deres nærhed til fundstedet for Dejbjergvognene har disse to landsbyer naturligvis en særlig interesse, og lykkes det engang også at finde gravpladsen ved Bøgholt, vil vi måske komme endnu et skridt nærmere begivenhederne for 2000 år siden. Til sammen fortæller de seks jernalderlandsbyer, hvor tæt jernalderfolkene boede. Og måske dukker der endnu flere op engang?

I tilknytning til jernalderlandsbyer er der fundet såkaldte "oldtidsagre". På Øster Lem Hede blev der i 1935 registreret en "betydelig forekomst af oldtidsagre" med skelvolde omkring agrene. Således skildrer Gudmund Hat det i bogen "Oldtidsagre". Ligeledes fortæller han, at arkæologerne i 1943 undersøgte tre hustomter og en 135 cm dyb affaldsgrube indeholdende en del lerkarsskår, som kunne dateres til tiden 500 f.Kr. til år 0. Især faldt interessen på et stort forrådskaar med planterester i leret. Her var der aftryk af nøgenbyg, avneklædt byg, havre, hirse, dodder (ernæringsmæssigt værdifuldt olieholdigt frø) og spergel foruden flere ukrudtsplanter. Og på de opdyrkede marker mod nord og inde i Løvstrup Plantage blev der ved højdescanninger fra fly i 2007 vist jernalderagre ganske tydeligt. De 84 hektar på Øster Lem Hede er fredet og forvaltet af Naturstyrelsen.

På Troldebanken nær Bundsbæk Mølle fandt Gudmund Hat et system af skelvolde og terrassekanter, der indrammede jernalderagre, og i august 1935 blev området opmålt. Scanninger har vist, at der er op til 50 oldtidsmarker på omkring syv hektar stort område. Troldebanken på de 5,8 hektar er fredet og ejet af Danmarks Naturfond og bliver i dag plejet af et hold frivillige under Danmarks Naturfredningsforening Ringkøbing-Skjern.

### Symboler

Siden 1970'erne har museet i sin designprofil anvendt symboler fra Dejbjergvognene:



*Dejbjergvogn 1*



*Dejbjergvogn 2*



*Dejbjergvogn 2*

**Kilder**

Wikipedia

Historisk Atlas

Nationalmuseet

Dejbjerg Byportal

Fra Skjern Årbog 1971

Denstoredanske.lex.dk

Hardsyssel Årbog 2023

Skjern Dagblad den 31. december 1969

Per Ole Schovsbo: Dejbjergvognene

Per Ole Schovsbo: Oldtidens vogne i Norden

FRAM: fra Ringkøbing amts museer, 1990