

## HOVEDVEJ 1

A 1

Mange af Varv's læsere kommer utvivlsomt til at gennemkøre større eller mindre strækninger af hovedvej 1 - måske den hele fra København til Esbjerg eller omvendt. Devisen i vore dage er jo ellers, at man skal køre en omvej og hellere bruge noget længere tid på en idyllisk sidevej end suse gennem landet ad hoved- og motorveje. Derfor vil man i alle turistbrochurer, turforslag og ekskursionsberetninger finde omtalt lokaliteter, som ligger udenfor hovedvejene. Disse linier er skrevet for den travle bilist, som vil frem hurtigst muligt, men som alligevel gerne vil vide lidt om landskabet, som farer forbi.

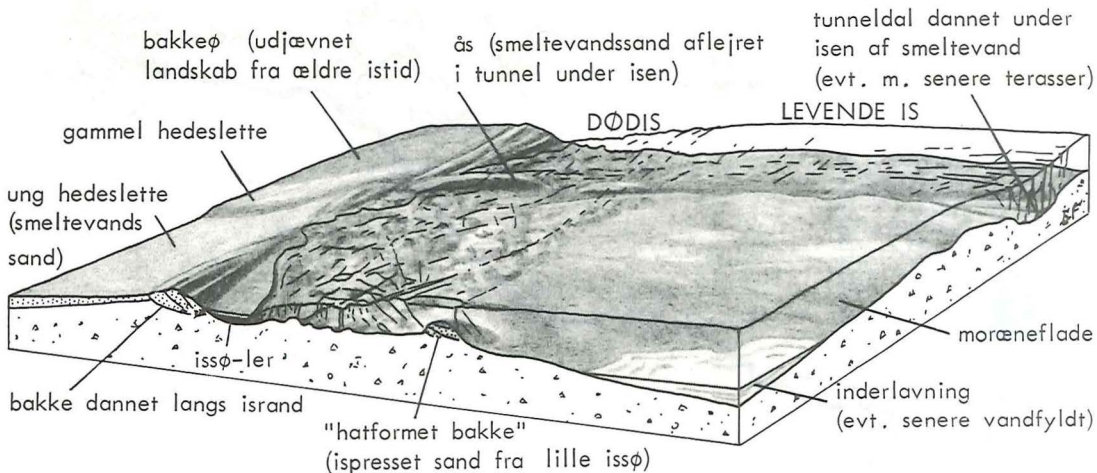
Nu skal man ikke vente en fuldstændig geologisk rutebeskrivelse, det kan ikke gives på den tilmålte plads. Derimod kan markante træk i landskabet omtales, og der kan fortælles lidt om, hvilke tanker en geolog gør sig på turen.

Løvrigt vil det blive et øjebliksbillede af hovedvej 1. De nye motorveje, som er ved at antage form både på Fyn og i Jylland, samt bygningen af den nye Lillebæltsbro vil bevirke, at store dele af den nuværende hovedvej snart bliver nedlagt eller i al fald kun vil fungere som lokalveje.

Man kan have gavn af Varv's kvartærtids-skema, som sidste gang blev trykt i hefte 4, 1966 - og selvfølgelig kan man kikke med i autoatlasset.

### 1. ETAPE. KØBENHAVN - HALSSKOV

Landskabet mellem København og Roskilde er ikke særlig spændende. Man kører på en moræneflade, som til at begynde med er næsten flad, medens den nærmere Roskilde bliver mere bølget. Kort før Glostrup passerer det gamle forsvarsanlæg Vestenceinten (1). Kalkundergrunden ligger her meget højt, og voldgraven er på store strækninger ført ned i kalken (fra yngste Kridttid). Derfor er det et udmærket sted for placeringen af den seismiske station, som i en bygning lige ved voldgraven registrerer jordskælv.



### LANDSKAB PRÆGET AF IS OG SMELTEVAND

Orientering for artiklens læsere.

Ismassen på figuren er den bortsmeltende sidste indlandsis. Den nåede tidligere at dække det meste af landskabet. Resten er præget af en anden, endnu tidligere ismasse.

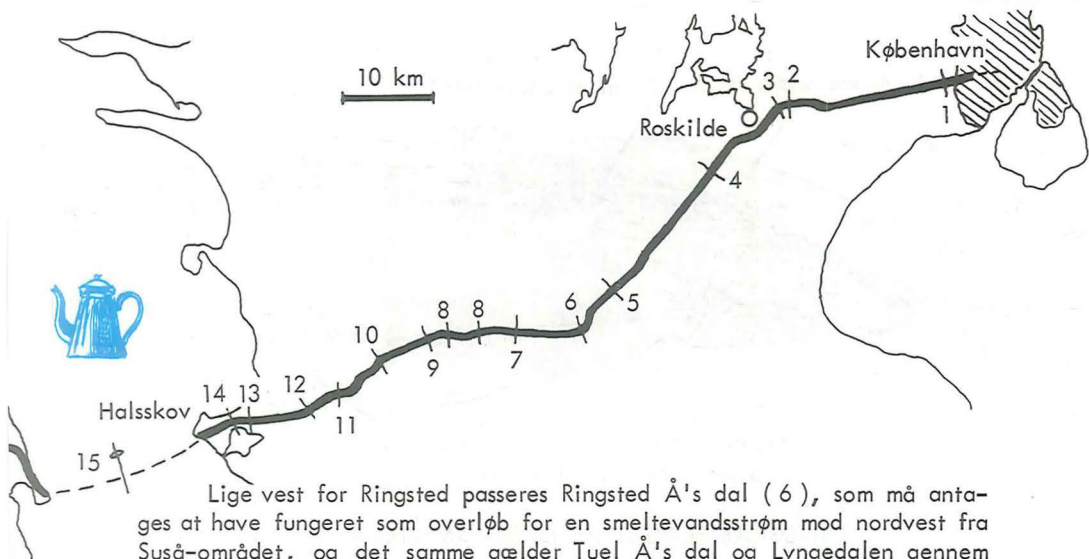
Da indlandsisen smeltede bort fra Midtjylland for ca. 17000 år siden, begyndte senglacialtiden, der varede indtil begyndelsen af postglacialtid for ca. 10300 år siden (da storskoven kom for at blive).

Motorvejen, som er ført uden om Hedehusene, bevirker, at man ikke mere ser de store grusgrave, men til gengæld passerer man lige forbi en lavning (2) nord for vejen sydvest for Fløng, hvor De Geer i sin tid foretog varvmålinger (se forrige nummer af bladet). Stedet er således næsten geologi-historisk, selv om det senere blev påvist, at målingerne var forkerte.

Lidt længere mod vest ses til højre ved Langbjerggård ruinerne af den tidligere smukke lille Langbjerg Ås (3).

Efter Karrusellen syd for Roskilde går vejen videre mod sydvest over morænefladen. Lige syd for  $\Phi$ m krydses en tunneldal (4), hvori Københavns Vandforsyning har nedsat mange borer, som har vist at erosionen, som udformede tunneldalen, har været så kraftig, at dalen har sin egentlige bund et godt stykke nede i den hårde undergrund.

Ved Staves Bro 5 km nordøst for Ringsted bør man stoppe eller i al fald køre langsomt (5). Man har her mod vest et vue ud over Haraldsted Langsø, på hvis bund der ifølge dybdemålinger ligger en lille ås, og ser man mod øst, har man fin udsigt på langs ad en tunneldal med terrassepartier og "åsklatter".



Lige vest for Ringsted passeres Ringsted Å's dal (6), som må antages at have fungeret som overløb for en smeltevandsstrøm mod nordvest fra Suså-området, og det samme gælder Tuel Å's dal og Lyngedalen gennem Sorø og Tuel søer (8), men det må lige nævnes, at inden vi kommer til de to sidstnævnte dale, ser vi ved viadukten ved Fjenneslev St. mod nord et stort fladt område (7), hvori der findes leraflejringer fra en meget stor senglacial sø.

Vest for Sorø passeres en israndslinie (9), som forløber omtrent nord-syd i Grydebjergskoven, hvor store isførte blokke kan ses i en fredet stenbestrøning. Den sidste gletscheris kom her fra syd op gennem Storebælt med fløje ind over Sjælland.

Ved Skovse (10), hvor den nye motorvej syd om Slagelse begynder, kan man iagttage enden af et åsstrøg, som følger Gudum Å mod nordvest. Sand- og grusmateriale i åsen er aflejret af en vandstrøm, som må være kommet fra dødis, der har ligget "lige syd for vejen".

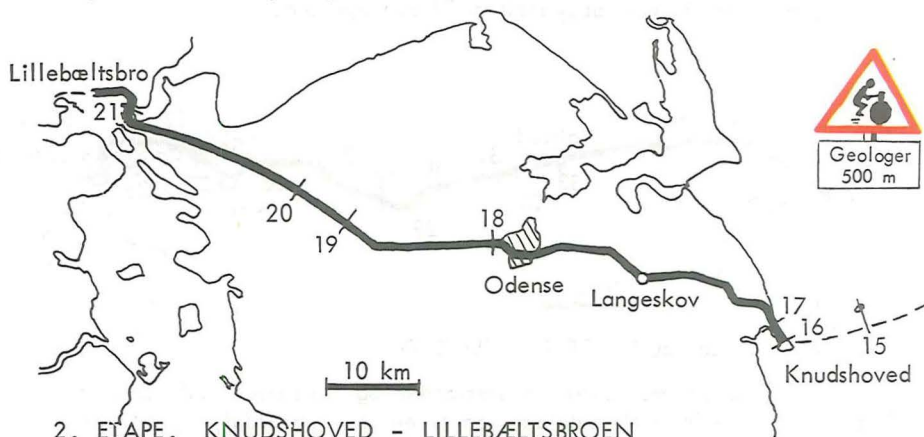
Efter Antvorskov (11) ser man mod syd de meget fremtrædende bakker Galgebakke og Hashøj ved Slots Bjergby, og herefter ser man ned over den store skråning mod Vårby Å og den nedenfor liggende flade udformet af Storebæltsgletscheren.

Vårby Å følges på østsiden af et parallelt med åen forløbende åsstrøg (12), som ses meget tydeligt syd for vejen. Vemmelev ligger på en tilsyneladende umotiveret bakke, medens det bakkestrøg, som motorvejen gennemskærer skråt (13) mellem Tjæreby og Halseby, er en meget fremtrædende israndstillling. Det må dog bemærkes, at man ser den langt bedre ved 100 km stenen på den gamle hovedvej til Korsør.

De meget markante bakker (14), Bjerget ved Svendstrup og Højbjerg, begge nord for vejen, må nærmest sammenlignes med de jævnaldrende "hatformede bakker" på Langeland. Mod syd ses Haneklint og lige ud for denne en stor flade af hævet havbund fra stenalderen. Vi ankommer så til Halsskov og kan nyde et velfortjent hvil på færgen.

I bassinet vest for færgelejet i Halsskov Havn kan man muligvis se Geoteknisk Instituts borefartøjer, som har udført borearbejdet i forbindelse med projekteringen af en bro over Storebælt (Varv 1964,3).

Sprogø (15) midt ude i Bæltet markerer samme israndstilling, som vi passerede ved Tjæreby.



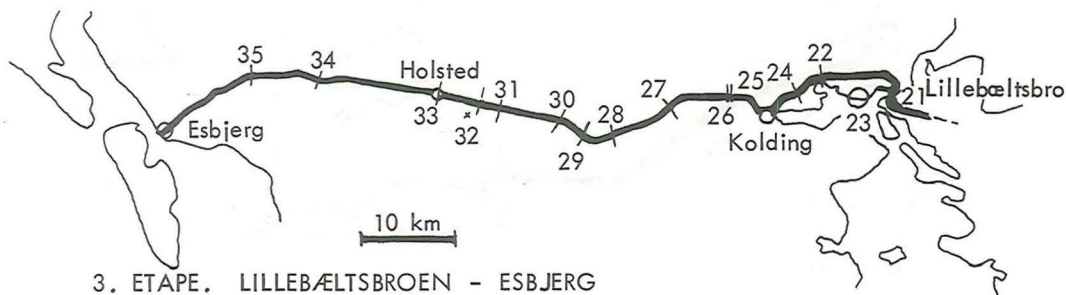
## 2. ETAPE. KNUDSHOVED - LILLEBÆLTSBROEN

Bortset fra et lille område af moræneler består hele Knudshoved (16) af hævet stenalderhavbund, hvorpå motorvejen er anlagt. Først efter hotellerne ved Nyborg Strand (17) kører man op på morænefladen. Vest for Langeskov passeres et system af lange smalle senglaciale hedesletter, som har retning mod nordvest og som adskilles af lave morænerygge. Lige før Odense Amtssygehus på omfartsvejen syd om Odense krydser man Odense Å, men man har her så travlt med at følge den grønne bølge, at man ofte glemmer at se sig om. Det sker der nu heller ikke så meget ved, for selv om der er idyllisk ved Odense Å, er der ikke meget natur tilbage. Efter omfartsvejens tilslutning til den gamle landevej går turen videre op over Bolbro Bakke, og mellem Bolbro og Stegsted passerer man de sydøstligste udløbere af de nordfynske tunneldale (18). I egnen omkring Vissenbjerg (19) kan man nyde det smukke dødislandskab, men det er her næsten umuligt at udpege enkelte bakker.

Ved Fjelsted (20) ligger der adskillige grusgrave, hvoraf en meget stor lige nord for hovedvejen. Der er fra dette område leveret store mængder grus til vejbygning i de senere år. Uden større oplevelser går turen videre, og vi når snart Lillebæltsbroen (21). Opførelsen af denne må geologisk betegnes som en milepæl, fordi det egentlige samarbejde mellem geologi og teknik i Danmark startede her. De store strømpiller skulle funderes direkte i det meget fede tertiære Lillebæltsler, og det gav mange spekulationer. Man måtte jo af hensyn til broens stabilitet være sikker på,

at sætningerne ville blive nogenlunde ensartede. Målinger gennem årene har vist, at pillerne har sat sig lidt forskelligt, men indenfor den ventede størrelsesorden. Det kan således nævnes, at totalsætningen for en af strømpillerne ifølge oplysning fra D.S.B. beløber sig til 48 cm.

Vest for broen er en højspændingsledning ført over bæltet i en stor bue, og mod øst ser man begyndelsen til den nye bro.



### 3. ETAPE. LILLEBÆLTSBROEN - ESBJERG

Vi er nu kommet over på fastlandet og fortsætter mod vest. Ved Gudsø (22) strejfer vi Elbodalen, som er en stor tunneldal, og kort efter når vi Jydekroen. Det kan stærkt anbefales at stoppe enten her eller lidt længere fremme ved Galgebakken, hvor der er store vigepladser på begge sider af vejen. Udsigten over Gudsø Vig er meget smuk, og ingen vil være i tvivl om, at man står over for en inderlavning. I det fjerne ses Skærbækværket (23), hvor enorme mængder danske brunkul er anvendt til produktion af elektricitet.

Lige før Nr. Bjert (24) går vejen i store sving ned over en dal, som er en fortsættelse af Eltang Vig, og lidt vest for Nr. Bjert følger en ny dal, som faktisk ligger i forlængelse af Elbodalen. Vejen er her ført over jernbanen på en morsom måde med et koket lille sving. Umiddelbart vest for banen er der på sydsiden af vejen en græsklædt morænelerskrænt med meget fint udviklede "fårestier" (smalle parallelle skredterrasser). Videre kommer vi til den store tunneldal, hvori Kolding ligger, og drejer vest på langs med tunneldalen.

Ved Harte Kirke (25) kigger vi mod syd. På marken her, nogle få hundrede meter syd for vejen udførtes i 1936-37 den berømte Harteboering, hvor det for første gang lykkedes at gennembore kridtsystemets aflejringer i Danmark (bortset fra Bornholm). Boringen nåede 1096 m dybde, hvoraf de sidste 150 m var boret i lag fra triasperioden.

Sydvest for Harte Kirke passeres kanalen, som fører vandet fra Stallerup Sø til kraftstationen ved Påby. Der er her (26) en imponerende udsigt mod sydøst ned mod tunneldalen, hvori Kolding Å løber.

Ca. 12 km fra Kolding, lige før vejen krydser Åkær Å, er der en lille vigeplads på nordsiden af vejen, og her findes en kilde (27), som man har trimmet og forsynet med strålespids, så den er blevet til et nydeligt lille springvand.

Åkær Å løber gennem et stort område, som består af smeltevandssand, men den har skåret sig gennem dette og ned i det underliggende moræneler. Passerer man her en tør sommer, vil dette ses meget tydeligt, idet græsset er vissent og tørt på den øverste del af skråningerne, som består af sand, medens moræneleret på skrånningernes nedre del er dækket med saftigt grønt græs.

Ved Anst ligger hovedvandskellet lidt øst for sidste istids hovedopholdsline, som forløber mellem Anst og Gamst (28), og vi kommer nu til et område med store sen-glaciale flodsletter. Isen har ganske vist strakt sig længere mod vest end til sin hovedopholdsline, næsten til Holsted, hvad fund af talrige medførte basaltblokke viser, men landskabet bærer ikke præg af isen.

Vi passerer Vejen Å ved Anst Bro og fortsætter langs Åen med udsigt mod nord over en ung hedeslette (29). Lige efter krydset med vejen til Læborg følger en anden ældre hedeslette (30), som ligger på et ca. 10 m højere niveau. Denne slette, hvori den store Vejen Mose ligger, hører til Holsted Å hedeslette. På den videre tur ser man mod nord ud over hedesletten og den bagved liggende Lindknud Bakkeø.

Ved Brørup (31) er der ved boring fundet adskillige interglaciale moser, dækket af op til 8 m arktisk flydejord.

Måske trænger man nu til et lille ophold, og det kan da anbefales at dreje fra hovedvejen mod syd lige efter Brørup Kirke. Man kommer så et par km fremme til den store is-transporterede Tislundsten, som bestemt er et besøg værd. Man kan køre lige hen til den, og stedet er fortræffeligt som rasteplass (32).

Vel tilbage på hovedvejen fortsættes til Holsted (33), som ligger på en ganske smal hedeslette flankeret af bakkeøer både mod nord og syd. I byens vestlige udkant ses en tydelig erosionskrænt på vejens nordside. Resten af turen går gennem et typisk vestjysk landskab med afvekslende flade bakkeøer og hedesletter. Ved Endrupholm passerer Sneum Å med en bred sen-glaciale hedeslette (34). Der er her anlagt en mængde ørreddamme. De springvand, man ser i dammene er kunstigt frembragt ved opstemning af åen. Ved Kors Kroen er bakkeøen så flad, at man her har påtænkt at anlægge en flyveplads (35).

Esbjerg ligger nu lige forude, og turen er slut.

*Paul Sørensen*