

ne har her ved en begravelse beholdt en uniform fra kejsertiden.

Ved graven holdt præsten en tale, og der blev stænket vievand på kisten. Kran-sene ved sydlandske begravelser er meget større, end vi bruger dem herhjemme. Jeg så ved en anden grav flere hundrede kranser; men det var også en af Salzburg-ernes førende mænd, der dagen i forvejen var blevet begravet.

Bagefter gik jeg rundt på kirkegården, den var stor og smukt holdt med mange kønne monumenter. Det eneste, som jeg fandt af særlig interesse, var de mange muhamedanergrave fra de to verdenskrige. Det var underligt at se halvmånen på disse grave.

Skal man i Salzburg se gamle grave, så findes de på Sct. Peters kirkegård, som mange mennesker går igennem, når de skal til Sct. Peters kælder — en kendt restaurant!

Det er den ældste kirkegård, helt fra ca. 700, og her er mange gamle grave med smukke jernkors eller forvitrede tavler over gamle salzburgerlægter. Også store gravkapeller og de berømte katakomber findes her. At der begravnes endnu, så jeg på nogle grave med årstal fra den senere tid. Nogle grave var pænt holdte, andre forfaldne og overgroet med ukrudt. Enkelte havde billeder af den afdøde, en almindelig skik, som man ofte ser på sydlandske kirkegårde.

Men den mest interessante kirkegård i Salzburg ligger bag ved Sct. Sebastianskirken, og man kommer ind på kirkegården, der er indviet 1511, gennem kirken.

På denne kirkegård er *Wolfgang A. Mozarts* enke begravet. Der ligger her på kirkegården et lille kapel-mausoleum for ærkebiskop *Wolf Dietrick* — bygget i italiensk renæssance ca. 1600 og med meget

smukke, ikke så store glasmalerier i væg-gene.

Jeg sætter mig ind i kapellet og tænker på Mozarts enke, som fik tilknytning til Danmark. *Mozart* døde i Wien 1791 og blev begravet på fattigkirkegården der. Han var gift med *Constance (Constantia) Weber*, som senere indgik ægteskab med danskeren, kgl. etatsråd *G. N. von Nissen*. Hun var født 1763 — altså for 200 år siden — og døde 1842. Graven var smukt holdt, hvilket ikke kunne siges om flere af de andre grave.

Så forlader jeg Salzburg og tager ud i det dejlige Salzkammergut med de mange skønne kirker, men ganske almindelige kirkegårde. Desværre nåede jeg ikke denne gang og heller ikke de andre gange, jeg har været der, at komme på en rigtig alpekirkegård, men en meget mærkelig kirkegård har jeg set i Hallstatt, som ligger ved Hallstättersøen.

Den ene del af kirkegården er et benhus. Her er en befolkning, der helt fra ældgammel tid aldrig har sluppet kærligheden til det land, som de har levet i, og derfor vil de også begravnes her; men de døde kan kun få lov til at hvile i 10 år på den lille kirkegård omkring den midalderlige kirke. Byen ligger i et bjerglandskab, og der er sparsomt med jord.

Derfor har befolkningen fundet på dette benhus, hvor hjerneskallerne og lidt andre knogler opbevares for stedse. Omkring kraniet er der malet en laubærkrans, et kors på panden og under det navn, fødsels- og dødsdato. For en ringe betaling fik jeg graveren til at lukke op for denne „kirkegård“.

På mig virkede benhuset ikke ubygge-ligt, alt lå ordnet pænt på en mængde hylder, men min rejseledsager forsvandt hurtigst muligt!

Da jeg efter denne rejse til Østrig igen var kommet hjem, gik jeg ud på Odense kirkegård og glædede mig over dens velholdthed og skønhed samt dejlige blomster i efterårsfarver.

Veje, gange og parkeringspladser på kirkegårde

Kirkegårdsinspektør Aage Fich

Vejlaceringer på kirkegårde synes ofte underlagt tilfældighedens præg, men er de nu så tilfældige, som det synes?



89. Kirkegårdsparti i Salzburg.
Foto: Forf.

Tager vi vort udgangspunkt i de gamle kirkegårde, vil for de mindres vedkommende den totale mangel på veje udover blot en enkelt fra låge til kirkedør eller lighus være påfaldende.

Det er så let i dag at kritisere denne mangel på køreveje, og kritikken fremsættes ofte uden forsøg på at finde årsagen.

Den er dog ganske enkel, da der før i tiden ikke var noget kørselsbehov på de mindre kirkegårde. I 1800-tallet eller før fandtes jo ikke det lettilgængelige og let-håndterlige kørselsmateriel, vi har i dag. Arbejdslønnen var ikke den altbeher-skende faktor, som den er i dag. Man fandt det selvfølgelig, at jord måtte flyttes med trillebør, at kister blev båret, og at man måtte transportere materialer på bærebør, hvor veje og stier savnedes eller var meget smalle.

1900-tallet har medført en omvurdering, så vi nu mange steder føler savnet af veje for helt at kunne udnytte biler og traktorer.

Heri må vi se begrundelsen for de bestræbelser, der med eller uden held udfoldes for at *indføre* et vejssystem på kirkegården. Det er vel begribeligt, men gøres for ofte med manglende forståelse af de æstetiske værdier eller endog blot tidsprægede forhold, som derved forringes.

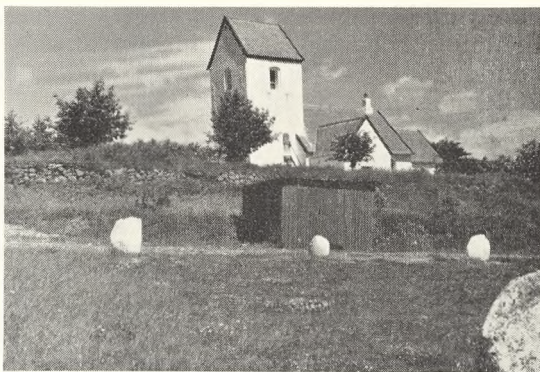
Indføring af nye veje på gamle kirkegårde synes altså ofte at ske under ensidig hensyntagen til praktiske forhold.

Stier eller gange har delt samme skæbne.

De gamle kirkegårde ligger tæt om kirkerne, oftest i by- eller landsbybebyggelse, og måtte med den stedse forøgede befolkningstæthed føles pladstrange.

Da begravelser inde i kirkerne ophørte, belastedes kirkegårdene yderligere. Kravet om at skaffe gravplads fortrængte ethvert andet hensyn, hvis andre hensyn da i det hele taget har været erkendt, og man måtte derfor finde det helt i orden, at gravene placeredes side om side uden adskillelse ved pladskrævende stier.

Indhegning med jerngitre blev i Danmark almindelig især i 1800-tallet som beskyttelse mod løsgående kreaturer, da kirkegårdenes hegn ofte værnede mangelfuldt (se fig. 90).



90. Hyllebjerg kirkegård, Jylland.
Foto: J. Th. 1942.

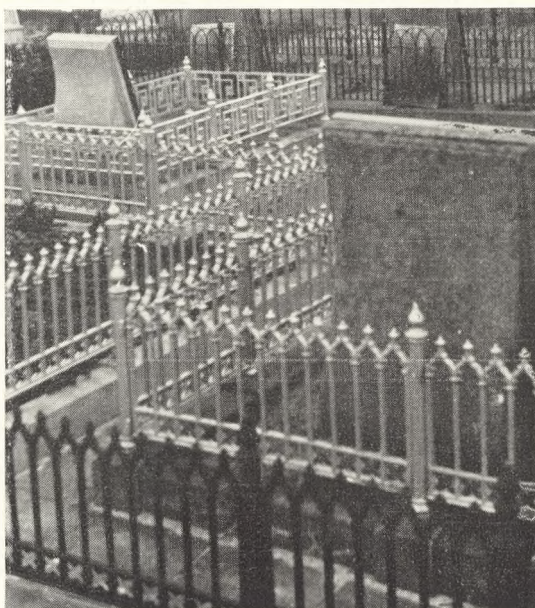
Indhegning af gravene gjorde naturligvis ikke den nødvendige færdsel mellem dem lettere (fig. 91).

I Danmark lovfæstedes kravet om adgangsstier til alle grave i 1921, men allerede nu godt 40 år senere er forholdene totalt ændret.

Det tør siges, at reguleringer for at skaffe gangarealer i h. t. nævnte lov her og der er blevet gennemført med alt for stor iver, hvorved værdifulde, tidsprægede eksteriører udslettetes.

Det stærkt stigende antal ligbrændinger måtte sætte sit præg på ikke mindst de gamle kirkegårde i byerne, hvor smalle gange, der før var en gene, nu kan vise sig at være en fordel.

Ved anlæg af nye kirkegårde eller afdelinger er berettigelsen af kravet om en fast og direkte adgangssti til alle grave



91. Nordby kirkegård, Fanø.
Foto: J. Th. 1943.

ikke umiddelbart indlysende. Her henses til fællesurnegrave og, som man nu også kender det, fælles begravelsesplads til kister (jevnf. VK. 19 s. 82—83).

Parkeringspladser er et så nyt begreb, at vi slet ikke kan forbinde det med kirkegårdenes tidligere præg. Vi har dog et tidsmæssigt behov udtrykt i kirkestalden og partier der omkring (jevnf. VK. 20 s. 82—83).

Overalt i de nordiske lande findes ved ret mange kirkegårde endnu stalde lige uden for kirkegårdsmuren til opstaldning af den kirkesøgende befolknings heste. De har dog nu kun praktisk betydning de færreste steder og ses som et levn fra en tid, hvor landevejstrafik mest foregik med hest og vogn, men arealerne er ofte til disposition.

Først da bilerne i stort tal og nu næsten helt kom til at beherske trafikken, opstod problemet med at skaffe nødvendig parkeringsplads.

Mange steder har man desværre ganske enkelt nedrevet kirkestalden og gruset pladsen. Uden småligt hensyn til værdien af omgivende beplantning, ryddede man træer for at skaffe plads til det stigende antal biler, og vi må i dag erkende, at også i kirkegårdenes nærmeste omgivelser har man ofte lagt æstetiske værdier øde.

Spørgsmålet er aktuelt, i hvor høj grad det endnu er muligt at dæmme op for vandalisme på eller ved kirkegårdene.

Det må vel være sådan, at det i første række må blive kirkegårdenes ledere og ansvarlige myndigheder, der må besinde sig og søge kvalificeret hjælp, når indgreb eller omlægning af kirkegårdsarealer skal foretages.

Det må derfor antages, at jo mere der skrives og tales om emnet, jo mere røre der bliver om spørgsmålene, desto større sandsynlighed er der for, at ansvarlige personer vil føle sig usikre og ikke skride til afgørelser, før kvalificeret hjælp er tilkaldt og forespurgt.

Måske er det kun en ønskedrøm. Alt for mange rådsmedlemmer føler sig overbevist om deres egen ufejlbarlighed eller når måske ikke frem til erkendelse af, at æstetiske spørgsmål foreligger.

Målsætningen er vel i og for sig ganske enkel. Vi vil muliggøre en fortsættelse og forbedring af kirkegårdens funktioner med bibeholdelse af særpræg, tidspræg,

beplantningsmæssig skønhed, harmoni mellem kirke og kirkegårds elementer. Med andre ord: vi vil skabe forbedringer til nutidige forhold og krav uden at ødelægge for meget af det værdifulde, tiden og vore forgængere bevidst eller ubevidst har skabt.

Det lyder enkelt; men hvor er det svært!

Hvis vi holder os for øje, at veje, gange og parkeringspladser skal føje sig naturligt, ja man kan sige beskedent ind i omgivelserne, ja føje sig ind som et led i helheden, er vi på rette vej.

Hvad der skærer sig anmassende ind ved brutal linieføring, og som giver skår i beplantningen eller udfordrende farve i belægningen, må være forkert.

I Den kgl. anordning om kirkegårde af 20. 4. 1953 bestemmes i § 3, stk. 1: „Ønskes ældre kirkegårde reguleret, bør der tages vidtgående hensyn til de eksisterende skønhedsværdier, som også uregelmæssigheder kan indebære“, idet det erindres, at „bør“ i denne forbindelse på det nærmeste skal forstås som „skal“!

Det *fastslås* således i kgl. anordn., at der skal tages *vidtgående* hensyn til bevarelse af æstetiske værdier. Dette er meget væsentligt.

I lov nr. 282 af 30. 6. 1933 § 28 stk. 1 hedder det, at alle sager om kirkegårdens udvidelse og anlæg skal indsendes til ministeriets godkendelse.

Der er altså skabt lovmæssigt grundlag for bevarelse af æstetiske værdier (forhindret uskønne ændringer foretaget!) ved nyanlæg eller omlægning af kirkegårde i Danmark.

Der er ligeledes i kgl. anordning § 13 angivet, at „ethvert gravsted skal være tilgængeligt fra en gang“, og i § 3 stk. 3, at „køreveje skal have en bredde af mindst 3 m. Sidegange, hvorpå der skal kunne bæres kister, bør være 1,80—2 m brede. Korte sidegange skal være mindst 0,5 m brede. Afvigelse herfra kan evt. godkendes ved gange, der betjener særlige områder (f. eks. urnehaver)“.

Med disse bestemmelser som grundlag skal i efterfølgende 3 artikler søges belyst muligheder for at indpasse veje, stier og parkeringspladser i kirkegårdens anlæg eller umiddelbare nærhed på en sådan måde, at de imødekommer praktiske behov uden at medføre unødige skår i plantninger.

Samma sorts blandning av trä, sten och järn ser vi på en kyrkogård i Dalar-na. Karaktären är kärvare och fattigare än på den föregående exemplet, som kommer från en av klimatet mer gynnad plats.

Intresset för gravvårdar av trä och smide har på den senaste tiden ökat. Rätt ofta händer det att jag får förfrågningar om tillverkare. Än så länge finns det bara några få här i landet, som framställer sådana vårdar, men blir bara efterfrågan ännu större kommer det säkert inte att saknas tillverkare. Jag tror, att den fria blandningen av stående och liggande vårdar av trä, järn och sten blir rätt vanlig den dagen som allmänheten kan erbjudas gravvårdar av god konstnärlig kvalitet i dessa olika material.

Urngravar svårt problem

De största och svåraste problemen gäller urngravarna. På detta område är vi i stort behov av nyskapande idéer om hur urngravsområden skall utformas, så att de blir vackra och värdiga. I de allra flesta fall idag görs urngravarna till någon sorts miniatyrkistgravar ofta med rektangulär yta och gravvård vid gravens huvudände. Gravvårdarna är ingenting annat än förminskningar av kistgravarnas vårdar. Resultatet blir en kompakt-het, förvirring och dissonans, som klart visar på att urngravar bör ordnas på annat sätt.

För ett par nya kyrkogårdar har gjorts några försök att angripa problemen från ett annat håll. Naturligtvis har de den oprövade lösningens brister, men jag tror likväl de kan ha intresse som debattin-lägg.

Det första förslaget visar urngravar, som ordnats kring prismaformade gravstenar. Till varje gravsten hör fyra gravplatser. I stället för t. ex. 16 gravvårdar av vanligt snitt får man alltså endast fyra och kompaktheten minskas rätt avsevärt. Gravstenarna ordnas i grupper av måttlig storlek, och stenarnas höjd och bredd varierar så mycket, att man lätt kan orientera sig. Inskriptionen kan huggas in direkt i stenen eller graveras på plåtar av koppar eller annan metall, som sedan fastsättes. Stenprismorna måste ha en sådan storlek att man inte får intryck av att gravarna trängs med varandra. (*forts.*)

Veje, gange og parkeringspladser på kirkegårde II

Kirkegårdsinspektør Aage Fich

Vejbilledet

Ved anlæg af veje på nye kirkegårde eller kirkegårdsarealer må overvejelser om vejenes kapacitet, bæreevne og placering naturligvis overvejes meget nøje.

Det vil vise sig, at overvejelserne i væsentlig grad bliver af æstetisk art. Den tekniske tilrettelæggelse volder ikke mange kvaler; den kan man regne sig til.

Vi ser kirkegårde, hvor vejnettet indgår i en bevidst opdeling. *G. N. Brandts* Mariebjerg kirkegård er et typisk eksempel herpå fra vor tid.

I første halvdel af dette århundrede fremførtes kravet om vejenes indføring på gamle kirkegårde under omlægning med styrke. Det var, som om dette krav stort set blev godtaget ukritisk.

Der måtte dog nødvendigvis komme en reaktion herimod, og vi har derfor oplevet, at projekterende havearkitekter i stigende grad søgte at unddrage sig vej-anlæg, i hvert fald lod kravet vige til fordel for vej- og stiløse afdelinger eller kvarterer.

Man kan vel ikke sige, at spørgsmålet om kørevejes mangel eller berettigelse har fundet sin endelige løsning. Det vil det aldrig få, fordi stedlige forhold og behov i alle tilfælde må være afgørende.

Der må dog være nogle grundkrav for anlæg på kirkegårde af køreveje:

1. Vejene skal så vidt mulig være rundførende, d. v. s. kun i sjældne tilfælde være blindveje,
2. vejenes indbyrdes afstand bør være en sådan, at kørselsbehovet dækkes indenfor f. eks. 30—40 m til hver side,
3. der skal såvidt mulig være forbikørselsmulighed, hvor vejene er lange og uoverskuelige, omend kravet til vej-bredde langt fra er så stort, som hvor hurtiggående trafik foregår,
4. vejene skal indpasses i bestående forhold, f. eks. eksisterende gravrækker, værdifulde plantninger, terrænforskelle og bygninger, hvorved
5. det tilstræbes at placere vejene så diskret som muligt. Man skal ubevidst føle, at vejplaceringen er rigtig. I modsat fald virker den ubehageligt anmassende, og
6. kirkegårdens veje skal have en natur-

lig tilslutning til det omgivende vejnet.

Det skal vel ikke tages helt bogstaveligt, at vejene skal være rundførende, men de skal have et forløb, så man ved fortsat kørsel kommer ud af kirkegården, hvor man kom ind eller i hvert fald i nærheden af indkørslen.

Det kan være nødvendigt at lade vejen føre ud til en bagvej for overhovedet at kunne gennemføre den, men den vil altid føles fejlplaceret.

På kirkegårde op til 3—4 ha vil en ringvej ca. 40 m fra kirkegårdens ydergrænse ofte være den enkleste løsning. Det bliver en vej, som alene vil være fyldestgørende for arbejdskørsel og evt. kørsel med rustvogn. Personvognskørsel bør ikke finde sted på så små kirkegårde.

Er kirkegården 5—10 ha, er tværgående veje og parallelveje ofte nødvendige, og på de store kirkegårde vil man ofte finde hele opdelingen af kirkegårdsarealet foretaget med vej- og allésystemer.

Denne geometriske opdeling viser sig med årene at være af teoretisk art, idet den sjældent kan erkendes i marken.

På mange mindre kirkegårde, især landsbykirkegårde, har man et særligt kørselsproblem, som vanskeligt lader sig løse. Da kirken oftest findes på kirkegården, er det ønskeligt, at kørsel til bryllup, barnedåb og begravelser kan ske fra offentlig vej og helt hen til kirkedøren. Blindvejen vil her ofte være den eneste løsning.

Ved indpasning af vejene i bestående forhold bør bratte vejsving undgås. Bløde kurver er behagelige at gennemkøre og ikke så pladskrævende, som hvor svinget er 90° eller endnu værre danner en spids vinkel. Ved kørsel med sammenkoblede traktorgødningsmaskiner, ved fejning og snefyndning med traktor er ulemperne ved bratte vejsving mest udtalt.

At vejene bør være diskrete betyder naturligvis ikke, at de ikke må være synlige, vejbilledet må blot ikke virke påtrængende. Det er dog ofte vejenes tekniske udformning og materialevalg, der gør dem anmassende i billedet, men det skal vi se på senere.

Endelig skal kørsel fra vejnettet ind på kirkegårdens veje føles selvfølgelig. Det kan opnås ved vidtgående hensyn til omgivende plantninger, bebyggelser og især terrænhøjder.

Det vil altid føles forkert, at vejforbin-

delsen fra offentlig vej og til kirkegårdens indkørsel udviser en brat stigning. Det vil også føles forkert, at tilkørselsvejen gennemskærer tæt bebyggelse, for pludselig at føre gennem kirkegårdsmuren.

Man har vel sjældent mulighed for at påvirke det sidst nævnte forhold, men noget kan der sikkert gøres ved frilægning af kirkegårdens omgivelser og plantning på tilsluttende parkeringspladser.

Det foregående afsnit er naturligvis behandlet i almindelige vendinger og ud fra følelsesbestemte synspunkter, men sådan bør det vist også være. Det er jo ikke muligt at fastslå, hvorfor dette er skønt og hint er uskønt. Vi må vist træne os op til forståelse og erkendelse af det harmoniske, og det fører os direkte ind på det miljøbestedte. Har vi ikke herigennem et vurderingsgrundlag? Jeg synes det.

Vejenes anlæg og art

Kørevejenes tekniske udformning er betinget af mange stedlige krav. I almindelighed kommer efterfølgende punkter til overvejelse.

Vejenes tilstrækkelige kapacitet

Vejenes kapacitet må beregnes ud fra vort kendskab til spidsbelastninger under begravelser og især ved højtiderne. Det vil derfor være nødvendigt at afgøre, om forbikørsel skal kunne foregå, eller om man vil nøjes med ensrettet kørsel, altså med kun een vognbane.

Det kan måske forekomme, at spørgsmålet ikke er så afgørende, for man kan jo blot gøre vejen lidt bredere!

Dette synspunkt er imidlertid ikke holdbart, fordi vejene både af æstetiske og økonomiske grunde bør være så smalle, som det er forsvarligt. En vejbredde på 1½ vognbane er direkte forfejlet, fordi den opfordrer til forbikørsel, hvor der vitterligt ikke er plads til det, og ved ensrettet kørsel i en vognbane, kan den medføre unødvendige brede skår i plantningerne.

At der i alle tilfælde skal være vagemuligheder for gående, er selvfølgelig.

Beregning af kapaciteten fører os derfor ganske enkelt ind på afgørelse af, om vejen skal være en- eller tobanet.

Vejens profil

Længdeprofilen må fastlægges under hensyn til tilsluttende terrænhøjder for at opnå et smukt vejbillede. Det kan dog

være nødvendigt i nogen grad at udligne højdeforskelle, så længdeprofilet bliver jævnt.

Vejsiderne må i så fald støttes af støttemure eller skråninger med græs eller beplantning. Til støttemure bør vælges materialer, som i form og farve slutter sig til omgivende forhold, altså ikke virke afstikkende.

Benyttes cementmure, bør alle bestræbelser udfoldes for at skjule deres eksistens.

Endvidere må længdeprofilet betinge en rimelig afledning af overfladevand.

Tværprofilet bør være så lidt buet som muligt, men hensynet til afledning af overfladevand kan her være afgørende i forbindelse med sidebefæstelsen.

Vejsens bæreevne

Det vil i de fleste tilfælde være rigtigt at forudse kørsel med 5 t lastvogne som det maksimale på kirkegårdens indre veje. For kørsel udefra til materialepladser med jord, sten, fliser, grus o. s. v. kan det være nødvendigt at beregne kørsel med op til 8—10 t vogne.

Bliver der kun tale om kørsel med personvogne, rustvogne, kirkegårdens traktorer o. lign., behøver vejens bæreevne ikke overstige tryk svarende til 2—3 t lastvogne.

I alle tilfælde vil det være sikrest og mest økonomisk at lade beregningerne foretage af vejteknikere.

Hvis vejanlæg skal udføres af kirkegårdens mandskab og delvis med affaldsmaterialer fra kirkegården, vil macadam i almindelighed blive benyttet, d. v. s. en ca. 30 cm udgravet vejkasse belægges med større sten i bunden på ca. 10 cm slagter og pakkes med mindre og mindre sten opefter i ca. 15—20 cm lag. Der gruses, slemmes til med vand og tromles. Den øverste belægning udføres med skarpt grus.

En sådan belægning frister til overfladebehandling med tjæreemulsion efter affejning af gruset for at opnå fast overflade, men den er uholdbar, ikke tidssvarende, forudsætter tilbagevendende reparationer efter frostskafer og er derfor aldrig helt pæn.

I de senere år er man i stigende grad gået over til at lægge ca. 15 cm singels på 20—30 cm ballastgrus i vejkassen og heri nedtromle 30—40 kg bituminøs asfalt pr. m². ½—1 år efter påføres et overflade-



93. Brostensskifter virker beskedent i vejbildet. Når bogehækken har nået stenskiiftets lodrette side, vil ordningen være ideel. Horsens.

Foto: J. Th.



94. Tværprofilet er næsten fladt. Græs-rabatterne kan op-suge overfladevandet. Mariebjerg, Gentofte.

Foto: J. Th.

lag på 2—3 cm efter stålskinner eller under større forhold fra asfaltlæggemaskine og tromles. Der regnes ialt med ca. 50 kg asfalt pr. m².

Der udføres forskellige former for asfaltbelægning, som dog i det væsentlige bygger på forannævnte princip.

Sort asfalt antager efterhånden en grålig farve og må derfor anbefales. Belægning med rød eller hvid asfalt synes ikke at have nogen rimelig begrundelse, tværtimod.

Overfladevand

Overfladevandet skal kunne afledes til drænsystemer. Det er utåleligt, hvis der efter stærk regn eller tøbrud dannes søer ved vejsiderne og på gravene. Er terrænet kuperet, kan det være nødvendigt at sidebefæste, så der dannes en rendesten.



95. Brosten/græs-veje er holdbare og selvudslættende. Gråsten.

Foto: J. Th.

Det kan gøres smukt med gamle brosten, hvoraf det yderste stenskitte dog ikke bør være over 8—10 cm højt, og det kan gøres hæsligt med højtstående cementkantsten. Fig. 93 viser et eksempel på 2 brostensskifter, hvoraf det yderste dog nok burde være sat lavere.

I alle tilfælde, hvor hensynet til vandafledning ikke gør det nødvendigt med rendesten, vil en sidebefæstelse af en række brosten langs vejsiderne og sat i vejens overfladehøjde være at foretrække. Græsrabatter langs vejsiderne vil danne en smuk overgang til beplantninger eller grave.

Hvis græsset får lov at gro uregelmæssigt ind mellem brostenene, vil helhedsbilledet i almindelighed blive langt smukkere, end hvor fantasiløse fortovskanter dominerer billedet. Fig. 94 viser en sådan anbefalelsesværdig vejside.



96. Morten Bussert:
Ærkebiskop Absalon d. 1201, Sorø
1536.

Se teksten næste side.

Grusveje er dyre at vedligeholde og vanskeligt farbare i tøbrudsperioder.

Tjærebehandlede veje er uholdbare og bliver hurtigt ujævne.

Cementveje må iflg. kgl. anordning af 20. 4. 1953 §3 stk. 2 ikke udføres på kirkegårde i Danmark.

Asfaltveje er den mest nærliggende løsning.

Græsveje

Den armerede græsvej er værd at ofre opmærksomhed.

Vejkassen udgraves, bunden belægges med slagter eller ballastgrus, alm. brosten eller chaussébrosten sættes i den endelige højde, mellemrummene udfyldes med jord og tilsås med græs, hvoraf efterhånden arter med rodudløbere vil dominere.

Græsveje har alle muligheder for at falde smukt ind i billedet. I tørkeperioder vil græsset blive gult eller gråbrunt og derved adskille sig fra det mere frodige græstæppe langs vejsiderne, hvor der ikke er grusunderlag, men det bliver grønt igen i fugtige perioder, og det er, somom disse afsvedne græsveje fortoner sig smukt i helheden.

Hvor ønskelige græsvejene end kan være i naturligt udformede anlæg, vil de nok finde mere anvendelse som gange, men herom næste gang.

Fig. 95 viser, hvor smukt en armeret græsvej kan være, selv om der også forekommer rigeligt vildtvoksende planter mellem græsset.

De her anførte betragtninger kan langt fra blive udtømmende. De bygger på erkendelse af forholdene, som de er i Danmark med det ofte langvarige og til tider mange gange afbrudte tøbrud og på vore til tider langvarige regnvejrperioder.

I Sverrig nord for Hälsingborglinjen og i Norge og Finland, hvor frostperioderne er mere sammenhængende og stabile, har grusveje givetvis mere berettigelse end i Danmark.

Når man alligevel i stor udstrækning asfalterer kirkegårdens veje i de nordligt beliggende egne af Norden, er det ikke mindst, fordi snerydningen med traktorer foregår lettere på faste veje med jævn overflade.

De store snemængder begrundes også, at kørevejene her må gøres brede for at skaffe plads til den afrømmede sne.

begränsningen behöver inte göra urngravvårdarna stereotypa och ointressanta för den skull. Om den friskhet och fantasifullhet som präglade barockens gravstenar kunde överföras på vår tids vårdar skulle varje gravvård få ett personligt egenvärde. Här behövs alltså en konstnärlig ersättning för de blåstrade meningslösa schablonornament, som idag är förhärskande och som ofta får en att tänka på äldre tiders snirklar på matsalsgrupper. Naturligtvis måste vi till största delen ha industritillverkade gravvårdar även i framtiden, men man måste finna en form för tillverkningen, som ger en godtagbar konstnärlig kvalitet.

Undervisning på Konstfack

På Röhsska museet i Göteborg pågick under sommaren en utställning, som hette "Unga nordiska formgivare", och där visades funderingar kring nya urngravar i skiss och i utfört skick samt en serie höga trästelar för kistgravar. Trästelarna är utförda i massiv ek. I en del är skriften inkarvad, i en del graverad på kopparplåtar. Utställningsledningen var nog en smula orolig för valet av ämne bland allt silver, textil, keramik och glas, men intresset hos allmänheten blev glädjande stort. Speciellt roligt var det att så många av de unga kostnärerna och kosthantverkarna blev intresserade av dessa kanske en smula valhänta försök, och jag tror att vi kommer att få uppleva rätt snart, att en del konstnärer och kosthantverkare kommer att arbeta med gravvårdar och framför allt att undervisning kommer att meddelas på Konstfackskolan. När vi hunnit så långt med gravvårdsproblemen tror jag att kyrkogårdarna kommer att finna den form, där graven som enhet eller del i det stora kollektivet blir det väsentliga.



104. Gange og grave, Sorø Nij kirkegård.

Veje, gange og parkeringspladser på kirkegårde III

Kirkegårdsinspektør Aage Fich

Gange og stiers funktion må ganske enkelt være at skaffe adgang til alle gravsteder uhindret af andre gravsteder eller terrængenstande i h. t. Den Kongelige Anordning om Kirkegårde af 20.4.1953, § 13, stk. 2: „— — Ethvert gravsted skal være tilgængeligt fra en gang.“

Man kan overveje, om gangene foruden adgangsmulighed i umiddelbar nærhed også skal kunne rumme et følge af betydelig størrelse under begravelse eller urnenedsættelse. Der synes ikke at være rimelig grund hertil. Selv et følge på 100—150 mennesker kan finde plads på omliggende gange inden for høre- og synsvidde, og et så stort følge er i dag en sjældenhed.

I Danmark er der i nævnte kgl. anordning § 3, stk. 3 angivet regler for gangbredder „— —. Sidegange, hvorpå der skal kunne bæres kister, bør være 1,80—2 m brede. Korte sidegange skal være mindst 0,5 m brede. Afvigelser herfra kan evt. godkendes ved gange, der betjener særlige områder (f. eks. urnegravsteder).“ I samme §, stk. 2 siges: „Gangene skal være faste og anlagt således, at de yder god og farbar vej. — —“

Det har tjent udviklingen, at reglerne er holdt inden for praktiske, klart afstukne krav med hensyn til gangenes kvalitet, og at der ikke er givet regler for gangenes udformning. Havde det været tilfældet, kunne man i dag være afskåret fra anlæg af græsgange o. a.

Publikums krav til gangenes overflader er ensidigt: at de er faste, d. v. s. med fast overflade af asfalt, fliser, brosten, klinker el. a.

Fra kirkegårdenes side må der stilles videregående krav: gangene skal være nogenlunde sikrede mod opfrysning, være overfladefaste, vandafledende og af en kvalitet, der gør ren- og vedligeholdelsen let og dermed billig.

Man tvinges da ind på afgørelsen af, om gangene skal anlægges som „løse“ gange eller af materialer med fast overflade.

Løse gange vil i de fleste tilfælde sige grusgange. Ved anlæg må sikres underlag

af porøse materialer. Ca. 10 cm slagger eller groft, stenblandet grus er velegnet, slagger bedst. Der gruses, vandes og tromles, indtil gangen er fast og jævn, og dækkes af med skarpt gangstigrus.

Dette må vel siges at være en af de billigste former for ganganlæg, men på længere sigt er økonomien tvivlsom.

Under alle tøbrudsperioder er de vanskeligt farbare, indtil optøning er tilendebragt og overfladevandet sivet ned. Det kan i Danmark gentages adskillige gange i vintermånederne. Fig. 106 viser et eksempel.

Når gangene er tørre, vil det øverste gruslag være løst og støvende. Besøgende damer er især utilfreds med, at deres skotilstøves. De tørrer skoene af med papiret, som var om de medbragte blomster, og lader det ofte forsvinde ind i den nærmeste hæk!

Efterhånden som gangene bliver ældre, bliver de jordfyldte med affald fra rengøring af gravsteder og efter gravkastning. Nu er der fare for, at overfladen bliver slimet i fugtige perioder, og samtidig skabes der øget mulighed for vækst af vildtvoksende planter.

Vedligeholdelsen indskrænker sig til planering med nogle års mellemrum og til, at der gruses 1 gang om året eller sjældnere.

Renholdelsen foretages enten med skuffejern på små traktorer med efterløbende harve og rivning med grove river, bedst høstriver med ståltrådstænder, eller ved sprøjtning med ukrudtdræbende midler. Faren for beskadigelse af gravstedhække og anden plantning er overhængende.

Man ser gange belagt med ral (syn. ærtesten, perlesten). Det giver en ren overflade, men ubehagelig at gå på.

Der er altså ikke ret meget godt at sige om grusgange ud over deres relative prisbillighed, men den er jo også årsagen til deres store udbredelse.

Faste gange betyder større anlægsudgift, men billigere vedligeholdelse.

Asfaltgange kan i almindelighed anlægges uden sidebefæstelse. Underlaget kan som regel begrænses til 10 cm tykt lag skærver eller singels på ballastgrus, og heri nedtromles bituminøs asfalt som beskrevet under anlæg af veje. Der vil næppe medgå over 20–25 kg pr. m².



105. Brolagt opgang, Glyngøre kirkegård.

Uden sidebefæstelse vil siderne efterhånden blive ujævne, men det skæmmer ikke, og kanten vil blive dækket ved gravstedhækkens vækst.

Sort asfalt må foretrækkes.

Fliser er et langt større problem. Hvis man anvender 2 rækker fortovsfliser på 62,5 × 80 × 7 cm, vil der på 2 m brede gange langs siderne blive kanter på 20–30 cm bredde. Belægges de med grus (eller asfalt!), er fortovsillusionen fuldkommen. Et mere uønsket gangbillede kan man næppe tænke sig. Benyttes f. eks. 60 × 30 × 6 cm, 50 × 50 × 5 cm eller 40 × 40 × 5 cm cementfliser i fugetæt belægning i fuld gangbredde, vil billedet måske nok blive mindre udfordrende. Lægges 2 × 1 række fliser langs gravstedernes forkanter, men dog i lidt afstand, vækker det forestillinger om en gang, der aldrig er blevet færdiganlagt, og besværet med at holde disse fliserækker renfejede for grus er stort. Cementfliser bør være med affasede kanter og let oprundet overside.

Brug af kulørte cementfliser giver kun en falsk forestilling om naturmaterialer som sandsten eller kalksten. De vil altid virke uægte på kirkegårdens gange.



106. Kørevej på Horsholm kirkegård.

Fig. 104–6 foto: J. Th.

Sandstens- eller kalkstensfliser er naturligvis langt at foretrække, men de er så bekostelige, at en almindelig brug af dem er udelukket i Danmark. I Sverige og Norge, hvor disse materialer samt granit er naturforekomster, gøres der udstrakt brug af dem både som rektantede og som „brud“-fliser med meget smukke resultater, især når overfladen er begrænset ujævn.

I vor søgen efter udnyttelse af flisens fordele, men uden dens ulemper føres vi da ind på tanken om nedlægning af fliser i græsflader.

Ligger fliserne adskilt, må fliselængde + afstand ikke overstige 63 cm. Gående personer vil altid søge fliserækkerne, i hvert fald når græsset er vådt, ligesom trillebørene vil blive kørt på flisestriben, og det er forbavsende, hvor lidt der behøves af bærende underlag i græsgangen iøvrigt, hvis fliserækken har henved 10 cm sand eller grus under sig. Disse delvis fritliggende cementfliser kan med fordel være, hvad vi kalder rustrogne.

Sammenhængende fliserækker med tætsluttende græskanter er naturligvis at foretrække. Eks. fig. 104.

Brosten eller *chaussesten* er fortræffelige til armering af græsgange. Anbringelsen af dem er beskrevet i artikel II om veje.

Asfaltklinker af størrelse som mursten er et meget fint og anvendeligt materiale til overfladebelægning på ikke for brede gange. Deres ringe størrelse gør dem anvendelige på buede gange. Lægger man dem halvt forskudt for hverandre, kan ydersiden gøres takket, idet kun hveranden sten når ud til gangens yderkant. Hvis græs, *cotula*, *festuca*, *vinca* eller anden småplantage vokser ind mod en sådan afbrudt klinkekant, opnås meget smukke gangbilleder.

Gårdbrosten ses undertiden anvendt til gangbelægning. Udgangspunktet har utvivlsomt været en romantisk indstilling med gamle bøndergårdes gårdspladser som forbillede.

Fra middelalderen og helt op til slutningen af 1800-tallet var stenene fra strandkant, grusgrav eller mark det almindeligste for hånden værende materiale.

Det er dog betænkeligt at foretage gangbelægninger på denne måde i dag, da

teknisk fremstillede og/eller forarbejdede materialer præger vor hverdag.

Gårdbrostenene giver en ujævn overflade, der er ubehagelig at gå på med vortids fodtøj, og som ikke passer ind i kirkegårdens miljø iøvrigt. Fig. 105.

Omend der velbegrundet kan lægges gårdbrosten på enkelte stærkt begrænsede områder som bænkladser, lave gangtrapper o. lg., er det et materiale, som næppe bør ofres for megen opmærksomhed på kirkegårde.

I græsflader, hvorover der kun sker begrænset færdsel, vil 50 cm brede *stier* uden kantafstikning og med let belægning med slagger og grus ofte virke overbevisende rigtige.

Ved regulering af gamle kirkegårde eller blot af afdelinger vil det være fristende for kirkegårdsledere at anlægge stumper af gange, efterhånden som eet eller flere gravsteder nedlægges. Det tjener naturligvis det fornuftige formål over for gravfæstere og kirkegårdssøgende at markere, at her eller der skal en gang gennemføres, når fæstemålene udløber. Sådanne forekommende grusgangstykker uden forbindelse med allerede gennemførte eller kommende gange er som oftest en uhyrlighed.

Langt bedre vil udlægning med græs og nedlægning af adskilte fliser, såkaldte „trædefliser“ virke. Disse fremtidige gangarealer midlertidig tilsået med græs forøges i takt med nedlægning af grave, og først når man kan komme helt igennem, anlægges gangen.

At afdelinger under gradvis omlægning måske burde behandles på en helt anden måde end ved anlæg af de traditionelle gravroder og grusgange er en helt anden sag.

Hvad skal vi så opnå ved brug af fliser, klinker eller brosten i stedet for grus- eller asfaltgange?

Jo, noget meget væsentligt!

Grusgangen vil ifølge sin karakter altid synsmæssigt virke adskillende, altså virke splittende på helhedsindtrykket.

Flader af græs eller andet grønt vil derimod altid virke samlende.

Vi kan ved nedlægning af fliser eller klinker i græsset opnå færdselmæssige fordele uden det sønderdelende indtryk, grusgangen påtvinger os.



Veje, gange og parkeringspladser på kirkegårde IV

Kirkegårdsinspektør Aage Fich

Vejingeniører og havearkitekter har gennem adskillige år tumlet med problemet om parkeringspladseres behov, placering og udformning, uden at det dog er lykkedes nogen at finde den endegyldige formel.

Forholdene vil variere stærkt fra sted til sted. I det følgende skal spørgsmålet om parkeringspladser på eller ved kirkegårde søges belyst alene ud fra de kirkegårdssøgendes rimelige krav på parkeringsplads i umiddelbar nærhed af kirkegården og placeringen af pladsen i forhold til kirkegården og dens nærmeste omgivelser.

Placering.

Der er eksempler nok på, at store, åbne parkeringspladser virker skæmmende, f. eks. ved dyrskuepladser. Til alt held er der vel næppe behov for store pladser ved kirkegårdene, men til gengæld har vi vel sjældent mulighed for at vælge pladsens beliggenhed. De givne muligheder må ganske enkelt udnyttes.

Pladsen må ligge så nær kirkegården som mulig. I modsat fald fristes de kørende til at henstille vogne på gader omkring

eller på kirkegården. Oftest vil pladsen komme til at ligge lige op til kirkegårdsmuren. Fig. 121 viser, at noget skæmmende billede ikke behøver at opstå ved vognpladsernes markering med bro- eller kantsten.

Snarere ligger faren i det åbne rum, som pladsen kan udgøre, og her melder sig samtidig spørgsmålet om dens forhold til det omgivende vejnet.

Der synes ikke at være rimelig grund til at placere pladsen synligt fra større veje. Henvi- sning kan jo altid ske ved skiltning. Den bør heller ikke i for høj grad være synlig fra kirkegården, hvilket fremhæver betydningen af en vel gennemført randbeplantning.

Om der skal kunne parkeres på kirkegården kan kun afgøres i det enkelte tilfælde, idet plantningernes bredde, terrænhøjder m. m. må være afgørende, men der er al god grund til at være tilbageholdende.

Udformningen.

Med forbillede i de af vejvæsener anlagte parkeringspladser må det vel siges generelt, at man opnår lettest og mest

pladsbesparende til- og frakørsel ved diagonalparkering, altså skrå indkørsel til højre og tilvenstre fra kørselsretningen. Bakning sker på det fælles vejareal mellem de to vognrækker, men det er naturligvis en fordel, ja vel næsten en forudsætning, at der er ensrettet kørsel i vejarealet. Eksempler har man på Københavns gamle grønttorv, Århus havn og mange andre steder.

Ligeparkering nødvendiggor bredere vejareal mellem vognrækkerne og er vel mest hensigtsmæssigt, hvor der kun kan parkeres én række vogne.

Cirkulær parkering har været forsøgt, men den vil volde de kørende vanskeligheder og vil kun være berettiget under ganske særlige forhold.

Kantstensparkeri er almindelig benyttet overalt. Den er dog meget pladskrævende og har ansvaret for et utroligt antal krøllede skærme, idet bakning ind mellem to kantstensparkerede vogne med ringe afstand kræver en færdighed, som kun de færreste kørende har opøvet.

Afmærkning af vognpladserne giver en vis orden i hele parkeringen. Undlader man afmærkning, kan små og mindre vogne parkeres tættere, men erfaringen viser, at et vist antal kørende ikke udviser dette hensyn og derfor bruger $1\frac{1}{2}$ plads, og så er der intet vundet.

Belægning.

Fast belægning må være et grundkrav. Macadam, slagger og grusbelægning er almindeligt. Vi møder dog her de traditionelle vanskeligheder i regnfulde perioder og under tøbrud. Belægningen køres op, og pladsen får et rodet udseende.

Asfaltering kommer derfor ind som en meget anvendt, ren, bæredygtig og holdbar belægning. Fladerne kommer dog let til at virke bare.

Brosten giver en fin belægning. Ved mønster i stensætningen kan vognpladserne markeres. Med græs mellem brostene opnås smuk virkning. Det er jo sådan set den armerede græsgang princip, vi her anvender.

Fliser kan også indgå i belægningen med god virkning, men faren for de åbne, fantasiløse flader er også her til stede.

Det er altså stadig fladeindtrykket, der bekymrer os.

Beplantning.

Derfor må det være nærliggende at ind-



121. *Ulkebol.*
Foto: J. Th.



122. *Seem.*
Foto: J. Th.

føre plantning på parkeringspladsen. Ofte forekommer den som striber af buske mellem vognenes frontpartier. Man har forsøgsvis anlagt gangstier i de omhandlede arealer, men det er svært at se nytten af dem, idet fører og passagerer næsten altid vil forlade vognen bagom, — og lige så godt kan gøre det, da der her altid kun kan blive tale om meget langsom kørsel.

I buskstriberne kan og bør ofte indplantes stammede træer. Det er ikke for at skaffe skyggede parkeringspladser. Vogne er jo alligevel langt overvejende udsat for sol og vind, og så må det være uvæsentligt, om de af og til kan stå i skygge en kortere tid.

Der er ulemper forbundet med træer, idet sukkerholdige stenk fra lind og alle bladlusbefængte træarter giver et yderst ubehageligt overtræk på vognlakken i sommermånederne.

Birk og lind kan i så henseende være særlig ondartede.

En træart som platan er meget lidt generende.

Endelig er der faren for, at fugle i trækroneerne efterlader deres visitkort på vognene.

Gør vi ulemper og fordele op, må det blive sådan, at ulemperne ikke er tyngende, medens fordelene ved, at parkeringspladsen udadtil fremtræder som et grønt område i tilknytning til kirkegårdens randplantning er aldeles overvejende.

Åbne flader behøver ikke ubetinget at virke skæmmende, men det er en forudsætning, at de indgår harmonisk i et område. Som vist på fig. 122 er det tvivlsomt, om en stærk tilplantning over en anlagt parkeringsplads ville være rigtig her.

Ved mange landsbykirkegårde kan der momentvis være omfattende parkeringsbehov, men kommer der ikke kirkegårdsøgende i stort antal jævnt fordelt året rundt, vil sliddet på pladsens græs være begrænset. Fig. 120 viser en græsklædt skråning ved Tibirke kirke. I et tilfælde som dette vil det forstyrre miljøet, hvis man anlagde en „moderne“ parkeringsplads, og der ville heller næppe være behov for den.

I min barndoms egn, hvor landevejen fra Stubbekøbing munder ud i hovedvej 2, var der indtil ca. 1920 en kirkeplads med en i dette århundrede opført kirkestald. Pladsen er ca. 12—15 m × 30—40 m

begrænset af en dårligt vedligeholdt tjørnehæk langs de to vejsider. Over pladsen var diagonalt slidt en sti, og arealet henlå ret upasset, men blev dog slået med le et par gange årligt.

Så kom vort århundredes udvikling. Stalden blev nedrevet, vejene havde fået kantsten og grusfortove. Kirkepladsen blev rensset, fyldt op og gruset. Tjørnehækken blev ryddet.

I dag har man altså en fuldkommen fantasiløs grusplads begrænset mod øst af kirkegårdsmuren, mod nord af en hæk, men mod vest og syd uden afgrænsning mellem fortov og plads.

Hvor jeg vil hen med dette eksempel? Jo, eksemplet er klassisk. Hvor der før var landsbyagtig hygge, er der nu tomhed. Der er fuldt udsyn over hjørnet, men det kunne der jo også have været med hensigtsmæssig beplantning. Der kan ikke parkeres flere vogne nu end før. Ved at bevare den nuværende indkørsel fra hovedvej 2, markere to rækker i diagonalparkering og lave udkørsel på Stubbekøbingvej kunne man opnå flere vognpladser, bedre til- og frakørsel, og det lille område kunne få en smuk tilknytning til kirkegårdens række af gamle lindetræer.

Det er sådanne overvejelser, der bør komme til udtryk, før man kritiskløst rydder plantning for at skaffe holdeplads til lakuhyrerne.

Biler og gravsteder klæder ikke hverandre. Gravstedet stemmer sindet til alvor og stilhed. Bilen er udtryk for vor tids jag, rastløshed og uro.

På en københavnsk storkirkegård har en mand blandt mange sit gravsted liggende ud til en intern kørevej. Der er en smal sti mellem kørebanen og gravstedets forkant, og på stien står store allétræer, hvoraf et ud før mandens gravsted. Han henvendte sig på kirkegårds-kontoret med krav om, at træet (i alléen) blev ryddet, da han ellers ikke kunne få sin julekrans ind på gravstedet uden at skulle stige ud af vognen!

Ved kirkegårdene skal vi naturligvis ikke være reaktionære, men søge at følge udviklingen op, d. v. s. skabe nødvendige køre- og parkeringsforhold under hensyn til, at der ikke ødes æstetiske værdier.

Vi bør indføre nødvendige ændringer, så der vindes i skønhed ved omlægning af veje, gange og parkeringspladser på kirkegårde.