

VEJ

DANSK VEJHISTORISK SELSKAB

Artiklen er fra tidsskriftet Vejhistorie - Danmarks specialtidsskrift for alt, hvad der rører sig omkring veje og vejtransport.



*Geels Bakke ved København 1851
malet af Andreas Juuel og fotografi
fra 2020.*

Tidsskriftet udgives af Dansk Vejhistorisk Selskab to gange om året, hvor det sendes til selskabets medlemmer.

Vi har også en fyldig hjemmeside med informationer om trafik på veje. Her er også mulighed for at tegne et gratis abonnement på den månedlige nyhedsmail med nyt fra området.

Man kan også blive medlem af selskabet, hvor man kan møde andre med samme interesse ved vores møder, ekskursioner til spændende steder og rejser til udlandet med veje og trafik som udgangspunkt.

VEJHISTORIE

no. 38 // 2021

Tidsskrift fra DANSK VEJHISTORISK SELSKAB



SPOR EFTER VESTHIMMERLANDSKE OLDTIDSVEJE – ET KORT INDBLIK

KONGEVEJEN TIL DET INDRE AF MEXICO. CAMINO REAL DE TIERRA ADENTRO

CHAUSSÉBYGGERIET TIL EKSAMEN. SYNSPUNKTER PÅ DE JYSKE CHAUSSÉER I 1830'ERNE

BEKÆMPELSE AF TRAFIKULYKKER

BOGANMELDELSER

INDHOLD

Fyns amts rundkørsel i Nørre Aaby

- 03 SPOR EFTER VESTHIMMERLANDSKE OLDTIDSVEJE – et kort indblik
Martin Sejr Nielsen
- 10 KONGEVEJEN TIL DET INDRE AF MEXICO. Camino Real de Tierra Adentro
Ivar Schacke
- 15 CHAUSSÉBYGGERIET TIL EKSAMEN. Synspunkter på de jyske chaussées i 1830'erne
Michael Hertz
- 24 BEKÆMPELSE AF TRAFIKULYKKER
Henrik Stentz Ludvigsen

BOGANMELDELSER

- 34 EN NY HÆRVEJSBOG
En anmeldelse med nogle strøtanker om Hærvejens geografi og historiske betydning
Steffen Elmer Jørgensen
- 38 BRAUT 3
Nils Kristian Zeeberg
- 39 TRANSPORTENS HISTORIE. Boggaver til julens ønskelister
Jørgen Burchardt

VEJHISTORIE

Tidsskrift for Dansk Vejhistorisk Selskab
Nr. 38 // 2021

Medlemsblad for Dansk Vejhistorisk Selskab.
Udkommer forår og efterår.

ISSN 1600-776X

Udgives halvårligt af Dansk Vejhistorisk Selskab
med støtte fra Asfaltindustrien, Rambøll A/S,
ARKIL HOLDING A/S og COWI A/S.

Grafisk design | Kvorning Design &
Kommunikation

Lay-out | Anna Falcon, annafalcon.dk

Tryk | Vejdirektoratet

Oplag | 500 eksemplarer

Redaktion

Jørgen Burchardt (ansv.), Nils Kristian Zeeberg,
Michael Bregnsbo & Steffen Elmer Jørgensen

Forfattervejledning findes på selskabets
hjemmeside. Forslag til artikler kan sendes til
redaktion@vejhistorie.dk.

Dansk Vejhistorisk Selskab
Carsten Niebuhrsgade 43, 5.
1577 København V.

Postgiro 169-1791

t 7244 3333
dvs@vejhistorie.dk | www.vejhistorie.dk

KONGEVEJEN TIL DET INDRE AF MEXICO

Camino Real de Tierra Adentro



Ivar Schacke. Civilingeniør 1964. Har viet sit professionelle virke til vejsektoren. Forestod indførelse af databehandling i den danske vejsektor. Havde sigte på faglig og international udvikling af Vejdirektoratet. Tog initiativ til etablering af VEJ-EU. Har arbejdet aktivt inden for ATV, FEHRL, OECD og EU m.fl. Medlem af Vejhistorisk Selskab og bestyrelsesformand en række år.

Mexicos historie begynder med bosættelser for mere end 20.000 år siden af indianske civilisationer og kulturer, som udvikledes og trivedes i århundreder før den første kontakt med Europæerne. Ved spaniernes ankomst i det tidlige 1500-tal var de dominerende befolkningsgrupper de avancerede civilisationer såsom mayaerne og aztekerne. Spaniernes sejr over aztekerne i 1521 markerede begyndelsen af Mexicos tid som spansk koloni.

Erobrerne fandt en højt udviklet kultur og et velorganiseret samfund, hvorfra Europæerne lærte landbrugsprodukter som tomater, majs, kakao, chili, avocado etc. at kende. De blev også bekendt med tilbedelsen af mange guder, hvoraf regnguden Tlaloc og krigsguden Huitzilopochtli var de absolut vigtigste, begge med betydning for Kongevejen til det Indre af Landet. Europæerne bragte visse ting relateret til transport, som

indianerne ikke kendte. Det var bl.a. hjulet, uanset indianerne f.eks. kendte til ringe som smykker. Når de ikke udviklede hjulet til transportformål skyldtes det, at de ikke havde den rette trækraft. De kendte ikke til heste, som først kom til Mexico med europæerne.

Transport på den tid skete dels ved løbere, der hurtigt kunne bringe dokumenter og mundtlige beskeder fra et sted til et andet. Mellem for eksempel havnebyen Veracruz og Mexico city (på den tid kaldet Tenochtitlan) fandtes flere poster, hvor en løber blev afløst af en anden, og hele turen mellem de to byer – ca. 400 km – kunne klares på mindre end en dag.

Egentlig gods blev fragtet som pakkepost på ryggen af "postbude" eller for større enheder – som for eksempel vulkanske klippestykker til pyramider – på en slags træ-slæder, der blev håndtrukket fra sted til sted. Trækstyrken var normalt lavere klasser indbyggere eller slaver. Fra Veracruz fik indbyggerne i Mexico city ofte friske fisk, som det kun tog 15-16 timer at transportere mellem de to byer.

Veje fandtes kun i mindre omfang og kun mellem de vigtigste byer. Disse veje havde en slags brolægning, ofte store blokke af vulkansk karakter. Ellers var Mexico forsynet med omfattende stisystemer, der forbandt de mange byer og landsbyer. De mange stier blev indledningsvis udviklet til simple veje.



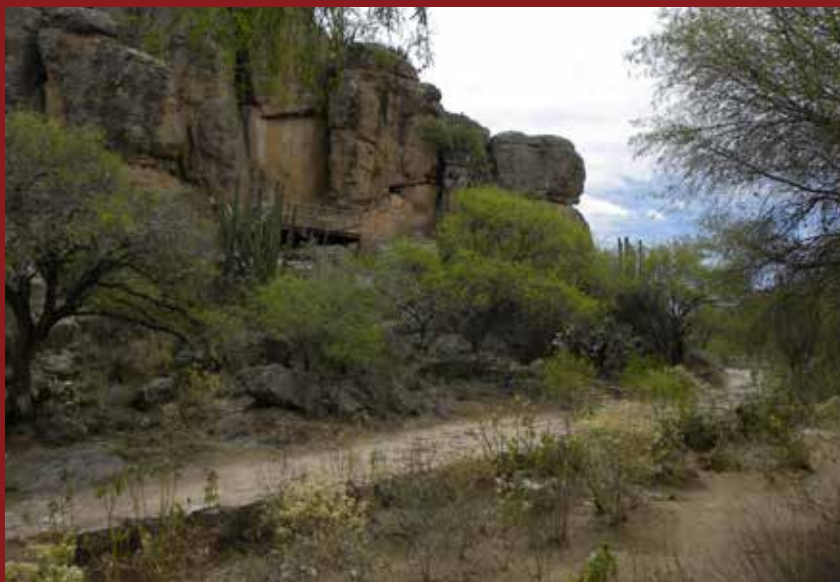
Postbud med pakke. Sådan fungerede postvæsenet før spaniernes ankomst. Reference: Codice Florentino, Bernardino de Sahagún: Historia General de las cosas de la Nueva España, Siglo XVI

De spanske erobrere fik ret hurtigt etableret 4 hovedstrækninger til at klare transport af spansk militær og muligvis godstransport. De fire veje udgik alle fra Mexico city og gik mod øst til Veracruz, hvorfra skibsforbindelserne til Europa udgik, mod syd til Guatemala med videre forbindelse til Centralamerika, mod vest til Acapulco, hvorfra der var skibsforbindelse til Philippinerne, som på det tidspunkt var spansk koloni, og mod nord til sølvminerne i Zacatecas. Den sidste blev kendt som Sølvvejen.

Religion og mineraler var de to hovedinteresser for den spanske kolonisering. Man skulle indføre kristendom – katolicisme – blandt indianerne

Eksempel på en sti, der til en begyndelse var del af Kongevejen. Stien er beliggende ved en nu tørlagt å nær landsbyen Victoria, på vejen udgående fra Kongevejen med retning mod San Luis Potosi, hvor man i lighed med Zacatecas også fandt sølv.

Foto: Rolando Guerrero



og skaffe penge til den spanske konges mange aktiviteter, ofte krige. Begge dele lykkedes i rigt mål.

Mange præster, men især munke, blev sendt til Mexico for at klare den store missionsopgave, foruden at betjene erobrerne. Vi kender især en af munkene, broder Jacob, der af nogle historikere regnes for en yngre broder til kong Christian II. Broder Jacob blev født ca. 1484 i Danmark. Han kom 1542 som franciskanermunk til Mexico, hvor han lærte flere af de indianske sprog og oprettede flere klostre. Han døde 1566 i Mexico, overordentlig velanskrevet blandt indianerne. Der er flere steder i Mexico mindeplader om broder Jacob.

Europæerne var indledningsvis blevet vel modtaget af kejser Moctezuma med smykker og kunstgenstande af både guld og sølv, et godt tegn på interessant minedrift.

Sølvminer blev 1547 fundet ca. 600 km nordvest for Mexico City, hvor Cristóbal de Oñate, en spansk soldat, i 1548 grundlagde byen Zacatecas, der blev center for sølvudvinding. Oñate, kaldet sølvbaronen, blev med tiden uhyre rig. Et år senere fandt man tillige sølv ved byen Guanajuato og siden også i San Luis Potosi. Sølvvejen, som den blev kaldt, gik fra Mexico City via den lille by San Miguel el Grande – omtrent halvejs mellem Mexico City og Zacatecas – hvor den forgrenede sig vestpå til Guanajuato, nordpå til Zacatecas og lidt mod nord østpå til San Luis Potosi. Det skabte



Den viste vej er beliggende nær den viste sti. Den anvendes i dag som en mindre vej uden forbindelse med Kongevejen. Foto: Rolando Guerrero

megen trafik, især af minører, soldater, munke og arbejdere (indianere). I San Miguel, navngivet efter den munk, der grundlagde byen, etableredes herberger, hestestalde, smedjer m.v. til at klare de rejsendes overnatningsbehov,

herunder sølvets sikre opbevaring. Lidt af sølvet forblev imidlertid i byen og San Miguel voksede sig stor og rig.

Cristóbal de Oñate havde en søn ved navn Juan de Oñate (1550-1626), der mente, at der mod nord ville være flere



*Linieføringen for Kongevejen fra Mexico City til Santa Fe i New Mexico, USA. Visse steder blev der etableret mindre parallelle linieføringer, men hovedstrukturen er bibeholdt stort set indtil i dag.
Reference: Jackson, Hal: Following the Royal Road. 2006*

miner, der kunne udnyttes. Endvidere var der enorme mexicanske områder nordpå (nutidens New Mexico, Arizona, Nevada, Californien) med uanede udviklingsmuligheder. I 1598 tog han derfor, med den spanske konges accept, initiativ til at drive en karavane mod nord. Dette blev starten på Kongevejen til det Indre af Landet (Kongevejen). Som navnet antyder, er vejen beliggende i det centrale Mexico, stort set midt mellem Atlanterhavet og Stillehavet.

Camino Real de Tierra Adentro – Kongevejens spanske navn – løber fra Mexico City til Santa Fe, en by beliggende i hvad der i dag er staten New Mexico i USA. Vejen har en totallængde på 2650 km, hvoraf 646 km forløber i USA. Begyndelsen fra Mexico city til Zacatecas blev etableret i forbindelse med sølvtransporterne. Juan de Oñate ville som sagt videre og sammensatte en ca. 5 km lang karavane omfattende 83 kærre, 7.000 stk. kvæg, foruden nybyggere, præster og munke, soldater, handelsfolk, samt mange indianere.

Mulige sølvminer var drivkraften bag karavane, men også muligheden for at etablere landbrug og handelsstationer. Rejsen foregik følgende stier og råd fra lokale indianere. Specielt området lige syd for den nuværende grænse mellem Mexico og USA udgjordes af en ret stor ørken, som havde krævet mange liv, og som man i realiteten derfor ikke kunne passere. Ved et overraskelsesangreb fangede man en gruppe indianere i det håb, at i hvert fald én kunne guide ekspeditionen videre. Alle indianerne blev frigivet og modtog gaver med undertagelse af to, som blev lovet heste, hvis de kunne vise vej til den store flod. Den ene, ved navn Mompil, tegnede i sandet med sin pil et kort med retningsangivelser, man måtte følge – den eneste måde at passere ørkenen på for at komme nordpå. Man drejede derfor karavane østpå og kom derved til floden Rio Grande, som man fulgte til det sted, hvor den kunne passeres – i dag mellem byerne Juarez (Mexico) og El Paso (USA). Nord for El Paso fulgte man anviste stisystemer langs Rio Grande til Santa Fe.

Der var for karavane flere vanskeligheder på en rejse ad Kongevejen. I den sydlige del fandtes bandegrupper, der plyndrede karavane for sølv og andre værdigenstande. Længere mod nord var der ustandselige angreb fra nomadagtige indianergrupper, hovedsagelig chichimecaer, der søgte at erobre heste, men af og til også bortførte kvinder og

børn. Disse indianergrupper kunne man imidlertid normalt klare med militærhjælp. Når en karavane skulle overnatte i et angrebsfarligt område, lod man simpelthen kærerne anbringe i en ring med mennesker og dyr inden for ringen. Passage af vandløb kunne forsinke en karavanerejse i dagevis. Det forunderlige var, at Oñate's oprindelige tur, trods sådanne problemer, blev gennemført på blot 8 måneder.

Den videre udvikling var – foruden udbygning af selve vejen – en gradvis etablering langs kongevejen af mindre bysamfund, handelsstationer, gårde og godser samt opførelse af kirker og kapeller. Munkene forestod ofte sidstnævnte, så indbyggerne kunne tilbydes kirkens tjenester. Godserne inkluderede altid en mindre kirke. I byerne var der tilføjede ofte rigmænd, der lod kirker opføre som tak for deres velstand, eller for offentligt at vise, hvem der havde penge. Mexico er fyldt med aldeles pragtfulde kirker.

Kongevejen blev hurtigt den mest betydningsfulde vej, som skabte forbindelse mellem den spanske koloniregering i Mexico city og de enorme spanske udviklingsområder mod nord. For tusindvis af migranter, minørere, missionærer, bønder og handelsfolk blev Kongevejen de næste 300 år den vigtigste vejforbindelse. Ad kongevejen transporteredes mod nord fjer, macaw (en papegøjeart), kobber og skaller, mens transporten mod syd, foruden sølv, hovedsagelig om-

Puente del Fraile: Består af to broer over hinanden. Den ældste, der ses under den nye, blev bygget 1535, faktisk før Kongevejen blev etableret. Det var en meget smal bro, som blev et problem for de bredere kærre og for trafikafviklingen generelt. Derfor blev en ny bro bygget, som blev forbedret i 1700-tallet. Det er denne bro, der er vist og som fungerede indtil 2010, hvor en 4-sporet vej var anlagt ved siden af.
Reference: UNESCO site, foto: Jesus Ibarra



fattede salt, huder, mineraler til udvikling af malinger samt turkis til smykker. Macaw fjer var for indianerne et helligt klenodie, der havde sammenhæng med den livgivende regn. Turkis var et rigdomstegn, som kejser Moctesuma bar som amulet om halsen til fremme af lykke og et langt liv.

Kongevejen blev en af de ældste, kontinuerligt brugte vejforbindelser i Nordamerika. Vejen blev derfor gradvis udbygget med broer og anden infrastruktur som forter til beskyttelse af karavaner, landsbyer, godser samt naturligtvis kirker og klostre. De foretagne investeringer i udbygning og vedligeholdelse af Kongevejen har været betalt af den mexicanske stat.

Der blev fundet sølvminer nordpå, men af mindre omfang end håbet, men man fandt til gengæld smykkemineraler som turkis og opal foruden kobber og guld.

Kongevejen skabte til en begyndelse både sociale og væbnede konflikter med de lokale indianere. Interessant var det, at mens nogle indianergrupper, som eksempel Chichimecaerne, var voldsomme krigsfolk, knyttede andre sig til europæerne og hjalp dem mod uvenlige indianere. Over årene udvikledes konflikterne med indianerne sig efterhånden til en social integration, hvor man lærte af hinanden. Munkene spillede her en vigtig rolle. Dette til trods var der stor social forskel mellem europæerne og indianerne. Medvirkende til den sociale



San Rafael broen: Broen blev bygget henimod slutningen af 1700-tallet og fungerede indtil 1980, hvor vandmasserne fra floden Laja fik to af broens buer til at falde sammen. Broen består af en overordentlig kraftig stenkonstruktion. Indgående i Kongevejen er den ligesom Puente del Fraile omfattet af UNESCOs Verdensarvliste.
Reference: UNESCO site, foto: Jesus Ibarra

integration var også de mange folk, som blev involveret i den økonomiske udvikling.

Mineselskaberne etablerede multi-etniske byer for minearbejderne. Europæiske landbrugsfolk fik udviklet landbrugssektoren og herunder etableret storgodser. Imponerende bygninger blev opført reflekterende blandingen af spansk og lokale kulturer. Bygninger blev hovedsagelig konstrueret af tvungen indiansk arbejdskraft. Design og udsmykning blev som sagt en sammenblanding af europæiske og lokale kulturer og skabte en enestående udveksling af kulturelle og religiøse ideer.

Med tiden skabtes langs visse dele af kongevejen alternative linjeføringer, men hovedstrukturen forblev intakt.

Den spanske trone ønskede via Kongevejen at blive bedre i stand til at styre udviklingen i de omfattende nordlige områder. Vicekongen i Mexico city besluttede derfor, at man hvert tredje år sendte en karavane nordpå, oftest bestående af 32 vogne, hver trukket af 8 muldyr og med en varelast på omkring 2000 kg. Dertil kom ofte kvæg, får, geder, æsler og kyllinger. Endelig bragte karavanan post, missionsfornödenheder og private varer. Hver karavanerejse tog omkring 6 måneder og fandt sted uden for regntiden.



Fort til beskyttelse af karavaner m.v. Det her viste er opført i Texas i 1747 ved en hovedvej, der forbinder Kongevejen med Austin, Texas. Fortet er bevaret som historisk monument til beskrivelse af, hvordan de mange forter langs Kongevejen så ud. Ingen af de oprindelige forter eksisterer i dag.
Reference: UNESCO 1351

Kongevejen blev altså et overordentlig vigtigt led i udviklingen af Mexico og var i 300 år den vigtigste trafikåre mellem Mexico og resten af Nordamerika. Selv efter amerikansk besættelse af de nordlige, mexicanske territorier var vejen til Europa for disse amerikanere ad Kongevejen fra New Mexico via Mexico City til Veracruz og derfra skib til Europa.

Under den spansk-amerikanske krig 1846-48 var Kongevejen en vigtig transportkorridor for den amerikanske hær. Andre amerikanske militærenheder sejlede til Veracruz, hvorfra de ad den østgående Kongevej nåede frem til Mexico city. Ved fredsforhandlingerne i 1848 måtte Mexico afstå sine nordvestlige besiddelser New Mexico, Arizona, Nevada og Californien. Efter krigen genoptoges Kongevejens vigtige formål som transportvej for såvel Mexico som USA.

Kongevejens opgaver sluttede omkring 1880 da jernbanen nåede frem til de nordlige byer og overtog hovedparten

af transport af personer og gods. Alligevel er Kongevejen, selv i sin nuværende form, en hovedforbindelse mellem de to lande.

Nutidens Camino Real de Tierra Adentro kan man i dag kun finde i form af mindre strækninger mens andre simpelthen er forsvundet. Der er meget få strækninger, som de så ud for næsten hundrede år siden. Derimod er der adskillige strækninger, som i dag er asfalterede udgaver af Kongevejen. I Mexico gør man sig anstrengelser for at sikre og bevare kulturelle steder som for eksempel de mange kendte pyramider, men indtil for ret nylig har man ikke ofret megen tid og penge på bevaring af Kongevejen. I 1998 underskrev USA og Mexico imidlertid en aftale om konservering og vedligehold af Kongevejen, og i 2005 etableredes i USA, med støtte fra det mexicanske Nationale Institut for Arkæologi og Historie (INAH), et museum over kongevejen.

Litteratur

Instituto Nacional de Arqueología y Historia: Camino Real de Tierra Adentro. 2006
Jackson, Hal: Following the Royal Road. 2006
UNESCO: World Heritage list. 1 august 2010
en.wikipedia.org/wiki/Camino_Real_de_Tierra_Adentro (opslag 4. april 2021).