

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

# TRANSPORTENS HISTORIE

## Boggaver til julens ønskelister

Chronicle (Heinrici: Chronicon Livoniae/ Henrik af Letland: Livlandske Krønike), et håndskrift, formentlig nedskrevet 1224-1227, der kun kendes i afskrifter, omhandlende årene 1180-1227, lige på den tid hvor vor egen Valdemar II Sejr var på korstog i det hedenske baltiske land. Præsten Henrik fik ikke noget flag med hjem ligesom kong Valdemar, men han rejste rundt og døbte og kristnede store dele af det nuværende Estland, landsby efter landsby, på steder Valdemar og hans præst Wolther ikke havde nået. Rejseruterne omtales direkte som Baptism-routes. Braut 3's sidste artikel omhandler The Oldest Stone Bridges in Sweden, en flot gennemgang af Sveriges bevarede broer fra tiden før broer blev bygget i beton og stål – læser man artiklen grundigt ser man også billedet af Bro-Nisse's smukke 1844-bro over Lagan ved Hamneda i Småland, Nils-Bro-Nisse-Nilsson i Hamneda levede 1797-1862, og stod for flere markante brobyggerier. Billedet afslutter den svenske litteraturoversigt og bogen. Mare Balticum, Østersøen, binder de syv historier sammen, udgiverlandet Norge ligger måske ikke lige ved saltet Østerstrand, men med den fælles norsk/danske historie...

Det er snart jul, og her kommer mine forslag til ønskesedlen til julemanden. Hele fire udgivelser, hvilket vi ikke er forvænt med.

Alle bøger er såkaldte "coffee table" bøger. De ligger fremme i stuen til besøgendes beundring. Børnebørn kan undres over de flotte helsides billeder, og de kan altid give anledning til en diskussion blandt gode venner i middags-selskabet. Bøgerne er i stort format og lækker indbinding. Prisen er derefter, så det bliver ofte en gavebog til den runde fødselsdag, jubilæet eller julen.

Teksten i coffee table bøger er sjældent særlig fremragende, så man må finde andre – og mindre tunge – bøger til godnat-læsning i sengen. Disse fire bøgernes tekster er dog gode.

De to første bøger er skrevet af professor på Københavns Universitet, Martin Zerlang. Han har igennem sine mange år som forsker skrevet de videnskabelige værker, en forsker skal skrive, men heldigvis øser han også af sin viden for os i den bredere kreds.

Det er tilfældet med hans bog "Danmark set gennem et cykelhjul", hvor han udnytter års flittig læsning af dansk litteratur til at finde danske forfatters beskrivelse af fænomenet cykling. Jeg kan i hvert fald ikke komme i tanke om en forfatter til en bog eller filmmanuskript, som også burde have været medtaget.

De første væltepetere og deres afløser er selvfølgelig spændende, når et

så nyt fænomen introduceres. Det er der mange gode historier om. Men igennem cyklens historie er der hele tiden nye aspekter, som forfattere har fanget og kommenteret. Der er utrolige oplysninger indimellem. Til eksempel vidste jeg ikke, at Halfdan Rasmussen kørte på cykel gennem Europa for at deltage i den spanske borgerkrig (dog ikke fortalt af ham selv). Johannes V. Jensen var til seksdagesløb i Forum, og han havde en mening om kvinder på cykel. Lejlighedsvis tages særlige emner op, som når fabrikation af dæk og slanger på danske gummifabrikker får et udenlandsk perspektiv med ØK's gummiplantager i fjerne lande. Det sidste beskrevet af Johs. V. Jensen på en rejse betalt af ØK's H.N. Andersen.

Konjunkturerne har skiftet for cyklerne. Konkurrencesport på cykler blev hurtigt opfundet, og få år senere bølgede cigarrøgen omkring heltene i 6-dagesløb. Besættelsens kriseår gjorde cykeltransport til en nødvendighed. Cyklernes nedprioriteredes under 1950'ernes bilisme til en ny storhedstid med dagens kondicykler, familiecykler med lad og lycra-klædte sportscyklister.

Hvis anmelderen havde været i dårligt humør, ville han måske have beklaget sig over, at teksten er blevet noget flimrende, er domineret af København, og at forfattere har beskrevet det eksotiske og spændende, mens dagligdagens transport på en blæsende kold og våd efterårsdag ikke har fået helt samme





Martin Zerlang  
**Danmark set gennem et cykelhjul.**  
 288 sider  
 Gads Forlag, 2018.

→ Martin Zerlang  
**Danmark set gennem en bilrude.**  
 272 sider  
 Gads Forlag, 2021.



Mange af illustrationerne i 'Danmark set gennem et cykelhjul' handler om kvindernes frigørelse, når de af praktiske grunde ikke kunne køre på cykel i deres store kjoler og korsetter. Blæksprutten viste fejringen af 10-års jubilæet for Clubben Cyclisten i 1899, hvor fem franske cykelpiger var inviteret til at køre.

vægt. Landets forfattere har som regel holdt sig inden døre på årets mest barske dage. Forsidebilledet er da også en sommerkædet cyklist med udsigt til solen.

Men anmelderen er ikke i dårligt humør, for han er helt overvældet af bogens mange flotte billeder. Martin Gylling skal som billedredaktør have stor ros for at finde de flotte illustrationer de mest mærkelige steder på billedarkiver og i fotoblade. Hvis han er hovedmand for de fleste billeder, burde han have haft en fortjent plads på forsiden.

Han undgår dog ikke en enkelt kritisk bemærkning. Et billede i et kapitel

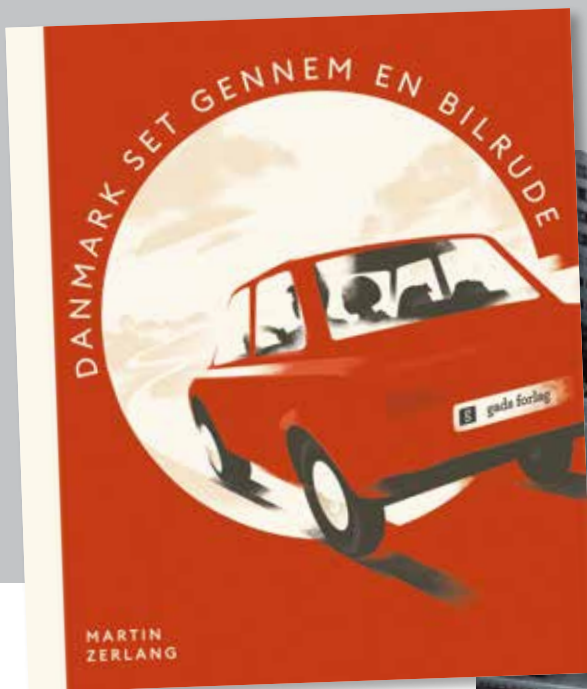
om tiden med væltepeter ses et udateret billede fra Christianshavn, hvor billedteksten fortæller, at cyklisten var ude for at cykle med sin hund. Men billedet er en konstruktion, antagelig fra 1930-erne. Væltepeter cyklen ophørte meget kort tid efter den tohjulede cykel introduceredes omkring 1881. Billedet er derfor fra en helt anden tid, hvor Christianshavns Kanal er fyldt med motorbåde, og hvor cyklen ses på en brolægning, som først blev anlagt mange år efter velocipedernes korte storhedstid.

Den næste bog af Zerlang handler om bilismen. Den følger konceptet fra cykelbogen: erindringsstykker eller kommentarer fra forfattere og film til alle aspekter af bilismen. Hertil mange gode billeder i et udvalg på næsten samme kvalitetsniveau som cykelbogens billeder.

Fascinationen af bilen var – og er – stærk. Det er fart og hestekræfter. Det er skønhed i former beklædt med krom og lak. Bilen er blevet en uomgængelig del af dagligdagen. Den transporterer varer fra drabelige indkøbscentre, den vaskes om søndagen, og politikere beskatter den til gavn for andre områder af samfundet.

I modsætning til cyklen har bilerne i stor udstrækning været mandens. Bilen symboliserede magt og herredømme, mens biludstillingerne havde kvinder som blikfang på køleren.

Selvom de to bøger er meget ens, er der en helt anden alvor i bilbogen. Mens cyklerne ofte var til uforpligtende fritidskørsel, blev bilismen en kulturskaber på godt og ondt. Politiske partier slog sig op på, at det var en samfundsmæssig forpligtelse, at en familie kunne få egen bil. "Vi må stræbe hen imod samfundstilstande, hvorunder det er normalt for en dansk arbejderfamilie at køre i bil", sagde Jens Otto Krag i 1952. Landskabet skamferedes af brede sorte veje; alléer for biler gennemskar centrale gamle bydele, nye byers planlægning tog udgangspunkt i bilerne – herunder



*Blandt bogens billeder vises også, at planlæggere ofte tog udgangspunkt i bilernes behov frem for beboernes og byernes. Bydele adskiltes af støjende veje tæt på bebyggelse, som her ved den 6-sporede motortrafikvej på søjler, Bispeengbuen, bygget 1970-1972 (Christina Ringbæk).*

at anseelige områder af byerne fyldtes med opmagasinerede køretøjet – skyer af biler drev væk fra bilkøer, og trafikulykker forårsagede et stigende antal dødsfald og invaliderede personer osv. Da bilerne kom til landet, blev det foreslået i Folketinget, at en mand med et flag skulle gå foran hver vogn, for at advare de øvrige trafikanter. Nutidens modstandere omtales også i bogen, og de er ofte set gennem karikaturtegninger.

Zerlang fremlægger de underholdende beretninger uden selv at tage stilling. Der kunne have været lidt flere analyser, men dem kan vi andre så tage os af efter at have høstet bidrag fra den danske litteratur og filmskat.

Den tredje coffee table-bog handler om dansk bilproduktion. Vi lidt ældre har da hørt om samlefabrikker for Ford og General Motors, men faktisk opstod der over tid mange flere danske fabrikker til at samle dele fra udenlandske fabrikker. Vi fik nemlig ikke selv nogen storindustri med produktion af alle bilens dele. Rene danske bilfabrikker fremstillede i bilernes første årtier ikke mere end 10.000 køretøjer, heraf mange erhvervskøretøjer. Af forskellige grunde blev det derimod en fordel at samle biler i Danmark. Fragtpriserne var en anseelig del af udgifterne til amerikanske biler, hvorfor det blev

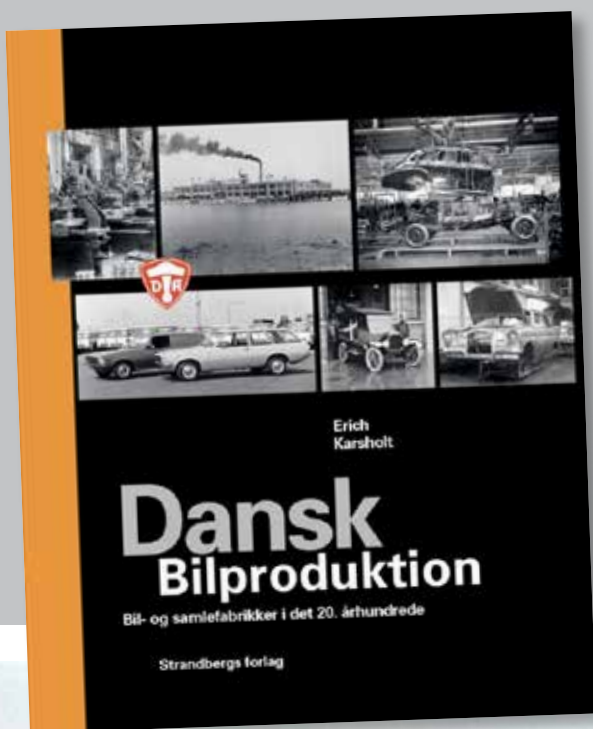
mere økonomisk at transportere billedene til danske samlefabrikker. Faktisk blev Danmark midt i 1920'erne det femtestørste bilproducerende land i Europa og endda med en stor eksport. Igennem alle årene samledes mere end 930.000 biler.

Flere samlefabrikker etableredes i 1930'erne, hvor ønsket om at reducere valutaforbruget betød, at mange dele fabikeredes på danske fabrikker. Besættelsen tvang fabrikkerne til at producere erstatningsvarer, og efter befrielsen blev produktionen langsomt genoptaget. Da der gennem 1950'erne

kom frihandel, blev de danske fabrikker for små, og de stoppede en efter en. Sidste fabrik var den største gennem tiderne. General Motors lukkede i 1974.

Bogen har det største format af de fire bøger, og læseren får mulighed for at gå på opdagelse i de ca. 750 illustrationer. Det kunne f.eks. være den første samlefabrik, som Ford Motor Company i 1919 byggede i Sydhavnen i en arkitektur kopieret fra amerikanske bilfabrikker. Herfra leveredes 325.000 biler indtil fabrikken lukkede i 1966. Det kunne også være i de mange sepiatonedede billeder af mere eller mindre samlede





Erich Karsholt  
**Dansk bilproduktion.**  
**Bil- og samlefabrikker i det 20. århundrede.**  
 453 sider  
 Strandbergs forlag, 2020.



*Fotografiet af en Ford T (samlet i Danmark) er legendarisk. Til venstre den teknikinteresserede Storm P. og til højre journalisten Alfred Nervø, som foranstaltede konkurrencen om det nye køretøjs navn, hvorfor vi i dag kalder det "bil".  
 Fotografiet er taget i 1914 ved 100 km stenen ved Kalundborg, da landets milestene erstattedes af kilometersten. Samme billede er i øvrigt fejlagtigt omtalt i Martin Zerlangs bog (Holger Damgaard).*

biler rundt om på store og små fabrikker. Bogen handler ganske vist ikke om de enkelte bilmodeller, men der er nok et par af landets mange bilentusiaster, som savner et register til bogens mange omtaler og illustrationer; de må nøjes med et register over personer.

Man kunne fristes til at tro, at bogen var tung læsning. Det er ikke tilfældet. Den er skrevet stramt med små afsnit uden unødige sidespring. Undertiden foldes underholdende historier ud i små

artikler. Sammen med billederne giver det flere timers god læsning.

Bogen er tilmed forsynet med noter, så interesserede kan gå videre til kilderne. Der findes desuden bilag med de vigtigste statistiske oplysninger om denne del af bilbranchen.

Alt i alt må man sige, at Karsholt er skrevet et hovedværk på området, og at Strandbergs forlag har gjort udgivelse til et nydeligt værk. Forfatteren viste allerede med sin første bog, Mercedes-Benz

i Danmark (2010), at han både håndterer en stor mængde stof og samtidig evner at formidle det. Forhåbentlig får han tid til fortsat at berige os med gode bøger ved siden af, at han passer sit arbejde som direktør for en mindre virksomhed.

Rekordholderen blandt anmeldelsens fire bøger med hensyn til sidetal er bogen om benzinstationen. Det er også bogen med de fleste illustrationer, ca. 930, som forfatteren flittigt har indsamlet på landets historiske samlinger. Billederne har alle fået en fyldig billedtekst, så en første gennembladning ender med at blive et studie i billeder og en læsning af billedtekster. Det fungerer godt.

Bogens egentlige tekst er disponeret efter benzinfirmaer, hvor vi får en fortælling om ESSO, Chevron, Texaco og mange af de andre mærker, hvis bomærker i dag er forsvundet fra gadebilledet men gengives i hukommelsen ved gengivelse af reklamebrochurer og billeder af forskellige tiders benzinstationer. I den sidste del af bogen får vi igen benzinselskaber; det er nu de aktuelle selskaber.

Denne disposition betyder på den ene side, at vi får nogle gode historier om udenlandske firmaers indsats for at komme ind på det danske marked, deres distributionsapparat osv. Der er mange spændende firmaer på banen. De vesterlandske internationale koncerner som ESSO og SHELL kender de fleste vist til, men Sovjetunionen har faktisk

Nils Bloch  
**Benzinstationens historie.**  
**Højoktan nostalgi.**  
472 sider  
Skinne bøger, 2021.



også forsøgt at spille en interessant historie på det danske marked.

På den anden side betyder afsnittene om benzinfirmaerne desværre også, at det samme historiske forløb gentages. Bloch har dog i andre kapitler givet nogle emner en kronologisk behandling. Der er således en række meget forskelligartede emner som livet omkring benzinpumpen, priskrig, reklamekampagner og benzintankbilen. Flere kapitler omtaler også de forskellige arkitektoniske løsninger af udlevering af benzin m.m. fra en simpel benzinstander til dagens store anlæg med veludviklede pauserum på langturen eller den hurtige selvbetjening.

Vi har fået et engageret mindeskrift for benzinstationens hidtidige 110 års historie. Ingen tvivl om det. Bogen slutter også med nogle overvejelser om, hvorledes fremtidens elektriske køretøjer vil blive servicere. Får vi mon en bog om 100 år om "Elstationens historie"?

Nils Bloch viste allerede med sin bog Postautomobilen gennem 100 år (2008) sit talent til at skrive trafikhistorie. Denne nye bog er udgivet på Bloch's eget forlag, skinne bøger. Det er imponerende, at en privatperson er lykkedes at få en så flot bog ikke kun skrevet, men også produceret. Jeg vil håbe, at Bloch fortsat vil berige os med gode historier, men også at et af landets store forlag hjælper med ved næste udgivelse. Så kan nogle af de mindst fortællende billeder undgås, og en forlagsredaktør være



*Tankning af biler har været igennem en stor udvikling frem mod nutidens selvbetjente benzinstationer med varm mad, toilet og langtidsparkering for lastbiler. Et nyt anlæg ved en hovedvej ved Skive blev i ca. 1968 fejret ved udgivelse af et postko*

læsernes advokat, så teksten forkortes og derved gøres endnu mere tilgængelig. Forlaget kan så også udarbejde et emneregister, som alle fyldige og gode historiske bøger bør have. Denne kritik gælder i øvrigt også forlagene bag de øvrige tre bøger i anmeldelsen. Bloch skriver i sin indledning, at han måtte fravælge illustrationer, som arvinger til fotografer uden nogen indsats ellers ville have tjent skyhøje honorarer på. Heldigvis har en enkelt arving givet sin faders billeder fri til bogen.

Det er rimeligt, at en nulevende fotograf får betaling, men det er et problem, at disse tilfældige arvinger kan forhindre adgangen til historisk viden. Blot få billeder kan ødelægge en bogs økonomi. I øvrigt har museer og billedarkiver også indført betaling for billeder, de ellers har fået foræret af velmenende privatpersoner. Det bør offentligt støttede institutioner afholde sig fra, da det favoriserer kommercielle udgivelser, mens måske kulturhistorisk vigtigere udgivelser forhindres.

Dansk Vejhistorisk Selskab blev stiftet i 1982 med det formål at fremme interessen for den historiske udvikling af Danmarks veje og deres brug ud fra samfundsmæssige og tekniske synspunkter.

DVSs formål søges realiseret ved

- at samle og aktivere interesserede ved hjælp af arrangementer som foredrag, diskussioner, ekskursioner mv.
- at formulere og bidrage til løsning af vejhistoriske opgaver såvel lokalt som landsdækkende
- at samarbejde vedrørende vejhistoriske forhold med museer, institutioner og andre.

Som medlemmer kan optages enkeltpersoner, foreninger, firmaer, institutioner og andre sammenslutninger, der ønsker at støtte Selskabets formål.

Yderligere oplysninger om Dansk Vejhistorisk Selskab på nedenstående adresse.



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

Postgiro 169-1791  
T 7244 3333  
E dvs@vejhistorie.dk  
www.vejhistorie.dk

Udgivelsen er støttet af

