

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

CHAUSSÉBYGGERIET TIL EKSAMEN

Synspunkter på de jyske chaussées i 1830'erne



Michael Hertz, f. 1939. Cand.Mag. 1967
I historie og geografi, 1968 arkivar, 1997
seniorforsker i rigsarkivet. Har publiceret
studier med emner inden for landbohistorie,
lokalhistorie og administrationshistorie.

Chaussébyggeriet i Jylland

1830'erne indledte en overgangsperiode i den sene enevælde med oprettelse af rådgivende provinsstænderforsamlinger i Roskilde, Viborg, Flensborg og Itzehoe. Derved blev anliggender, der hidtil havde været forbeholdt embedsstanden, gjort til genstand for debat og kritik i offentligheden. Det stillede kongelige embedsmænd over for en ny virkelighed. Ansvarlig? – Javist, overfor Gud og hans Majestæt Kongen! – men nu altså også overfor den offentlige mening! Det var ikke nogen nem overgang.

Den 16. jan. 1836 rettede således den fungerende chef for Ingeniørkorpset, oberstløjtnant v. Prangen – et spørgsmål til Rentekammeret i anledning af et indlæg i Kjøbenhavnsposten nr. 234 (3. okt. 1835), der angreb vejvæsenet, – om dette indlæg skulle imødegås ved enten "... lovlig Tiltale eller Pennefejde med en lumsk Bagtaler..."¹ – Ordlyden afspejler, at v. Prangen foretrak første udvej. En kgl. embedsmand nedlod sig

vel nødt til at gå i offentlig debat med 'skrivefrække' bladsmørere.

Det er i de rammer, vi skal se enevældens da 65 år gamle og stadig løbende projekt til modernisering af landets infrastruktur: anlæggelsen af chaussées – komme til 'eksamen' i den offentlige debat.

Vi tager afsæt i to indlæg fra 1838 til en punktundersøgelse af holdninger til vejvæsenets opgaver og problemer på dette tidspunkt.

Det første er et "Underdanigst Forslag om Veivæsenets Organisation og Overdragelse til Communerne paa Jyllands Vestkyst" udarbejdet i februar 1838 af ejeren af Nørre Vosborg A.E.M. Tang og gårdejer, deputeret i Stænderforsamlingen i Viborg Ole Kirk og indsendt via Ringkøbing Amt til Rentekammeret. Det andet er et memorandum uden titel, dateret 1. juli 1838 udarbejdet af deputeret i Rentekammeret, etatsråd og ridder af Dannebrog, C.U. Lund, hvori han – formentlig til intern overvejelse i Rentekammeret – drøfter mulig afvikling af den undtagelsesstilling, tre sjællandske amter (Københavns-, Frederiksborg- og Sorø amter) havde opnået i forhold til andre amter i Vejforordningen af 13. dec. 1793.

Tankerne i disse to indlæg og i de modindlæg og kommentarer, som de fremkaldte i Rentekammerets Vejkontor og i det Ingeniørkorpset, der i 1834 havde overtaget det militære Vejkorps anlægsvirksomhed, medvirkede til en allerede



F.E. v. Prangen (1781-1841) fra 1801
ingeniørofficer, fra 1832 fungerende chef
for Vejkorpset, der i 1834 sammenlagdes
med Ingeniørkorpset. Fra 1838 oberst og
chef for Ingeniørkorpset. Medvirkede bl.a.
til opførelse af Blindeinstituttet på Østerbro
og Thorvaldsens Museum. – "...kendt som en
Mand med dygtige Kundskaber og udbredt
Erfaring og navnlig som et ualmindeligt
administrativt Talent" (Vejdirektoratet).

igangværende proces, der ledte frem til den reviderede vejforordning, som blev stadfæstet 29. sep. 1841.

I denne artikel vil det til indledning blive opridset, hvor langt chaussébyggeriet var nået i 1838.

Ordet chaussé er fransk for en grundforbedret hovedlandevej, der så vidt muligt førtes gennem terrænet i rette linjer og uden skarpe sving eller stejle stigninger eller nedkørslers. Ved at indføre vejbygningsteknik fra Frankrig, Europas teknisk mest fremstående nation, håbede regeringen i 1761 at kunne



1793-Forordningens planlagte anlæggelse af hovedlandeveje i markeret med rødt. Statsvejene 1998 markeret med blå. (Fra: Steffen Elmer Jørgensen: *Fra chaussé til motorvej*, 2000, s. 97).

ophjælpe landbrug og produktion ved at forbedre vejnettet, så det til alle årstider gav mulighed for hurtig kommunikation, lettere afsætning af varer, større omsætning osv.

Her havde Jylland været længe om at komme med. Da den danske regering i 1763 indkaldte tre franske vejteknikere til at bistå med at forny det danske hovedlandeveysnet, blev deres første opgave at forestå anlæg af chausséer mellem København og Fredensborg og mellem København og Roskilde. Man begyndte altså på Sjælland og fortsatte her de følgende årtier således, at der efter 30 år var anlagt knapt 29 mil chaussé fra København til Helsingør, Korsør, Dragør og Køge.

Med vejforordningen af 13. dec. 1793 fik anlægsarbejdet fastere rammer – ikke mindst hvad dets finansiering angik. Herefter nåede chausséerne til Kalundborg og Vordingborg, fortsatte over Fyn og blev siden videreført på Falster og Lolland i overensstemmelse

med den plan, der var udstukket i vejforordningen.

Krigene i begyndelsen af 1800-tallet, statsbankerotten i 1813, forvirrede pengeforhold og landbrugskrisen var med til at sænke anlægstempoet. Det var først i 1818, hvor anlægsarbejderne på øerne nærmede sig afslutningen, det blev muligt at tænke på en videreførelse af planen for så vidt Jylland angik. Fra nu af lå vejvæsenets hovedopgave altså i Jylland.

I henhold til planen fra 1793, der var revideret i 1813, skulle hovedlandevejen i Østjylland løbe fra Kolding over Vejle, Horsens, Skanderborg til Aarhus og derfra via Randers og Hobro til Ålborg. Den vestjyske hovedlandevej skulle forbinde Ribe, Varde, Ringkøbing og Lemvig. Vejen mellem Kolding og Vejle skulle sydover via Haderslev have forbindelse til det slesvigske vejnet og via Haderslev til Ribe med den vestjyske længdevej. Kolding og Vejle skulle tillige have vejforbindelse til færgestedet ved Snoghøj og dermed til Strib og den

fynske hovedlandevej; og endelig skulle en tværgående hovedlandevej Hobro-Viborg-Holstebro-Lemvig forbinde de to linjer i øst og vest.²

Men det gik slet ikke rask med at føre planen ud i livet. I 1837 – næsten 20 år efter arbejdets begyndelse – kunne etatsråd C.U. Lund, konstatere, at der hidtil kun var anlagt 6 ¼ mil hovedlandevej i Jylland.³

I de første 30 år siden begyndelsen i 1763 var der på en kvart mil nær anlagt 29 mil chaussé – knapt én mil årligt – på Sjælland. I de påfølgende 43 år fra 1795 til 1837 blev der anlagt 52 mil chaussé i kongeriget, og da var det årlige gennemsnit nået op på godt 1 ¼ mil (=én + ni toogfyrretyvededele mil, regnede Lund sig frem til). Men i dette gennemsnit kan anlægsarbejderne i Jylland jo ikke have bidraget med ret meget. Man regnede med, at endnu forestod 26 års anlægsarbejde, og spørgsmålet var: Kunne man øge anlægshastigheden, og kunne man mindske udgifterne?

Sidste spørgsmål var ikke blevet mindre presserende, efter at de jyske og de sjællandske provinsialstænder var begyndt at debattere vejbyggeriet og dets omkostninger.

Skulle De kære læser have troet, at anlæggelsen af chausséer i Jylland var udgået fra ét punkt, for eksempel Snoghøj og derfra etapevis være skudt frem mod Vejle og Kolding og derfra videre, efterladende sig en nylagt, farbar chaussé (det troede jeg engang), så har De



Martinus Rørbyes skitse: Hulvej gennem Tolne Bakker, Vendsyssel 21. maj 1833 – viser ikke en jysk hovedlandevej endsige en nyanlagt, reguleret og grundforbedret, indgrøftet chaussé, men man får et indtryk af den opgave, Vejvæsenet stod overfor i Jylland. Her var befolkningstætheden mindre end på øerne, og dermed var den rådige arbejdskraft inden for 2 mil fra chausséerne heller ikke så stor. Det gav jo så det jyske 'hartkorn' – altså den bidragpligtige landbefolkning – anledning til at overveje, hvor nødvendige de nye chausséer kunne være (Statens Museum for Kunst).

troet fejl. Ingeniørkorpsets arbejdsplaner viser, at den årlige indsats sattes ind på godt 20 arbejdssteder fordelt på flere amter. Arbejdsstederne var strækninger på nogle hundreder favnes længde eller kortere, og vejvæsenet måtte sørge for omkørsler og undertiden anlægge midlertidige omkørselsveje. Det tog tid, inden de enkelte arbejdssteder voksede sammen til længere strækninger, der så kunne "frigives" til postkørsel mv., og det tog tid, inden man kunne opleve udbytte af indsatsen.

Arbejdets byrde oplevede beboerne derimod fra første stund.

Etatsråd Lund har gjort sig tanker

For en højtrangerende embedsmand i Rentekammeret som etatsråd C.U. Lund var det nærliggende at kigge kritisk på vejbyggeriets finansiering.

Øgede bevillinger var en nærliggende løsning til at fremme anlægsarbejdet. Men den udvej Lund anførte, fordrede en ændring af bestemmelserne i kapitel 2 i vejforordningen.

Hans memorandum, dateret 1. juli 1838,⁴ bærer ingen titel og synes mest udarbejdet til intern overvejelse i Rentekammeret og Ingeniørkorpset. (Sidstnævnte havde pr. 1. jan. 1834 overtaget anlægsopgaverne fra det samme dag nedlagte Vejkorps.)

Lunds ærinde var at få ophævet den særstatus, Københavns-, Frederiksborg- og Sorø amter havde opnået ved Vejforordningen af 13. dec. 1793. Men hans anliggende var en smule difficult, da det jo var den aldrende konge, Frederik 6. selv, der som ung kronprins havde sanktioneret, at beboerne i disse amter, der havde betalt til og ydet arbejdet, og hvor anlæggelsen af chausséer stort

set var afsluttet, ikke skulle bebyrdes i forbindelse med fremtidige chausséarbejder.

Så Lund var henvist til at finde gode argumenter.

Men inden vi møder hans argumentation, bliver det nødvendigt at indskyde nogle ord om vejforordningens bestemmelser "Om Forpligtelse til Veiarbejdet, samt Arbejdets og de øvrige Bekostningers Fordeeling."

Det sædvanlige årlige vejarbejde takseredes til ½ spanddag og 1½ gangdag for hver tønde hartkorn (§§ 28 og 29). Det vil sige, at ejere eller brugere af hartkorn (godsejere, bønder mv.) samt husmænd og inderster i alle amter – bortset altså fra de tre nævnte amter på Sjælland – i fremtiden årligt skulle bidrage til byggeriet af chausséer. Det siger sig selv, at det kun var beboere nær arbejdsstederne, der kunne komme



→ Ole Kirk (1788-1876) gårdejer og politiker. Stænderdeputeret i Viborg 1836-48, medlem af den grundlovgivende forsamling 1848, landstingsmand 1849-66. Ole Kirk var en dygtig og velanset landmand, der som politiker var fortaler for bondestanden, talte imod skoletvang men for almindelig værnepligt, ivrig fortaler for hedesagen men imod almindelig valgret, imod de nationalliberale dog nærmest konservativ og imod bondevennerne. (Ulfborg-Vemb Egnshistoriske Arkiv).

på tale som ydere af bidrag in natura. Øvrige beboere ydede i stedet betaling i penge.

Gangdage og spanddage er hoveriforordningernes betegnelser for dagsværk uden eller med hesteforspand. Vejbyggeriet i Danmark hvilede på indbyggernes urgamle og lovhæftede pligt til at møde frem og vedligeholde veje og broer. Som det fyndigt hedder i §32: "Enhver arbejdsfør Huusmand og Inderste bør gjøre en Gangdag om Aaret."

Bidraget kunne altså leveres in natura, dvs. ved fremmøde, eller ved betaling. Et særtræk ved vejforordningen var, at det privilegerede, dvs. skattefrie, hartkorn under hovedgårde, præste- og degneembeder betalte dobbelt så meget som det ikke-privilegerede hartkorn under hovedgårde og anneksgårdene til præsteembeder, og at dette igen betalte det dobbelte af, hvad der krævedes af skattebæret hartkorn under bondegårde mv. – hhv. 1 mark 8 sk. (=24 sk.), 12 sk. og 6. sk. Vejbidraget vendte den tunge ende opad.

Hvis der foregik anlægsarbejder inden for grænserne af et stift, skulle beboerne i stiftet dog betale dobbelt sats, og beboerne i det amt, hvor chausséanlæg var i gang, skulle betale tredobbelt sats eller selv møde op på arbejdsstedet, når de blev tilsagt.

Dette kan være grunden til, at vejvæsenet gerne iværksatte arbejder spredt over flere amter, og derved fik øget summen af de forhåndenværende bidrag.

Vigtigt for forfatterne af vejforordningen var det at understrege, at der med disse 'bidrag' ikke var tale om nogen skat eller "Contribution" til formering af statskassens indtægter men – "blot et Bidrag, til at fremme Gavn og Bequemmelighed for det Almindelige og Bidragydernes selv." – Søde ord!

Og selvfølgelig en masse jammer og skråll fra de arbejdsramte, efterhånden som chausséanleggelsen skred frem – både i sin tid på Sjælland, senere også i Jylland, da det blev jydernes tur til at 'få' chaussé. Men det rørte ikke vejkorpssets embedsmænd synderligt. Den slags hørte med til jobbet. De kunne ikke anse et par arbejdsdage pr. tønde hartkorn for nogen synderlig byrde.

Men disse ydelser slap 'hartkornet' i Københavns-, Frederiksborg og Sorø amter altså for at blive belemret af. Nu rejste Lund så spørgsmålet, om det berettigede i denne fritagelse.

På grundlag af et manuskript,⁵ som en tidligere fuldmægtig i Vejkontoret – C.L. Paulsen – inden sin afgang i 1824 havde overladt kontoret, havde Lund regnet sig frem til, at anlægskostningerne i de sjællandske amter pr. mil var nået op til 43.645 rigsbankdaler (herefter = rbd). Fraregner man bomindtægternes andel i denne sum, blev statskassens bidrag pr. mil dog blot 36.243 rbd.

Men heroverfor havde de mellem 1795 og til 1837 anlagt 52 mil chaussé kun kostet 34.435 rbd. pr. mil at anlægge, en omkostning, som alle

andre amter end de tre nævnte havde været med til at dække via 'hartkornets' bidrag. – Og anlægshastigheden på 0,96 mil færdigbygget chaussé pr. år var i perioden efter 1795 øget til 1 1/4 mil om året.

Et nærstudium af C.L. Paulsen overbeviste Lund om, at bøndernes bidrag i de tre amter på Sjælland, var ydet umådelig sendrægtigt. Mens den årlige tilvækst på chausséerne fra København til Fredensborg (5 mil), København til Roskilde (4 mil) og fra Roskilde til Korsør (10 mil) havde været henholdsvis 0,68 mil, 0,80 mil og 0,77 mil, havde arbejdet på strækningerne mellem Fredensborg og Helsingør (godt 2 mil), Klovtofte og Køge (3 1/4 mil), København og Dragør (godt 1 1/2 mil) og fra Roskilde mod Kalundborg (2 1/2 mil – standset 180 favne inde i Holbæk amt) resulteret i en årlig tilvækst på henholdsvis 0,14 mil, 0,15 mil, 0,20 mil og 0,17 mil, hvad Lund tog som bevis på landboernes svage indsats. I det der udover landboere også årligt havde været udkommanderet soldater til at bistå med anlægsarbejdet – op til 600 mand ad gangen, – gik Lund ud fra at de rimelige præstationer på de større strækninger skyldtes, at det fortrinsvis var på disse, hæren havde været sat ind.

Yderligere pegede han på, at udgiften til de chausséer, der var anlagt i de 30 år inden forordningen, overvejende havde været dækket af Den Kongelige Vejkasse (oprettet 1764) samt ved træk på andre kongelige eller offentlige kasser.⁶

A.E.M. Tang (1803-68) godsejer (Nørre Vosborg) og politiker. Dygtig landmand der udvidede sine ejendomme. Medlem af Ringkøbing amtsråd fra 1842 og samme år suppleant til Stænderforsamlingen i Viborg. Medlem af den grundlovgivende rigsforsamling 1848, landstingsmand 1849-66. Liberal fortaler for økonomi i statens forvaltning, ivrigt engageret i bl.a. hedesagen og jernbanerne.
(Udsnit fra portræt 1869; Det Nationalhistoriske Museum).



Således fandt Lund kun ringe sandsynlighed for, "... at Arbeidet har været særlig trykkende for Bønderne i de 3 nævnte Amter. Jeg mener at Forholdet har været heel Omvendt."

Hertil må dog bemærkes, at Lund just havde anført, at spand- og gangdagene pr. tønne hartkorn hvert år på "forunderlig Maade" svarede til det kalkulerede vejarbejde. Med andre ord: at det var de årligt afsatte midler, der regulerede mængden af udført arbejde.

I øvrigt vil det være vanskeligt at opgøre de sjællandske hartkornbrugeres indsats, da det som regel var overladt godserne at organisere arbejdets udførelse lokalt, og at dette pålignedes hele sogne eller landsbyer og ofte udførtes som "flengsarbejde" (=i fællig)⁷ og ikke individuelt. Men hastig læst fik argumentet jo bæredygtighed.

Sådan et indlæg blev Vejkontoret og Ingeniørkorpset jo nødt til at tage stilling til.

En 54 sider lang udateret og usigneret uddybning⁸ analyserer konsekvensen for den Almindelige Vejkasse, hvis "... Hans Majestæt [skulde] befale, at Kjøbenhavns, Frederiksborg og Sorø Amter bør som hidtil blive uden Forbindelse med Den Almindelige Veikasse." De 60.000 tønner hartkorn ville med udskrivning af 32 sk. pr. tønne hartkorn have givet vejkassen 20.000 rbd. i indtægt. Ved bortfald af denne indtægt mentes kassen at kunne fritages for at vedligeholde hovedlandevejene i disse

amter. Det var den i 1764 oprettede Kongelige Vejkasse, der havde båret vedligeholdelsesudgiften.

Et andet 116 sider langt ligeledes udateret og usigneret 'Bilag I' går kritisk i kødet på 2. kapitel i 1793-forordningen, og konkluderer med hensyn til evt. revision uden ærbødighed: "Om dennes [i.e. revisionen] Nødvendighed vil Enhver overbevise sig ved et Gjennemsyn af de enkelte Paragrapher ... der paa ganske forunderlig Maade blande det Almindelige med det Specielle, og uden bestemt Orden omtale snart det ene og snart det andet Slags af baade Veie og Hartkorn, saa at man til sidst ikke engang ret veed, hvorom Talen er." Herefter følger en kritisk gennemgang paragraf for paragraf.⁹ Vi vil i øvrigt ikke fordybe os i vejvæsenets forberedelse af den reviderede vejforordning, der vedtoges 29. sep. 1841, – blot konstatere, at arbejdet på den var blevet sat i gang.

Et "Allerunderdanigst Forslag" fra Vestjylland.

De to dygtige og velanskrevne landmænd Tangs og Kirks forslag strutter af vestjysk selvsikkerhed og hjemmedyrket ringeagt for embedsvælde og virkelighedsfjern teori.¹⁰

I indledningen på deres forslag anerkender de, at gode veje har indflydelse på et lands kultur og velstands fremme, men – "Veienes Beskaffenhed og ... Bekostning ... bør staae i et rimeligt Forhold til den Nytté man kan have af dem."

Fordi det i England og Nordamerika var fundet nyttigt at forbinde "store Pladser" med jernbaner, "... det derfor næppe ville betale sig paa noget Sted i vort Fædreland at gjøre lignende Anlæg... [og] fordi en steenlagt Chaussé mellem Kjøbenhavn og Korsøer var paa sit rette Sted, ville den derfor ei være det paa alle Jyllands Landeveie." Andragender til den viborgske Stænderforsamling viste, at de med "Localiteterne bekiendte Mænd" i Jylland anså veje af denne beskaffenhed som uhensigtsmæssige og i stedet ville foretrække de såkaldte lette chausséer.

Derpå opregnede forslagsstillerne i 15 punkter årsagerne til, at man burde overlade til vejvæsenets bestyrelse til kommunerne selv – eventuelt som et tiårigt forsøg.

At den "... hidtil bestaaende Veibestyrelse ei nok har seet paa Oeconomien ligger tydeligt for hver practisk Mands Øie..." Vejvæsenet har villet gøre vejarbejdet "for stadseligt og smukt ... uden dog at gjøre nogen egentlig Nytté." Derfor kunne en mil stenlagt vej komme til at koste 100.000 rbd., en vej opfyldt med ler og grus 25.000 rbd. og "den skjønné Steenbroe" over Hansted Å ved Horsens skulle have kostet 10.000 rbd., hvor en træbro til 300 rbd. ville have været tilstrækkelig. Når kommunerne selv fik lov til at stå for vejanlægget, ville "... den tilbørlige Hensyn" blive taget til økonomien.

Vejen mellem Limfjorden og Ribe behøvede ikke engang at være en let



C.O.E. von Schlegel (1794-1864) ingeniørofficer 1810. Alsidig militær karriere. I 1831 ved Vejtjenesten, i 1850 oberst og chef for Ingeniørkorpset. I 1863 kommanderende general i Første generalkommando Distrikt (Vejdirektoratet).

chaussé men kunne være at endnu mindre bekostelig slags. Der "... gives paa Strækningen flere Miile ... hvor der hverken findes Gruus eller Leer." Her kunne forbedringen udføres med tilstrækkeligt lag af sand og lyng, efter at vejlinjen var afstukket, grøfterne gravet og vejen jævnet. Vejen her bliver sjældent brugt til fragtkørsel, da købstæderne bortset fra Holstebro alle er søstæder, og bønderne kun har ringe kornavl til salg men driver kvæg til slesvigske og holstenske markeder.

Forslagsstillerne har helt klare forestillinger om, hvordan kommunerne skal bestyre vejanlægget: kommissioner for vejstrækninger på 5-6 mil sammensat dels af mænd udpeget af "den til Veiarbeide in Natura pligtige Mand," dels af proprietærer blandt de vejpligtige udpeget af amtmanden, stående under en overbestyrelse sammensat af chefen for landets almindelige vejvæsen og stedets amtmand.

De slutter deres forslag med: "Da disse Egne selv ville udføre Veianlægget af deres Veie, vil det vel faae en billig Krav paa Veikassen, hvortil den i en saa lang Række af Aar har contribueret..." – og underskriver med deres navne og tilføjelserne: "Eier af en frie Hovedgaard" (= Nørre Vosborg) og: "Eier af en Bondegaard" (=Ebbensgaard).

Amtmand Tillisch i Ringkøbing forekommer nærmest forlegen over at skulle belemre Rentekammeret, da han fremsendte forslaget ved sin følgeskri-

velse af 13. marts 1838. – Vistnok ville arbejdet blive hurtigere og billigere, "... men om Hovedlandeveien ... derved ville blive sat i en saadan Stand som billigen kan fordres, turde være mere Tvivl underkastet. Veiarbeide her i Amtet er saa at sige aldeles ukjendt, og man vil neppe kunne vente, at de som skulle føre Tilsyn med Veienes Anlæg vilde være i Besiddelse af de dertil fornødne Kundskaber." Han kunne ikke tiltræde, at amtet skulle savne fornødne vejmaterialer, førend fornødne undersøgelser havde fundet sted. Osv.

I København blev det major v. Schlegel fra Ingeniørkorpset, der kommitterede Tangs og Kirks forslag, og det gjorde han grundigt punkt for punkt – 20 sider plus fire siders citat af hans foresatte oberst v. Prangens promemoria af 10. juni 1836 om omkostningerne ved anlæggelse af hovedlandeveje i Danmark, Holsten og Lauenburg.

"Dette Forslag grunder sig i det Væsentlige paa de samme urigtige Data og de deraf følgende Urigtigheder i Anskuelser, som ere lagte til Grund for de til den viborgske Stænderforsamling indkomne Forslag..." (Jf. Kjøbenhavns-posten 1836 nrr. 134 og 135).

Sådan indledte v. Schlegel sine kommentarer. Han måtte beklage, at v. Prangens promemoria ikke var kommet til offentlig kundskab, for så – "vilde den tænkende Deel af Veisagernes Interesserede sandsynligvis være blevne af en anden Mening..." – Men sandsynligvis så

v. Prangen ingen anledning til at oplyse hverken den tænkende del eller lumske bagtalere i offentligheden om vejvæsenets anliggender.

v. Schlegel fortsatte: "Rigtignok kunde man være berettiget til at formode, at Gaardeier Ole Kirk som Stænderdeputeret havde benyttet Lejligheden til at gjøre sig bekjendt med Indholdet af omtalte Promemoria, der blev fremlagt i Forsamlingen..." – Men Ole Kirk befandt sig i et andet ekkokammer end vejvæsenets ingeniører, og dér følte man næppe det store behov for at lade sig belære om de sandheder vejvæsenet bekendte sig til. Man dannede sine egne sandheder.

Det skulle ikke blive eneste gang, sagkundskab kom ude af trit med politiske meninger.

Og så var v. Schlegel ellers i gang med at rydde op i misforståelserne: 1793-forordningen påbød jo meget hensigtsmæssigt, at ikke alle jyske chausséer skulle være "steenlagte" dvs. brolagte, hvis lokale omstændigheder ikke tillod det. Men vedligeholdelsesmæssigt ville brolagte chausséer være til fordel for hartkornbrugerne. Veje konstrueret som i forslaget kunne vel være tjenlige som bi- og sogneveje men aldrig som hovedlandeveje. Det måtte synes indlysende, at "en saa moderat aarlig Præstation" (som det vejarbejde hartkornet skulle præstere) langt hellere måtte ydes på hensigtsmæssig måde nogle år længere, end – "i nogle Aar kortere bortødsles til Veianlæg, der

hverken kunne være af Varighed eller til sand Nytte". Osv. osv.

Major v. Schlegel fandt sig ikke beføjet til at ytre, hvorvidt en vestlig hovedvej skulle opgives, men måtte på det bestemteste erklære sig imod, at overdrage anlæggelsen af hovedlandeveje til kommunerne. Den hidtidige fremgangsmåde, hvor Korpsets officerer i forening med lokal overvrighed og politiembedsmænd drøftede principperne for vejenes konstruktion forud for arbejdet, og hvor købstadskommuner og hartkornsbrugere "gives Leilighed til at fremkomme med deres Betænkeligheder, inden forhandlingerne blev underkastet Kancelliets bedømmelse og forelagt Hans Majestæt," – anså v. Schlegel for en for "... baade Regjeringen og for Land og Kjøbstad Communer mere betryggende Fremgangsmaade."

Han tvivlede på, at veje uden reguleret længdeprofil og med vejbane af sand og lyng kunne kaldes "gode ... og efter Forholdene passende Veje." – Sandet på sådanne veje ville efterhånden let "borthvirvles" af vinden, fylde grøfterne og forvandle vejene "... næsten til Huulveje."

Her bliver jeg dog fristet til at nævne, at ved vejsynet i 1841 fandt major Købke den endnu ikke grundforbedrede hovedlandevej gennem "Vomb" (=Vemb) sogn "tung og sandet", men ved Bruus Møllebro var den i god stand, "... ligeledes Sand, dog dæmpet ved Lyng." Også ved Naur var vejen i god stand "... Sandet

men forsynet med Lyng."¹¹ Lyngdække kunne altså fungere.

Bebrejdelserne mod "den nuværende Administration" (d.e. Ingeniørkorpset) for ikke at tilgodese økonomien kunne ikke vedrøre principperne for arbejdets udførelse. Alle arbejder sattes i licitation mindst én gang sommetider flere. Først når der ikke var opnået antageligt bud ved licitation, bortakkordedes arbejdet kontraktmæssigt til ringere pris end det laveste licitationsbud.

Med hensyn til principper for vejenes konstruktion og anlæg, og de – "aldeles urigtigen angivne Summer" – henviste v. Schlegel til oberst v. Prangens promemoria pkt. 19:

"For 100 Mile Chausséer, der bygges i Kongeriget Preussen i Aarene 1835, 1836, 1837, er Overslagenes Beløb 5 Milioner preussiske Dalere, det er pr. Mil 66.000 Rbd. – For 6 ¼ Mile Chaussé, som bygges fra Hamburg igjennem Hertugdømmet Lauenburg er Overslagenes Beløb omtrent 50.000 Rbd. pr. Mil. – 3 Miil Chaussé, som er Gjenstanden for det indeværende Aar (1836) Arbeidsforslag i Danmark ere calculerede til en Bekostning af 122.000 Rbd., nemlig 69.274 som Bidrag af den Almindelige Veikasse, 52.728 Rbd. som er virkelig Værdie af de Præstationer, som paaligges (!) Arbeidskredsenes Hartkorn; og deri er indbefattet Bekostningen for de 3 Broer, 237 Steenkister og for 4182 [kvadrat-] Favne Brolægning." Det giver

en pris pr. mil dansk chaussé på 40.352 Rbd. 8 sk.

v. Prangen fortsætter: "Ved at gennemgaae Regningerne for enkelte større Arbejder i Danmark under en tidligere Bestyrelse (d.e. Vejkorpset) har jeg fundet meget større Bekostninger. Jeg kan altsaa paa det Bestemteste paastaae, at vi ere særdeles meget fremskredet til det Bedre, og jeg bør tillige protestere imod, at man antager Veianlæggets Beskaffenhed under den nuværende Administration efter den tidligere..." – Han tilføjer, at alle hidtil foretagne chausséarbejder i Jylland henhørte til de mest bekostelige, mens de lidet bekostelige strækninger endnu stod tilbage. Hermed må vel forstås, at Vejvæsenet var begyndt med at tage hul på strækninger, hvor stejle stigninger eller fald i terrænet skulle udgraves, vejdæmninger lægges over lave områder eller broer opføres over åer med ofte vanskelige bundforhold.

"Hvor høist skadelig en ubetænksom Oeconomie er ved Chausséers Anlæg sees ... i Kongeriget Hannover, hvor man ... byggede en heel Deel lette Chausséer, hvis slette Beskaffenhed for et Par Aar siden blev Gjenstand for en Undersøgelse ... Resultatet blev, at man erkjendte at havde villet spare i Utide, Veibanerne maatte forstærkes, hele Strækninger der havde for stærke Stigninger maatte forlades og ombygges..." Han tilføjer: "De Penge et Arbeidsdistrict bidrager til Chausséarbejdet blive i Districtet, og at

1 Mil ~ 12.000 Alen ~ 7.536,48 meter
1 Alen ~ 2 Fod ~ 0,62804 meter
1 Favn ~ 3 Alen ~ 1,884 meter
1 Kvadrat-Favn ~ 3,549 kvadratmeter, m²

1 Rigsbankdaler, Rbd. ~ 6 Mark ~ 96 Skilling
[1 Mark ~ 16 Skilling]

Hartkornsbegrebet

Tønder Hartkorn er ikke som *Tønder Land* et flademål, men et udtryk for dyrkningsværdien af en ejendoms jorde; ved opmåling og bonitering blev den enkelte gårds tilliggende jord beregnet til et vist antal Tønder Hartkorn, Tdr. Htk., evt. med brøker. På tiden for vejreformerne var det Christian V's Matrikel af 1688 der var gældende, Danmark blev nyboniteret ved Matriklen af 1844.

Bidraget fra den almindelige Veikasse kommer til [udbetaling i distriktet], saaledes er Veianlæggets Bekostning meget langt fra at være Pengetab [d.e. – for distriktet]. – Prangen”

Til supplerung af ovenstående har v. Schlegel beregnet, hvor meget udgifterne til nylige chausséarbejder forskellige steder i Jylland ville løbe op til omregnet pr. mil. -

Således Remmerslund i Vejle amt: 1100 favne chausséarbejde, 137 kvadratfavne brolægning, 4 store stenkister og 20 ”Overkjørsels Steenkister”, Bekostning: 1063 Rbd. af den almindelige Veikasse, dertil den virkelige værdi af hartkornets præstation: 5.600 Rbd., i alt 6.600 Rbd. – pr. mil 22.600 Rbd.

Og således fremdeles Sebberup Mark ved Remmerslund, 740 favne for 6.700 Rbd. – pr. mil: 36.000 Rbd.

Spørring mellem Aarhus og Randers 1837-38, 1150 favne for 7.000 Rbd. – pr. mil 28.000 Rbd.

Holmegaard, Randers Amt, 620 favne for 4.250 Rbd. – pr. mil 27.000 Rbd.

Viborg Købstads Mark 1838, 660 favne for 5.150 Rbd. – pr. mil 31.000 Rbd.

Vroue Mark i Viborg Amt 1837-38, 600 favne plus 2 store stenkister for 4.337 Rbd. – pr. mil 28.900 Rbd.

Meirup Mark i Ringkøbing Amt 1838, 1100 favne for 4.795 Rbd. – pr. mil 17.000 Rbd.

Opsneum Mark mellem Varde og Ribe, 1789 favne for 6.830 Rbd. – pr. mil 15.300 Rbd.

Ganske store forskelle i pris! – men jo langt fra de 100.000 Rbd. for én mil chaussé, som Tang og Kirk havde skrevet.

Tilsvarende var tilfældet med Hansted Bro; ”... ikkun ukyndige og upraktiske Mænd kunde paastaae, at en passende Træbroe paa samme Sted kunne have været udført for 300 Rbd. Med Hensyn til Grundens slette Beskaffenhed kunde den vel næppe have været udført for det tidobbelte...” Men udgiften til vedligeholdelse af træbroer er betydelig, så det er indlysende ”... at valget af Steenbroer er i Faveur for Communerne.”

Ganske vist havde næstkommanderende i det i 1834 nedlagte Vejkorps, oberstløjtnant G. Rosenberg, i løbet af 1833 rekvireret først 3.500- så 3.000- og så igen 3.500 rbd. i sedler til arbejderne ved Hansted Å, men heri indgik også udgifter til forhøjelse af vejdæmningen på

chaussélinjen ud til broen, omlægning af åløbet og anlæggelse af omkørsler og midlertidig bro i den forbindelse.¹² Den 4. juni 1836 angav Ingeniørkorpset, at udgifterne til Hansted Bro i 1833-34 samlet var løbet op til 7.194 rbd.¹³

v. Schlegel gør opmærksom på, at broen var projekteret under ”den forrige Vejbestyrelse” og opført af officerer ”af det forrige Vejkorps”, og at den derfor ikke kunne antages som målestok Ingeniørkorpsets fremgangsmåde. En af flere antydninger af, at Ingeniørkorpset i 1838 ønskede at lægge afstand til ledelsen af det i 1834 nedlagte Vejkorps.

Med hensyn til strækningerne uden grus eller ler, havde v. Schlegel endnu aldrig set sådan mangel hverken mellem Viborg og Holstebro eller mellem Ribe og Varde. Hvad kvægdraft angik, måtte han gøre opmærksom på, at der altså ikke var tale om stenlagte chausséer i Vestjylland.

v. Schlegel afrundede med at protestere mod det ”aldeles upraktiske” i forslaget til udførelse af vej anlæggene – ”en Sag der baade udfordrer Kundskaber og Erfaringer ... vil man tiltroe sig selv større Duelighed end Mænd af Faget... [osv.] ... Jeg for min Person maa paa [det] Indstændigste anmode Corpset om at blive fritaget for al Deeltagelse i en saadan Veibestyrelse.” – Tilskud fra Den almindelige Veikasse, hvortil op-

kræves bidrag fra hele landet, til "... saa ufuldkomne Vejanlæg ... vilde ... være en urigtig Anvendelse af disse Pengemidler."

Lette chausséer var bragt i forslag i begyndelsen af 1830'erne af major N.W. v. Stockfleth, der advokerede for et hurtigere, mindre bekosteligt og mindre ambitiøst anlægsarbejde i Jylland. Han havde foretaget en form for trafiktælling, der beviste det ringe behov. Hans 'tælling' havde dog den mangel, at den alene omfattede postkørsler, ikke øvrig fragtkørsel. Andre vidnesbyrd gik i modsat retning.¹⁴ Stockfleth blev næppe populær i Vejkorpset, men ideen faldt i god jord blandt nogle af de stænderdeputerede.¹⁵

Forslaget om kommunal ledelse af anlæggelsen af hovedlandeveje fik ikke plads i den reviderede vejforordning af 29. sep. 1841. Men ved vejloven 21. juni 1867 fik amterne overdraget de statslige hovedveje, og det var da et skridt på vejen. Den statslige vejforvaltning blev i 1867 reduceret til en tilsynsopgave, og de praktiske vejopgaver kom på lokale hænder.

For Ingeniørkorpset havde det i 1841 bl.a. betydning, at man nu tog et skridt til afvikling af det påtvungne pligtarbejde. For som v. Prangen skrev, "... at ved intet

System, saa megen Arbejdskraft spildes unyttet end ved et system, der baseret ved Naturalarbeide. Det nye Udkast til en Forordning gaaer ud paa aldeles at ophæve dette saa tvivfulde System." I stedet ville hartkornsbrugernes bidrag i penge kunne betale professionelle vejarbejdere osv. efter arbejdets "virkelige" værdi.

Det var Danske Kancelli, som fandt det betænkeligt at ophæve alt pligtarbejde og i stedet få hartkornets bidrag udredt i form af et pengebidrag. Også på andre områder var der uoverensstemmelser mellem Ingeniørkorpset og Kancelliet. For eksempel så kancelliet risiko for "Collission" mellem militære og lokale, civile autoriteter og ønskede at pengetransaktioner i forbindelse med vejarbejderne skulle ske gennem amtstuerne, hvad Ingeniørkorpset anså for upraktisk, da korpset jo havde sine folk på arbejdsstederne, der kunne ordne økonomiske mellemværender direkte med beboerne og derved spare dem for lang rejse til amtstuen. Osv. Osv.¹⁶

Tilsyneladende rummede forberedelserne til en ny forordning skjulte kim til en faglig tvist mellem juristerne lokalt og i centraladministrationen på den ene og ingeniørerne på den anden. Men det bliver en anden historie.

Noter

- 1 Rigsarkivet, Rentekammeret, Vejkontoret – Pakke 303.249.170 Journalsager 1836 nr. 63.
- 2 Jørgensen, Steffen Elmer: Fra chaussé til motorvej. (2001) s. 94 ff.
- 3 Rigsarkivet, Rentekammeret, Vejkontoret – Pakke 303.255.74: Forarbejder til vejforordning af 29. sep. 1841. Indlæg af 1. juli 1838 ved (C.U.) Lund.
- 4 Rigsarkivet, pakke 303.255.74 – Forarbejder til Vejforordningen af 29. sep. 1841.
- 5 Paulsen, C.L.: Et forsøg til en historisk Beretning om vejevæsenet i Danmark. Udgivet ved Michael Hertz (2009).
- 6 Zahlkammerkassen, Partikulærkammerkassen og Fonden ad Usus Publicos, som de vigtigste, tillige Chatolkassen, Artillerikorpsets kasse, lotteriindtægter til Opfostringshuset og General Landvæsens Collegii Fond. – Jf. Paulsen, C.L.: anførte værk, passim.
- 7 Jf. Paulsen, C.L.: anførte værk s. 189f. og s. 257ff. (= Bilag 85).
- 8 Jf. note iv – udateret indlæg.
- 9 Jf. note iv – udateret 'Bilag I'.
- 10 Jf. note iv – Allerunderdanigst Forslag om Vejevæsenets Organisation og Overdragelse til Communerne.
- 11 Rigsarkivet, pakke 303.249.233 – Journalsager 1841 nr. 895 – Rapport over det 31. August og 11. September 1841 afholdte Vejsyn i Ringkjøbing Amt.
- 12 Rigsarkivet, pakke 303.249.146 – Journalsager 1833 nr. 115.
- 13 Heraf 3.162 rbd. fra Den almindelige Vejkasse, 2.332 rbd. fra "Penge af Hartkornet" og 1.700 rbd. fra "Præstationer af Hartkornet". Jf. Rigsarkivet, pakke 303.249. – Journalsager 1836 nr. 821.
- 14 Jf. f.eks. Rigsarkivet, pakke 303.249.230 – Journalsager 1841 nr. 415, Ribe Stiftamt 20. april: "Den overordentlig store Varetransport, som finder Sted fra Ribe til Varde og den daglige Samfærdsel, hvormed disse tvende Kjøbstæder knytte sig til hinanden."
- 15 Jørgensen, Steffen E.: anførte værk s. 113 f.
- 16 Rigsarkivet, pakke 303.255.73. – Forarbejder til Forordningen af 29. sep. 1841, Von Prangen: Bemærkninger over Udkastet til en Forordning... 24. juli 1838.