

VEJ

DANSK  
VEJHISTORISK  
SELSKAB

Dette er et nummer af 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

# SPOR EFTER VESTHIMMER- LANDSKE OLDTIDSVEJE

## – et kort indblik



*Martin Sejr Nielsen er cand.mag. i forhistorisk arkæologi fra Aarhus Universitet og Universitetet i Tromsø. Ansat som overinspektør på Vesthimmerlands Museum.*

I Vesthimmerland er der gennem tiden gjort en lang række spektakulære arkæologiske fund. Køkkenmøddingen i Ertebølle, Skarpsallingkarret, jernalderlandsbyen i Østerbølle, Borremosefæstningen, Fredbjergvognen og Gundestrupkarret, for blot at nævne nogle, er alle fund, der beretter om Vesthimmerlands lange og rige forhistorie. Endvidere vidner flere fund direkte, andre indirekte, om mobilitet over kortere såvel som længere afstande. Vognfund indikerer transport over land. Gundestrupkarret og andre importgenstande vidner om fjerne forbindelser, mens fund af brolagte vejforløb, vadesteder, hulveje og hjulspor direkte fortæller om oldtidens ruter.

Vesthimmerlands topografi er kendetegnet af tidligere hedesletter, højdedrag og vådområder, men også af talrige tunneldale, ådale og smeltevandsslugter, der skærer sig gennem landskabet. Egnen må i forhistorien have været særdeles vanskelig at forcere. De mange vådområder og den relativt sene opdyrking af hedeområderne har gjort fund-

og bevaringsforhold gunstige. I flere af de gamle hedeområder, der endnu eksisterer, ses tydelige hulvejsforløb, mens de mange slugter og vådområder har fordret talrige vadesteder, som i flere tilfælde er bevaret til i dag. Der kendes til enkelte brolagte vejforløb, mens hjulspor og hulveje kendes i større antal. Overordnet set kan oldtidsveje og historiske veje i det vestlige Himmerland deles op i fire kategorier:

**1) Brolagte stykker**, som er en fællesbetegnelse for kortere vejstrækninger og hyppigt befærdede arealer, der af forskellige årsager er blevet brolagt. I ældre jernalder bliver det en tradition at brolægge områderne mellem bygningerne på gårdene og mellem husene i landsbyerne. Det er der talrige eksempler på fra udgravninger i Vesthimmerland. Traditionen med at brolægge befærdede områder begrænser sig ikke kun til gårde og landsbyer, idet udvalgte strækninger af de længere færdselsårer – eller afstikkere fra disse, også kunne være brolagte.

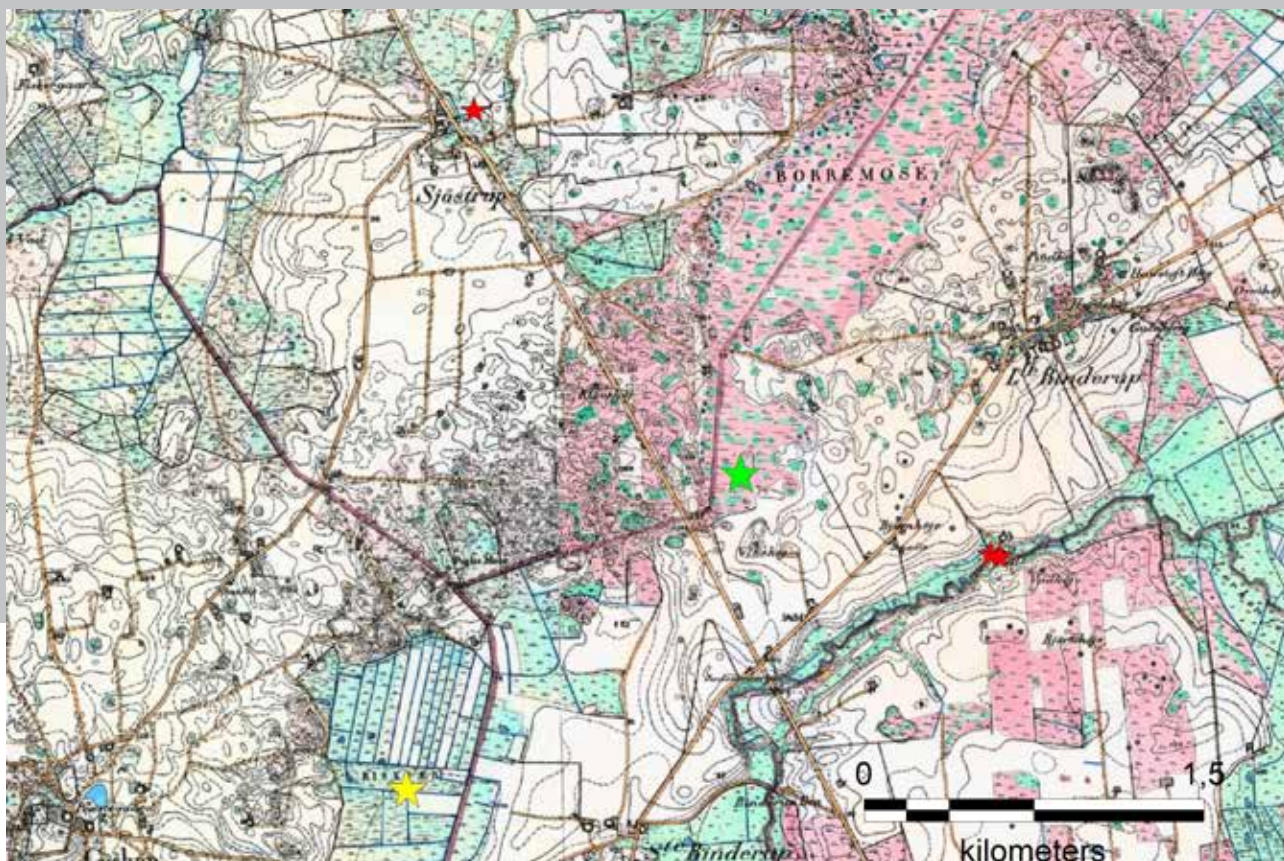
**2) Hulveje**, som i relativt stort antal kan ses i det vesthimmerlandske landskab den dag i dag. Hulvejene er ofte vanskelige at datere, men deres markante signaturer i landskabet vidner i høj grad om, at de er fragmenter af hovedfærdselsårer, der kan være benyttet i årtusinder. Andre leder til og fra vadesteder, og kan som udgangspunkt have været

naturlige smeltevandsslugter, der leder ned til ådale og lignende vådområder, som har været oplagte at tage i brug som færdselsårer.

**3) Hjulspor**, der af og til dukker op på arkæologiske udgravninger. De er ofte smalle med en indbyrdes afstand på mellem 90-120 cm. Når de dukker op, er det ofte i flere parallelle forløb, der vidner om, at en vej i forhistorisk forstand ikke var så veldefineret som i dag, men at man benyttede det spor, der virkede mest farbart, eller lavede et nyt, hvis de eksisterende var blevet for dybe. Hjulsporene kan ligesom hulvejene være vanskelige at datere, men deres indbyrdes afstand kan røbe, hvilke vogntyper der har afsat dem, og derved kan de indirekte dateres. Andre er overlejret af yngre fortidsminder og kan derfor dateres terminus ante quem – altså den senest mulige datering.

**4) Vadesteder.** Vesthimmerlands mange ådale og vådområder må, som nævnt indledningsvist, have fordret mange overgangssteder, også befæstede, så især den tungere transport med vogn kunne forcere de vanskeligt fremkommelige steder.

De fire skitserede kategorier repræsenterer vejforløb fra forskellige perioder af oldtiden, ja nogle helt op i historisk tid, og selvom flere vejanlæg kan have en snæver datering, mens andre har en



bred, udgør de tilsammen et netværk af ruter, vejforløb og korridorer og danner på den måde grundlag for den altafgørende mobilitet, mennesket vel altid har været afhængig af. I det følgende vil de fire kategorier blive eksemplificeret og beskrevet nærmere.

### Brolagte stykker

Af brolagte stykker med karakter af vej kendes flere fra Vesthimmerland. Vejstykket der fører ud til Borremosefæstningen, som blev fundet i 1929, er uden sammenligning det bedst kendte, og er i litteraturen velbeskrevet (f.eks. Brøndsted 1960, 51; Martens 1994, 253 f.) og senest nuanceret i nærværende tidsskrift (jf. Martens 2021). I 1970 blev gjort et andet interessant fund. Denne gang i Riskær Mose kun 1900 meter sydvest for vejen til Boremosefæstningen. Her blev fundet en brolægning, der i første omgang blev tolket som "en stenpikket vejbane indrammet af større sten" (Marseen 1970).

### Brolægningen i Riskær Mose – fundhistorie og tolkning

En bonde ville efter tørvegravning udjævne et stykke tilbageværende

tørvemose, da han omkring 50 til 70 cm nede i tørven stødte på en brolægning. En amatørarkæolog fik af bonden lov til at undersøge brolægningen, men Vesthimmerlands Museum blev tilkaldt – og senere museet i Aalborg, der samme år færdigundersøgte brolægningen. Arkæologerne afslørede en brolægning, som var bevaret i omkring 14 meters længde, var indtil 4 meter bred og orienteret nordøst-sydvest. Blandt stenene blev fundet enkelte keramikskår, to fragmenter af kværnsten og ni knusesten af kvartsit samt to slagsten ligeledes af kvartsit. Fundene er meget typiske for brolægninger fra ældre jernalder i Vesthimmerland. Dog er det bemærkelsesværdigt, om end tilfældigt, at knusesten og slagsten alle er af kvartsit. Knuse- og slagsten fra ældre jernalder er typisk håndstore sten med knusemærker, der sandsynligvis har haft flere funktioner, men som især blev anvendt til fremstilling og vedligehold af kværnsten. Bortset fra et tyndt lag lyng under stenene i nordøstenden, blev der ikke gjort fund af grene eller ris under eller omkring brolægningen. Den hidtidige tolkning af brolægningen som en vejbane blev ved undersøgelsen draget kraftigt i tvivl, idet

de større sten, der indrammede vejbanen, også afsluttede den i nordøstenden. Brolægningen lå omkring 250 meter fra fast land, og det kan virke bemærkelsesværdigt, at i hvert fald den ene ende virker afsluttet. Den sydvestlige afgrænsning fremstod dog langt mere diffus, hvor "stenene tyndede planløst ud", hvilket kan skyldes tidligere tiders tørvegravning (Marseen 1970). Måske er det netop derfor, at brolægningen ikke kunne følges længere mod sydvest: at vejforløbet, som forfatteren over at kalde det, var bortgravet ved tidligere såvel som senere tiders tørvegravning. Fra den afsluttede nordøstende blev lagt en søgegrøft på omkring ti meter ud i mosen. Søgegrøften var på nær et mindre fragment af en flintdolk fundtom. Udgravernes tolkning af nordøstenden som afgrænset, og derved afsluttet, skal der ikke rokkes ved her. De var bogstavelig talt ved vejs ende. Udgravningen afslørede ikke formålet med anlæggelsen af vejforløbet (hvorom der kun kan gisnes), men det er sandsynligt, at vejforløbet har været længere i sydvestlig retning – måske helt ind til mere tørt land omkring 250 meter sydvest for den bevarede brolægning.

← Oversigtskort med lokalitets-angivelse. Gul = Riskær Mose, Grøn = Borre-mosefæstningen. De to røde stjerner sydøst for Borremose er henholdsvis brolagt vej (120202-59) og Vandmøllen (120202-58). Den røde stjerne nord for Borremosefæstningen er vejstykket (120814-274). Kort © Geodatastyrelsen.

→ Luftfoto fra sydvest af et jernaldermarks-system flankeret af hulveje og hjulspor. Et spor er stadig farbart i dag. Det afløses ved Landevej 29 af en asfalteret vej op til Oudrup kirke. På vestsiden af vejforløbene kan anes flere høje. Luftfoto: Lis Helles Olesen.



En vej, der fører ud i en mose og som afsluttes ved mosens midte, kan i dag virke meningsløst, men i ældre jernalder spillede mosens en væsentlig rolle i datidens kosmologi. Talrige offergaver og ofringer, heriblandt flere moselig er på den måde dukket op ved tørvegravning i den nært liggende Borremose. I nordøstlig forlængelse af Borremose ligger Rævemosen, hvor Gundestrupkarret blev ofret i ældre jernalder. I Riskær Mose kendes til to moseskæletter. Deres fundsted er ikke nærmere kendt, men skeletterne er for nyligt blevet undersøgt og dateret til ældre jernalder (Nielsen 2016, 58). Det viser sig, at de begge er fra ældre jernalder. Skeletterne viser ingen tegn på, at de er havnet i mosens af ufri vilje (Nielsen 2016, 58 f). Måske skal brolægningen eller vejen i mosens sættes ind i en rituel kontekst. Blev de døde lagt ud i mosens som et bindeled mellem de levende og guddommen i mosens (Nielsen 2016, 60) – og førte vejen i mosens til det sted, hvor shamaner, præster eller lignende kunne komme i kontakt med denne guddom gennem de døde i mosens?

Der er flere eksempler på brolagte stykker i form af vejforløb i Riskær Mosens nærområde. Udover vejen til Borremosefæstningen kan nævnes en brolagt vej på nordsiden af Lerkenfeld Å ved Binderup (120202-59), der ligger omkring 2,7 kilometer østnordøst for vejforløbet i Riskær Mose og knap en kilometer sydøst for vejen til Borremo-

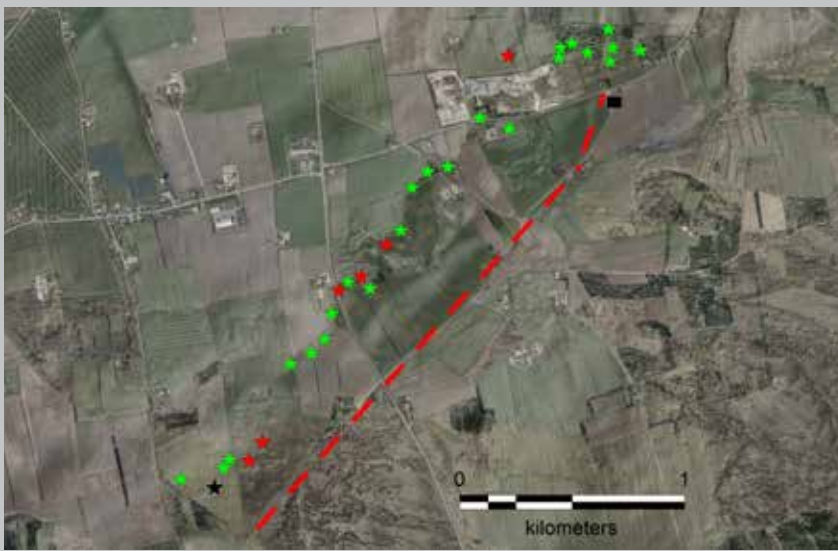
sefæstningen. Vejforløbet ved Binderup fører ned til et vadested og afløses af flere hulvejsforløb på sydsiden af ådalen. Den brolagte vej er ikke undersøgt og ikke dateret. Ved vadet er der ligeledes spor efter en vandmølle (120202-58). Cirka tre kilometer nord for vejforløbet i Riskær Mose er registreret en stenlagt vej (120814-274). Vejen var omkring tre meter bred og kunne følges med stenspyd over en strækning på 50 meter. Vejen er ikke undersøgt og ikke dateret. Hulveje.

Ved den vesthimmerlandske landsby Vindblæs ligger resterne af et større hedeområde, der i dag går under navnet Vindblæs Hede. De lyngklædte bakker er præget af veje og stier, nye som gamle. Den mest markante er den moderne Landevej 29 der skærer sig gennem heden, men omkring 900 meter vest for landevejen ligger et større område med marksystemer fra oldtiden. Marktypen er fra ældre jernalder, flankeres mod øst af talrige hulveje, der er orienteret nordøst-sydvest. Hulvejene er ikke dateret, men deres omfang og antal taler for, at de tilsammen har udgjort en væsentlig færdselskorridor, der kan have været benyttet siden oldtiden. Hvor hulvejssystemerne mod nordøst krydses af den moderne Landevej 29, afløses de af den nuværende Oudrup Kirkevej, der fører direkte op til Oudrup Kirke, der er opført i romansk stil og derfor menes at være opført mellem 1050 og 1240 e.Kr. Hulvejene orienterer

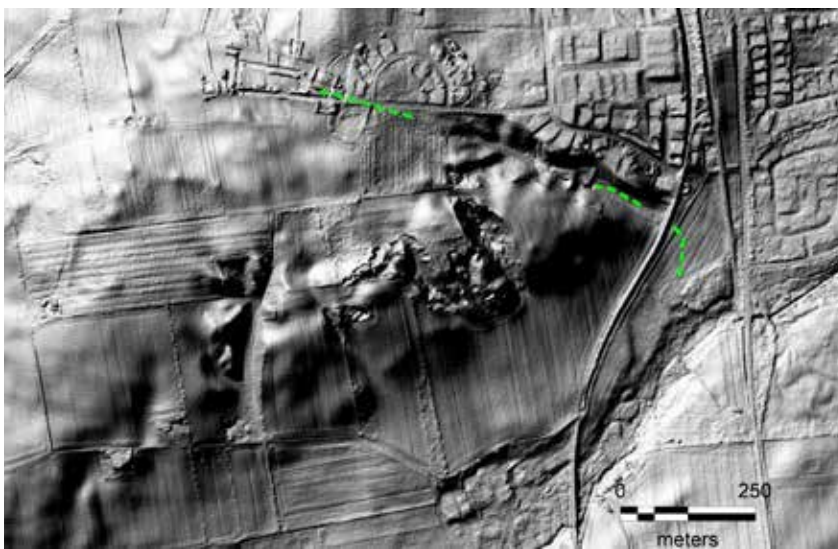
sig mod kirken eller måske rettere omvendt, da det kunne tyde på, at hulvejene fortsætter nord for kirken gennem en slugt, hvorefter de fortaber sig i moderne dyrkningsarealer. Alternativt kan det oprindelige vejforløb slå et sving nord om kirken og følge den nuværende vej. Helt fra foden af Vindblæs Hede ved de bevarede marksystemer og op forbi Oudrup kirke flankeres hulvejssystemernes nordvestside af en række gravhøje, der alle ligger mellem 200 og 250 meter fra færdselsåren.

Gravhøjene kan dateres til ældre bronzealder og nogle måske til yngre stenalder. Faghistorisk er det efterhånden en gammel og omdiskuteret teori, at vejforløb eller ruter kunne være markeret af rækker eller linjer af gravhøje (Müller 1904; Jørgensen 1993, 144). Noget tyder på, at det er tilfældet her, hvilket vil betyde, at "vejen" har været benyttet allerede i ældre bronzealder omkring 1500-1300 f.Kr., hvor de fleste bronzealderhøje blev rejst. Om højene i nærværende tilfælde blev rejst af lokale for at markere vejen, eller som en territorial markering over for den vejfarende, kan ikke afgøres her.

Hulvejene på Vindblæs Hede kan have dannet grundlag for hjulbåret transport, men også for stuedriften mod Hærvejen. Ser man nærmere på de enkelte hulveje på Vindblæs Hede, er de ret forskelligartede. Mens nogle er dybe og smalle har andre mere karakter af hjulspor, hvilket fortæller noget om de



Kort der viser skitseret hulvejsforløb, markeret med rød stiplede linje, flankeret af gravhøje, markeret med stjerner: grøn = fredede gravhøje, rød = sløjfede gravhøje, Sort = marksystem fra ældre jernalder. Mod nord er Oudrup Kirke markeret med sort firkant. Kartet er renset for andre fortidsminder (herunder stenaldershøje) for at tydeliggøre forløbet.  
Kort © Geodatastyrelsen.



Lidarscanning af området ved Stenildhøj og Stenildvad. De beskrevne hjulspor, der løber fra Stenildvad og via en slugt op til Stenildhøj, er skitseret med lysegrøn. Der er tale om en grov skitse, der ikke er målfast.  
Kort © Geodatastyrelsen.

enkelte forløbs brugstid og de forskellige former for færdsel og transport, de har været brugt til. I hedeområderne Oudrup Østerhede og Lundby Hede, der ligger umiddelbart øst for Vindblæs Hede kan iagttages adskillige hulvejsforløb. Nogle forløber øst-vest, mens andre har omtrent samme orientering som forløbet på Vindblæs Hede. Andre igen forløber nordvest-sydøst eller direkte nord-syd. Man fristes til at kalde det for et knudepunkt af oldtidsveje, men da vejene kun er bevaret i kraft af deres forløb gennem endnu ikke opdyrkede hedeområder, har der antageligvis tidligere været langt flere hulveje og hjulspor, der har løbet på kryds og tværs af hele Vesthimmerland. De store og

meget markante forløb som det, der er bevaret på Vindblæs Hede samt et lignende på Lundby Hede, nogle kilometer øst herfor, må på den anden side have haft karakter af hovedfærdselsåre i området, og det er derfor heller ikke så overraskende, hvis der skulle være andre vejforløb i området, som i en eller anden grad knytter sig til dem.

### Hjulspor

I forhold til de vesthimmerlandske hulveje er oldtidens hjulspor vanskelige at erkende i landskabet i dag. Det skyldes, at de meget lettere udviskes af erosion og er sårbare over for moderne dyrkningsmetoder. Det er derfor oftest ved arkæologiske udgravninger, at hjul-

spor dukker op som mørkere parallelle linjer helt nede i råjorden eller i såkaldte oldtidsmuldlag, der har ligget forseglet af yngre muld- eller sandaflejninger. Vesthimmerlands Museum har i de seneste 20 år gentagne gange foretaget arkæologiske undersøgelser forud for udstykninger og byggemodning på bakkedraget Stenildhøj i Aars. Især bebyggelser fra ældre jernalder samt gravhøje fra sten- og bronzealder er repræsenteret i undersøgelserne, men der er også flere gange registreret hjulspor.

I 2006 blev der, i forbindelse med udgravningen af en sløjfet gravhøj (Clemensen 2006), registreret flere hjulspor, hvor de længste blev afdækket i 28 meters længde og med en indbyrdes afstand på mellem 105 og 115 cm. Hjulsporene var orienteret østsydøst-vestnordvest. Mod sydøst skræner terrænet betydeligt ned mod Stenildvad ved Herredsbæk, som Halkær Å's øvre løb kaldes. men følges hjulsporenes orientering mod østsydøst, følger de en slugt som munder ud lidt nord for Stenildvad. Ved en senere undersøgelse ved Stenildvad kunne lignende hjulspor følges fra den formodede overgang og nordpå, hvor de løb tæt forbi et jernalderhus, hvorefter de slog et sving op mod nævnte slugt. I bunden af slugten har en mindre undersøgelse også kunnet dokumentere hjulspor, mens flere af undersøgelserne oppe på Stenildhøjbakken ligeledes har afdækket hjulspor, der tolkes som en del af samme overordnede vejforløb, der strækker sig fra vadet i syd.

Sektion af hulbælte, undersøgt ved Borregård i Vesthimmerland i 2007 (Rasmussen 2007).  
Foto: Vesthimmerlands Museum.



Det formodes, at hjulsporene er samtidige med jernalderbebyggelserne ved Stenildvad og på Stenildhøjbakken. Ved en af de arkæologiske undersøgelser på Stenildhøjbakken blev hjulspor med sandsynlig sporvidde på 90 cm og jernalderkeramik i fylden dokumenteret. Hjulsporene vurderes på den baggrund til at være fra ældre jernalder (Nielsen 2005).

Øst for Aars blev der ved en arkæologisk prøvegravning i 2020 påvist hjulspor (Gyldenløve 2020), der i flere parallelle forløb var orienteret nordvest-sydøst og havde dermed retning direkte mod Dybvad, der ligesom Stenildvad har været et vadested over Herredsbæk. Hjulsporene blev påvist over en strækning på omkring 130 meter, men det kan ikke udelukkes, at de fortsætter mod sydøst. Det skal en egentlig arkæologisk undersøgelse klarlægge i 2021 eller 2022. Ved forundersøgelsen i 2020 blev også fundet spor efter to såkaldte hulbælter, der er et bælte gennem landskabet bestående af tætstilrede gravede huller med en diameter på omkring 30-40 cm og en varierende dybde på op til cirka 40 cm.

Hulbælterne varierer ligeledes i bredde og længde. De to der blev påtruffet ved forundersøgelsen i 2020, blev afdækket i henholdsvis 90 og 20 meters i længden. Deres bredde var mellem tre og fire meter. Hulbælterne var orienteret nordøst-sydvest. De kommende undersøgelser skal afdække deres fulde bevarede dimensioner, men vigtigere



Udbredelsen af de i forundersøgelsen erkendte hjulspor (Gyldenløve 2020). Her markeret som en bred rød bjælke. Den smalle tværgående bjælke, er det længste af de to hulbælter som blev afdækket i forundersøgelsen. Hulbæltet ser ud til at løbe mellem to moseområder. Kort © Geodatastyrelsen.

er det at få afklaret forholdet mellem hulbælter og hjulspor.

Forundersøgelsen fik ikke afklaret deres indbyrdes stratigrafiske forhold. Ej heller om hjulspor og hulbælter krydser hinanden. Det skal de kommende undersøgelser afklare. Hulbælter er et fænomen, som skal dateres til ældre jernalder, og tolkes som en spærring af adgang til et givent område. Nogle kan have haft en forsvarsmæssig eller kontrollerende funktion, hvor de ligger rundt om en landsby eller på tværs af veje, mens andre har haft mere fredelige funktioner som færister eller lignende (Eriksen og Rindel 2018, 416). I enkelte tilfælde er der fundet hulbælter med tilspidsede egetræspigge stukket ned mellem hullerne (Mauritsen 2018, 147). Zoomes der lidt ud, så der dannes et større overblik over nærområdet, vil

hjulsporenes orientering ned mod Dybvad springe i øjnene. For fortsætter man på den anden side af vadet i nogenlunde samme retning, vil hjulsporene have kurs mod Fuglsang – en befæstet landsby fra ældre jernalder, der ligger kun små to kilometer nord for Borremosefæstningen. De to befæstede landsbyer og hulbæltet vidner om utrygge tider eller måske om et ønske eller behov for kontrol over visse færdselsårer – enten for at kontrollere transporten, eller for at beskytte den. Måske begge dele?

### Vadesteder

Vadesteder har været en forudsætning for ikke bare den forhistoriske landtransport, men for landtransport langt op i tid i Vesthimmerland. De mange vad-navne og markeringer på de høje målebordsblade giver et klart billede af dette. Flere





Oversigt over Stenildvad og dele af Stenildhøj. Den røde stiplede linje er groft skitserede hjulspor, mens lysegrøn markering øst for Stenildgård er den såkaldte dæmning. Den røde stjerne er omtrentligt findested for guldofferet. Nøjagtigt hvor dæmning og guldoffer er fundet vides ikke, men begge i kærret mellem Stenildgård og banelegemet. Kort © Geodatastyrelsen.



Fundsted for befæstet vadested og fund af vogndele ved Vegger er markeret med rød firkant. Lysegrøn stjerne markerer et hulvejsforløb der orienterer sig ned mod overgangsstedet på modsatte side af Halkær Ådal. Stedet er det smalleste sted af denne del af ådalen. Kort © Geodatastyrelsen.

af de tidligere afsnit har flygtigt berørt specifikke vadesteder, nemlig vadestedet ved Binderup, Stenildvad og Dybvad. Af disse er det endnu kun Stenildvad, der med stor sikkerhed kan dateres tilbage til ældre jernalder på baggrund af de tidligere omtalte hjulspor, mens talrige aktivitetsspor fra den yngste del af stenalderen i form af alt fra hellekister til langhuse, sandsynliggør at Stenildvad allerede dengang har været et oplagt overgangssted. I 1928 besigtigede lederen af Vesthimmerlands Museum, Sigvald Vestergaard Nielsen, et opgravet stykke af en brolagt "dæmning" over kærret ved Stenildvad. Den såkaldte dæmning havde haft en bredde på tre til fire meter og var opgravet i omkring 24 meters længde. Den var orienteret nord-syd og fortsatte syd for det opgravede stykke (Vestergaard Nielsen 1928).

Dæmningen, eller brolægningen om man vil, blev fundet mellem Stenildgård og banelegemet og var derfor placeret et stykke vest for det formodede overgangssted fra ældre jernalder. Dæmningen blev tolket som et stenbefæstet vadested, der gjorde det muligt for vogne at benytte overgangen. Dæmningen er ikke dateret. Ved tørvegravning i samme kær 12 år tidligere var fremkommet et guldfund i form af otte guldrakteater, ni små guldrør, der har været brugt som perler og 13 stykker betalingsguld af forskellig slags (Axboe & Nielsen 2011). Brakteaterne daterer fundet til 400-550 e.Kr. altså begyndelsen af yngre jernalder. Det er ikke ualmindeligt at finde ofergaver, der er lagt ned ved vadesteder, så guldfundet kan være en indikator for, at vadestedet, eller vadestederne, også var i brug i yngre jernalder.

Kun de færreste vadesteder eller overgange i Vesthimmerland er arkæologisk undersøgt, men en undtagelse er en befæstet overgang ved Vegger. Overgangen blev fundet ved en arkæologisk forundersøgelse i 2005 og delvist undersøgt året efter.

Lokaliteten ligger ved Vegger, lige syd for Aagade ved den gamle overgang til Halsmandsbro. Lokaliteten strækker sig fra den faste moræne ved Vegger og vest på ud i Halkær Ådal. På den anden side af ådalen er registreret et mindre hulvejsforløb (120803-93), som må føre ned til overgangens modsatte side.

## Fundbeskrivelse

Ved udgravningen blev frempræpareret, hvad der tolkes som et befæstet vadested. Overgangen var befæstet i betydningen forstærket (Nielsen 2008), ved at talrige afhuggede tyndere grene af el og hassel var lagt eller smidt ud i et nu diffust afgrænset bælte. Grenene lå i flere koncentrationer og var kraftigt forstyrret af en tværgående kabelføring. At befæste et vadested med ris og afhuggede grene kendes der eksempler på, der går langt tilbage i forhistorien (Jørgensen 1993, s. 144). Blandt de afhuggede grene var der også et større antal bearbejdede trægenstande af eg, blandt andet pæle, en mulig trækølle og andre ting. Hovedsageligt af eg. Som udgravningen skred frem, blev der frempræpareret flere vogndele i form af mindst to træakslar, mulige dele af en vognkasse



Fra Veggerfundet. Akslen er af typen C/1 variant med let konkav bagkant (Schovsbo 1987, s 102 f.). Foto: Søren Friis.



Fra Veggerfundet. Fœlg med egertaphul i hver ende. Foto: Søren Friis.

og et stykke af et hjul. I alt blev hjemtaget 244 fund, hvor over 95% bestod af forskellige stykker bearbejdet træ. Heriblandt flere egeplanker og træfragmenter, der muligvis også er dele fra en vogn. Genstandene tolkes umiddelbart som kasserede, men anvendelige som befæstning af overgangen. Vognedelene er 14C-daterede til overgangen mellem yngre jernalder og tidlig vikingetid.

Akslen (X4) måler omkring 117 cm i længden, men har oprindeligt været omkring 160 cm lang. Akseltypen er fra en fire-hjulet vogntype, der i Danmark optræder mellem romersk jernalder og tidlig middelalder (Schovsbo 1987, s 103 f.). Hjulfragmentet, et fælgstykke, er omkring 25 cm langt, og der ses tydeligt egertaphul i hver ende.

Fund af vogne er væsentlige i forhold til forståelsen af oldtidsvejene. De forskellige vogntyper havde forskellige sporvidder og frihøjder, mens nogle var oksetrukne var andre hestetrukne. De stillede derfor forskellige krav til underlaget. Vognenes sporvidder er afgørende for hjulsporenes indbyrdes afstand og kan derfor være med til at datere de elers så vanskeligt daterbare hjulspor.

## Afslutning

Der kan argumenteres for, at mobilitet og hastighed er afgørende parametre i samfundsudviklingen gennem historien (Urry 2007; Virilio 2001). Her spiller veje, færdselsårer, transport og transportmidler en nøglerolle. Færdselsårer

og transport forsøges af magthavere kontrolleret, men også beskyttet og vedligeholdt. Eksotiske genstande, som Gundestrupkarret, finder vej fra Centraleuropa til Vesthimmerland, hvor det ender som offergave i mosen. Det er ved færdselskorridorerne, man rejser høj over sine døde. Det er ved vadet man ofrer sit guld. Som nævnt i indledningen har Vesthimmerland en særdeles rig og

lang forhistorie. Adskillige nøglelokaliteter ligger spredt rundt om i landskabet, men det er vejene, der binder dem sammen. Materialet er stadig underbelyst, potentialet stadig udfoldet, og der er mange gisninger og antagelser i nærværende artikel, som det vil være ønskeligt at få afprøvet og udfordret i fremtiden, så lad kun dette korte indblik være første skridt på vejen.

### Litteratur

- Axboe, M. & Nielsen, B. H. 2011. "Ofret til guderne – fundet af bønder. De store guldofferfund fra ældre germansk jernalder i Vesthimmerland". Vesthimmerlands Museums Årbog 2011.
- Brøndsted, J. 1960. Danmarks Oldtid, bd. 3. Jernalderen, 2. rev. Udg. København, 1960.
- Clemmensen, B. 2006. Vesthimmerlands Museums arkiv, VMÅ 2541.
- Eriksen, P & Rindel, P. O. 2018. "Hulbælternes funktioner". Lange linjer i landskabet, Hulbælter fra jernalderen. Jysk Arkæologisk Selskab, Aarhus 2018, s. 409-419.
- Gyldenløve, K. 2020. Vesthimmerlands Museums arkiv, VMÅ 2955.
- Jørgensen, M. S. 1993. "Bronzealderens veje". S. Hvass & B. Storgaard (red.) Da klinger i Muld... Det kongelige nordiske Oldskriftselskab & Jysk Arkæologisk Selskab, Aarhus, 1993, s. 144.
- Marseen, O. 1970. Vesthimmerlands Museums arkiv, VMÅ 18.
- Martens, J. 1994. "Borremose – Refuge – Fortified Settlement – Central Place?" Ethnographisch-Archäologische Zeitschrift, Jahrgang. 35, Heft 2, 1994, s. 241-276.

- Martens, J. 2021. "Vejene i Borremose - Danmarks ældste vejsystem". Vejhistorie 37, s. 3-14.
- Mauritsen, E. S. 2018. "Brændgårds Hede". Eriksen, P & Rindel, P. O. (red) Lange linjer i landskabet, Hulbælter fra jernalderen. Jysk Arkæologisk Selskab, Aarhus 2018, s. 138-153.
- Müller, S. 1904. "Vei og Bygd i Sten- og Bronzealder". Årbøger for Oldkyndighed og Historie, 1904, s. 1-64.
- Nielsen, B. H. 2005. Vesthimmerlands Museums arkiv, VMÅ 2313.
- Nielsen, B. H. 2008. Vesthimmerlands Museums arkiv, VMÅ 2475.
- Nielsen, B. H. 2016. Gundestrupkarret, Mosbækkedlen, Givervognen og alle de andre. Nye og gamle fund fra Vesthimmerland. Vesthimmerlands Museums Skrifter vol. 1, Aars, 2016.
- Rasmussen, L. 2007. Vesthimmerlands Museums arkiv, VMÅ 2584.
- Schovsbo, P. O. 1987. Oldtidens vogne i Norden. Frederikshavn, 1987.
- Urry, J. 2007. Mobilities. Polity Press, Cambridge 2007.
- Virilio, P. 2001 (1977). Hastighed og Politik. Oversat af O. Vigsø efter Vitesse et Politique 1977. Introite! Publishers 2001.

# 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 kærreerne 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 til og med 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, missionsfor nødenheder 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](https://en.wikipedia.org/wiki/Camino_Real_de_Tierra_Adentro) (opslag 4. april 2021).

# 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..."<sup>1</sup> – 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 nedkørsler. 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 Aalborg. 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.<sup>2</sup>

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.<sup>3</sup>

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 1/4 mil (=én + ni toogfyrretyvedeledele 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,<sup>4</sup> 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 chausséanlæggelsen 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,<sup>5</sup> som en tidligere fuldmægtig i Vejkontoret – C.L. Paulsen – inden sin afgang i 1824 havde overladt kontoret, havde Lund regnet sig frem til, at anlægsomkostningerne 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.<sup>6</sup>

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 hartkornsbrugeres 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)<sup>7</sup> 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 uddybning<sup>8</sup> 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 vej-kassen 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.<sup>9</sup> 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.<sup>10</sup>

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 chaussées.

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 kommanderede 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."<sup>11</sup> 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 Millioner 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, m<sup>2</sup>

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 supplerer 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 vejdamningen på

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

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.<sup>14</sup> Stockfleth blev næppe populær i Vejkorpset, men ideen faldt i god jord blandt nogle af de stænderdeputerede.<sup>15</sup>

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.<sup>16</sup>

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.



# BEKÆMPELSE AF TRAFIKULYKKER



*Henrik Stentz Ludvigsen, civilingeniør fra Danmarks Tekniske Højskole (nu DTU), ansat på Motorvejskontoret i Næstved 1972-1974, SSV 1974-1989, kontorchef i Justitsministeriet 1990-93, i Trafikministeriet 1993-1994, afdelingsingeniør i Vejdirektoratet 1994-2007, selvstændig konsulent 2007-2017.*

## Erindringer fra Sekretariatet for Sikkerhedsfremmende Vejforanstaltninger (SSV) (1974-1990)

”Vejhistorie” nr. 36/2020 indeholder H. K. Hansens erindringer frem til tidspunktet, hvor SSV etableres. I denne artikel beskrives SSVs historie, som Henrik S. Ludvigsen erindrer den.

I 1971 udsendte Færdselssikkerhedskommissionen en betænkning vedrørende færdselssikkerhedsfremmende foranstaltninger på eller ved vejene. Fra 1950 til 1967 var antallet af trafikdræbte i trafikken steget fra 363 til 1077, og stigningen fortsatte i årene efter. Kommissionen anbefalede, at der blev etableret et ”særligt organ” med henblik på at bekæmpe de særligt uheldsbelastede steder på vejnettet, de ”sorte pletter”.

I slutningen af 1973 kom den første energikrise. På det tidspunkt sad jeg på motorvejskontoret i Næstved og havde

H. K. Hansen som projekteringschef. Vi havde lige ”placeret” Farøbroerne, hvor de senere blev bygget; men pengekasen til nye motorveje blev smækket i. H. K. Hansen fik da som opgave at etablere det omtalte ”særlige organ”. Han skulle have en medarbejder fra Jysk Motorvejskontor til at hjælpe sig. Jeg skulle til København og lave vejregler. Jeg var ikke særlig interesseret i hverken at lave vejregler eller lægge tre timers transporttid til min arbejdsdag. Jeg gik derfor ind til H. K. Hansen og spurgte, om det ikke var mere hensigtsmæssigt, at jeg hjalp ham. Det blev beslutningen. Så vi skubbede mødebordet til side i hans chefkontor og stillede et skrivebord op til mig. Så gik vi i gang. Jeg med at læse nogle af de rapporter, der fandtes om emnet. H. K. Hansen gik i gang med at lave et journalsystem! Jeg tog mig billedligt til hovedet. Her havde vi fået en afsindig ny og spændende opgave, og så sad han og lavede et journalsystem. Han var systematikeren. Vi havde aldrig problemer med at finde vore sager i journalen. Der var styr på det. Senere hjalp vi undertiden ”københavnerne”, når de ikke kunne finde deres sagsakter derinde.

## Udvalget for Sikkerhedsfremmende Vejforanstaltninger

Det ”særlige organ” var egentligt et udvalg, som vi var sekretariat for. Det bestod af repræsentanter fra Vejdirek-

toratet (formand), Stadsingeniørforeningen, Foreningen af amtskommunernes tekniske chefer, Københavns og Frederiksbergs kommunes tekniske forvaltninger, Justitsministeriets Færdselssikkerhedsafdeling, Politimesterforeningen, Bilinspektørforeningen, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og Rådet for større Færdselssikkerhed.

Da vi skulle sætte navn på os selv og udvalget, forsøgte vi at være meget præcise. Det skulle fremgå, hvad vi skulle beskæftige os med. Vi kaldte os Sekretariatet for Uheldsbekæmpende Vejforanstaltninger. Udvalget besluttede i midlertid, at vi skulle anvende det lidt bredere begreb: sikkerhedsfremmende.

Udvalget holdt to-tre møder om året. H. K. Hansen var udvalgets sekretær; men da han i almindelighed havde en stor rolle i forbindelse med behandling af udvalgets sager, deltog jeg i alle udvalgets møder bortset fra det første. Ved møderne afrapporterede vi, hvad vi havde beskæftiget os med, og fik input, inspiration og opbakning til nye initiativer. Møderne gik på omgang mellem de deltagende parter.

Med så mange i udvalget, tog et møde normalt en hel dag, så der blev serveret frokost midt på dagen. Til den var det almindeligt, at der blev serveret øl og snaps. Det vil ikke gå i dag. Snapsen var også uden for Justitsministeriets råderum, da vi skulle holde mødet hos dem. Jeg benyttede lejligheden til

*Den frie hastighed på veje indførtes ved Færdselslovens regulering i 1953. I mere end 20 år havde man på landeveje kun måtte køre 60 km i timen med personvogne og motorcykler, men nu forsvandt begrænsningerne. Trods bedre bremses var liberaliseringen en af årsagerne til både et forøgede antal ulykker og alvorligere skader (annonce i Dansk Vejtidskrift).*



at foreslå, at vi afskaffede snapsen. Med den sammensætning af seniorer, som udvalget havde, var Jens Rørbech, vores daværende udvalgsformand, ikke enig i forslaget. Jeg måtte ud og købe en flaske snaps til mødet i Justitsministeriet.

Noget af det første, vi aftalte med udvalget, var at tage en rundtur til samtlige amtskommuner for at finde ud af, hvad der skete på området.

Det var meget forskelligt, hvad der foregik. Statistikker over uheld og stedfæstelse af disse blev der arbejdet med i de fleste forvaltninger. Ofte skete det med farvede nåle på et kort. Det virkede undertiden rituelt, nærmest rettet mod pressen.

Man tog selvfølgelig fat i nogle af problemstederne; men nogen nærmere analyseteknik var ikke udbredt. Når man byggede om på et sted, så man selvfølgelig efter om uheldsantallet faldt. Systematiske opfølgninger var dog ikke almindeligt.

Amtskommunerne stod på daværende tidspunkt lige efter et "vadested", idet kommunalreformen fra 1970 havde nedlagt de gamle amter og samlet opgaverne i 14 nye amtskommuner.

Forvaltningerne på Fyn og i Nordjylland var længst fremme i sikkerhedsarbejder. Vi allierede os blandt andet med medarbejdere fra disse forvaltninger, da vi gik i gang med at udarbejde vejledninger for det uheldsbekæmpende arbejde.

### Arbejdsgangen ved uheldsbekæmpelse.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning havde arbejdet med problemerne omkring uheldsbekæmpelse i slutningen af 60-erne. Rådets rapport 4 (O. Thorson) handler om metoder til udpegning af sorte pletter på vejnettet og til prioritering af disse. Rapport 5 (H. Landstrøm) handler om rentabilitet af uheldsbekæmpende vejforanstaltninger, og i rapport 8 (H. Landstrøm) anvises metoder og præsenteres eksempler på uheldsbekæmpende vejforanstaltninger. Landstrøm analyserede uheldene på den 2-sporede landevej mellem Kalundborg og Holbæk. H. K. Hansen og jeg besøgte ham på hans kontor i Kalundborg, hvor han på sin egen underfundige måde fortalte om arbejdet.

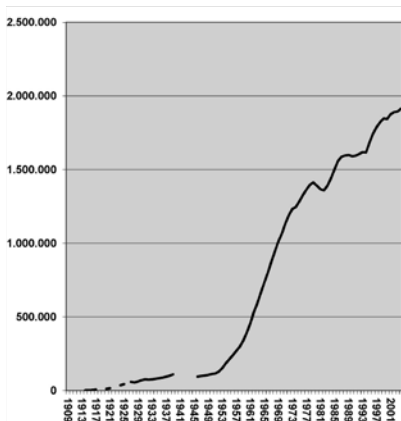
Det uheldsbekæmpende arbejde delte vi op i følgende arbejdsfaser:

- Trin 1: Indsamling af uhelds-, vej- og trafikdata.
- Trin 2: Koordinering af disse informationer.
- Trin 3: Udpegning af de sorte pletter.
- Trin 4: Detaljeret indsamling og analyse af data for sorte pletter.
- Trin 5: Udarbejdelse af løsningsforslag.
- Trin 6: Prioritering og udvælgelse af løsningsforslag.
- Trin 7: Gennemførelse af arbejderne.
- Trin 8: Undersøgelse af effekt og tilbageføring af erfaringer.

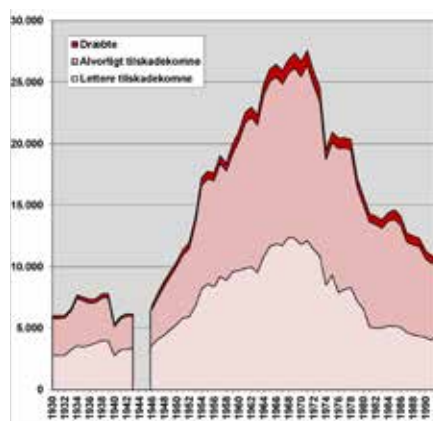
Fra kontakten med amtskommunerne blev vi opmærksomme på, at der var mest behov for at vejlede i undersøgelse af uheldssteder – Trin 4. I marts 1975



I 1970'erne var det almindeligt at vejforvaltningerne stedfæstede uheld med farvede nåle på kort.



Antallet af biler er steget hastigt siden 1950'erne. Bortset fra perioderne med energikrise fyldtes vejene, og derved forøgedes risikoen for ulykker tilsvarende. (Burchardt og Schönberg: Lige ud ad landevejen)



Antallet af ulykker var steget med nærmest eksplosiv hast efter 2. Verdenskrig. En effektiv indsats siden 1970'erne vendte udviklingen. (Burchardt og Schönberg: Lige ud ad landevejen)

kunne vi udsende en rapport om den arbejdsfase. Den beskrev både, hvordan man skulle systematisere uheldsinformationer, og hvordan man med dem i hånden skulle besigtige uheldssteder. I forordet præciserede vi, at uheldsfaktorer kan findes enten hos føreren, ved køretøjet eller ved vejen. Vi påpegede, at den aktuelle vejledning alene var om vejen. Det var vores udvalgsmedlem psykolog H. J. Johansen fra Rådet for større Færdselssikkerhed ikke enig i. Han skrev derfor et tillæg til vores rapport, hvor han præsenterede psykologiske indgange til trafikikkerhed. Det var nyt for os vejteknikere.

### Kurser i uheldsbekæmpelse

I Færdselssikkerhedskommissionens betænkning peges på, at samarbejdet mellem vejmyndigheder, politi og bilinspektører burde intensiveres. I efteråret 1975 gennemførte SSV syv kurser fordelt over landet. Vi fik lokale vejmyndigheder med til at finde steder med mange uheld. De skaffede os de nødvendige uhelds-, vej- og trafikdata, og i samarbejde med dem analyserede vi stederne og udarbejdede løsningsforslag. Der var både en byopgave og en landopgave ved hvert kursus. Kursisterne fik således lokale opgaver, som de kunne analysere og besigtige. Kursisterne var lokale vejteknikere, politifolk og bilinspektører. Det var første gang den personkreds blev sat

sammen i et par dage med det ene formål i fællesskab at løse et trafikikkerhedsproblem. Ud over at indøve den analyseteknik, som vi markedsførte, var det også hensigten, at de skulle få et personligt kendskab til hinanden. Vi forventede, det ville smidiggøre fremtidigt samarbejde. Ved disse kurser deltog H. J. Johansen med vejledning i tilknytning til opgaverne. Det var blandt andet erfaringer fra disse kurser, der lå bag hans psykologiske vejledning, "Tillæg til Trin 4".

I 1975 sagde man normalt "De" til personer, man ikke kendte. Vi startede kurserne med at foreslå, at alle sagde "du" til hinanden. Hvis man ikke var enig, skulle man bare sige til. Det var der ingen, der gjorde! Men det var tydeligt, at flere af de ældre politifolk havde lidt svært ved at affinde sig med, at en "grøn" ingeniør som jeg sagde "du" til dem.

De 14 opgaver fra kurserne blev senere samlet og udsendt som en eksempelsamling – "Trin 5".

Hele arbejdsgangen ved uheldsbekæmpelse blev gennemgået ved kurserne. Til udpegning af sorte pletter anbefalede vi at anvende tæthedsfrekvens metoden. Uheldstætheden for strækninger er antal uheld pr. km vej pr. år, og for kryds antal uheld pr. kryds pr. år. Uheldsfrekvens er for en vejstrækning antal uheld pr. million køretøjskilometer og for kryds antal uheld pr. million passerede køretøjer. Ved at kombinere tæthed og frekvens får man både taget

Udgivelse af vejledninger var en vigtig del af SSV's aktiviteter. Generelt fungerede SSV som uvildig konsulent for alle vejbestyrelser og politi, som kunne rekvirere hjælp til at løse særlige problemer.



hensyn til de absolutte uheldstal og til den mængde trafik, der har skabt uheldene.

Ved prioritering af indsatserne – "Trin 6", anbefalede vi at anvende økonomiske kriterier. Det betød, at der skulle sættes pris på skaderne ved uheld. Det var vanskeligt at sætte priser på uheld, personskader og dræbte; men på et tidspunkt begyndte Vejdirektoratets Statisk-Økonomisk afdeling hvert år at udsende de nyeste officielle priser. Dem anbefalede vi, at man anvendte til udregning af førsteårsforrentningen af de forskellige projekter. Men før at gennemføre dette regnestykke skulle man vurdere, hvor mange uheld en given foranstaltning ville have fjernet, hvis tiltaget havde været gennemført før den periode, vi arbejdede med. Det var vanskeligt, da der ikke var gennemført effektundersøgelser i større omfang, hverken i Danmark eller udlandet. Vi gik derfor selv i gang med at samle data ind til effektstudier.

### Det videre arbejde

I vores søgen efter viden om uheldsbekæmpelse fandt vi ud af, at man i England havde arbejdet med teknikken. Vi besøgte derfor Department of Transport og var så heldige, at de inviterede os til at deltage i deres uheldsbekæmpelseskursus. Et to ugers kursus på en nedlagt luftbase. H. K. Hansen deltog først. Jeg deltog det efterfølgende år. Det var spændende; men det rykkede

ikke væsentligt ved de teknikker, som vi selv havde udviklet.

Første januar 1976 blev der indført et nyt uheldsindberetningssystem. Det var struktureret efter den nye EDB-tidsalder. Stedfæstelsen af uheldene blev forbedret, idet amtskommunerne stedfæstede på deres egne og statens veje – undertiden også på kommunernes veje. Samtidigt skulle der udover uheld med personskade også indberettes uheld med alvorlig materielskade. Generelt anbefalede vi, at der skulle indberettes så mange uheld som overhovedet muligt for at få det bedste grundlag for beslutninger og indgreb.

I det nye system endte uheldsoplysningerne i Vejdatalaboratoriet. Derfra kunne vejforvaltningerne lave forskellige udtræk af uheldsoplysningerne. Vejdatalaboratoriet begyndte også at udarbejde koordinerede uheldsstatistikker, så man med kendskab til vej/krydstype og trafiktal kunne få forventningsværdier for uheld et givet sted. Det brugtes bl.a. til effektvurdering af tiltag.

Vi fik tidligt et samarbejde med kommunerne i Københavnsområdet. (Samarbejdsgruppen for Trafiksikkerhed I Kommunerne i Københavnsområdet (STIKK)). Amtskommunen deltog også. Fra 1977 blev der årligt udgivet en fælles uheldsrapport for hele området. Møderne i arbejdsgruppen gik på omgang mellem kommunerne, og værtskommunen udpegede et trafiksikkerhedsproblem, som vi analyserede og diskuterede

ved møderne. Vi havde således godt kendskab til trafiksikkerhedsarbejdet i hovedstadsområdet.

I foråret 1978 opfordrede vort udvalg os til igen at besøge amtskommunerne samt at besøge udvalgte kommuner. Møderne skulle tjene til "videreudvikling og inspiration af samarbejdet mellem SSV og de lokale vejbestyrelser, politi og bilinspektører over hele landet". Vi besøgte 13 kommuner uden for hovedstadsområdet. Hovedkonklusionen var, at det trafiksikkerhedsfremmende arbejde de seneste år havde haft væsentlig fremgang i kommunerne; men den systematiske uheldsbekæmpelse havde ikke vundet særlig stor udbredelse. De samme hovedkonklusioner kunne drages efter en besøgsrunde til amtskommunerne. Kendskabet til den systematiske uheldsbekæmpelse var dog stor i amtskommunerne. Samarbejdet mellem vejbestyrelserne og politiet lå nogenlunde i fast rammer. Det kunne imidlertid konstateres, at bilinspektørerne i almindelighed var "sat ud på et sidespor".

For at tilskynde til en øget indsats omkring uheldsbekæmpelse besluttede vort udvalg, at vi skulle igangsætte et demonstrationsprojekt i en kommune. Slagelse kommune stillede sig velvilligt til rådighed. Vi gennemførte vores arbejdsangang for uheldsbekæmpelse og udarbejdede en række anbefalinger til de enkelte arbejdsfaser. Rapporten om Slagelseprojektet blev udsendt i 1982.

UHELDSSOVERSIGTSSKEMA						
For perioden: 1/74 - 3/74 - 79						
Lokalitet: Slagelse						
Uheld nr. / OS nr.						
Pol. / nr.	1	2	3	4	5	6
Dato / dr.	08/07	05/07	2/07	15/07	06/07	15/07
Ørsågt / klokkeslæt	21:00	21:00	01:00	01:00	01:00	01:00
Vddr / ledet						
Is sne m.v.						
Udvalgt vejr						
Mærkt	22					
Vejbelysning	22					
Sted / km. bus nr. / adretningsbetegnelse	U nr. 1	U nr. 2	U nr. 3	Krydsvej / Skovvej	Krydsvej / Skovvej	Krydsvej / Skovvej
Uheldssituation	012	012	012	012	012	012
Uheldsskitse						
Partsbetegnelse (Husk orientering!)						
Partsbetegnelse	2	1	1	1	1	1
Hastighedsbånd	40-60	40			40	40
Alder	15% oplysning	23% oplysning				
Bemærkninger						
Dræbte						
Alvorligt tilskadet						
Lettare tilskadet						
Uskadede						

UHELDSSANALYSESKEMA											
For perioden: 1/74 - 3/74 - 79											
Lokalitet: Slagelse											
Uheld nr. / OS nr.											
Uheldssituation											
Uheldsskitse											
Partsbetegnelse											
Hastighedsbånd											
Alder											
Bemærkninger											
DRÆBTE ALVORLT TILSKADET LETTARE TILSKADET USKADET											

På det tidspunkt havde den systematiske uheldsbekæmpelse fået en alvorlig konkurrent i kommunerne, nemlig en ny paragraf indsat i færdselsloven i 1976: § 40.

Arbejdet med den systematiske uheldsbekæmpelse havde dog fortsat høj prioritet for os. I 1986-87 fik vi 3 mio. kr. til nye demonstrationsprojekter i kommuner. Selv om kommunerne selv skulle finansiere halvdelen, var der mange, der ønskede at deltage. Der blev gennemført demonstrationsprojekter i Hillerød, Silkeborg, Nyborg og Skælskør. En senere effektundersøgelse viste at projekterne generelt havde en god ulykkesbesparende effekt.

**Færdselslovens § 40**

Det var efter inspiration fra Holland, at denne paragraf var indsat i færdselsloven. Formålet med denne lovændring var at indrette visse dele af byområderne, så samspelet mellem bløde og hårde trafikanter blev forbedret. Specielt blev der åbnet mulighed for, at man måtte lege i gaderne. I 1978 bekendtgjorde Justitsministeriet de skilte, der henholdsvis definerede reglerne for "Stillevej" og regler for "Opholds- og legeområder". Vi interesserede os selvfølgelig også for disse sikkerhedsfremmende værktøjer.

På den studietur, som H. K. Hansen og jeg var på til England i 1976, var vi da også et smut forbi Delft i Holland, arnestedet for disse nye strømninger. SSV deltog i den følgegruppe, som

Justitsministeriet nedsatte for at følge udviklingen. Vi var også med i arbejdsgruppen, der kom med de første vejregler for udformningen af stilleveje og opholds- og legeområder. De udkom i 1979. I 1982 igangsatte vi et projekt med det formål at indsamle erfaringer med trafiksaneringer. Der blev undersøgt 15 projekter. På baggrund af erfaringer derfra blev der fremsat forslag til nye udformninger. Vi var også med i en gruppe nedsat af Nordisk Vejteknisk Forbund om trafiksaneringer. Den udsendte i 1981 en rapport om erfaringer med hastighedsdæmpende tiltag anvendt i Norge, Sverige, Finland og Danmark.

I slutningen af 70-erne stod det klart, at der også var et behov for at sanere de større veje gennem byerne. Vejdirektoratets planlægningsafdeling udarbejdede et idekatalog, og der blev gennemført forsøgsprojekter i Skærbæk, Vinderup og Ugerløse. Vi deltog, da effekten af disse initiativer skulle vurderes. Vejdatalaboratoriet var førende i dette arbejde.

**Udvalgte sikkerhedsproblemer**

Der var behov for at få foretaget nogle effektstudier. Optimistisk udvalgte vi fire tiltag og anmodede vejforvaltningerne om at indsende oplysninger, når de havde gennemført ét af de nævnte tiltag. Det fungerede ikke! Vi måtte i gang med at undersøge udvalgte ombygninger.

Men vi forsøgte samtidigt at få flere forvaltninger til at foretage effektundersøgelser. Vi udsendte en vejledning: "Sikkerhedsmæssig effekt, Vejledning for vejbestyrelser".

Før-efter undersøgelser var den type effektundersøgelser, der hyppigst blev anvendt. Det forudsætter imidlertid, at man har kontrolgrupper eller andet til at kompensere for den generelle udvikling i uheldstallene. Hastighedernes påvirkning af uheldstallene var en af de parametre, vi skulle holde styr på. Under den første energikrise i november 1973 indførte Handelsministeriet generelle hastighedsbegrænsninger: 60 km/t i byområder og 80 km/t udenfor byområder. Det kunne læses i uheldstallene. I 1974 blev de generelle hastighedsbegrænsninger hjemlet i Færdselsloven, og samtidigt blev hastigheden uden for byområder sat op til 90 km/t. Resultatet af disse generelle hastighedsgrænser skulle der blandt andet korrigeres for i et før-efter studium.

I forbindelse med diskussion om effekt af vejtekniske tiltag udtalte professor N. O. Jørgensen på et tidspunkt, at "det var som om, det var vigtigere at gøre noget og ikke nødvendigvis så vigtigt, hvad man gjorde". Måske var

← *Uheldsoversigtsskemaer og uheldsanalyseskemaer blev anvendt ved analyse af trafikikkerhedsproblemerne.*

*Indsatsen for at dæmpe farten på særlige veje gjorde det muligt at få så sikre veje, at børn kunne lege på dem. Med inspiration fra Holland indførtes i 1978 skilte for "stilleveje" og "opholds- og legeområder" [foto: Ludvigsen].*



N. O. Jørgensen med sin mangeårige erfaring på sporet af "bias-by-selection" (udvælgelsesskævhed). En canadier, Ezra Hauer, påpegede nogle år efter, at man overvurderede effekten af forskellige tiltag af den simple årsag, at et stort antal uheld nogle steder var en statistisk tilfældighed. Uheldsophobningen ville forsvinde af sig selv. Nogle af vore "sorte pletter" var således tilfældige. Det kunne vi undertiden se af uheldene. Der var ikke noget klart uheldsbillede.

Det første sikkerhedsproblem vi besluttede at kaste os over var uheld i landevejskryds. Vi ville undersøge effekten af at signalregulere sådanne kryds. Undersøgelsen blev gennemført i samarbejde med Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og viste, at uheld og specielt personskaderne blev reduceret ved en ombygning til siganlægt.

Vigepligtsregulerede kryds var et problem både i by- og landområder. Vi foretog en nærmere undersøgelse af af uheld i sådanne kryds. Selv om vi lejlighedsvis havde haft mulighed for at få politiets detaljerede rapporter, var dette den første undersøgelse, hvor vi brugte dem i større udstrækning. Et hovedproblem ved vigepligsuheldene var, at sidevejstrafikanten overså krydset eller biler og cyklister på primærvejen. Vi anbefalede forskellige tiltag for at øge opmærksomheden: sidevejsheller, cykelbaner på primærvejen o. lign.

I 1979 påbegyndte vi en undersøgelse af cykel og knallertuheld i landområder.

Det viste sig, at kantlinjer langs veje både forbedrede cyklister og bilisters sikkerhed. Gevinsten var størst for cyklister og knallerter. Undersøgelsen mundede ud i et forslag til omstrikning af de større veje på landet. Specielt skulle kantbanerne være bredere.

Mange trafikuheld skete fortsat i kryds på landet. For at reducere uheldene var det blevet almindeligt at lave heller i sidevejene. Ofte var disse heller meget brede, "bremseheller", hvor sideforskydningen skulle bidrage til hastighedsreduktion inden krydset. Vores undersøgelse af disse heller vist, at de virkede udmærket i firbenede kryds.

Den undersøgelse indgik i et fælles-nordisk projekt "EMMA", EffektMåling af Mindre Anlægsarbejder. Projektet blev finansieret af Nordisk Ministerråd. Vejdatalaboratoriet deltog også i dette projekt med en undersøgelse af signalregulerede fodgængerovergange. Svenskerne deltog med en undersøgelse af stoppligt og finnerne med undersøgelse af cykel- og gangstier. Nordmændene foretog et litteraturstudium og samlede alle erfaringer om sikkerhedsmæssige effekter i en samlet rapport.

Ideen til dette projekt stammede fra os i SSV. H. K. Hansen havde videresendt ideen til Nordisk Embedsmandskomité for Transportspørgsmål. Han var også formand for den kontaktgruppe, der blev nedsat til at følge projektet. Jeg fik "fornøjelsen" at præsentere vore ideer

ved gruppens første møde. H. K. Hansen var aldrig syg – lige bortset fra den dag. Vi planlagde en møderække i samtlige nordiske lande og var benhårde med at holde tidsplanen, så vi kunne nyde Island i midnatssolens lys.

Der skete også mange uheld, hvor fodgængere gik mod rødt. Vi foretog både uheldsanalyser og observerede adfærd i nogle signalregulerede kryds. På baggrund af undersøgelsen blev det bl. a. foreslået at undgå, at et grønt fodgængersignal kunne ses bag et rødt. På midterheller blev det foreslået at opsætte hegn, for at tvinge forgængerne til at vende sig op mod bilisterne på den kørebane, de skulle til at krydse. Det blev også foreslået at trække bilisters stopstreg væk fra fodgængerovergangen, så bilister og fodgængere havde bedre mulighed for at se hinanden.

Vor mest kontroversielle undersøgelse blev undersøgelsen af cykelstiers sikkerhed i byer. I undersøgelsen havde vi 64 km vej, hvor der var anlagt enkeltrettet cykelsti. Der var en lille sikkerhedsmæssig gevinst på strækningerne mellem krydsene; men denne gevinst forsvandt fuldstændigt på grund af en kraftig stigning af uheld i krydsene. Det var overraskende for alle – også for os. Et nyt problem på strækningerne var udstigende buspassagerer mod cyklister.

En engageret cyklist karakteriserede i Dansk Vejtidskrift undersøgelsen som "bestillingsarbejde i



*Den første energikrise i 1973 gav bilfrie søndage, men også nye generelle hastighedsbegrænsninger. Det kunne læses i uheldstallene og indgik i SSV's analyser (11. december 1973).*



*Bremsehellen nedsætter bilisternes hastighed op til krydset (Ludvigsen).*

nedskæringstider". Hovedbestyrelsen i Dansk Cyklist Forbund tog til Næstved, hvor vi diskuterede problemerne en hel aften. Senere fandt vi en undersøgelse fra Sverige og en fra Holland, som i princippet havde samme resultat, som vi havde. Man vinder noget på strækningerne, men taber noget i krydsene. I de to lande var gevinsten på strækningerne større end tabet i krydsene.

Vi var imidlertid aldrig i tvivl om, at vi ville fremme cykeltrafik.

Vi kastede os derfor over et af krydsproblemerne: ligeudkørende cyklister mod højresvingende bilister. Ved denne undersøgelse fik vi også mulighed for at læse politiets detaljerede rapporter om uheld. Det var klart, at de involverede trafikanter ikke var tilstrækkeligt opmærksomme på hinanden. Vi foreslog,

at cyklisterne skulle være tættere på bilisten før krydset, men samtidigt – om muligt – trækkes lidt væk fra bilen lige i krydset. Cyklisten endte i de fleste uheld oppe på køleren af den svingende bil. Hvis vi kunne bryde denne fine "timing", kunne uheld antageligt undgås. Det blev senere foretaget undersøgelser med sådanne løsninger uden den store succes. Vi foreslog også at cyklister startede før bilerne i signalregulerede kryds, og at bilernes stopstreg blev trukket tilbage, så cyklisten hold længere fremme end bilisten.

Der var også mange uheld mellem ligeudkørende og venstresvingende trafikanter. Så den uheldssituation kastede vi os også over. I signalregulerede kryds kunne problemet løses meget enkelt ved separat regulering af venstresvinget. I

andre kryds kunne forholdet forbedres ved at lægge en spærreflade mellem en venstresvingbane og ligeudbanen til højre for denne. Parkeringsforbud op mod krydset kunne også bidrage til, at cyklisterne på stierne ikke var gemt bag parkerede biler.

I 1978 var der kun 41 rundkørsler tilbage i Danmark. De fleste rundkørsler var blevet ombygget til signalregulerede kryds i takt med at trafikken steg. Vigepligtsreglen i rundkørslerne var "hold tilbage for højre", hvilket betød, at den cirkulerende trafik skulle holde tilbage for den indkørende. Rundkørslerne låste således, når der var meget trafik. Vor undersøgelse viste, at rundkørslerne var gode sikkerhedsmæssigt, og da Justitsministeriet havde indført, at der skulle skiltes for ubetinget vigepligt ved alle tilfarter, kunne vi "genoplive" rundkørslerne. Der var dog problemer for de bløde trafikanter. Specielt viste det sig, at bilisterne overså de cirkulerende cyklister både ved ind- og udkørsel af rundkørslerne.

Det problem observerede jeg bl. a. i en rundkørsel i Gentofte, hvor jeg var ude for at observere trafikkonflikter (near accidents). I mange lande forsøgte man at finde de problematiske steder, inden der skete uheld. Jeg var blandt de 8 personer i Danmark, der blev uddannet i, at observere konflikter i trafikken efter en svensk model. En alvorlig konflikt optrådte, når en afværgelse blev foretaget mindre end et sekund før,

*Tilbagerykket stopstreg for bilister øger cyklisternes sikkerhed (foto: Ludvigsen).*



et sammenstød ville være sket. Vi håbede med den teknik at kunne foretage sikkerhedsmæssige indgreb uden at vente på uheld. Vi deltog i en intereuropæisk arbejdsgruppe, der forsøgte at dykke dybere i dette emne; men de fleste steder slog teknikken ikke igennem. Den svenske indpisker i arbejdet, Christer Hydén, fik dog en doktorgrad i emnet på Lunds Universitet.

Roskilde amtskommune var meget kreative i bestræbelserne for at øge trafikikkerheden. De gik udenfor vejforvaltningernes normale arbejdsområde og begyndte at lave trafikikkerhedskampanjer. Vi lod os inspirere af dette arbejde, og vort udvalg gik med på ideen. Til inspiration for andre vejforvaltninger udarbejdede vi en rapport om kampanjer. Den beskriver tre forsøg med lokale kampanjer i forbindelse med anlæg af cykelstier. Ideen var at give trafikanterne en "brugsanvisning" til de nye anlæg. Det anbefalede vi, at man også gjorde ved andre vejtekniske tiltag. Der var flere andre parter med i dette projekt; men i forhold til grundlaget for SSVs etablering, havde vi flyttet os en del.

### **En del af Vejdirektoratet.**

Vi startede som et "særligt organ" primært med fokus rettet mod sorte pletter. Vi opfattede os selv som uafhængige af Vejdirektoratet, selv om vi fik vore bevillinger derfra. Vi ville rådgive alle vejbestyrelser herunder

Vejdirektoratet på lige vilkår. Vi blev dog hurtigt involveret som repræsentant for Vejdirektoratet i mange trafikikkerhedsopgaver.

Jeg var blevet involveret i vejbelysning. Energikrisen startede et arbejde med regler for vejbelysning. Jeg skulle varetage trafikikkerheden i styregruppen. Det var svært, da alle de, der solgte armaturer og strøm, beredte om, hvor meget man ville forbedre trafikikkerheden med vejbelysning. De sagde samtidigt, at det ikke kunne svare sig at indrette anlæggene til reduceret drift for at spare strøm. Det var imidlertid et "must". Den daværende trafikminister, Kresten Damsgaard, havde kommenteret vejbelysningen: "Den stikker i øjnene". Under styregruppen var der en arbejdsgruppe, der beskæftigede sig med æstetikken ved vejbelysning. Den bestod primært af arkitekter. De ville forbyde anvendelse af natriumlamper.

De udsender gult lys, så alt bliver gråt i gråt. Det var imidlertid den billigste lampetype. Den kunne vi selvfølgelig ikke forbyde. Der blev opstillet et omfattende regelsæt om vejbelysning inklusivt en eksempelsamling. Lysteknisk Laboratorium var drivkraften i dette omfattende regelarbejde.

Under oliekrisen i vinteren 73/74 slukkede man hver anden vejbelysningsarmatur. Rådet for Trafikkerikkerhedsforskning undersøgte effekten. De fandt en øget risiko i mørkeperioden; men datagrundlaget var spinkelt. Det var almindeligt efterfølgende at reducere vejbelysningen ved at slukke hvert andet armatur på strækningerne; men lade belysningen være uændret i krydsene. Det undersøgte vi i samarbejde med Lysteknisk laboratorium. Datamaterialet var relativt stort. Men ligegyldigt hvordan vi bearbejdede data, kunne vi ikke finde nogen effekt. Vi inddrog også





*I denne rundkørsel er problemet med cirkulerende cyklister søgt reduceret med en farvet cykelbane [foto: Ludvigsen].*

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning; men lige lidt hjalp det.

Sikkerheden i jernbaneoverkørsler var også et større projekt. Vejdirektoratet havde ansvaret for jernbaneoverkørsler på privatbanerne. Et uheld mellem en mælketankvogn og en lettere skinnebus i en overkørsel i Vestjylland afslørede, at nu kunne det også gå ud over togpassagererne, når der skete sammenstød i jernbaneoverkørsler. Samtidigt var de gamle blinkende relæanlæg ved at være udslidte. Sammen med DSB blev der igangsat et større udredningsarbejde bl. a. for at finde fuldelektroniske anlæg til erstatning for relæanlæggene. Vi fandt et tysk anlæg.

Da banehastigheden skulle sættes op over Fyn var vi også involveret i de lukninger og trafikomlægninger, der var nødvendige, for at de mindre byer på Vestfyn ikke skulle blive "skåret over" af lange bomnedlukninger.

Vi var aktive i flere vejregelgrupper. Fx var vi med til at lave de første vejregler for stilleveje og opholds- og legeområder. Vi var med til at lave regler for dobbeltrettede cykelstier. Men ikke mindst ydede vi en stor indsats i "Betænkning om færdselssikkerhedspolitik handlingsplan", som Færdselssikkerhedskommissionen udsendte i 1988. Målet for denne handlingsplan var inden år 2000 at halvere personskaderne i trafikken. Vi deltog i forlængelse heraf i et demonstrationsprojekt, som Rådet for større Færdselssikkerhed gennemførte

i Frederiksborg amt, for at vise hvordan trafiksikkerhedsinitiativer kunne integreres mellem forskellige sektorer: teknisk forvaltning, skoler, social- og sundhedsmyndigheder m. v.

Amtskommunerne varetog den daglige drift af statens veje. Hvert år indsendte amterne ønsker til mindre anlægsprojekter. Disse blev prioriteret ud fra en sikkerhedsmæssig vurdering. Vi var 3-4 personer, der gennemgik uheldene på det givne sted, holdt dem op mod de foreslåede tiltag og vurderede, hvor mange uheld og personskader, der ville være sparet, hvis tiltaget havde været etableret 5 år tidligere. Førsteårsforrentningen afgjorde så rækkefølgen af investeringerne.

Vi deltog også, da staten gik ind med tilskud til cykelruteprojekter. Cykeltrafikken skulle fremmes, og nogle af de konstaterede problemer for cyklister skulle om muligt fjernes. Nye løsninger skulle afprøves. Staten betalte 50% af anlægsudgifterne. De første forsøgsbyer var Herning, Århus, Odense og Helsingør. Vi fortsatte med ruter i Nakskov og Odder.

Vi fortsatte også undervisning i uheldsbekæmpelse både på kurser udbudt af Vejsektorens efteruddannelse og som gæsteforelæsere på Danmarks tekniske Højskole (nu DTU) og Teknikum bl. a. i Haslev.

Vejdirektoratet arrangerede kurser for udenlandske ingeniører i Trafik Safety and Management.

Der deltog vi også. Ikke mindst holdt vi dog fast i rollen som den uvildige konsulent for alle vejbestyrelser og politi. Et telefonopkald – og vi rykkede ud med bistand til at løse det lokale problem.

## Organisation

I 1982 var vi syv medarbejdere i SSV, heraf fem ingeniører. "Gøgeungen" havde stadigvæk kontorfællesskab med motorvejskontoret i Næstved; men modsat en gøgeunge var vi blevet skubbet ud – i en skurvogn. De enkelte medarbejdere fik hver deres opgaver; men vi koordinerede arbejdet og informerede hinanden ved et dagligt møde, hvor dagens post også blev gennemgået. Alle vores undersøgelser havde således en projektleder, og de fleste opgaver blev gennemført i samarbejde med andre organisationer fx Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og Institutet for Veje Trafik og Byplan på DTH. En del af det manuelle arbejde blev som regel udført af konsulenter.

I 1984 fejrede SSV sin tiårs fødselsdag. Vi inviterede vort udvalg, venner og arbejdskolleger til en sammenkomst på kontoret i Næstved. Bemandingen var på det tidspunkt seks ingeniører, en teknisk assistent og en sekretær. Vi skiver i en lille præsentationsfolder, at vi arbejder med rådgivning, forskning og udvikling. De sidste to aktiviteter var man på Vejdatalaboratoriet ikke så begejstrede for, at vi skiltede med.

*I 1978 var de fleste af landets rundkørsler ombygget til signalregulerede kryds. Analyser viste imidlertid, at rundkørsler var gode sikkerhedsmæssigt. Cirkulerende cyklister havde dog problemer. Her er de taget ud af rundkørslen på en cykelsti (Fyns amts rundkørsel i Nørre Aaby).*



De mente, at de var den trafiktekniske forskningsafdeling i Vejdirektoratet. Vi var dog fælles om mange trafikikkerhedstiltag, og der var jævnligt koordinerende møder mellem Økonomisk-statistisk afdeling, Vejdatalaboratoriet og SSV. Vejdatalaboratoriet koncentrerede sig i stort omfang omkring den edb-mæssige behandling af data, og den datakilde brugte vi i stor stil i vort arbejde. Blandt andet kunne de oversigtsskemaer og analyseskemaer, vi anbefalede, blive udskrevet maskinelt.

På et tidspunkt var det besluttet, at Vejdirektoratet skulle flytte til Skanderborg. Planen var, at SSV skulle flytte med. Udflytningen blev sparet væk en sen natte-time, da man manglede 70 mio. kr. i et politisk forlig. Efterfølgende blev der igangsat et arbejde med at etablere "De Forenede Laboratorier". Det var en sammenlægning af Vejdatalaboratoriet, SSV og Vejlaboratoriet (belægningsteknikkerne fra det tidligere "Statens Vejlaboratorium"). Under ledelse af Ivar Schacke (chef for Vejdatalaboratoriet) sammensatte vi den fælles organisation, beregnede bygningsarealet – alt – stort set ned til antallet af kaffemaskiner. Der var også et entreprenørfirma, der var klar til at bygge nogle lokaler i Københavns vestegn, som vi efterfølgende skulle leje. Så blev det hele taget af bordet. Måske fordi rationaliseringsgevinsten ved sammenlægningen ikke var til at få øje på.

Fra ledelsen i Vejdirektoratet blev der udsendt klare signaler om, at vi skulle være en del af Vejdirektoratet og tage penge for vores rådgivning. Vi gennemførte da også flere mindre analyser og projekter, som vi fik betaling for. Blandt medarbejderne i SSV var der begyndende uenighed om den fremtidige kurs. Vi hyrede derfor et konsulentfirma til at hjælpe med at fastlægge vor strategi for fremtiden. SSVs medarbejdere og konsulenterne holdt et strategimøde på et kursussted på Falster. Konklusionen var der efter min opfattelse ikke helt enighed om. Vi skulle være Vejdirektoratets sikkerhedsafdeling og flytte til København. Det skete i begyndelsen af 1990. Nu blev afdelingstitlen Trafiksikkerhedsafdelingen – SSV. Udvalget for Sikkerhedsfremmende Vejforanstaltning-

ger blev nedlagt. H. K. Hansen trak sig lidt tilbage og overlod ledelsen til yngre kræfter.

Jeg oplevede ikke indflytningen til København. Den 1. januar 1990 startede jeg som Trafikteknisk Konsulent i Justitsministeriets Færdselssikkerhedsafdeling.

# EN NY HÆRVEJSBOG

## En anmeldelse med nogle strøtanker om Hærvejens geografi og historiske betydning

Jesper Asmussen (JA) er læreruddannet, men har i en årrække virket som journalist og skribent. Han har skrevet en række kulturhistoriske bøger om lokaliteter som Gudenåen, Bornholm og København. Senest har han begået dette velillustrerede værk om Hærvejen, Danmarks mest legendariske vej. Dispositionen er at starte fra nord i Skagen og arbejde sig sydpå til Rendsborg med korte afsnit om steder og emner, der relaterer sig til vejen og dens omgivelser. Kulturhistorikeren Hugo Matthiessen opdelte i sin klassiske bog om Hærvejen fra 1930 ruten fra Viborg til Dannevirke i syv dagsetaper. Opdelingen kom fra den islandske abbed Nicolaus' da nyligt genfundne vejviser eller itinerarium for pilgrimme fra 1200-tallet. JA lever i bilalderen, og opdeler sin bog i otte etaper fra Skagen til Rendsborg. Bogen holder sig til en populær, men dog saglig fortællestil. Der er ikke som i Matthiessens, Mads Lidegaards og Henrik Becker-Christensens hærvejsbøger lange overvejelser om Hærvejen nu gik øst eller vest om hin landsby eller sø, om en jordvold er resten af en gammel kreaturfold, om et hulvejsspor var et af vejens veksellende spor eller om en række oldtidshøje markerer et gammelt vejspor fra oldtiden.

JA køber kontant Hugo Matthiessens hærvejslinje fra Viborg sydpå, men lader i sit detaljerede kort, der er delt op i 29 opslag, vejen begynde i Skagen

og forlænger således vejen ganske betragteligt. Når forfatteren har valgt en populærhistorisk fremstilling, kan man ikke forlange, at bogen skal være forsynet med hundredvis af noter, men det ville have været fint med en litteraturliste. JA har ellers ulejlignet sig med andre gode bilag: Anførte serie detaljerede kort og en gengivelse af den islandske munk Nicolaus' vejviser (itinerarium) for pilgrimme til Rom og Jerusalem. Vi får teksten og dertil udspecificeres i en liste hele ruten frem til Jerusalem med oversættelse af hans islandske stednavnsbetegnelser. Dertil får vi en historisk tidstavle.

Anmelderen vidste ikke, at Hærvejen begynder helt oppe i Skagen. Hugo Matthiessen lod i 1930 Viborg være udgangspunkt for denne oksernes vej. Det skete med reference til geografen Johs. Mejers kort fra 1650, hvor han har aftegnet en Heerweg, der synes at have udgangspunkt i Viborg og fortsætte ned til Slesvig og Holsten. Siden er strækningen Viborg-Aalborg blevet føjet til Hærvejshistorien. Mads Lidegaard fjøede et bind om den himmerlandske hærvej til sin serie af bøger om Hærvejen i de øst- og sønderjyske amter. Og fremdragelsen i mellemkrigsårene af resterne af fire middelalderlige stenbroer i Himmerland er da også vidnesbyrd om, at der gik vigtige hovedfærdselsårer op til Aalborg fra Viborg og Hobro. Kampestensbroer var en sjældenhed i middelalderen. Bag

den bedste bevarede bro, Løvel Bro, stod da også kongen selv, en kong Erik. Det var formentlig Erik Plovpenning eller Erik Glipping, der fik en inskription indhugget i brouens øverste sten.

JA's begrundelse for en hærvej gennem Vendsyssel op til Skagen er den i dansk middelalderhistorie velkendte præst og krønikeskriver Adam af Bremen, der i 1070 gav den første geografiske beskrivelse af Danmark. En del af hans Danmarksbeskrivelse skyldtes samtaler med kong Svend Estridsen. Adam oplyser, at der er fem til syv dagsrejser fra Slesvig til Aalborg. Også, at kejser Ottos vej gik til Vendsyssel og det yderste hav. Det sidste tolker JA som Skagerrak. Den gode Adams udsagn om Vendsysselvejene er kryptiske og referer måske til, at kejser Otto I. og hans søn Otto 2. i 900-tallet havde ambitioner om at underlægge sig Jylland og Fyn. Kejser Otto I nåede aldrig op til Vendsyssel, men støttede det hamburg-bremiske bispedømmes krav på overhøjhed over Danmark. Adam anfører, at fra Vendsyssel gik den korteste søvej til Norge. Jo, og så var der naturligvis veje op til Jamberbugten, eller hvor man nu sejlede fra.

JA citerer selv H.C. Andersen for en beskrivelse af den besværlige vej op til Skagen, hvor hest og vogn måtte følge strandbredden. Og den islandske abbed angav pilgrimsruten som førende med skib fra Norge til Aalborg, så den op til 1800-tallets midte isolerede købstad

Jesper Asmussen  
*Hærvejen – fra Skagen til Rendsborg.*  
257 sider  
Turbine, 2020.



Skagen uden havn og gader virker ikke som et logisk sted for middelalderlige pilgrimme at gå i land.

Hugo Matthiessen greb som nævnt betegnelsen "Heerweg" fra Johannes Mejers danske atlas fra 1650, hvor vejen er tegnet med udgangspunkt i Viborg. Som JA også nævner, var landskabslovenes "Konungs Hærstrat" eller hærvej sandsynligvis en betegnelse for en fjernvej, en hovedfærdselsåre, og ikke kun navnet på en bestemt vejstrækning. Det er det, der kan gøre hærvejsstudierne noget diffuse. I tilfældet Vendsyssel behøver Adam af Bremens udsagn ikke at betyde, at "vores" Hærvej fortsatte op til Skagen. Men der har uden tvivl været en eller flere hovedfærdselsårer i Vendsyssel. Ifølge JA gik Hærvejen fra Skagen over Hjørring forbi Øster Brønderslev ned til Nørresundby.

Bogen slår ned på alle mulige historiske steder og begivenheder, der kan knyttes til vejen og dens omgivelser. Tager vi Viborgeggen, skal vi høre om Hans Tausen og reformationen, om Nikulas af Munkathvera og hans pilgrimsfører, om Hugo Matthiessen, som bebrejdes at have udeladt Himmerland og Vendsyssel, derefter rundt om Finderup Lade og mordet på Erik Glipping, så til Non Mølle, Birgittelyst, Hald Sø og Slot, til Skelhøje og så videre – alt hvad forfatteren finder det værd at berette om i en geografisk orden, der så til gengæld ikke giver nogen kronologisk orden. På strækningen Padborg-Husby starter vi

med grænsen fra 1920 for at gå videre til Frøslevskrinet fra tidlig middelalder og videre til Kong Arilds Høj fra bronzealderen. Næste afsnit er viet "Bronze" (bronzealderen), så videre til Flensborg for derefter at berette om det tredje riges sidste dage i Flensborg og Mørvig i maj 1945. Næste punkt er Angel, dernæst Angel og England. Vi skal jo lige have angelsakserne med. Det har krævet et stort arbejde at samle hele dette stof sammen, men det gør samtidig fortællingen noget springende. Og mange af de nævnte begivenheder har ikke nogen direkte relation til Hærvejen.

Det er med Hærvejen lidt som med middelalderhistorien: kilderne er sparsomme. Det giver råderum for mange tolkninger og dermed for ofte vidtløftige billeder af den gamle vej. Skarer af pilgrimme på vej til Santiago, Rom eller Det hellige Land, middelalderlige hære på vej ned at forsvare Dannevirke mod onde tyskere – eller Svend Grathe og kong Valdemar i indbyrdes borgerkrig med deres private hære, Christian III og

andre konger på vej nordpå til Viborg, umådelige studeflokkede på vej mod Nordtyskland og Nederlandene. Hærvejens 'fader', Hugo Matthiessen, svang sig op til i næstsidste afsnit af hans berømte bog at sammenfatte vejens betydning således:

*Hellig var Vejen for Middelalderens fromme Pilgrim, der taalmodigt traadte dens Spor undervejs til Frelserens Grav, og Historien har gjort den hellig ogsaa for os. Ad den vandrede Kristendommen til Norden, og Varmen af Sydens Kultur har som et Vaarbrud smeltet Jorden og bragt Spirene til at gro. Men ogsaa Farer og Ulykker fulgte det samme Spor, Hærene og Krigens Malstrøm, Tabene i Sindelag, Sprog og Land gennem Kampe fra Slægt til Slægt. Vejen var Vidne til det alt sammen, – arret af Slagmarker hviler den i vor nationale Bevidsthed urokkeligt og fast paa sin Sokkel af store Minder.*

Det er forfærdelig skrivekunst, men vist også det historikeren Erik Arup kaldte at digte over kilderne. Eller det som Arup advarede imod: at digte

udover kilderne. Matthiessen blev lidt beruset af sin egen letflydende pen og historiske syner. I øvrigt synes hans fantasi mere optaget af Middelalderens pilgrimme og kongelige hæere end af de prosaiske stude på vej sydpå for at ende i nordtyske og nederlandske kødgryder. Nogle steder i teksten bliver Hærvejen hos ham næsten en levende skikkelse, og en stemme fra fortiden, der ligger og taler til os. Lig arkæologerne drog han ud i landskabet og læste dets udsagn. Han var en af de første historikere, der havde blik for, at gamle landskaber var gået til ved menneskelig uforstand, der havde forvoldt økologiske katastrofer.

Matthiessen veg i 1930 tilbage for at udmale vejens betydning tilbage i oldtiden. Henrik Becker-Christensen gør i det måske mest dybtloddende nyere studie i Hærvejen, nærmere bestemt i Sønderjylland, opmærksom på, at der fra bronzealderen var en livlig handel med kontakter på kontinentet, bl.a. med kobber og tin, senere jern, til dansk våben- og redskabsproduktion.

Der hersker vistnok bredt omkring en opfattelse af Hærvejen som Jyllands indtil ind i 1800-tallet helt centrale hovedfærdselsåre, som ifølge Hugo Matthiessen bragte kristendommen og den sydeuropæiske kultur til Norden. Det må nok problematiseres. Det gjorde Matthiessen sådan set selv med bogen Viborgeveje i 1933, hvor hans favoritby Viborg blev navet for en række hovedfærdselsårer, der som hjuleger udgik

fra Jyllands daværende administrative hovedstad med dens landsting, kongehyldninger, Snapsting, lærde skole, domkirke og domkapitel, seks klostre og 12 sognekirker.

Oksehandelns historiker Poul Enemark forsøger i sit store tobindsværk om den danske oksehandel 1450-1550 ud fra grundige studier i toldregnskaber at spore oksernes veje gennem Jylland. Fra Vendsyssel og Thy færgedes stude over Limfjorden mellem Sundby og Aalborg, ved Aggersund og andre blev drevet over Agger Tange og Harboøre. Søndenfjords ser han tre hovedruter. Der var en vestlig rute fra Holstebro over Ribe ned til Husum, en midtjysk (Hærvejssporet) og så en østjysk, der fra Aalborg over Randers mødte Hærvejen nord for Vejle. Fra Aarhus gik en anden rute til Vejle og Kolding. Fra Kolding gik en vejforbindelse til Ribe, der faktisk udskibede stude til Holland. Der er ikke noget overraskende i, at okserne ikke alle blev drevet til Hærvejen, men ad kortere veje sydpå. Heller ikke at der var fødeveje til Hærvejen. Billedet bliver blot noget mere kompliceret. Den omfattende okseeksport krævede et vejnetværk og benyttede vel i mange tilfælde kun mindre dele af den hærvej, som Hugo Matthiessen udfoldede. Som Enemark har tegnet oksevejnettet, kom en betydelig del af de vestjyske oksedrifter slet ikke i kontakt med Hærvejen.

Poul Enemark påviser også, at der kom en større mængde okser fra Fyn

gennem Middelfart og især Assens' havne til Haderslev og derfra ud på Hærvejen eller Oksevejen. En del skånske okser kom ifølge Richard Willerslev via Sjælland og Fyn til de to havne og fulgte de fynske sydpå.

Hugo Matthiessen anførte, at vejen fulgte spor, ikke en bestemt vejlinje. Når et vejspor blev ufarbart, rykkede vejlinjen til en mere farbar rute. Sporet gik gennem den lettest befærdede natur, vandskelslinjen, ned gennem Jylland. Her kunne man undgå stejle bakker og nøjes med et minimum af broer. Desuden siger snusfornuften vel også, at her kom kvægdriverne ikke ud for problemer med kvæg, der åd af de østjyske bønderes rige afgrøder. Den store vejforordning fra 1793 indeholdt en enkel national vejplan, der angav de købstæder, der skulle forbindes med hovedlandeveje. Her var der ingen tale om Hærvejen. Heller ikke i C.D. Reventlows forberedende betænkning fra 1791. Nu var Reventlows og hans fæller i generalvejkommisionen næppe meget fokuseret på det indre Jylland. Han var øbo med tætte forbindelser til slægt i Holsten. Men vejen har i det sene 1700-tal ikke stået som en markant trafikforbindelse. Dens betydning som oksevej var også i aftagende. Og det er vel ikke faldet nogen ind at foreslå en vej hovedsageligt benyttet til stuedrifter som hovedlandevej.

For at vende tilbage til Jesper Asmussen bør det siges, at hans bog er en

glimrende, flot illustreret guide til den, der vælger Hærvejen som turrute. Og gerne vil vide mere om kulturminde og historiske tildragelser i hærvejsområdet. Hvad angår selve fænomenet Hærvejen har JA som anført nogle kontroversielle tolkninger. Man kan i bogen lære meget om mange ting, det meste er pålideligt. Anmelderen havde dog gerne været nogle myter og skrøner foruden. Og man bør tjekke de kilder, der refereres til. Et eksempel! På s. 175, under "Ejderen", refererer JA til Saxo Grammaticus, der angiveligt fortæller, at i 811 mødtes tolv danske og tolv frankiske stormænd ved Ejderen for at slutte fred mellem kejser Karl den Store og den danske kong Hemming – og altså dermed bekræfte det danske kongeriges sydgrænse. Slår man nu op i den seneste Saxo-udgave, finder man kun kong Hemming nævnt i 9. bog, 2. kapitel. Saxo mener her, at Hemming, så vidt han har fundet, ikke har udrettet noget, der er værd at nævne. Dog sluttede han under fred med kejser Ludvig, altså ikke Karl den Store. Saxo siger dog ærligt, at tiden kan have skjult ting, som var vel bekendte på Hemmings tid.

Det skal medgives, at JA's historie bekræftes af samtidige tyske kilder. Kilden er blot ikke Saxo. Således nævner middelalderhistorikeren Aksel E. Christensen i sin bog *Vikingetidens Danmark* og hans elev Inge Skovgaard Petersen i bind 1 af *universitetsdanmarkshistorien* med henvisning til de frankiske rigsannaler,

at kejser Karl den Store i årtierne op til 811 forsøgte at bemægtige sig Sachsen og områder nord for Elben: Holsten, Stormarn og Ditmarsken. De kejserlige styrker mødte stærk modstand fra den danske kong Godfred, der hentede støtte fra slaviske stammer. Godfred døde i 810, men i 811 indgik efterfølgeren Hemming ved Ejderen i et møde mellem 12 stormænd fra hver side en fredsftale med den mægtige kejser. Herved gjordes Ejderen til grænse mellem kejserdømmet og Danmark. Den af Saxo nævnte Kejser Ludvig (den fromme) blev medkejser i 813 og kejser i 814. Han stod altså næppe bag fredsftalen, men var siden som kejser en stærk støtte for den kristne mission i Skandinavien. Kong Hemming skal være død i 812, vel derfor udrettede han så lidt!

Hærvejsbilledet dukker stadig op. Man kan tænke på professor Johs. Humlums Hærvejsmotorvej, der blev præsenteret som et alternativ til Vejdirektoratets forslag til den østlige jyske længdemotorvej først i 1960'erne. Og længe har lobbyister med Venstres trafikordfører Kristian Pihl Lorentzen som forgrundsfigur arbejdet for en ny jysk Hærvejsmotorvej fra Sydjylland over Herning til Viborg. På det sidste har Folketingets partier som led i en ny stor infrastruktur-aftale vedtaget en Hærvejsmotorvej fra Herning (Klode Mølle) til Løvel nord for Viborg. Hærvejsfortællingen er ikke til at komme uden om. Og her vil vi undlade at gå ind på den Hærvejsturisme, som JA's bog relaterer sig til.

#### Litteratur

- Becker-Christensen, Henrik: *Hærvejen i Sønderjylland – et vejhistorisk studie*. Aabenraa, 1981.
- Christensen, Aksel E.: *Vikingetidens Danmark paa oldhistorisk baggrund*. København 1977.
- Enemark, Poul: *Dansk oksehandel 1450-1550. Fra efterårsmarkeder til forårsdrivning, I-II*, Aarhus, 2003.
- Lidegaard, Mads: *Hærvejen i Viborg amt*. København, 1975.
- Lidegaard, Mads: *Hærvejen i Himmerland*. København, 1983.
- Matthiessen, Hugo: *Hærvejen. En tusindaarig vej fra Viborg til Danevirke. En historisk-topografisk studie*. København, 1930.
- Matthiessen, Hugo: *Viborg-Veje. Studier og vandringer*. København, 1933.
- Saxo Grammaticus: *Saxos Danmarkshistorie 1-2*, oversat af Peter Zeeberg, 1. udg., 3. oplag, 2000.
- Skovgaard-Petersen, Inge: "Oldtid og Vikingetid", i: Christensen, Aksel E.; H.P. Clausen, Svend Ellehøj & Søren Mørch (red.): *Danmarks historie. Bind 1: Tiden indtil 1340*, København, 1977, s. 15-209.
- Vellev, Jens: "Løvel Bro. Kong Eriks stenbro, træbroer og arkæologi.", i: Vellev, Jens (red.): *Braut 1, Nordiske Vejhistoriske Studier*, 1996, s. 63-86.
- Willerslev, Richard: "Dansk studehandel fra 1560 til 1660", i: *Jyske Samlinger*, Ny rk. II, 1952, s. 15381.

Afsluttende skal det siges, at meget omkring middelalderens og den tidlige modernes tids vejnet er så usikkert, at man aldrig vil kunne sætte tingene helt på plads. Det sidste ord om Hærvejen bliver nok aldrig sagt eller skrevet. Og så undskyld til JA for de mange svinkeærinder.

# BRAUT 3

Ordet braut er et gammelt nordisk ord for vej. Det er afledt af verbet brjóta, (at bryde), i betydningen en brudt (banet) vej gennem forhindringer i terrænet. På svensk bröt man vej (bryta), og på dansk brød man vej (bryde).

Braut blev valgt som fællestitlen på bøger, udgivet af de nordiske vej museer, de to første kom i 1996, udgivet af Danmarks Vejmuseum, og i 2002, udgivet af Norsk Vegmuseum. Da vi i DVS' forskningsudvalg og redaktion talte om en ny udgave af Braut, en Braut 3, opdagede vi tilfældigt, at Norsk Vegmuseum allerede havde udgivet Braut nummer 3 i 2017, og for så vidt også Braut nummer 4 og 5 i 2018 og 2019. Med lukningen af de to danske vej museer, 1996 og 2012, har vore norske interessefæller nok glemmt Danmark, DVS har taget kontakt til Norsk Vegmuseum og genoprettet kontakten til det nordiske samarbejde.

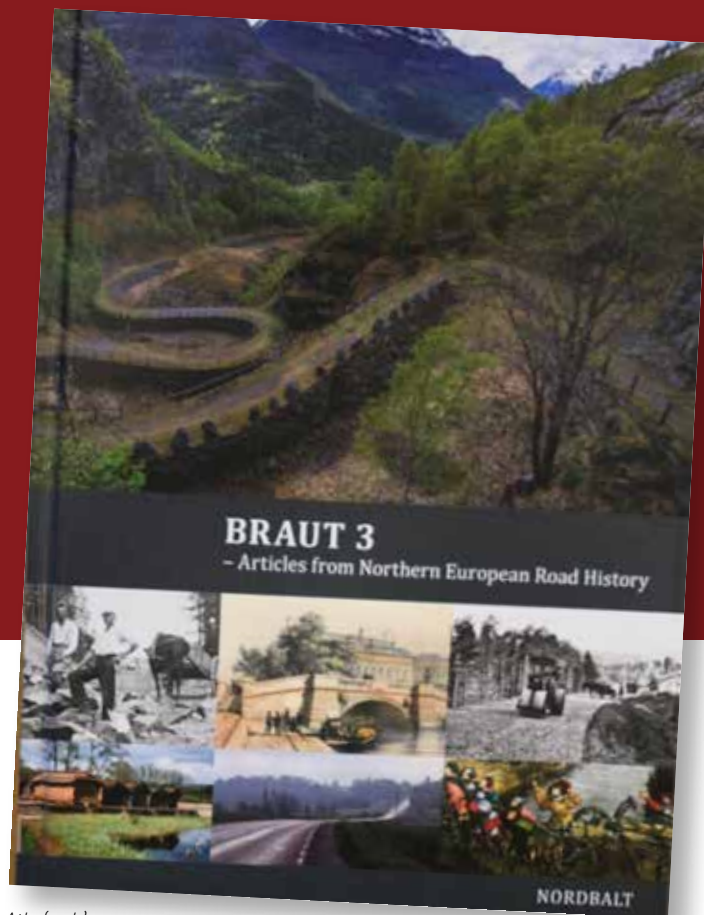
Braut 3 er udgivet på det til formålet oprettede forlag Nordbalt, ikke at forveksle med HVDC, High Voltage Direct Current-jævnstrømskablet Nordbalt mellem Nybro i Sverige og Klaipėda i Litauen. Bogen er helt igennem på engelsk, en fornuftig beslutning, når der i bogen også er indlæg fra de tre baltiske lande samt Polen; her rækker selvforståelsen om, at vi i de nordiske lande kan læse hinandens sprog – hvad de fleste jo alligevel ikke kan – ikke! Braut 3's to første indlæg begynder helt tilbage i Oldtiden, med Rav-vejene, paralleller til vor egen Hærvej eller Oksevej. Den

*Stormbringer, Geir Atle (red.)*

**Braut 3 – Articles from Northern European Road History,**  
*Norsk Vegmuseum, Lillehammer, 2017, 138 sider.*

litauiske fortælling føres op i vor tid, over zar-tiden og 1900-tallets krige, hvorimod den lettiske fortælling sluttes i Middelalderen med en omtale af landets vandveje – der nok også har været lettere at trafikere. Det tredje indlæg er det polske, med titlen A Short History of Polish Roads, begyndende omkring dannelsen af landet Polen på Harald Blåtands tid, også refererende til Rav-vejene. Også i det polske indlæg er der en omtale af de middelalderlige forhold, efterfulgt af et interessant afsnit, hvor indflydelsen fra nabolandene, Rusland, Preussen og habsburgernes Østrig, og de krav og hensyn disse naboskaber indebar, til sidst resulterende i landets faktiske ophør som selvstændig stat; Polen genopstod først efter 123 år ved Første Verdenskrigs afslutning. Glæden var kort, Anden Verdenskrig flyttede igen landets grænser, og først nu, efter Østblokkens sammenbrud i 1989 må vi håbe at Polens grænser ligger fast. For nu at holde fast i sammenligningen med Danmark, Rav-vejene ~ Hærvejen, omhandler det finske indlæg i Braut 3 The

Ox Road from Turku to Hämeenlinna, igen kommer vi omkring de forhistoriske som middelalderlige tider, og også i denne artikel omtales krigsperioderne, hvor Sverige hen ad vejen mistede magten i det østlige Baltikum, afsluttende med tabet af Finland til Rusland i 1809 under Napoleonskrigene. Først ved det russiske kejserriges sammenbrud i 1917 blev Finland en selvstændig stat. Udbygningen af det finske vejssystem er fint beskrevet for både tiden under og efter Rusland. Det norske indlæg, skrevet af Geir Paulsrud (Braut 2), kan næsten afhjælpe 'savnet' af et dansk indlæg i Braut 3, idet det under titlen King's Roads in Norway omhandler tiden under Dobbeltmonarkiet, 1536-1814. Den ældste vej farbar med vogne blev anlagt under Christian IV i 1624, fra Hokksund til sølvminen i Kongsberg. Kongens Veje var i øvrigt identiske med postvejene som de var fastlagt i 1647, og skulle kunne befares af heste med vogne. Estland har valgt at koncentrere sig om en enkelt periode i landets vejhistorie, om præsten Henrik og hans The Livornian



# 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

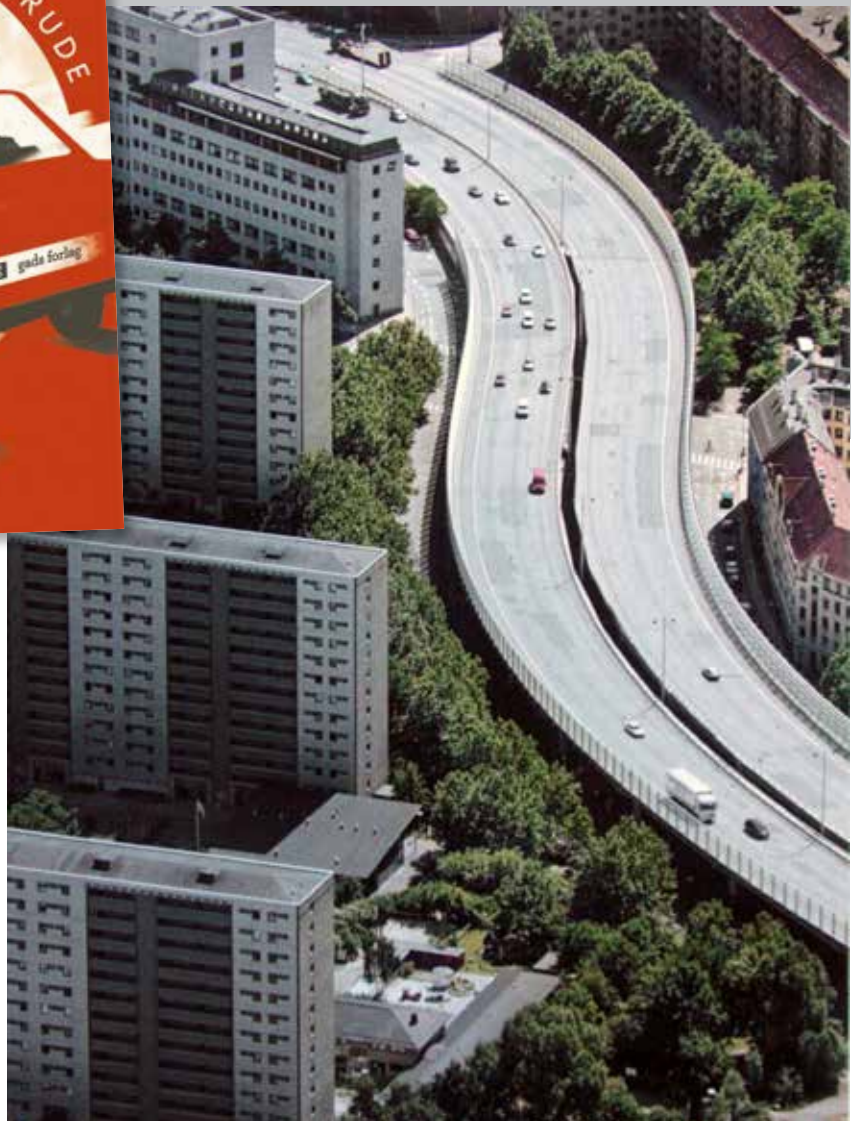
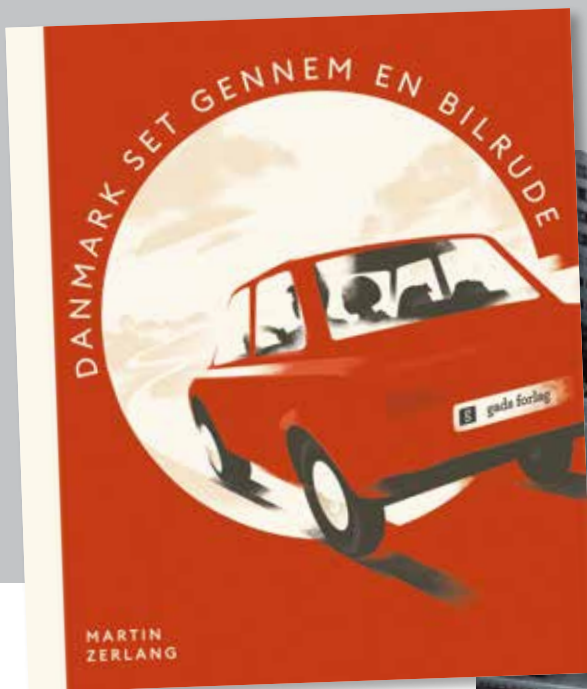
om tiden med væltepeter ses et udateret billede fra Christianshavn, hvor billedteksten fortæller, at cyklisten var ude for at cykle med sin hund. Men billedet er en konstruktion, antagelig fra 1930-erne. Væltepeter cyklen ophørte meget kort tid efter den tohjulede cykel introduceredes omkring 1881. Billedet 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



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

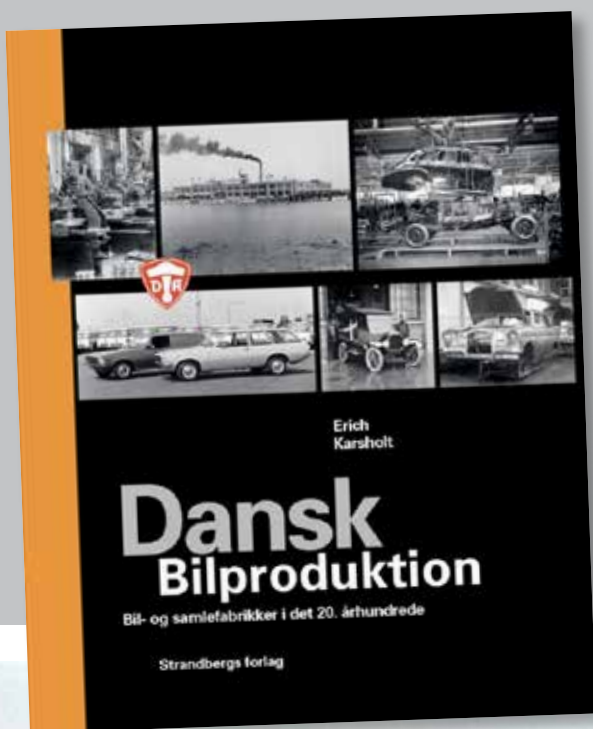
*Blandt bogens billeder vises også, at planlæggere ofte tog udgangspunkt i bilernes behov frem for beboernes og byernes. Bydele adskiltes af støjende veje tæt på bebyggelse, som her ved den 6-sporede motortrafikvej på søjler, Bispeengbuen, bygget 1970-1972 (Christina Ringbæk).*

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 fabrikeredes 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

