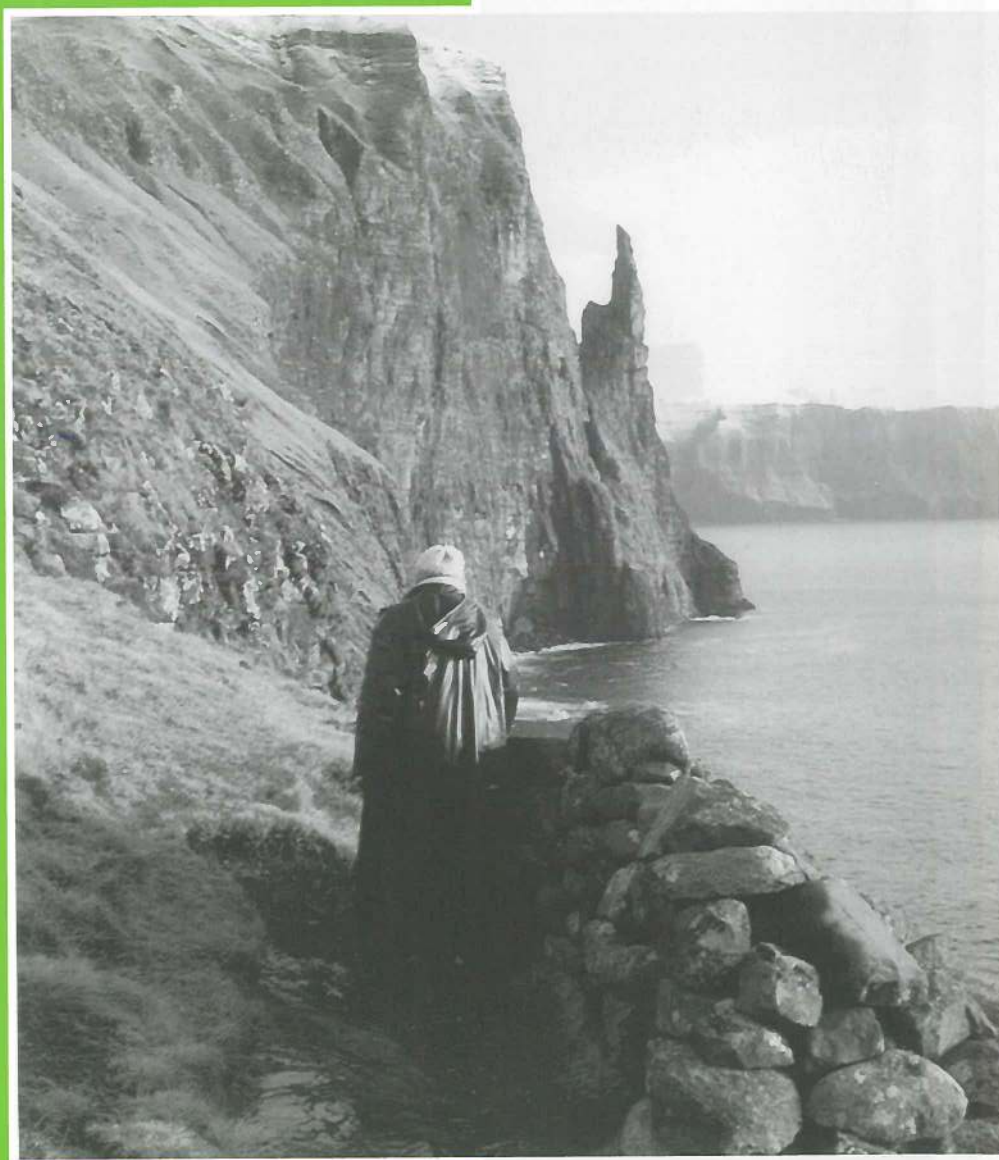


VEJHISTORIE

Tidsskrift fra
**Dansk
Vejhistorisk
Selskab**



Nr. 11 Efterår 2005



Dansk
Vejhistorisk
Selskab

VEJHISTORIE

Tidsskrift fra Dansk Vejhistorisk Selskab
Nr. 11 Efterår 2005
ISSN 1600-776X

Udgivet af
Dansk Vejhistorisk Selskab
med støtte fra Carl Bro as og COWI

Tryk: Kailow Graphic A/S
Oplag: 500 eksemplarer

Årsabonnement: 75 kr, pr. nr. 50 kr.
Udkommer forår og efterår.
Kan købes hos DVS på nedenstående
adresse

Redaktion:
Cand.mag. Michael Hertz, redaktør
Universitetslektor, lic.phil. Per Grau Møller
Mag.art. Kirsten-Elizabeth Høgsbro
Akademiingeniør Carl Johan Hansen

Manuskripter fremsendes på diskette eller
pr. e-mail til DVS på nedenstående adresse.
Forfattervejledning kan rekvireres samme
sted.

Dansk Vejhistorisk Selskab
c/o Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Tlf. 3341 3333. Fax 3392 3830.
E-mail: ub@vd.dk
Hjemmeside: <http://www.vejhistorie.dk>

Forord

I dansk offentlighed forblev de seneste årtiers store udbygning af infrastrukturen på Færøerne ikke ganske uanset. Med blanded forundring og beundring har vi overværet, hvordan køreveje, broer og adskillige tunneller efterhånden overalt i øsamfundet forbinder bygder, der endnu for en menneskealder siden fortrinsvis var henvist til havbåren transport. Mindre kendt er imidlertid det færøske vejvæsens lange forhistorie, som er emnet for dette nummer af VEJHISTORIE. Redaktionen glæder sig ved at kunne gøre landtransportens historie på de nordatlantiske øer tilgængelig for vore læsere og retter i den forbindelse stor tak til forfatteren, ingeniør Heini Olsen, Tórshavn og tillige tak til Carl Bro as og COWI for økonomisk støtte.

På redaktionskomiteens vegne
Michael Hertz

Heini Olsen, f. 1930 i Vestmannahavn på Færøerne. I 1956 blev han teknikumingeniør (B). Heini Olsen arbejdede herefter i Iran først i firmaet John Mowlem & Co. i 1956-57 og for Kampsax i 1957-63. I 1963-65 arbejdede han i Danmark ved Holbæk Amts Vejvæsen. I årene 1965-97 var Heini Olsen ansat hos Landsverkfrøðingurin på Færøerne (Færøernes Vej- og Havnedirektorat). I denne periode var han bl.a. udlånt til Kampsax, som han arbejdede for i Afghanistan og Iran i 1973-74 og i Nigeria i 1977-78. I 1991-96 var han igen udlånt, denne gang til E. Pihl & Søn, hvor han var på Zanzibar og i Tanzania. Alle årene har han beskæftiget sig med vejbygning. Heini Olsen blev pensioneret i 1997, men virker p.t. som konsulent.



*Ægteparret
Kirsten og Heini Olsen
på Færøerne*

Grindfangstens effekt på Økonomisk Fond og vejbygning på Færøerne

af ingeniør Heini Olsen, Færøerne

1. Vardestier og femfodsveje

Hvor intet forhindrer det, søger bækken den korteste vej til havet, og hvad enten det gælder mennesker eller dyr, følger foden ubevidst den samme naturens rytme og famler sig frem til en stigning, der føles brugbar i forhold til den byrde, den skal bære.

Færøernes første farbare fodstier er således opstået under de 70.000 små, rappe moderfårs og deres afkoms eftertænksomme drøvtygning i behagelig zig-zag stigning op ad de stejle græsbevoksede skråninger.

Under fjeldture vil den fremmede i dag ubevidst benytte de selv samme stier, som fårene i mere end et millennium har formet, hvoraf nogle naturligt er indgået i et endnu synligt net af gangstier imellem de færøske bygder. Til tung transport var havet naturligt nok færingsens fornemste færdselsåre og var det stadigvæk helt op til 1973 mellem øerne.

Med årene er der hist og her blevet lagt en sten, hvor jorden har været særlig pløret, hvor et stykke er faldet ud, eller hvor man måske ønskede at markere den bedst fremkommelige retning. Lidt mere umage har man enkelte steder gjort sig ved de hundreder af mindre og større vandløb, der som overfladevand ved en langvarig byge pludselig kunne svulme op til et infrastrukturelt problem.

Det er nærliggende at forestille sig, at disse første mere eller mindre tilfældigt placerede sten med tiden er vokset til varderne, der endnu i dag markerer de stier, ad hvilke man havde lov at færdes. Ophold uden for de fastlagte stier var i hvert enkelt tilfælde betinget af tilladelse fra eller nærmere begrundelse afgivet til den stedlige øvrighed. I modsat fald kunne straffen for ureglementeret færden i hine tider i værste fald ende med døden.



Fig. 1. Infrastrukturelt problem - her i bygden Kvívík løst ved vadesten, fær.: løgasteinar. Foto: FFS.

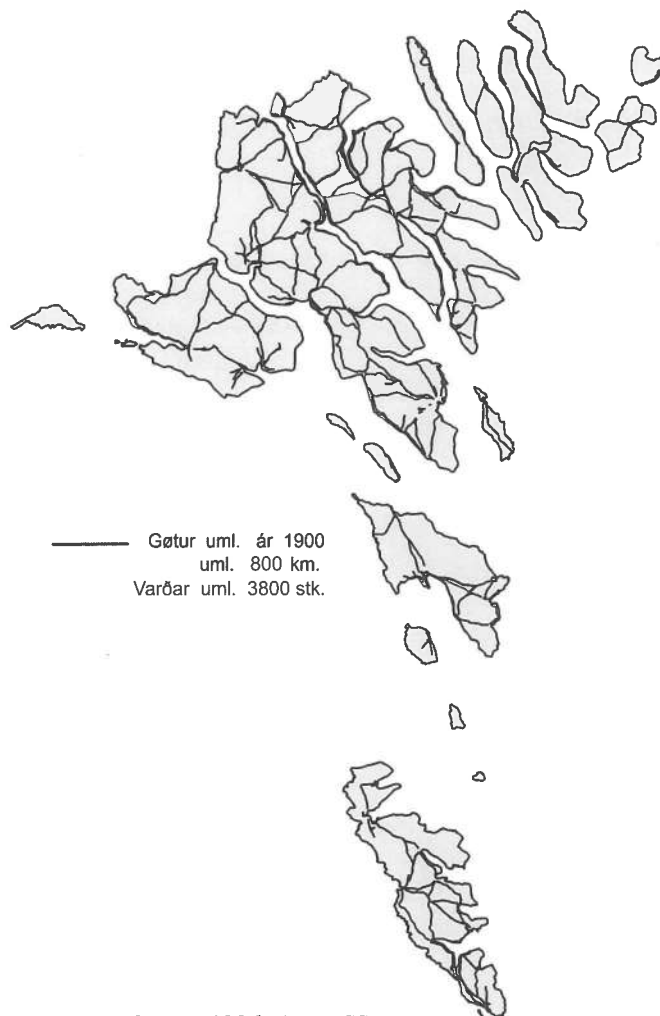


Fig. 2. Vardestier 1896. Foto: SS.

På Generalstabens målebordsblade i 1:20.000 fra 1896 findes ca 800 km fodstier, hvoraf de to tredjedele er forsynet med i alt ca. 3.800 omhyggeligt indmålte varder. Den resterende strækning ligger langs med stranden eller sideløbende med bækkelejer, hvor deres naturlige vejledning gør varderne overflødige.

Den norske kong Olav Kyrre inddelte i 1066 Færøerne i regioner, de såkaldte sysler, der hvert ledes af en sysselmand, som er den øverste lokale øvrighedsperson med politimæssige beføjelser. De 6 sysler blev sandsynligvis baseret på de i forvejen etablerede lokale tingsteders områder. Sysselmandsinstitutionen eksisterer endnu i sin fulde oprindelighed.

Det var sysselmanden, der bestemte, hvor varderne skulle placeres, deres antal, størrelse, evt. navn og stedsnavn, og da dette, som nævnt, var den eneste lovlige vej mellem bygderne, havde sysselmanden således også opsyn med, at vardestierne blev holdt i forsvarlig stand.

Jordbesidderne og senere de færøske landkommuner havde pligt til at vedligeholde stierne, opføre varderne og holde dem vedlige.

Den sidste lov om vardestier er fra 1940, og for så vidt påhviler det endnu sysselmændene at kræve, at kommunerne vedligeholder varder og stier; men siden vejnettet mellem bygderne er blevet udbygget til moderne trafikveje, har denne pligt ikke været særlig aktuell.

I den senere tid er dog flere af disse varder af forskellige interessefællesskaber sat op igen, og med lidt behændighed kan vardestien inden for rammen af den nuværende lovgivning med enkelte mindre justeringer og ansvarsplaceringer indirekte gennem turismen være med til selv at tjene til fornyet brug og vedligehold.

Enkelte forsøg er med held gennemført og noget tyder på, at bevarelsen af vardestiernes seværdighed er ved at blive et krav og en selvfølge, som forhåbentlig med tiden også kommer til at omfatte enkelte af de endnu eksisterende gamle stier, veje og landingspladser, som ikke lænere er i brug; men som siden Færøernes forhistoriske morgen har knyttet bopladserne sammen og trods al materialisme dog har givet befolkningen anledning til at opleve noget af naturens poesi og væld.

Egentlige veje på Færøerne, skabt bevidst af menneskehænder, er af nyere dato; men der findes dog enkelte veje fra før 1832, som ellers regnes for det år, hvor oprettelsen af den såkaldte *Økonomisk Fond* muliggjorde de første forsøg på færøsk vejbygning.

Hostående tegning fra 1789 stammer fra den nedenfor beskrevne Stanley ekspedition, og beskriver det gamle katolske hovedsæde i Kirkjubø. Her anes endnu i dag spor efter

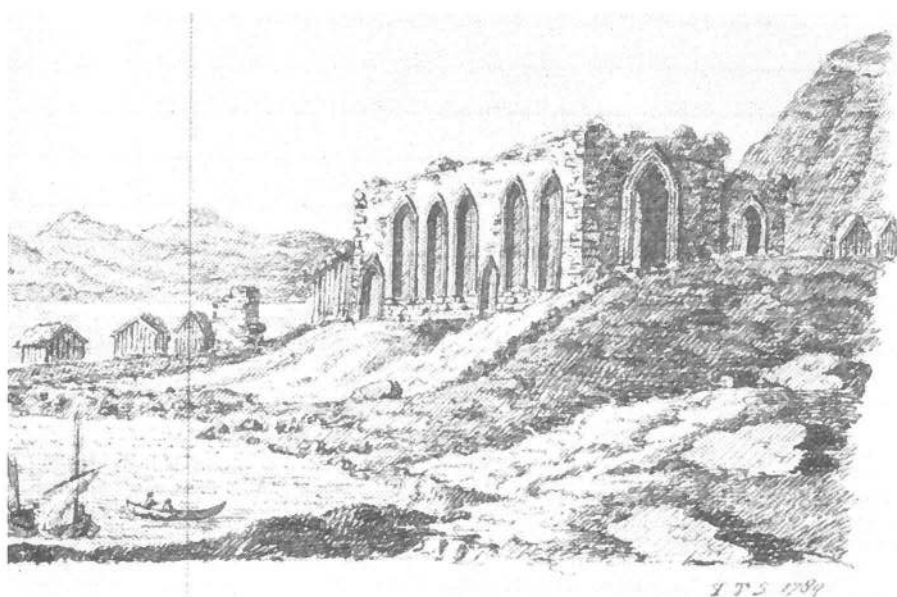


Fig. 3. Domkirkeruinen Kirkjubømururinn fra 1200-tallet, tegnet 1789 – den måske 8-900 år gamle vej over Kirkjubøholmen anes i forgrunden. Foto: FFF.

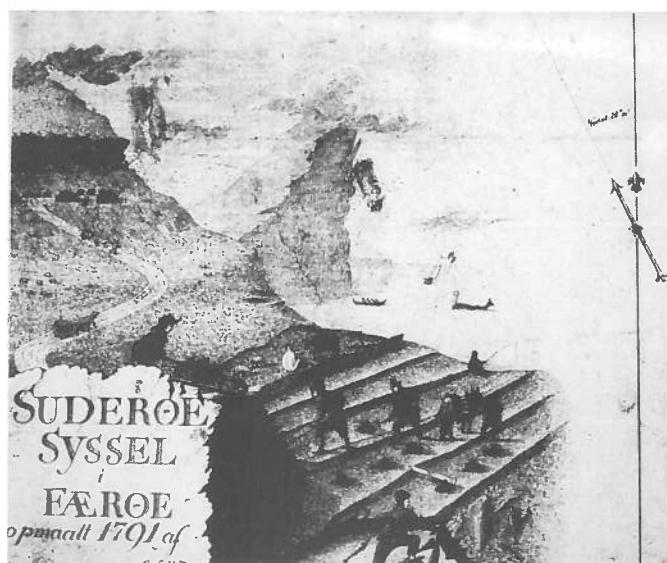


Fig. 4. Borns vignette fra 1791 af Kulvejen med to hestevogne, trillebør, etc. Foto: FFS.

en vej fra de gamle ruiner ud til og ind fra en holm, der før har været landfast. Vejen, der sandsynligvis stammer fra tidlig middelalder, er antydnet på en gammel skitse og står øverst på ønskelisten over vejhistoriske udgravninger.

Sammen med sin søn, Marty Ludvig von Born, gennemførte kommandanten i Thorshavn, C.L.U. von Born i tidsrummet 1791 til 1796 en trigonometrisk opmåling af Færøerne, som det Kgl. Søkartarkiv i København udgav i 1806. På førsteudgaven af Borns kort findes i hjørnerne anbragt små, men detaljerede samtidsvignetter, der på en udmærket måde illustrerer det daglige liv på Færøerne for over to hundrede år siden. I tidsskriftet *Mondil* (færøsk betegnelse for kværnens håndtag) nr. 3 fra 1977 beskriver en af Borns vignetter, foruden et stort jordskred, dagligdagen i Hvalba og Nes på Suderø, hvor man bl.a. ude i horisonten ser et skib, og hvor en ottemandsfarer forsøger at ro væk fra en storhval. Inde ved land smider mænd fangsten op fra deres båd, og længere oppe ses hestetransport af gødning til den tids agerbrug og med den tids redskaber.

Får og kvæg opholder sig uden for den opdyrkede jord, som er indhegnet ved stengærder, og fra de der-



Fig. 5. Bringsnagøta forbinder Tórshavns østlige og vestlige havneområde. Den ses inderst mellem bunden af de to bugter på denne ældste skitse af en færøsk bygade i Tórshavn fra 1789. Foto: FFF.

værende kulminer ses hestevognstransport ad en tydeligt afmærket vej ned til udskibningspladsen.

Før fhv. landsarkivar Arne Torsteinsson fik rede på vignetternes eksistens, regnede man ikke hestevognen på Færøerne ældre end fra omkring sekelskiftet 1800/1900.

Fra minernes regnskabsbøger erfares, at hver hestevogn kunne transportere 9 tønder kul pr. dag, og på vignetten ses en mand under en på Færøerne fremmed hat flytte kullene med trillebør ad en planke længere op på kuldynge. Det vides, at kyndige mænd fra Kongsberg Sølvværk blev sendt til kulminerne i Hvalbø, og hattenoden kan således stamme derfra.

I 1771/72 anbefaler J. Chr. Svabo at udføre bemeldte vej til transport af kul, hvorfor vejens oprindelse må ligge mellem 1772 og 1791, da den blev tegnet. Vejhistorisk er eventuelle rester af denne vej endnu ikke formelt registreret.

Under en opdagelsesrejse til Færøerne i 1789 udførte ekspeditionens leder, den kun 22 år gamle englænder, John Thomas Stanley – senere Sir John Stanley – Baron Stanley of Aldersburry – og hans fæller, John Baine og Isaac Samuel Benners, flere interessante skitser. Bl.a. findes den endnu eksisterende Bringsnagøta på et skitse-mæssigt kort over Thors gamle Havn, og dette er den ældste tegning over en færøsk bygade, vi kender til. Kortet er sandsynligvis skitseret efter originalkort fra føromtalt C. L. U. v. Born.

I førnævnte *Mondil* nr. 2 fra 1983 findes denne nok ældste tegning af en færing til hest ad den gamle fodsti mellem Tórshavn og Kirkjubø. Hesten er af den gamle færøske ponyrace, hvoraf der nu blot findes et halvthundrede overlevende eksemplarer. Amerikaneren, J. Ross,

Eftersom dette var et typisk eksempel på en færøsk hest, satte jeg mig på en sten, efter at de var passeret, og nedfældede mine indtryk, så godt det lod sig gøre.”

Det skal tilføjes, at den færøske hest, som kan gå ude hele året, er blevet anerkendt som en egen race, der med sin kraftige benbygning og lådne behåring har tilpasset sig de stejle fjeldsider og det nord-atlantiske klima. Ross er for øvrigt færøsk fællesbetegnelse for hest, uden hensyn til køn. Mr. Ross har øjensynligt også betragtet den gamle fodsti, og hans skitse er ligeledes den ældste af en sådan, der i dette tilfælde ser ud til at være vel vedligeholdt.



Fig. 6. Mand til hest på Kirkjubøgtan. Tegningen fra 1866 er den ældste skitse af en færøsk fjeldsti, efter J. Ross Browne. Foto: FFS.



Fraset førnævnte veje blev de første famlende forsøg fra Anno 1832 finansieret af den såkaldte Økonomisk Fond, der til at begynde med fik sine midler ved salg af grindehvaler, samt ved en tredjedel af de arbejdsdage, de ejendomsløse måtte arbejde for besidderne af jorden til gengæld for tilladelse til at skære tørv eller for at have en ko, et får eller en gåseflok gående i udmarken. Det kan som en kuriositet tilføjes, at de nævnte ejendomsløse fra 1777 til 1846 ikke fik tilladelse til at gifte sig. På denne måde blev billig arbejdskraft sikret til de store gårdbrug, samt mandskab til robådene, som alle tilhørte jordbesidderne og som blev anvendt til fiskeri og til skyds af øvrighedspersoner og dem, der havde udenbygds ærinde. Skydsning af præsterne over hav og ad vardestier ophørte først i 1936, hvilket forfatteren (herefter: HO) endnu svagt har i erindring; men ellers blev skydsordningen sløjft i 1922.



Fig. 8. Nedlagt, græsbevokset Femfodsvej fra 1800-tallet. Foto: HO.



Fig. 9. Peder Fridrich Jacobsen (1808-1891) - Per i Nesinum. Foto: FFS.

På de nævnte generalstabskort fra 1896 er der - for det meste i den dyrkede indmark - indtegnet næsten 100 km fem fod (ca. 1,5 m) brede, omhyggeligt udførte veje med gode, i sten konstruerede, længde- og tværdræn, samt med pænt udført støttemur, hvor dette har været nødvendigt. I HO's levetid har de fleste af disse femfodsveje ligget upåagtet hen. De kunne antagelig godt have været brugt til hestevognstransport; men da hestevognen først kom i almindelig anvendelse i 1890-erne, har femfodsvejene nok mest været tænkt som forbindelsesveje mellem de vigtigste områder inden for kommunens grænser.



Fig. 10. Den første bro over Fossá i Vestmanna - ca. 1845. Foto: FFS.

kæmpestort stykke drivtømmer langt op ad bjærget, savede det til og lagde det som bro over vel nok den største af Færøernes elve. Opdragsstillerne syntes, arbejdet var gået så hurtigt og let, at Per kun kunne tilkomme det ene af de to får, de havde lovet ham som belønning.

Men måske er det dog kun et sagn, for i en opgørelse fra 29. marts 1853 står der: *"Broen over Fossae, der ligeledes er anlagt for oekonomisk Fonds Regning, er i god stand naar undtages, at den behøver 4 Kander Tjære og i Arbejdsløn 1 Rigsdaler."*

Enkelte strækninger ligger nu under de nye og bredere veje, medens de fleste har fået lov til langsomt at forsvinde under det græs, som med årene helt eller delvis har dækket dem til med et lag muld, der, når det fjernes, både i form og kvalitet fremviser vejen som den dag, den sidst blev betrådt.

Hvilken historie ligger der mon bag disse halvglemte veje? De, der har stået bag selve udførelsen, har sikkert været samme fingerfærdige typer med godt øjemål og håndelag, som kloden rundt fra tidernes morgen har befundet sig der, hvor mennesket har indrettet sig en boplads, Færøerne indbefattet. Her blev de regnet for *at kunne mere end at brødføde sig*, hvilket kort sagt betød, at de nok var kyndige i trolddom på godt og ondt.

Typer, der er kendt helt tilbage fra landnamstiden og til 1800-tallets Per í Nesinum og forøvrigt helt op til vor fagre nye verdens computertrøldmænd med deres diverse vira, og hvad de ellers kan finde på og ud af. Stenhuggeren, smeden og tømmermanden Per í Nesinum var i alle måder en bemærkelsesværdig person, hvis navn tit dukker op i arkivets gulnede dokumenter som rådgiver, tekniker og vurderingsmand i forbindelse med ansøgninger til Økonomisk fond. I et brev, dateret 18. marts 1852, angående den vanskelige passage over klippekloften Lundagjógv ved Tjørnuvík, skriver præsten Prydz således om Per: *"(...) hvem jeg kjender som en i Steensprængning og Arbejder af den Natur meget kyndig og forstandig Mand"*.

Der går mange sagn om Per í Nesinum, som bl. a. godt hjulpet af sine sønner ved hjælp af en line *skruede* et

I forslag fra 1853 bliver det anbefalet, at Økonomisk Fond også betaler vedligeholdelsen, så længe den Kgl. Monopolhandel á Fitjunum eksisterer. Denne blev ophævet i 1856, men bygningen blev desværre nedrevet til genbrug under materiale mangelen efter anden verdenskrig.

27. juni 1854 er Per í Nesinum færdig med at undersøge broens tilstand og foreslår med en nøjagtig liste over materiale at reparere broen formedelst ca. 5 rigsdaler. Pers tømmerbro er efter alt at dømme lagt ud i 1840-erne og blev først erstattet af en hvælvet stenbro i 1911.

For at vende tilbage til femfodsvejene, så var det den gang almindeligt med såkaldt ulønnet alment *pligtarbejde*; men hvordan finansieringen ellers fungerede, giver afdøde, fhv. landsingeniør Mikkjal Helmsdal, Landsverkfrøðingurin og institutionens kontorchef, Niclas Andreasen, et ganske godt fingerpeg om i deres efterladte notater, samt fra søgning i færøske og danske arkiver, ud fra hvilke denne del er skrevet.



Fig. 11. Fhv. landsingeniør Mikkjal Helmsdal, Landverkfrøðingurin. Foto: LV



Fig. 12. Kontorchef Niclas Andreasen, Landverkfrøðingurin. Foto: Hj.Sk.

2. "Oeconomisk Fond"

Sagn er sagn, og der fattes viden om Færøernes ældre historie; men ud fra Lagtingets protokoller kan der for det sidste halve millennium uddrages konkrete oplysninger om mangt og meget, bl.a. fremgår det af sager om landingspladser, broer og veje, at tilskud til disse i henhold til ansøgning for en stor del blev bevilget af Økonomisk Fond.

Spørgsmålet er, hvornår og til hvilket formål Økonomisk Fond blev oprettet, og hvilke indtægter der lå til grund for fondens eksistens og virke. På de sidste sider i hvert enkelt års tingprotokol findes i nyere tid diverse regnskaber, bl.a. for Økonomisk Fond, hvoraf fremgår, at en af fondens indtægter stammede fra den almindelige grindefangst.

Grindedrab som indtægtskilde til Økonomisk Fond

Søger vi tilbage i grindefangstens lange historie, der af øvrigheden nøje er registreret helt tilbage til 1584, finder vi oprindelsen til *Oeconomisk Fond* i "Reglement for grindefangsten på Færøerne" fra 1. november 1832, hvis indledning lyder således:

h
n a

a
m

n

aende hidtil
ringer, som,
og kyndige
æssige, sam-
mmelser der
fangsten paa
.)"

Indholdet er herefter delt op i 6 kapitler, som igen er delt op i 34 paragrafer.

§ 29 i grindereglementet fra 1832 lyder således:

"De Hvaler, som opflyde eller opfiskes i Hvalvaagen, efterat Sysselmanden har begyndt sin Beregning; men dog førend Delingen er endt, blive, efter det i sådanne Fald brugelige Afdrag og iøvrigt under lagttagelse af de ovenanførte Forskrivter, at fordele, tilligemed det, som, naar Enhver har faaet sin Part, maatte blive tilovers af Partehvalen, mellem de Baade, som maatte være ankomne, efterat Sysselmanden har begyndt Beregningen. Men det Overskud, som endnu derefter kunde have, bortsæl-

ges af Sysselmanden, til den Højtbydende, og Indtægten henlægges til en Oeconomisk Fond for Færøe Amt.

Paa samme Maade forholdes med de Hvaler, som i de 2 første Dage efter Dræbningen opflyde eller opfiskes i selve Hvalvaagen, dog efter Fradrag af en billig Erstatning til Finderen."

Dette var oprindelsen til Økonomisk Fond, der fungerede i 111 år og to måneder.

HO husker endnu spændingen ved fund af opflydende hvaler, der som regel var spiselige en hel uge efter drabet. En kontrol var dog, at kød, der, nedlagt i vand ikke kunne synke, nok var fordærvet. Da grindefangst til at begynde med havde alt at sige for Økonomisk Fond og derved vejbygningen, går vi 20 år frem i tiden til 1852, hvor det nye, reetablerede Lagting fremlægger et forslag til, hvorledes fondens indtægter fremover kan bruges.

Lagtingsudvalgets betænkning slutter med at behandle dette fænomen, som antagelig på verdensplan er enestående, nemlig at sætte garn for tonstunge grindehvaler - *grindanótin* - som førnævnte Per í Nesinum lavede, og som amtmand Pløyen med ildhu gik ind for at iværksætte, både til fordel for egnens madforsyning og med penge i fondens kasse for øje.

Men først var der en ansøgning om tilskud til reparation af taget på *Noutahuset*, der blev brugt til formålet helt op til 1958, og som forøvrigt endnu står i sin oprindelige form, men nu til opbevaring af Kvívík kommunes kaproningsbåde. Som det kunne forventes, har Per í Nesinum også afgivet et skøn over udgifterne.

Sysselmand, H.C. Müller, skriver i den forbindelse således:



Fig. 13. Det gamle Noutahus eller Nótaneystið, som det hedder på færøsk. Foto: HO.

"Herved giver jeg mig den Ære at fremsende 3 Stkr Beregninger over Omkostningerne ved Omlæggelsen af Taget paa Noutahuset i Vestmanhavn, der ere mig tilstillede fra Opsynsmand P.F. Jacobsen [Per i Nesinum]. Endvidere giver jeg mig den Ære at fremsende en Skrivelse fra bemeldte Opsynsmand, hvori han opgiver de Omkostninger som Garnets Reparation i dette Aar have foranlediget.

Sluttelig skal jeg ikke undlade at bemærke at ved min Nærværelse i Vestmanhavn ved Grinden den 7^{de} Juli, fandt jeg mig nødsaget til, paa Approbation at udtage til Nouten fra Handelen (Den Kgl. Monopolhandel) 4 Stkr 18 Garns Liner, da Nouten ellers ikke kunde sættes i Vandet af Mangel paa Liner.

Thorshavn d. 17^{de} August 1852
ærbødigst
H.C. Müller"

Den 25. august 1852 skrev amtmand C. Dahlerup følgende til provst O.F.C. Jørgensen, praktiserende læge Napoleon Nolsøe og sysselmand M.A. Winther:

"Som Medlemmer af det Udvalg, der af Lagthinget er nedsat for at afgive Betænkning om Anvendelsen af den oeconomiske Fond, have d'Her ved behagelig Skrivelse af 23^{de} d.M. anmodet mig om at gjøre dem bekendte med Størrelsen af den Sum af Fondets Midler, over hvilke man for Øieblikket har fri Raadighed.

I Anledning heraf skulde jeg ikke undlade tjenstligt at meddele Dem følgende:

Af den i Lagthinget fremlagde Afskrift af Regnskabet for det oeconomiske Fond for forrige Aar, ville d'Her behageligen have erfaret, at Fondets Formue ved forrige Aars Udgang, Udestaaende fraregnet, bestod i 1996 Rigsdaler

Desuden vil ifølge vedkommende Sysselmands Indberetning indkomme i Aar:

Refusion for det til Grindegarnet gjorte Forskud	400 Rd
Endvidere kan man sikkert vente, at af de udestaaendesummer vil under årets udgang indkomme	<u>364 Rd 60¹/₂ Sk</u>
Summa summarum:	<u>764 Rd 60¹/₂ Sk</u>

Af disse 764Rd 60¹/₂^{Sk} ere brugt i Aar:

Til Veiarbeidet ved Thorshavn	76 Rd 22 ¹ / ₂ Sk
– en Bro i Frederiksvaag	16 11
– Arbejdsløn for Broen i Göthe	26 80
– en Bro i Vigerbirg	1 76
– – do i Sandevaag	4 40
– Jens Jacobsen Gjovent	10 70
– Tømmer m.v. til Broen i Göthe: omtr	205 Rd 37 ¹ / ₂ Sk
Summa som for iaar disponibel	<u>559 Rd 23 Sk</u>

Der vil upaatvivlelig iaar tilfalde Fondet et ikke ganske ringe Beløb fra Grindefangsterne, men hvor stort dette vil blive, formaar jeg, naturligvis nu ikke at opgive. Jeg skal ved denne Lejlighed ikke undlade at tilstille Udvalget tvende mig tilsendte Andragender fra Bestyrelsen for Nouten i Vestmanhavn om Laan til Noutens Istandsættelse. [Den var da 10-12 år gammel].

Da Fondet har faaet en ikke ubetydelig Indtægt fra Vestmanhavn, og da det upaatvivlelig iaar vil faae meget større Indtægter end det attraaede Laan vil andrage, kunde der vist være al Anledning til at bevilge Laanet.

Iligemaade skulde jeg ikke undlade at tilstille Udvalget en Gjenpart af en Skrivelse fra Indenrigsministeriet af 26^{de} f.M. betræffende to Mand, der have ansøgt om Understøttelse til Anskaffelse af Törv.

Færö Amtshuus i Thorshavn
den 25^{de} August 1852
C. Dahlerup"

Forslag til Anvendelsen af den oeconomiske Fond for Færö Amt

Allerede 29. august kunne Jørgensen, Nolsøe og Winther afgive deres "Betænkning over Forslag til Anvendelsen af den oeconomiske Fond for Færö Amt, afgivet af det af Lagtinget nedsatte Udvalg ..."

Betænkningen tog udgangspunkt i: "Den kongelige Resolution af 26^{de} September 1838, der er at betragte som en Slags Fundats for den oeconomiske Fond, tillader, at Fondens Indtægter for det første anvendes til

- Fortsættelse af Veiarbeidet ved Thorshavn,
- til Anbringelse af Broer over Elvene paa de meest passerede Steder,
- til Indkjøb af en Tranpresse og en Törvpresse,
- af en eller 2 Tyre og nogle Køer fra Shetlandsøerne eller Skotland og
- af en Ladning Kartoffler fra Nordskotland, samt
- til Udflytningshjælp for Kongsbönder.

Men af denne Resolutions Indhold sees det tydeligt, at Meningene ikke egentlig var, at Resolutionen skulde være som en fast Fundats for den fremtidige Anvendelse af Fondens Midler (...). Hensigten med Oprettelsen af den oeconomiske Fond for Færö Amt maa imidlertid antages at have været den, at dens Indtægt skulde kunne anvendes i Almindelighed til Udførelsen af almennyttige Foretagender for Landet, uden at deres Virksomhed netop skulde være indskrænket alene til hvad Resolutionen ommælder (...)

Udvalget troer ikke at sige noget urigtigt, naar det siger, at der ikke hidtil har været fulgt nogen fast Plan med Hensyn til Bevilgelsen eller Ikkebevilgelsen af de om Understøttelser af Fonden indkomne Andragender.

Og denne omstændighed har vistnok ikke lidet bidraget til de feilagtige Anskuelser, som have fundet og finde

Sted hos Almuen her om denne Fonds Midler og disses Anvendelse, og til at de mange meest forskjelligartede Andragender bestandigen indkomme om Understøttelser.

At der burde lægges en bestemt Plan for Anvendelsen af den oeconomiske Fonds Midler, derom maa Udvalget være fuldkomment enigt med Forslaget; men det kan dog ikke tilraade, at der netop for Øieblikket skulde søges tilveiebragt en ny Fundats og drister sig ikke til at gjøre noget Forslag til en saadan.

Det er jo nemlig höist sandsynligt, at det ikke vil vare saa meget længe, inden friere Handelsforhold ville blive indførte her, og naar det skeer, vil der vistnok her paa Landet vise sig Trang til forskjellige almennyttige Foretagenders Udførelse, om hvilke Udvalget i det Mindste ikke for Tiden kan danne sig nogen bestemt Anskuelse (...).

Udvalget mener derfor, at det vil være det Rigtigste med Hensyn til Anvendelsen af Fondets Midler, for Øieblikket hovedsagligen at holde sig til Bestemmelserne i den kongelige Resolution af 26 September 1838 de 2^{de} første Poster(...)

Resolutionens 3^{die}, 4^{de} og 5^{te} Post vare kun gjældende for den Tid, Resolutionen udkom, og kunne ikke nu tages til Følge; hvad dens 6^{te} Post angaar, at der af Fonden skulde ydes Udflytningshjælp til Kongsbönder, da kan Udvalget ikke anbefale dette, man mener, at det bör være Jordegodseierens og Fæsterens Sag at afholde de til Udflytnings fornødne Omkostninger; i ethvert Fald burde kun rentefrie Laan til dette Øiemed kunne tilstaaes af Fonden.

(...) Som en Følge af hvad Udvalget saaledes har tilladt sig at ytre, vilde det altsaa tilraades, at Færö Amts oeconomiske Fond indtil videre maatte være at anvende paa følgende Maade:

1. Til Fortsættelse af Veiarbeidet fra Thorshavn og udover de længst fraliggende Törve-heder, dog at der ikke noget Aar hertil maa anvendes en større Sum end i det höieste 80 Rbdr.

2. Til Broers Anlæg over Elvene paa de meest passerede Steder. Men for at Lagtinget, som har Bestyrelsen af Fondens Midler, skulde kunne have en begrundet Mening om, hvilke Broer det vilde være hensigtsmæssigt at anlægge i og i hvilken Orden Anlæggelsen af saadanne Broer burde skee, skulde en nöie Undersögelse anstilles om, hvor her paa Landet Broer allerede ere anlagte og hvor der endnu bör anlægges saadanne.

Alt Arbeide ved Broers Anlæg, der kan udføres ved almindeligt Pligtarbeide, bör præsteres af Districtets Beboere efter de her for Pligtarbeide gjældende Regler. Arbeidet burde foretages efter approberet Overslag og

om muligt efter forud sluttet Accord og under saadant Tilsyn, som Thinget i ethvert enkelt Tilfælde maatte bestemme.

3. Til Vedligeholdelse af Broer, hvilket Udvalget formener, kan henføres under Resolutionens 2^{den} Post.

Broerne ville nemlig blive af Tømmer og derfor ikke kunne staae meget længe uden at behöve Reparation.

At Bekostningerne ved Broernes Vedligeholdelse - som Forslaget tilraader - skulde afholdes af Amtsrepartitionsfonden, kan Udvalget paa ingen Maade gaae ind paa af Hensyn til de her stedfindende Forhold.

Til Amtsrepartitionsfonden vil der i Fremtiden blive at yde meget betydelige Bidrag I andre Henseender, saa at det vilde være meget betænkeligt i denne Henseende at paalægge forhöiet Bidrag.

Broerne ere og ville desuden i Almindelighed blive nærmest til et enkelt Steds Gavn og Lidet eller Intet interessere det Almindelige, og det bör derhos ogsaa erindres, at Amtets Beboere ikke hidtil have havt det Mindste at sige med Hensyn til Anlæggelsen af de Broer, som nu haves, men at disse ere blevne anlagte enten efter Øvrighedens Ordre, eller efter Andragende fra et eller andet enkelt Sted.

Men det kan ikke nægtes, at dersom Fonden alene skulde overtage Vedligeholdelsen af samtlige Broer, vilde dens Indtægter næsten ganske dertil medgaae og Foretagender af endnu større Gavnlighed for det Almindelige komme til at savne den ønskelige Understøttelse af Fonden.

Udvalget troer derfor, at der, naar en Bro i Fremtiden skal anlægges, bör strax, efter de særlige Forhold paa hvert enkelt Sted, træffes faste Bestemmelser angaaende Broers Vedligeholdelse, om den udelukkende skulde vedligeholdes af en Böigd, et Sogn eller et større District, eller om og hvor stor Deel da Fonden ogsaa fremtidig skulle tage i Broers Vedligeholdelse.

Det antages at være hensigtsmæssigt, om en Brokasse oprettes, til hvilken Böigden, Sognet eller Districtet aarligen havde at yde et lidet fastsat Bidrag, hvor af de nödvendige Reparationsomkostninger kunde udredes.

Iövrigt er Udvalget enigt med Forslaget i, at der bör skjelnes mellem 2^{de} Klasser af Broer, nemlig Broer paa alfar Landevei og Broer anlagte til Gavn for en enkelt Böigd, og at Vedligeholdelsen af den sidstnævnte Klasse Broer i Reglen maa bekostes af vedkommene Böigds Beboere efter foretagen Ligning, under behörigt Tilsyn og under Mulct i Tilfælde af at Vedligeholdelsen forsømmes.

Da Lagtinget efter Udvalgets Forslag skal kunne tage Bestemmelse om, hvorledes Broers Vedligeholdelse skal skee, staaer det naturligvis ogsaa i sammes Magt, om det i et enkelt Tilfælde maatte anses rigtigt, at bestemme, at Vedligeholdelsen skulde skee af Amtsrepartitionsfonden.



Fig. 14. Grindedrab i Miðvagi, 1844, overværet af kronprins Frederik (VII). Malet af Ole Voldby. Foto: Jægerspris slot.

4. Til en Understøttelse een Gang for Alle til Opførelsen af en ny Skolebygning i Thorshavn.

(...)

5. Til Understøttelse af en Industriforening.

(...)

6. Reparation af Grindegarnet i Vestmanhavn.

(...)

Grindegarnet blev taget i brug pinsedag 4. juni 1843, og de næste 40 år blev der i Vestmannahavn fanget 6.848 stk. grindehval imod 2.169 stk. i løbet af de 192 foregående år. Det vil sige, at fangsten blev 15 gang større med garn end uden. Dette bevirkede samtidig, som senere påpeget, en god indtægt for Økonomisk Fond, især på grund af at grindehvaler i Vestmanna sjældent i større udstrækning gjorde landgang (svømmede i samlet flok helt op på stranden), men for det meste blev stukket ned ude i vandet, hvorfor hvalerne i større mængde end andre steder senere flød op og kom på auktion.

Grindedrabsbøder tilfaldt ligeledes Økonomisk Fond. I reglementet § 11 står der:

“Dersom det, efter flere forgæves Forsøg, ikke skulde være muligt at bringe en Grind til at gjøre Land-

sælges til Fordel for den økonomiske Fond, som, ifølge dette Reglement § 29, vil blive oprettet for Færøerne.”

Et sådant grindereglement er selvfølgelig ikke udarbejdet uden grund. Allerede i J. C. Svabos *Indberetninger fra Færøerne* fra 1781/82, skrives i forbindelse med “Grind eller Marsvin-Fangst”, at alt ikke foregår, som det burde under grindefangsten. Bl.a. skriver Svabo:

“Tyverie, Ran og Uordener gaee her stærk i Svang, og Sysselmændene ere sandelig alt for svage til at holde den Orden, de kunne ønske.

Denne Uorden havde for længe siden vundet Hævd, om det var muligt, at Forbrydelser kunde vinde den. Thi det anses ikke for Tyverie, men heller for Raskhed eller Mandighed at stjæle Grind.”



Fig. 15. Bemandet grindebåd og grinderejskaber Foto: FFS.

Et andet sted bemærker han: *“Denne Fangst, siden den for Stat og Provints er så vigtig, naar den indtræffer råber om en Hval-Lov, som burde bestemme alt, som angik denne Fangst og grunde sig, hvad Inddrivning og Drab angaaer, på de ældste og fornuftigste mænds Erfaringer på hver Hvalviig, og deres endelige Udsigende.”*

Jørgen Landt, som var præst i Kvívík i 1790-erne, siger i sin bog *“Færøerne”* fra år 1800 bl.a.: *“Delingen uagtet går her meget Tyveri, Uredelighed og selvretfærdighed i Svang, så at nogle tilegne sig og borttage dobbelt så meget, som der tilkommer dem og andre derimod gå af med lidet eller intet.”*

Begge lægger de stor vægt på, at bådene skal være korrekt udstyret med spyd, og hvad der ellers hører sig til.

Om dette skriver Landt: *“Ejerne af enhver stor båd maatte derfor altid have 3 Hvalvåben og en liden båd burde have eet, og det maatte være Sysselmændenes hellige pligt een gang aarlig at lade sig dem forevise.”* Forøvrigt er de så enige i deres opfattelse af grindefangsten, at man skulle tro, de sammen havde diskuteret dette emne.

I *Færøsk Bygderet* (1956/57) nævner dommer E.A. Bjørk bl.a., at landfoged Vencilaus Hammershaimb og kommandant Emilius Løbner i 1807 sendte Rentekammeret forslag til et grindereglement, kendetegnet ved deres strenge straffeforslag:

1. *Ifl. udkastets § 1 skulle undladelse af at give grindebud (eller at bringe det videre) straffes med en bøde på 100 rigsdaler.*
2. *Den som med vold eller uset tilegnede sig sin grindepart foresloges i § 14 straffet med 4 års fæstningsarbejde.*
3. *Den, som brugte harpun under drivningen, straffedes i almindelighed med en bøde på 10 rdl. og tab af sin andel, men hvis drabet på grund af benyttelse af harpun mislykkedes var straffen såvel for den, der brugte harpunen som “vedkommende bådsmandskab” ifølge §16 “4 års tugthusarbejde og en efter tabets størrelse afhængig pengemulkt til landets fattigkasse”.*
4. *Hvaltyveri af værdier over 1 rdl. straffedes efter § 17 “med at arbejde i jern i 2 år og efter tyveriets størrelse flere”.*

Dette kunne med skam at melde tyde på ret omfattende tyveri ved grindefangst, når den stedlige myndighed fandt det nødvendigt med så skrappe afvænningsmidler. De højere myndigheder syntes dog, at dette var at gå for hårdt til værks.

Amtmand Tillisch d. Andens grindereglement og Økonomisk Fond

Rentekammeret ville gerne have et grindereglement; men det blev først til noget, da Ferdinand Tillisch i 1830 blev Færøernes amtmand.

Tiden før havde ikke just været den bedste til den slags arbejde. Danmark havde ligget i krig og tabt, og landets økonomiske tilstand havde i 1813 ført til statsbankerot. Amtmand Løbner, som rejste fra Færøerne i 1825, var syg de sidste år i embedet.

Tillisch fremlagde allerede i 1831 sit forslag, som med mindre ændringer blev til det føromtalte af kongen i 1832 givne *“Reglement for Grindfangsten på Færøerne”*. Sandsynligvis var Tillisch selv kommet på idéen med den økonomiske fond. Det tilskud, som staten kunne yde til udbygning af det færøske samfund, var uden tvivl særdeles begrænset, så det har faldet en amtmand, som gerne ville støtte udviklingen, naturligt, daglig at tænke på, hvordan han kunne skaffe midler til dette formål.

Her skal dog indskydes, at i kgl. resolution af 21. dec. 1827 kundgøres: *“at i Betragtning af, at Tørven ved Thorshavn er vanskeligere at faa skaaren ville Vi aller-naadigst have Betalingen til vedkommende Lejlændinger for Tørveskær, hvilken efter Landets skik er en Dags Arbejde for en Dags Tørveskær, bestemt til 2 Dages Arbejde for tre Dages Tørveskær.”*

Denne resolution havde sine mangler, hvorfor der 14. aug. 1833 kom en ny, der bl.a. sagde, at det gamle reglement - ét dagsværk for én tørvskæredag - nu skulle genindføres; men jordejeren skulle kun få nytte af to tredjedele af dagværksarbejdet. Den sidste tredjedel skulle herefter gå til: *“Anlæggelsen af en kørevej ud til de længst bortliggende og bedste Tørvheder.”*

Der gik så 6 år med rimeligt gode grindefangster, og der var kommet en del penge i den økonomiske fondskasse, da Rentekammeret, 18. september 1838, skriver *“Allerunderdanigst Forestilling”* til kongen om dette emne.

Da forslaget er ret udførligt, kunne man nøjes med kun at gengive det, der omhandler vejbygning; men da det på mange måder udgør et godt samtidsbillede og især belyser forholdene omkring den fremsynede Chr. Pløyen, Færøernes amtmand i tidsrummet 1837-48, gengives ordlyden fyldigt.

”Den 18^{de} September 1838

Angaaende Anvendelsen af Færøe Amts Oeconomiske Fonds Kapital.
Allerunderdanigst Forestilling

I Overensstemmelse med § 29 i Reglementet for Grindfangsten paa Færøerne af Iste November 1832 er oprettet en oeconomisk Fond for Færø Amt, hvortil er henlagt en deel af Indtægten for de Grinder som opflyde eller opfiskes i Hvalvaagen de første Dage efter Dræbningen.

Om denne Fonds Bestyrelse og Anvendelse er endnu ingen Bestemmelse taget.

Vejarbejde for tørv

Imidlertid androg Amtmand Pløyen i forrige Aar paa, at der til Anlægget, ifølge allerhøiest Resolution af 14. August 1833, af en Kjørevei fra Thorshavn og ud til de længstbortliggende og bedste Tørveheder var Mangel saavel paa tjenlige Redskaber som paa Arbeidere, idet han bemærkede, at vel er Enhver, som skjærer Tørv i Hederne ved Thorshavn, efter nysnævnte allerhøieste Resolution, pligtig til at præstere en Arbejdsdag til Veien for hver tredie Dag, han skjærer Tørv, men foruden, at det er for byrdefuldt for den færøiske Almue at præstere Pligtarbejde om Sommeren, saa alene Vinteren hertil kan anvendes, i hvilken møde mange Hindringer for Arbejdets Fremgang, finder derfor den driftige og dygtige Fisker eller Haandværker sig bedst tjent med at stille en anden mindre duelig og virksom Arbejder, for en billig Betaling i sit Sted, hvorved Arbeidet langt fra vinder nogen Fremgang.

Hovedvej finansieret ved grindefangst

Amtmanden foreslog derfor, at ikke alene de nødvendige Arbejdsredskaber maatte anskaffes for Fondens Regning, men at tillige dygtige Arbeidere maatte lønnes af Fonden til at udføre en Deel af det omhandlede Veiarbejde om Sommeren, og at der saaledes i sidstnævnte Øiemed maatte anvendes et Beløb af 400 Rbd. Han tilføiede derhos, at den paabegyndte Kjørevei, som agtes fortsat, er en af Landets Hovedveie, som ideligen befares af Reisende fra Vestsiden af Strømø samt fra Vaagø og Sandøe Sysseler, og at dette Arbejde saaledes vil være til Fordeel ikke alene for Thorshavn Bye, men tillige for en stor Deel af Landet.

Køb af redskaber

Efter den Maade hvorpaa dette Veiarbejde hidtil er foretaget, maatte Kammeret indrømme, at det ikkun meget langsomt kunde tilendebringes, og at der saaledes vilde være ønskeligt og gavnligt, om Arbeidet kunde gaae hurtigere fremad, hvorfor det blev tilkjendegivet Amtmanden, at dette Collegium ikke fandt noget at erindre imod, at der til Opnaelsen af dette Øiemed anvendtes 400 Rbd. af fornævnte Fond og desuden en saastor Sum, som der maatte udfordres til Indkjøb af de fornødne Redskaber, imod at han i sin Tid hertil skulde indsende behørigt Regnskab for det saaledes anvendte Beløb.

Sildigere har denne Embedsmand indsendt behørigen

dokumenteret Beregning over det til disse Redskabers Anskaffelse medgaaede Beløb, der ialt har udgjort 111 Rbd. 48 Mark

Brobygning

Med Hensyn til den fremtidige Anvendelse af Færø Amts oeconomiske Fonds Kapital har dernæst Amtmanden, paa given Opfordring fremsat følgende Forslag:

Anlæggelse af Broer over de Elve, som gennemkrydse Landets mest besøgte Egne, og som nu alene kunne passeres ved at vade over dem, vilde være ønskeligt, da derved for endeel vilde afhjælpes den yderst vanskelige Communication imellem Bøigd og Bøigd, og han har derfor foreslaaet, at een eller to Broer aarligen maatte anbringes paa saadanne Steder, hvor de ere mest nødvendige, saaledes, at det fornødne Steenarbejde blev udført som Pligtarbejde af Almuen i de ved de forskellige Steder nærmest liggende Bøigder, og Tømmermaterialiet samt Arbeidet derved blev bekostet af den oeconomiske Fond.

Tranpresser til afsmeltet hvalspæk

Det er fremdeles formeent, at der ved enhver Grindfangst spilles et ikke ubetydeligt Quantum af Tran, som ved en forbedret Fremgangsmaade med Smeltningen kunde komme til Nytte, idet Affaldet, Kroterne, bortkastes, uden at Tranen tilbørligen er afsmeltet. Med Hensyn hertil har han foreslaaet, at der for den oeconomiske Fonds Regning maa anskaffes en Tranpresse til Kroternes tilbørlige Afpresning, hvorefter der vil blive anstillet Forsøg med Affaldet, hvorvidt samme er brugeligt som Gjødningsmiddel (...)

Endvidere omfattede forslaget anskaffelse af en a) Tørvepresse fra Finland, b) Kvægfornyelse fra Shetland og/eller Skotland, c) Skotske kartofler og d) Støtte til nybyggere.

Reglement for tilskud fra Økonomisk Fond

”Foriøvrigt ytrer han, at saavel over de faste Udgifter, som over Resultaterne af de anstillede Forsøg, vil have at aflægge documenteret Regnskab og gjøre Indberetning til Rentekammeret.

Den forbemeldte, af Amtmanden i Forslag bragte, Anvendelse af Færø Amts oeconomiske Fonds Capital, der ved Udgangen af Aaret 1837 udgjorde 1484 Rbd. 32 Mark, som indestod i den færøiske Handelskasse til Forrentning, kan Kammeret ikke andet end finde særdeles hensigtsmæssig og sigtende til Færingernes Gavn i Almindelighed - hvormed Fondens Øiemed opnaaes. - Men, da dens Formue ikke for Tiden tilstæder Iværksættelsen af samtlige foreslaaede Foranstaltninger, maa det overlades til Amtmanden at bringe dem i Udførelse efter hans bedste Skjønnende og efterhaanden som Fonden er istand til at afholde de dermed forbundne Udgifter.

Og maatte derhos tillige iagttages, at der fastsættes et

vist Minimum, som en Grundfond, der stedse burde vedligeholdes, og der Tid efter anden, eftersom Omstændighederne maatte tillade det, burde forsøges, hvorom Kammeret nærmere vilde have at indlede den fornødne Brevvexling med Amtmanden. Iøvrigt følger af sig selv, som ogsaa af Amtmanden er bemærket, at den Indtægt, der sandsynligen vil indkomme ved enkelte af Forsøgene, navnlig ved Tranpresningen, maa tilflyde Fonden”.

Rentekammerets forestilling mundede ud i en indstilling til kgl. resolution, at ”(...) Færøe Amts oeconomicke Fonds Indtægter for det Første allernaadigst maa tillades anvendte til indbemeldte, af Amtmand Pløyen foreslaaede Foranstaltningers Iværksættelse, (...) imod at der til Kammeret aflægges aarligt Regnskab over den oeconomicke Fonds Indtægter og Udgifter, ligesom Amtmanden aarligen vil have at indsende Beretning om de af ham truffne Foranstaltninger, hvorhos det maatte iagttages, at der fastsættes et vist Minimum, som en Grundfond, der stedse kunde vedligeholdes og der Tid efter anden, eftersom Omstændighederne maatte tillade det, burde forsøges, hvorom dette Collegium nærmere vilde have at indlede den fornødne Brevvexling med Amtmanden.

Om Økonomisk Fond hed det i indledningen: “om denne fonds bestyrelse og anvendelse er endnu ingen bestemmelse taget.” Kammeret gør siden opmærksom på, at amtmand Pløyen delvis på eget initiativ og delvis efter at være anmodet derom, har foreslået tilskud til adskillige formål. Forestillingen ender med, at “collegiet tillader sig i dybeste underdanighed at indstille til allerhøieste resolution”, at amtmand Pløyens forslag bliver godkendt; og ved resolution af den 26. september samme år godkendte kongen forslaget.

3. Økonomisk Fond bliver lagt under Lagtinget

Det næste, vi erfarer om fonden, er i Lov om Færøernes Lagthing fra 26. marts 1852. I § 11 i denne lov står der bl.a., at: “det (= Lagtinget) bestemmer, hvor stort et beløb årligt skal lignedes til Amtsrepartitionsfonden og tager beslutning om anvendelsen af denne fond såvel som af den økonomiske fond”.

Bestemmelsesretten over fondens midler er således flyttet fra amtmanden til Lagtinget; men dette huede ikke den daværende amtmand Dahlerup, hvilket fremgår af sagen om tilskud fra Økonomisk Fond under den første lagtingssamling (Olaj-samlingen 1852).

Der blev nedsat en komité bestående af provst O.F.C. Jørgensen, dr. Napoleon Nolsøe og sysselmand Mads Andreas Winther til at behandle de indkomne ansøgninger og som i den slags sager blev nogle ansøgninger



Fig. 16. Kløften Lundagjógv ved Tjørnuvík, Nord-Strømø. Foto: HO.

bevilget og andre ikke.

De ansøgninger, der i 1852 blev imødekommet, var:

1. Forbedring af landingspladsen i Gásadali, Vågø
2. Forbedring af passagen over kløften Lundagjógv ved Tjørnuvík, Nord-Strømø
3. Etablering af bro over elven fra Sandsvatn på Sandø.
4. Reparation af broen over Leynará, Nord-Strømø.
5. Forbedring af landingspladsen ved Vágseiði, Suderø.
6. Forbedring af landingspladsen ved Trøllanes, Kallsø.
7. Tilskud til indkøb af redskaber til vejarbejde ved Sumba, Suderø.

De ansøgninger, der ikke blev imødekommet, var:

1. 3 ansøgninger til anskaffelse af både
2. Tilskud til flytning af broen over Preståen ved Skála til andet nøjere angivet sted, hvor der ikke var så stor fare ved broens bortskylning under tøjbrud
3. Forbedring af landingspladsen i Tjørnuvík. Denne ansøgning blev afvist på grund af det andet tilskud til bygden i forbindelse med passagen over kløften Lun-



Fig. 17. Broen over Leynará, Nord-Strømø. Foto: FFS.

Lagting, saalænge Herr Amtmand Dahlerup er dets Formand". Sagen endte med amtmand Dahlerups afrejse fra Færøerne i 1861.

Tinget sendte i 1852 straks amtmandens brev af 18. august til den samme komité, der havde behandlet ansøgningerne. Komitéen besvarede brevet den 29. august. Man fornemmer tidens hektiske stemning ved, at amtmandens håndskrevne brev maskinskrevet fyldte 3 A4 sider og

komitéens svarbrev hele 5 sider.

Sidstnævnte understreger, at deres samlede betænkning vedrørende fonden kun skal betragtes som midlertidig med de forandringer i samfundet, som kunne forventes, da monopolhandelens afskaffelse og frihandelens indførelse sandsynligvis var umiddelbart forestående. Ellers holdt de fast ved komitéens beslutning fra 14. august.

Amtmandens ønske om økonomisk støtte til vejen ud til tørvehederne ved Tórshavn blev imidlertid imødekommet både af komitéen og tinget, da dette var en del af fondens fundats. Dette blev til et fast årligt tilskud, som i 1880-erne var blevet til 120 kr. pr. år.

Under tingets samling i 1886 foreslår kongsbonde Óli Michael Nielsen, Suderø, den 18. august, at det faste tilskud kun udbetales, hvis der ellers også er midler til andre presserende sager. Forslaget bliver tilsendt bestyrelseskomitéen for Økonomisk Fond, bestående af odelsbonde Johan Hendrik Schrøter, Suderø, kongsbonde Johannes Dalsgaard, Sandø og tømmermester Samuel Jacob Rasmussen, Østerø.

Komitéen erklærede sig i betænkning af 9. sept. således enig med Ó. M. Nielsen: "*Lagtinget vil for Fremtiden i hvert enkelt år være at bestemme om hvor stort Tilskud, der skal anvendes af Fonden i det nævnte øjemed.*"

Til denne betænkning skynder den nye amtmand, L.H. Buchwaldt, sig at fremlægge sålydende ændringsforslag: "*Amtmanden anmodes om at indgå med Forespørgsel til vedkommende Ministerium angående de mulige Betingelser for fremtidige Tilskud fra økonomisk Fond til Thorshavns Vejvæsen.*"

Buchwaldt fremhævede i tingsalen, at ved kgl. resolution

dagjógv.

4. Etablering af bro over elven ved Øravík.
5. Forbedring af 2 broer i Trangisvåg.
6. Reparation af de fleste broer på Østerø.

Det var den 14. august 1852, komitéen fremlagde sin betænkning. 4 dage senere - 18. august - sendte amtmand C.E. Dahlerup tinget sine bemærkninger og udtrykte samtidig sine egne tanker om, hvad midlerne fra Økonomisk Fond burde anvendes til.

Brevets ejendommelige form mere end antyder, at amtmanden ville overbevise tinget om, at han vidste bedre end komitéen, hvordan fonden skulle bestyres, og hvordan dens midler skulle anvendes. Amtmand Dahlerup blev kendt for ikke at kunne samarbejde med tinget.

Hele Dahlerup-sagen er i 1951 gengivet i årstidsskriftet *Vardin* (Varden) og starter med, at 12 tingmedlemmer (2/3 af det samlede antal) den 22. august 1860 forlader tingsalen og skriver bl.a. følgende til ministeriet: "*det er os en Umulighed i Fremtiden, at arbejde i Færøernes*



Fig. 18. Landingspladsen i Tjørnuvík. Foto: HO.

skulde der hvert år bevilges tilskud til "Thorshavns udenbys vejvæsen", medens komitéens medlemmer, Schrøter og Dalsgaard, anførte, at den nævnte resolution fra 1838 var sløjft ved loven om det genrejste lagting, som just havde fået overdraget bestemmelsesretten over Økonomisk Fond.

Amtmanden gjorde ikke mere ved sagen, før ministeriet havde udtrykt sin mening. Ved skrivelse af 13. december 1886 giver justitsministeriet lagtinget fuldt medhold.

Ellers er der kun at tilføje, at da storhvalfangsten tog sig op ved århundredskiftet, blev eksportørerne forpligtet til at betale en vis afgift til Økonomisk Fond. Midt i 1920-erne havnede også en del af importafgiften i fondens kasse sammen med afgifter fra den varehandel, som Lagtinget iværksatte under første verdenskrig.

Sidst i 1930-erne syntes Færøernes Oppebørselskontor, at de mange fonde besværliggjorde kontorets regnskabsvæsen og foreslog i 1939 tinget at lægge de fleste fonde sammen; men dette forslag faldt.

4. Økonomisk Fond ophæves i 1943

Men med tingforsamlingen af 1943 endte den 111 år gamle fonds historie, fonden som amtmand Ferdinand Tillisch fik på fode og som hans eftermand i embedet, Chr. Pløyen, af fuldt hjerte kunne tilslutte sig. Bekendtgørelse nr. 15 fra 5. januar 1944 lyder således:

§ 1.

Fra 1. januar 1944 ophæves Lagtingets økonomiske Fond, og dens Midler overføres til Færø Amts Repartitionsfond.

§ 2.

Alle Indtægter, der i Medfør af gældende Lovregler er tilfaldet Lagtingets økonomiske Fond, tilfalder fremtidig Færø Amts Repartitionsfond, der ligeledes overtager Udredelsen af de Bevillinger og Forpligtelser, som paahviler økonomisk Fond.

Som det fremgår, var fondens midler udelukkende af færøsk oprindelse, og har færingerne således selv

Fig. 20. William Heinesens grindedrab i Tórshavn, Anno 1606. WH's fam. Gengivet med tilladelse fra WH i 1985 til HO.

båret udgifterne af de første færøske veje, dette både ved førnævnte pligtarbejde og ved midler fra Økonomisk Fond.

Med hensyn til pligtarbejdet findes *Fortegnelse over Mandtallet af de Huuseiere i Thorshavn, der have at præstere Arbeide til Landeveien fra Huusegaards Hauge for Aaret 1863*. Her følger 42 navngivne husstande, der hver skal stille én mand til rådighed. Ligeledes findes *Fortegnelse over de Personer der skulle præstere Arbeide til Landeveien for Törvskuur i Höivigs Hauge i Aaret 1863*, i alt 24 mand, samt *Fortegnelse over hvor mange Mand, der skulle præstere Arbeide til Landeveien for Törveskjær i Aalekjær Hauge i 1863* med i alt 88 mand til rådighed for vejarbejdet, hvilket til sammen bliver 154 arbejdsdage pr. år.



Fig. 19. Amtmand Chr. Pløyen, 1837-48. Foto: FFS.

Som det fremgår, skulle de samme personer udføre yderligere dobbelt så mange dagsværk for tørveskær og dyr i udmarken.

De danske embedsmænd var mennesker som andre og måske ikke altid Guds bedste børn, der i så fald led al verdens kvaler under en for dem uudgrundelig passiv, men dog tilsyneladende venlig holdning hos de indfødte. Heldigvis var der dog en hel del, der vil blive husket for deres gode sider, og som derfor fik et godt liv her på øerne.



Amtmand Pløyen var, som sagt, en af de danske embedsmænd, der gik stærkt op i færingers ve og vel og skal hans populære grindeviser fra 1835, som anes i William Heinesens her gengivne illustration, opfattes som et ære være amtmand Pløyens minde.

Dagens vejnet

Den første egentlige kørevej blev anlagt i 1907 og den næste i 1916; den første tosporede vej i 1955 og bortset fra lidt asfaltering, som blev udført af det britiske militær under krigen 1940-45, blev den første landevejsasfaltering udført i 1965; men siden er det gået slag i slag med enkelte gange op til 14 km færdigbygget tosporet vej om året.



Fig. 21. Fhv. vejdirektør Per Milner. Foto: LV.

I nyere tid har fhv. vejdirektør Per Milner bistået det færøske vejvæsen med råd og dåd, bl.a. ved at medvirke til at Færøerne i 1975 blev indlemmet i Nordisk Vejteknisk Forbund (NVF), igennem hvilket vi med stor velvillighed fra de nordiske lande har hentet megen viden og erfaring.

Den sidste bygd uden direkte vejforbindelse, Gásadalur, måtte indtil årsskiftet 2002/3 nøjes med vardestiens romantik. Ulla Boje Rasmussens syv gange prisbelønnede dokumentarfilm fra 1990, *1700 meter til fremtiden* gjorde sit til, at bygden lillejuleaften 2002 endelig fik sin tunnel, og således har alle de færøske bygder nu ved 16 tunneler og ca. 470 km vej fået en moderne vejforbindelse, hvor dette teknisk og økonomisk har været muligt.

Indbefattet i vejlængden er 16 tunneler til en samlet længde på ca. 39 km. Heraf to undervands-tunneller på henholdsvis 5 og 6 km, hvor den sidste blev sprængt igennem i indeværende år (2005).

Fig. 22. Ulla Boje Rasmussen på vardestien op mod passet før nedstigningen til Gásadal. I baggrunden Tindhólmur. Foto: HO.



De større øer er forbundet ved en bro, to dæmninger og de to førnævnte undervandstunneler samt ved bilfærger, og for de mindste øers og vanskeligst tilgængelige bygders vedkommende er der etableret faste helikopterruter - men alt dette er en helt anden og nyere historie.

Litteratur:

Lagtingsprotokollerne

Føroya Landsskjalasavn, notater (Landsarkivet)

Notater fra samme af M. Helmsdal og N. Andreasen, samt fra Rigsarkivet

Føroya Fornminnissavn, tidsskriftet Mondil (Landsmu-seet)

Føroya Fróðskaparfelag, The Journals of the Stanley Exp. to the Faroe Islands and Iceland in 1789

Føroysk vegaskjøl, 1900 - 1950, á Ríkisskjalasavninum (Rigsarkivet) HO 2002

Jóannes Patursson: Tættir úr Kirkjubøar søgu

Illustrationer:

Fotograf eller ejer:

Føroya Fornminnissavn: FFS

Føroya Fróðskaparfelag: FFF

Landsverk: LV

Tættir úr Kirkjubøar søgu: TK

Snorri Simonsen: SS

Hjalti Skaalum: Hj.Sk

Heini Olsen: HO



Fig. 23. Hundsarobotnur neden for det 767 m høje Skællingsfjall med landets største stenbrud, skærve- og asfaltværk, som siden 1965 har udspyt byggematerialer til det færøske vejnet. Foto: HO.

Dansk Vejhistorisk Selskab

Dansk Vejhistorisk Selskab blev stiftet i 1982 med det formål at bidrage til at fremme interessen for den historiske udvikling af vejbygning og -færdsel i Danmark samt at være støtteselskab ved oprettelsen af Danmarks Vej- og Bro-museum.

DVSs nuværende formål søges realiseret ved arrangementer som foredrag, diskussioner, ekskursioner mv. samt kontakt med tilsvarende institutioner, især i Norden. Det sker ved indsamling og registrering af effekter samt ved kortlægning og bevaring af historisk interessante vejstrækninger og bygværker. Der samarbejdes i den forbindelse med andre relevante institutioner, selskaber og personer.

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

Yderligere oplysninger om Dansk Vejhistorisk Selskab hos Selskabets sekretær Ulrik Winther Blindum, Vejdirektoratet, Niels Juels Gade 13, Postboks 9018, 1022 København K. Tlf. 3341 3333. Fax 3332 9830. E-mail: ub@vd.dk.

Dansk Vejhistorisk Selskabs publikationer

Veje som kulturhistorisk faktor af *ingeniørdocent Morten Ludvigsen*. Særtryk af Dansk Vejtidskrift nr. 7 1983 (udsolgt).

De ældste danske vejkort af *arkivar Jørgen Nybo Rasmussen*. Særtryk af Arkiv 10. bind nr. 4 1985 (udsolgt).

Veje som kulturhistorisk faktor - Vej og transportproblemer før vejreformerne af *lector, dr.phil. Alex Wittendorf*. Særtryk af Dansk Vejtidskrift nr. 5 1987 (udsolgt).

Færdelsesreglernes historie af *dr.phil. Kristian Hvidt*. Særtryk af Dansk Vejtidskrift nr. 2 - 4 1991 (udsolgt).

Plan til en forbedret Indretning af Veivæsenet i Kongeriget Danmark. Hans Excellence, Herr Geheime Raad og Greve Reventlous. Transskribent af *lektor Claus Bjørn*, Københavns Universitet, med økonomisk støtte fra DVS. Udgivet i anledning af Vejforordningens 200 års jubilæum (Pris 50 kr).

Forordning om Vei-Væsenet i Danmark af 13. december 1793. Genoptryk i anledning af Vejforordningens 200 års jubilæum. (Pris 50 kr).

Den Danske vej i 200 år af *akademiingeniør Carl Johan Hansen*, Vejdirektoratet. Udgivet i anledning af Vejforordningens 200 års jubilæum. (Pris 50 kr).

Om Vejforordningen af 13. december 1793. 7 artikler af *cand.jur. Torben Topsøe-Jensen*, universitetslektor *Claus Bjørn* og *civilingeniør Georg Christiansen*. Særtryk af Dansk Vejtidskrift nr. 4-11 1993.

Generalvejkommisionens plageånd af *ph.d. Steffen Elmer Jørgensen*. Særtryk af Dansk Vejtidskrift nr. 4 1996.

Braut 1 - Nordiske Vejhistoriske Studier. Udgivet af Danmarks Vejmuseum i samarbejde med Finlands Væg-museum, Norsk Vegmuseum og Vägverkets museum, Sverige. (Pris 200 kr).

Vejen, ingeniøren og samfundet af *fhv. vejdirektør Per Milner*. Udgivet 1999. (Pris 50 kr).

Fra chaussé til motorvej - Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761 af *ph.d. Steffen Elmer Jørgensen*. Udgivet 2001 af DVS i kommission hos Odense Universitetsforlag. (Pris 328 kr i boghandelen, 246 kr for DVSs medlemmer).

Braut 2 - Nordiske veghistoriske studier. Udgivet af Norsk vegmuseum i samarbejde med Danmarks Vejmuseum, Finlands Væg-museum og Vägverkets museum, Sverige. (Pris 160 kr).

Danmarks Vej- & Bromuseum. Veje, broer og landtransport - fra oldtid til nutid. Udgivet af DVS i 2003. (Pris 50 kr).

Indholdsfortegnelse

Forord 2
Michael Hertz, redaktør

Grindfangstens effekt på Økonomisk Fond
og vejbygning på Færøerne 3
Heini Olsen, ingeniør

Forsidefoto:
*Vardesti op mod Troldkonefinger, Vágar.
I baggrunden ses øen Streymoy.
Foto: Heini Olsen*

VEJHISTORIE

Tidsskrift fra Dansk Vejhistorisk Selskab
Nr. 11 Efterår 2005 ISSN 1600-776X

Udgivet af
Dansk Vejhistorisk Selskab
med støtte fra Carl Bro as og COWI

Dansk Vejhistorisk Selskab
c/o Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K



Dansk
Vejhistorisk
Selskab