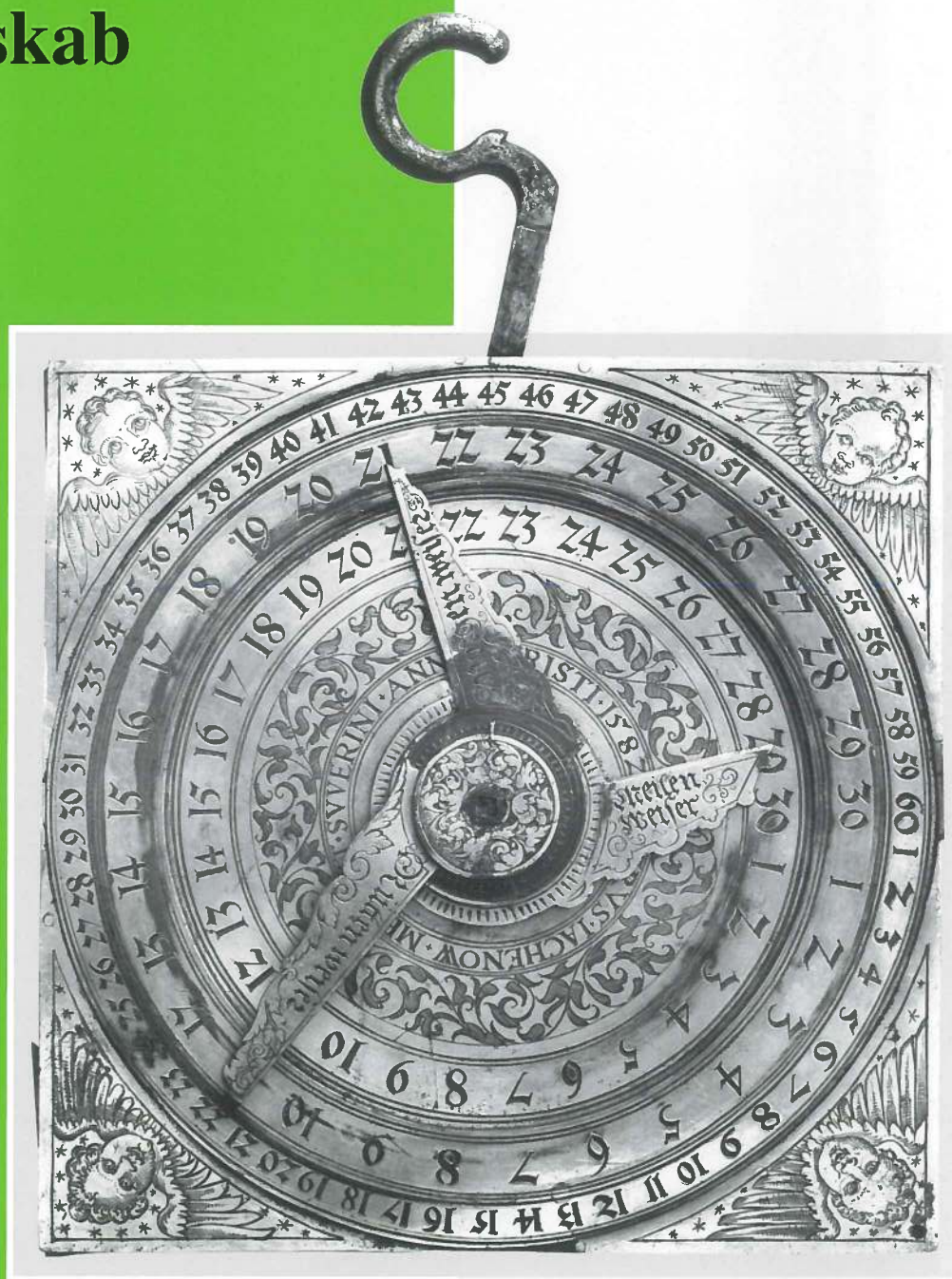


VEJHISTORIE

Tidsskrift fra
**Dansk
Vejhistorisk
Selskab**



Nr. 12 Forår 2006



Dansk
Vejhistorisk
Selskab

VEJHISTORIE

Tidsskrift fra Dansk Vejhistorisk Selskab

Nr. 12 Forår 2006

ISSN 1600-776X

Udgivet af

Dansk Vejhistorisk Selskab
med støtte fra Asfaltindustrien

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

Mag.art. Kirsten-Elizabeth Høgsbro

Lektor, dr.phil. Jørgen Fink

Museumschef Helle Schummel

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

Motorveje specielt forbeholdt de hurtige, motoriserede trafikanter, betegnede nok en nytænkning inden for vejbyggeri, da de første fremkom i andet og tredje årti af det tyvende århundrede.

Men allerede 350 år tidligere fik vi i Danmark specielle veje, der var forbeholdt en hurtig trafikant. Kongevejene skulle alene bruges af kongen og af enkelte af hans nærmeste rådgivere.

Tidl. museumsinspektør Kirsten-Elizabeth Høgsbro trækker her i renaissance året linien tilbage til Frederik den 2.s og Christian den 4.s vejbyggeri og akademiingeniør Carl Johan Hansen markerer 50-året for den første motorvejsstrækning i Danmark.

Redaktionen af VEJHISTORIE takker de to forfattere for deres indsats og tillige Asfaltindustrien for økonomisk støtte til tidsskriftet.

På redaktionskomiteens vegne

Michael Hertz

Renæssance - og det danske vejnet

Af fhv. museumsinspektør, mag.art. Kirsten-Elizabeth Høgsbro

Indledning

2006 er udnævnt til at være renæssanceår i Danmark. Det fortæber sig i det uvisse hvorfor, men initiativet er udmærket. Men hvornår begyndte "renæssancen", og hvor længe varede den? Selve ordet betyder genfødsel, og i snæver forstand kan man sige, at det er en antikbevejstret (fin)kulturel bevægelse inden for kunst, arkitektur, litteratur, filosofi osv. Lige så afgørende er det, at det også er tiden for de store opdagelser, den moderne videnskabs gennembrud, trykkekunstens fremkomst og reformationen, og hvad det medførte af politiske og sociale forandringer af samfundet.

Renæssancen skete ikke på samme tid over hele Europa. Det var som en slags bevægelse, der startede i Italien i 1300 og derfra bredte sig ud over Europa i de følgende århundreder. Hvert land har sin renæssanceperiode, og i Danmark har der været tradition for at kæde reformation og renæssance sammen og lade renæssancen begynde i 1536 og slutte ved enevældens indførelse i 1660. I de senere år har der dog været en tendens til at lade renæssancen i Danmark begynde allerede ved år 1500 og lade den slutte efter Christian den 4.s død i 1648. Hvordan man end beslutter sig for tidsmæssigt at afgrænse renæssancen i Danmark, så er det ubestrideligt, at der fra de første årtier af 1500-tallet skete en omformning af samfundet på en række væsentlige punkter.

For den, der beskæftiger sig med vejhistorie, rejser der sig helt naturligt spørgsmålet om, hvorvidt der inden for vejbygningen også skete en "renæssance". Lod man sig inden for dette område af samfundslivet også inspirere af de antikke forbilleder? – og havde den bygge- og anlægsvirksomhed, der fandt sted inden for slots- og fæstningsbyggeri, for slet ikke at tale om herregårdene, en parallel inden for udbygningen af vejnettet?

De danske vejes historie eller samfærdselsproblemerne fra slutningen af middelalderen til nutiden er ikke et emne, som i påfaldende grad har haft de faguddannede historikeres interesse. Der er dog et navn, som trænger sig på som en brillant undtagelse: Hugo Mathiessen, hvis bøger "Hærvejen" og "Viborg veje" er så alment kendt, ja næsten elsket lektur, at de er klassikere.

Måske har disse suveræne, på en gang litterært fremragende og solidt videnskabelige mesterværker stillet sig hindrende i vejen for faghistorikere, der ikke besad samme musiske talent, og derfor har holdt sig tøvende tilbage fra at skrive om vejhistoriske emner. Ikke mindst har Hugo Mathiessens geniale kombination af bibliotek- og

arkivstudier og vandringer i marken stået som et uopnåeligt ideal og manet til respekt for denne gren af historiskrivningen, der generøst er blevet overladt til lokalhistorikere og ikke-fagfolk, hvis arbejder i øvrigt ikke skal forklejnes.

Isoleret inden for den historiske forskning er stadigvæk Alex Wittendorffs disputats i 1973 "Alvej og kongevej. Studier i samfærdselsforhold og vejenes topografi i det 16. Og 17. Århundrede". Det er et overordentlig grundigt og vægtigt bidrag til belysning af dansk vejhistorie fra midten af 1500-tallet til enevældens indførelse i 1660.

"Alfarvejene – de onde og dybe veje"

I 1521 var der i den såkaldte Christian den 2.'s gejstlige love givet en række bestemmelser om, hvordan veje og broer skulle vedligeholdes. Intentionerne var gode nok, men da kongen faldt, faldt også hans lovgivning. Det blev først godt en menneskealder senere, at der fra statsmagtens side blev taget hånd om vejene. Det retslige grundlag for vejadministrationen blev kapitel 58 i Christian den 3.s koldingske reces fra 1558 "Om broer at gøre og alfarveje". Her blev der givet de bestemmelser om opførelse af broer og vedligeholdelse af vejene, som blev gældende til efter enevældens indførelse i 1660. Det var først med vejreformerne i slutningen af 1700-tallet, at der skete en fornyelse.

De gamle veje er, som Hugo Mathiessen udtrykker det, karrige med oplysninger om sig selv og røber ikke deres alder. Senmiddelalderens og renæssancens veje har kun meget få steder efterladt sig synlige spor i terrænet. Det vil for denne periode være forkert at tale om et fast og veldefineret vejsystem. Vi ved, at vejene har været der. De har forbundet landsbyerne og senere købstæderne, og har også ført til de mange udskibnings- og overfartssteder, eller til andre vigtige punkter for samfærdslen, som f.eks. fiskelejer og handelspladser. Veje var der også til tingsteder og kirker eller gamle kultsteder. Men præcist hvor vejene trak deres spor eller hvordan de så ud, er der kun meget få materielle levn, der giver os oplysning om.

Så sent, som på Videnskabernes selskabs kort, der blev udarbejdet fra 1768 og de følgende år, er det vanskeligt at pege på en enkelt fikseret vej blot mellem to købstæder. Alfarvejenes bredde har ligesom deres egentlige forløb været skiftende. Hjulspor har lagt sig ved siden af hjulspor, uden hensyn til man derved kom til at køre på dyrkede arealer.



Fig. 1. Vejen forbi retterstedet, malet af Johs. V. Momper d.y. o 1600. Uanset der ikke er tale om et dansk landskab, så giver maleriet et indtryk af, hvordan en alfarvej fremtrådte i renæssancen. Foto Statens Museum for Kunst.

Når arkæologer konstaterer vejspør, der ikke umiddelbart kan dateres, og som i hvert fald ikke er forhistoriske, synes der have været en tendens at betragte sådanne anlæg som uinteressante og standse videre undersøgelser. Enkelte undtagelser er der, f.eks. et vejstykke øst for Ikast, der blev udgravet af Herning museum i 1975 og 1976, og som kunne dateres til midten af 1500-tallet.

De forventninger, man kunne have stillet til, hvad de arkæologiske undersøgelser i forbindelse med nedlæggelsen af naturgasnettet kunne bringe, blev også skuffede. Måske havde arkæologerne heller ikke opmærksomheden særligt rettet mod spor af vejnet. Det var kun få steder, hvor der blev gjort iagttagelser af vejhistorisk karakter af nogen betydning. Bemærkelsesværdig var dog Skindersbro ved Simested å nord for Viborg. Ved rekognosceringerne havde man koncentreret sig specielt omkring denne lokalitet, hvor gamle hulvejsspor ledte ned til et overgangssted, men uden at konstatere noget af arkæologisk interesse. Det var først, da gravemaskinerne var i fuld gang med anlægsarbejdet, at der blev iagttaget rester af stolper i åløbet. Viborg Stiftmuseum fik mulighed for under tidspres at foretage en meget hastig registrering af de fremdragne stolper, der kunne dendrodateres dels til vikingetid og tidlig middelalder, dels til sidste halvdel af 1500-tallet og midten af

1600-årene. Formodningen om, at der på det samme sted havde været bro i mange århundreder, blev dermed arkæologisk sandsynliggjort.

I det store og hele må man vel nok konkludere, at museumsfolk og arkæologer hidtil har vist behersket interesse for vejstudier. Det er først og fremmest de skriftlige kilder, der er i stand til at kaste lys over samfærdslen fra midten af 1500. I den brogede mangfoldighed af trykte og utrykte kilder gemmer der sig en rigdom af informationer både om vejenes og ikke mindst broernes tilstand og om, hvor besværligt det var at færdes på dem. Særlig risiko, ofte livsfare, var der forbundet med at passere de mange åer og bække. Grundvandstanden var dengang betydeligt højere end i dag, og dræning et ukendt begreb. Mange vandløb, der i vor tid kun fremtræder som beskedne rislende kilder, hvis de da ikke helt er forsvundet og tørlagt, var indtil forrige århundrede svulmende strømme, der ved forårs- og efterårstide oversvømmede de tilstødende arealer, således at passage kunne være umulig i dagevis, og der er mange beretninger om, at det var forbundet med livsfare at krydse dem.

Alfarveje - eller det vi kalder veje - fremtrådte næppe anderledes efter 1500 end i foregående århundreder. Det var meget simple, primitive ubehandlede jordveje, hvor-

på der kastedes sand og grus, eller lyng og ris, når de værste huller skulle fyldes eller ujævnheder fjernes. Kun partielt var der tale om stenbrolægning, eller svellevej af træ, som oftest kun i forbindelse med tilkørsel til broerne eller hvor færdslen passerede særligt fugtige områder, ligesom flere vadesteder kunne være befæstet med stenlægning eller have trædestensrækker.

I løbet af 1500-tallet blev vogne stadig mere almindelige til personbefordring. Endnu i begyndelsen af århundredet kunne man enten til fods eller til hest med rimelig lethed passere et vadested. Men i århundredets slutning krævede færdslen med de nye og større vogne, at der opførtes broer, og ikke mindst på Sjælland blev mange vadesteder afløst af broer. På få undtagelser nær, var det konstruktioner af træ, der næppe adskilte sig stort fra vikingetidens og middelalderens træbroer.

Selve brotypen ændrede sig imidlertid ikke stort fra de foregående århundreder. De middelalderlige broer af sten, som fandtes f.eks. i Himmerland, blev genopført af træ, efter at de i 1600-tallet var blevet ødelagt af krigshandlinger. Om årsagen til at man foretrak at opføre træbroer, der var og er mindre holdbare end stenbyggede broer og krævede idelige istandsættelser, kan man kun gisne. Men det var og er teknisk mere kompliceret og mere kostbart at opføre en stenkonstruktion end en simpel træbro.

Fra 1500-tallet har vi ikke kendskab til stenbyggede vejbroer, og fra Christian den 4.s tid er der kun få vidnesbyrd om vejbroer af sten. Bedst kendt er vel nok Køgebro, som Hans Steenwinkel d.y. fik til opgave at bygge i 1633. Det er såvidt vides den eneste by-bro, der blev opført af sten. I de øvrige danske byer klarede man sig med træbroer. Selv i Kolding, hvor Sønderbro var en stor indtægtskilde for byen på grund af tolden, der skulle erlægges her af de okser og heste, som passerede den på vej ud af riget til Holsten og Elben, nøjedes man med en træbro. Med god grund blev broen karakteriseret som "så god som et sølvbjerg for Danmark og kronen". Det må anses for et særsyn, at byen i 1612 lod broens rækværk pryde med forgyldte "stormhoveder".

Det er uklart, hvor de fem små murede broer, som lensmanden i Kronborg len i 1616 fik besked om at bygge, egentlig kom til at ligge, bortset fra at en af dem skulle være i Nivå. Det er ikke muligt ud fra lensregnskaberne at identificere de øvrige. En af dem kan være Gamle Skæremølle bro i Nordsjælland på vejen fra Frederiksborg til Dageløkke Slette ved Strandvejen. Jan Steenberg daterer opførelsen af broen til omkring 1600 og mener den skal ses i forbindelse med Christian den 4.s omfattende byggearbejde på Frederiksborg slot. Alex Wittendorff hælder til den opfattelse, at broen er en af de fem små murede broer, der skulle bygges i 1616, og at den

opførtes som erstatning for en tidligere træbro, der var blevet ødelagt af transporten af byggematerialer fra Dageløkke til Frederiksborg. Begge dateringer er lige usikre. Det er tankevækkende, at Gamle Skæremølle bro minder meget om de broer, som fra begyndelsen af 1800-tallet og frem til begyndelsen af 1900-tallet opførtes i Sverige, og i øvrigt også i Danmark. De to hvælvede granitstensbroer på Hærvejen i Sønderjylland, "Gejlå- og Povlsbro", blev opført i 1816 og 1844, og begge afløste broer af træ.

Fra de talrige skriftlige kilder - i brevene fra kongen til lensmænd og borgmestre, i rejseberetninger, i memoirer og i dagbøger, og ikke mindst i tingbøgerne lyder der lige frem til de store vejreformer i slutningen af 1700-tallet, en lang klagesang over de slette og "onde" veje. Vi ved som nævnt ikke nøjagtig, hvor de gik og hvordan de så ud. Men problemer var der. Enten var de opkørte og ufremkommelige - især i år med kraftigt tøbrud - eller der var mange og store sten spredte på dem til gene for trafikanterne. Og lige så kritisabelt forholdt det sig med broerne. De var brøstfældige, manglede planker i brodækket eller rækværk osv. - kort sagt livsfarlige at benytte.

Ulemperne ved at færdes på de danske alfarveje var ens for alle, kongen som stodderen. Christian den 4. opleve-



Fig. 2. Detalje af rækværket på Anst bro, opført omkring 1600, og nedrevet i 1900. Foto Nationalmuseet.

de en oktoberaften på vejen fra København til Køge, at vognen væltede, da den skulle passere vadestedet ved Snogebæk. Erindringen om det kongelige uheld blev fastholdt i navnet på den bro, som senere opførtes her: "Onde aftens bro".

Ansvar for vejenes og broernes vedligeholdelse påhvilede lensmændene, ligesom det var dem, der skulle drage omsorg for, at der årligt blev holdt syn over veje og broer i lenene. Det var de hoveripligtige bønder, som skulle udføre arbejdet, med mindre de betalte sig fra det. Det var imidlertid ikke en opgave, der forekom dem så påtrængende. Den uafbrudte strøm af breve fra kongerne til lensmænd og borgmestre om at sørge for vedligeholdelse af veje, og opførelse eller reparation af broerne syntes kun at have haft ringe virkning. Påbuddene om istandsættelse blev uafslædigt siddet overhørigt og gentages ofte i det uendelige. Ikke mindst opførelsen af de mange broanlæg voldte vanskeligheder og mødte i hvert fald passiv modstand fra bøndernes side. Måske er det en hårdt optrukket konklusion, at brobyggeriet var et led i samfundets, dvs. jordejernes, udbytning af bønderne, men det var de hoveriplagede fæstebønder, som skulle stille som arbejdskraft ved bro- og vejbygning. Der er også noget, der tyder på, at medens centraladministration, kongen og rigsrådet, gik kraftigt ind for at få opbygget et velfungerende vejnet, så svigtede lokaladministrationen, dvs. lensmændene.



Fig. 3. Frederik den 2. Lorch Melchior's portræt, 1582.
Foto Kobberstiksamlingen,
Statens Museum for Kunst

vegne, medens han selv hengav sig til jagt og drikkeri. Inden for de sidste årtier har opfattelsen af Frederik den 2. bevæget sig i en positiv retning. Han var ingenlunde intellektuelt så ubetydelig, som påstået af tidligere histo-

Kongens veje – via regis

En usædvanlig nyskabelse inden for vejvæsenet kom der på Frederik den 2.s tid (1559-1588): nemlig kongens egne veje, der kom til at ligge som en slags parallelveje til alfarvejene.

Vurderingen af Frederik den 2. har i flere generationer været præget af den opfattelse, at kongen efter Syvårskrigen (1563-1570) nærmest passivt affandt sig med, at Peder Oxe og rigsrådet regerede på hans



rikere. Vel var han ordblind, men det betød ikke, at han ikke havde del i den daglige administration. Muligvis på grund af sin ordblindhed var han næppe særlig bogligt orienteret, men han havde stor interesse og forståelse for naturvidenskaberne, hvad der bl.a. udmøntede sig i den generøse støtte, han gav Tycho Brahe, som på Hven skabte et forskningsmiljø i international klasse på højeste niveau.

Frederik den 2. var ambitiøs. Syvårskrigen havde absolut ikke bragt ham de sejre som feltherre, han håbet på, og resultatet af krigen kan næppe have styrket hans selvtilid. Efter dens afslutning kastede han sig med iver over tiltag, som gav prestige for en fyrste af hans placering. Han indledte et omfattende byggeri af slotte, først Frederiksborg i 1570'erne, og i begyndelsen af 1580'erne Kronborg, Hørsholm og Haderslevhus. Bestandig var han på rejse og foretrak ganske øjensynligt ikke at opholde sig på Københavns slot, som han fandt gammeldags. På egen krop mærkede han, hvor ubekvent og langsommeligt det var at færdes på de danske veje, selv for en konge. Han var åben over for meget af det nye, der skete, også hvad angik instrumenter til opmåling af landområder og veje.

Fra sin svigerfar, hertug Ulrich af Mecklenburg fik han i begyndelsen af 1580'erne tilsendt en vogn med et apparat (hodometer), der kunne vise, hvor lang en vej der var tilbagelagt, og hertug Ulrich sendte også den mand med, som havde konstrueret hodometret, nemlig Peter Jachenow. Det er muligvis dette hodometer, som i dag findes på Nationalmuseet, hvor der også er et hodometer fra samme periode, fremstillet af Thomas Rückert, der arbejdede for flere fyrster, bl.a. Frederik den 2.s svoger



Fig. 4. Vej gennem Nyrup hegn. Foto Erling Buhl 1977. Ved den opmåling af danske veje, som Ole Rømer foretog efter 1691, blev nogle af kongens veje i Nordsjælland, bl.a. vejen gennem Nyrup hegn, også opmålt og for-synet med de nye milepæle. Milepælen, som stod ved denne strækning, er ikke bevaret; det er derimod den høj, hvorpå stenen stod.

kurfyrst August af Sachsen, hvis regeringstid (1533-1586) blev en blomstringstid for Sachsen. Kurfyrstens interesse for sit lands ve og vel viste sig bl.a. ved den betydning, han til-lagde kartografien, og i denne

forbindelse også opmålingen af veje ved hjælp hodometre, hvoraf han havde ikke mindre end 12 i sit kunstkammer. Det var en interesse, den sachsiske kurfyrste delte med flere europæiske fyrster i sin samtid.

Kort sagt: Vevæsnet lå Frederik den 2. på sinde. Det var på hans initiativ, at der blev anlagt veje, udelukkende beregnet til brug for ham og de få, han gav tilladelse til

at benytte dem. De blev først og fremmest anlagt på Sjælland, især Nordsjælland, hvor de forbandt slottene. Det er også karakteristisk, at disse veje blev bygget i områder, hvor Frederik den 2. dels ved køb, dels ved mageskifter havde samlet og arronderet sine godsbesid-delser med henblik på jagten og etableret sine egne pri-vate jagtområder, de såkaldte kongelige vildtbaner. Den første kongevej blev bygget ca. 1584 mellem København og Frederiksborg, den næste mellem Frederiksborg og Kronborg omtrent samtidig, og endelig et mindre stykke mellem Rude (Rudersdal) og Hørsholm i 1587 som en slags forgrening af vejen fra København til Frederiks-borg. Endvidere anlagdes et stykke kongevej mellem Ringsted kloster og Antvorskov 1585-1586, og som den eneste i Jylland, fra Haderslevhus til Koldinghus, og fra Koldinghus til Nygård og derfra videre mod Jelling - målet var her Skanderborg slot. Men den sidstnævnte strækning blev aldrig fuldført.

Efter Frederik den 2.s død i 1588 gik arbejdet med de kongelige veje i stå. Det var åbenbart ikke en sag, som interesserede formynderregeringen (1588-1596) specielt, selvom den greb ind i forbindelse med vedligeholdelse af nogle af de anlagte strækninger.

Heller ikke Christian den 4.(1588-1648) synes i de første årtier af sin regeringstid at have interesseret sig for at fortsætte faderens program inden for vejbygning. Det var først et stykke henne i sin regeringsperiode, nemlig i



Fig. 5. Udsnit af prospekt fra Kolding, 1586, hvor den lukkede kongevej ses til højre. Foto Nationalmuseet.

1620'erne, at han fortsatte, hvor faderen slap. Der blev anlagt kongeveje fra Antvorskov til Korsør, fra Antvorskov mod Næstved, og fra Roskilde over Haraldsted til Ringsted, hvor den på store strækninger antagelig kom til at følge den gamle, såkaldte "Valdemarsvej"s tracé.

I 1639 blev kongevejsnettet i Nordsælland udvidet med en vej fra Hørsholm til Nyrup. Endelig blev den sidste etape mellem Roskilde og København udført omkring 1640. Så kunne kongen endelig køre ad egen vej fra København til Korsør. - Fra 1639 til 1642 fremgår det af kongens breve, at han også påtænkte at anlægge en vej mellem Frederiksborg og Roskilde, således at der ville være en hurtig vejforbindelse mellem Kronborg til Korsør udenom København. Derefter synes der i nogle år, krigsårene, ikke at have været planer om denne kongelige vej. Men i sommeren og efteråret 1647 kom projektet igen på bordet, og Christian den 4. skrev til lensmanden i Københavns len om, hvor vejføringen skal være ved Slagslunde, og at den nye vej skal gå "recta linea" og der skal tages stilling til, hvor den mest bekvemt kan gå, og om hvor mange broer og dæmninger, der behøves. Det er så sidste gang denne kongelige vejforbindelse omtales. Der skete ikke mere i den sag.

Isoleret og på sin vis gådefuld er Christian den 4.s ordre i sommeren 1645 om straks at forfærdige en ny vej af god kvalitet mellem Frederiksborg slot og Helenekilde og forsyne den med de fornødne broer samt lade huset i Tisvilde reparere. Hvad skulle Christian den 4. ved Helenekilde - ud over at hente helsebringende kildevand - eller hvilke interesser har han haft, der knyttede sig til dette sted? Som kongens vej omtales den ikke og den må have været alfarvej. Alex Wittendorff lige netop strejfer tilstedeværelsen af en vej til Tisvilde (Helenekilde), men forholder sig mærkværdigvis ikke til etableringen af den; udfra den sammenhæng, hvori han nævner den, må han opfatte den som alfarvej.

Efter Christian den 4.s død i 1648 synes de danske konger kun i meget behersket omfang at have haft interesse for de kongelige veje. Det hænger formentlig sammen med, at de foretrak af bo i København, som efter enevældens indførelse blev det administrative centrum i riget. Frederik den 3. anlagde mindre strækninger, knyttet til slottene, således mellem Frederiksborgvejen og Frederiksdal og fra Vesterbrogade til Frederiksberg slot.

I 1730'erne efter at Hørsholm (Hirschholm) var blevet et af kongeparrets foretrukne opholdssteder, blev der etableret en kongelig vej fra Hørsholm til Fredensborg.

De kongelige vejes særlige kendetegn var:

1. De var anlagt af kongen udelukkende til brug for ham og hans familie eller de få personer, han måtte give



særlig tilladelse til at benytte dem. Arbejdet på dem blev udført af kronens og gejstlighedens bønder. De blev stort set betalt af kongen, dvs. enten af lenets indtægter eller af kongens egen kasse, dvs. bl.a. af Øresundstolden. Det var absolut begrænset, hvem kongen gav tilladelse til at benytte disse private veje. Ikke engang medlemmer af rigsrådet kunne regne med at få lov til at rejse på kongens egne veje, ej heller fremmede gesandter fik tilladelse til det. -

Det var strengt forbudt ryttere og vogne at færdes på kongens private veje, dog var det tilladt at færdes til fods. Overtrådte nogen færdselsforbuddet, lød straffen på forfærdelse af såvel hest som vogn med ladning samt halvdel af ens boslod. Det må dog bemærkes, at det såvidt det kan ses blev de strenge straffebestemmelser ikke brugt i stort omfang.

2. Forud for anlæggelsen af dem skulle lensmanden i det pågældende len, hvorigennem den nye kongens vej skulle anlægges, "på tinge lade opkræve otte mand, der skulle undersøge, hvor vejen bekvemmest kunne gå, og hvor meget bønderne derved ville miste af deres marker og enge, og hvor meget de burde afkortes i deres landgilde". Lensmændene og de stedkendte mænd skulle finde den korteste strækning med så få bække som muligt og undgå fugtige områder. Vejene var faste og linjeføringen så vidt mulig lige, dog med hensyn til terrænets naturlige former. - Det ville have været rart, hvis man i forbindelse

Fig. 6. Gamle Skæremøllebro.
Foto forf. 1982.

Såfremt broen er opført i begyndelsen af 1600-tallet, er det den eneste bevarede vejbro af granitsten fra renæssancen. Hverken de arkæologiske undersøgelser, der blev foretaget i forbindelse med broens istandsættelse i 1965 eller de arkivalske undersøgelser, har bidraget til en sikker datering af anlægget.

med udpegningen af vejstrækningen havde fået oplyst, hvem der egentlig stod for selve vejanlægget. Selvom de respektive lensmænd og udvalgte otte mænd havde nogen erfaring med vejarbejde, så kan man ikke forestille sig andet end, at der må have været en

overordnet "ingeniør" til at forestå planlægningen og til at føre tilsyn med bøndernes arbejde. Såvidt det kan ses af de skriftlige kilder, er der ikke nævnt nogen egentlig leder af arbejdet eller en som var ansvarlig for, at vejene blev bygget i overensstemmelse med de retningslinjer, der var lagt. Umiddelbart er det nærliggende at gå ud fra, at det har været en af de mange personer, som har været involveret i byggeriet af de kongelige, slotte som har haft ansvaret for bygningen af de specielle kongelige veje.

Det var som nævnt kronens og gejstlighedens bønder, der skulle udføre det grove arbejde med bygningen af vejene som hoveri. Men bønderne var ikke altid lige villige. Af lensregnskaberne for Korsør len 1621-1622 fremgår det, at en tømrer fik betaling for at have sat en træhest op, der skulle bruges til at straffe de bønder, som forsømte vejarbejdet. I 1647 var der åbenbart vrøvl med de gejstliges og de højlærdes bønders indsats ved istandsættelse af kongens vej ved Vartov. De skulle straffes med "tårn og spansk kappe", hvis de ikke straks kom i gang. Men bønderne kunne ikke klare alt arbejdet i forbindelse med vejbyggeriet. En række specialarbejdere, som brolægger, tømrere og smede stod for brolægning, opførelse af stengærde ved dæmningerne, broer, porte og bomme samt arbejdet i forbindelse med låse og nøgler. - En af smedene var Caspar Fincke.

3. Dæmninger og broer indgik i større omfang i dem, end i de almindelige alfarveje.

4. De var bedre funderede og indgrøftede samt ofte beplantet med træer langs vejsiderne og på nogle strækninger var der stengærde langs vejene.

5. Flere strækninger, fortrinsvis de i Nordsjælland beliggende, var forsynede med stolper og tavler, som angav hele og halve mil, og i Christian den 4.s tid blev der også opsat milepæle ved hver kvarte mil mellem Haderslevhus og Koldinghus.

6. Forbudet mod at andre færdedes på kongens private veje indebar en række foranstaltninger, som f.eks.:

a. opførelse af porte og bomme, og omhyggeligt opsyn med nøgler til disse. Portene var anseelige og forsynede med tag og vindskeder. De var placeret ved indkørslerne til kongens veje, hvor disse udgik fra eller krydsede alfarveje. Bommene var anbragt ved de mere befærdede alfarveje og ved broer og dæmninger. De var lige som portene forsynet med låse. Bommene skulle forhindre, at man kunne passere vejen til hest. - Såvel porte som bomme var forsynet med låse, hvortil der kun var to nøgler, den ene beroede hos lensmanden i det pågældende len, den anden var hos kongen. Nøglen kunne kun passe til

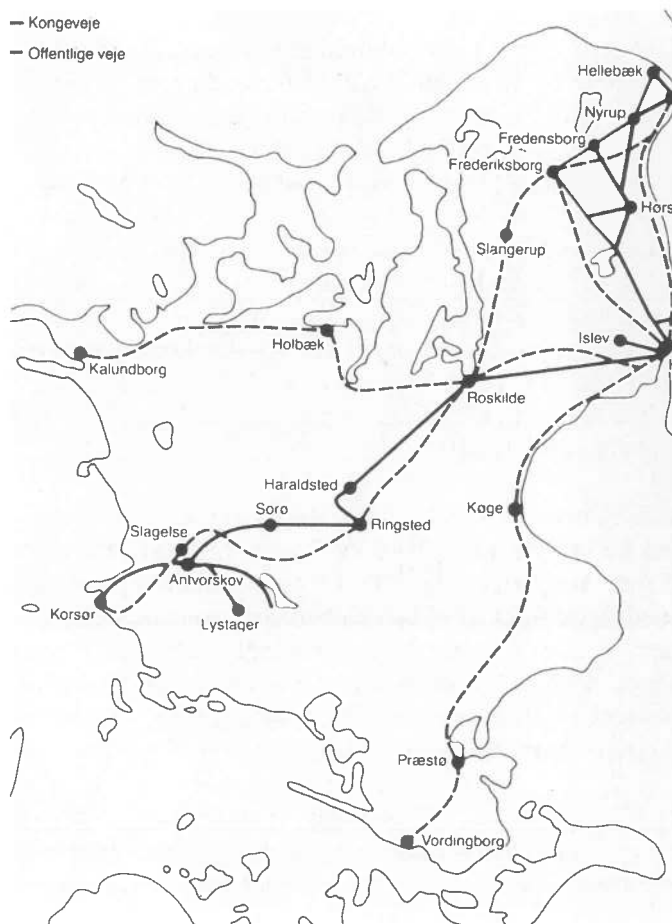


Fig. 7. Kort over kongeveje og alfarveje på Sjælland, udarbejdet af Alex Wittendorff. Gyldendals og Politikens Danmarkshistorie 1500-1600, bd. 7.

låsene i ét len. - Ryttere rejste i forvejen for at lukke op, inden de kongelige trafikanter skulle passere. – Netop låsene og nøglerne gav et stort og vedvarende problem. Ustandselig er der beretninger om, at låsene er blevet brudt op, og at nøgler er blevet forfalsket. Det forekom så tit, at man ikke kan undgå at få en fornemmelse af, at der var nogen, som havde fortjeneste af, at låse og nøgler idelig skulle udskiftes.

b. Regelmæssig tilsyn og vedligeholdelse.

c. Ansættelse af vejinspektører og vejmand, der dels skulle påse, at uvedkommende ikke benyttede de kongelige veje, dels være ansvarlig for at den nødvendige vedligeholdelse fandt sted. Vejinspektørerne var bevåbnede og skulle være karle ”med stål i næsen”. De måtte skyde heste ned, hvis de antraf en ridende. De fik en god løn samt præmie for hver nedlagt hest. De havde opsyn med vejenes tilstand og skulle meddele om beskadigelse, men de skulle ikke selv deltage i arbejdet med at reparere vejene. Det påhvilede vejmandene eller opsynsmændene, som boede i særlige huse langs vejene at sørge for at

kongens/gejstlighedens hoveripligtige bønder udførte det nødvendige vedligeholdelsesarbejde, hvad enten det var at fjerne sten og andre ujævnheder på vejene eller at oprense grøfterne.

Kongevejene var ”kunstige veje”, dvs. anlagte veje. Men af de få relikter af dem, som endnu eksisterer, f.eks. i Nyrup Hegn, er der intet, som tyder på, at de generelt var brolagte. Tværtimod Spor af brolægning fandtes enkelte steder, oftest i forbindelse med til- og afkørsler fra broerne. De var som alfarvejene jordveje, men af betydelig bedre kvalitet. Der synes ikke at være særlige bestemmelser om deres bredde, men den har været konstant, og ikke diffus som alfarvejenes. –

Det er ret beskedent, hvad der er foretaget af arkæologiske undersøgelser. Der har været foretaget undersøgelser i begyndelsen af 1940'erne i nærheden af Sorø, og senere mere eller navnlig meget sporadisk i Nordsjælland i slutningen af 1980'erne og begyndelsen af 1990'erne. Endelig er nord for Haderslev i 1991 konstateret tilstedeværelse af en vejkasse, der må stamme fra den kongelige vej mellem Haderslev og Koldinghus. Disse ret beskedne arkæologiske iagttagelser synes alle at pege i samme retning, dels om vejenes opbygning, dels om deres bredde, der stort set har været ca. 4 m. - Interessant er den sidste foretagne undersøgelse af arkæologerne ved Kroppedal museum i 2005 på den strækning af Frederiks den 2.s kongevej, der gik op over bakken gennem Geelskov. Udgravninger af udvalgte steder har vist, at den ældste vejbane næppe har været over 4 meter, men at bredden af vejen efter en senere reparation/udvidelse er oppe på 7,5 meter, altså ca. de 12 alen, som en rejsende fra 1598 hævder, var bredden på kongens vej. Det kan måske være sket i 1647, hvor Christian den 4. gav besked til lensmændene i Frederiksborg og Kronborg len om at udbedre kongens vej fra København til Frederiksborg, og derfra til Kronborg, og hvor den var for smal da sørge for, at den blev gjort bredere.

De få bevarede rester af kongevejstrækninger og andre udsagn tyder på, at de næppe var mere end 4-5 meter brede, måske endda smallere. To vogne har således ikke kunnet passere hinanden på en kongevej. Men det har jo heller ikke været meningen. Det var kun kongen, der skulle køre her, og der var derfor ingen reel risiko for, at han ville møde modkørende vogne. - Det forekommer



Kongevejen gennem Geel Skov 1900.

Udsnit af to kort fra Generalstabens Topografiske Afdeling

0 1 km

Eksisterende ——— Forlængelse - - - - -

Fig. 8. Kort hvor Frederik den 2.s kongevej gennem Geelskov er markeret. Den sydlige del af vejforløbet fremtræder som en gruslagt skovvej.

Den nordlige del skjuler sig i nuværende skovbeplantning, men tracéet kan tydeligt erkende.



Fig. 9. Profilsnit fra den nordlige del af Frederik den 2.s kongevej gennem Geels skov. Foto Carl Johan Hansen 2005. Dansk Vejhistorisk Selskab har sammen med Søllerød Museum og Kroppedal, den arkæologiske afdeling, taget initiativ til at få den nordlige del af tracéet frilagt og fremstå som en skovvej.

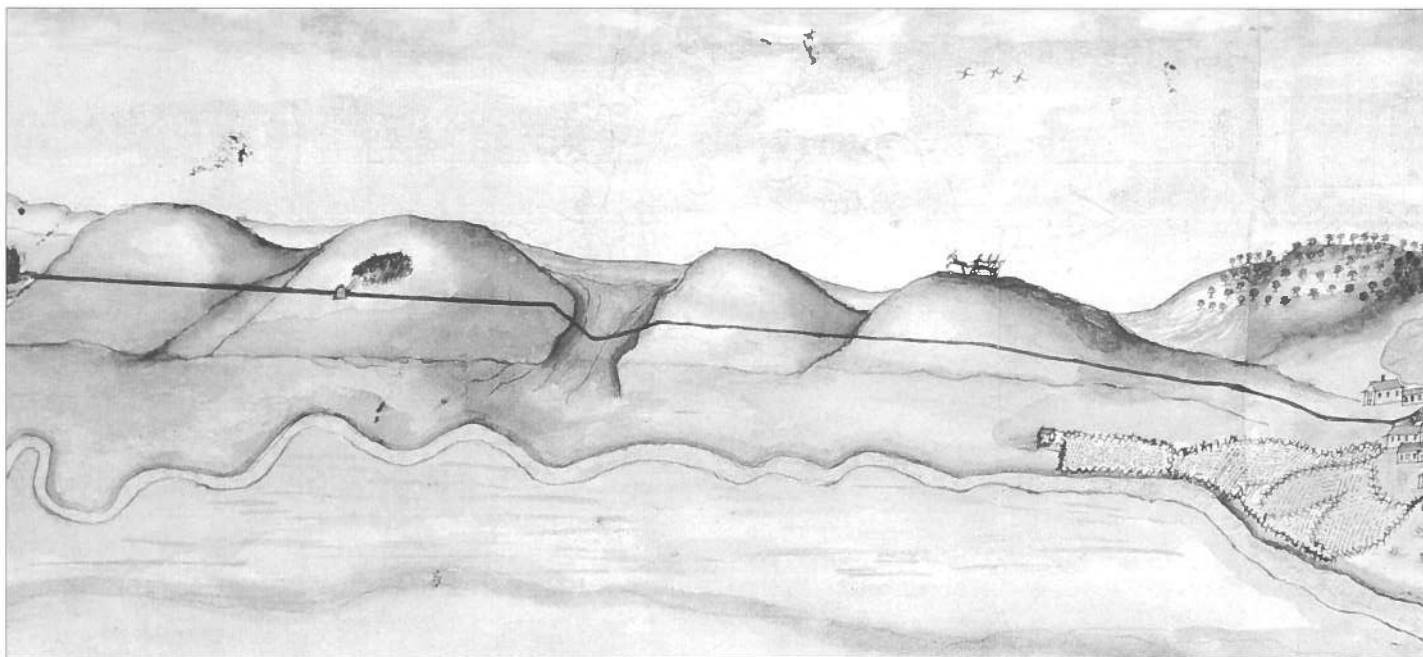
derfor ejendommeligt, at Christian den 4. i et brev til lensmanden i København i juli 1647 besværer sig over, at denne forbindelse med en istandsættelse af vejen mellem København og Roskilde ikke har ladet foretage den udvidelse af vejen, som kongen har ønsket, således at to vogne kan passere hinanden. Kongen forlangte også, at grøfterne langs vejen skulle gøres snorlige og ikke være "i kinkelkroge". – Da der i brevet til lensmand ikke tales direkte om, at det drejer sig om kongens egen vej, er det mest sandsynlige, at der her er tale om den alfare vej. Men spørgsmålet er åbent.

Man kunne have ventet, at broerne på kongevejene - og der blev virkelig opført mange - ville slå mere syn af sig end alfarvejenes træbroer. Men heller ikke det blev tilfældet. Intetsteds blev der på kongevejene opført andet end broer af træ. Det var dog et felt, hvor man kunne have ventet, at den nye tids byggeidealer ville gøre sig gældende. Stenbroer, såvel murstens- som granitstens buebroer blev jo opført ved slotte og herregårde, hvad den prægtige konstruktion med fem hvælvinger ved Frederiksborg slot vidner om. Men selv på kongevejene lod man sig nøje med træbroer.

Det kunne have sine fordele. Som nævnt var der meget skræppe forbud mod at benytte vejene. Det var imidlertid

forbud, som kun havde mådelig virkning. For at komme denne ulovlige færdsel til livs forsøgte Christian den 4. sig i 1622 bl.a. med at beordre alle fjællene på broerne taget op, og først lagt på igen, når han selv skulle benytte vejen. I februar 1644 følte kongen sig atter foranlediget til at give besked om, at alle broerne på vejen mellem Korsør og København skulle afbrydes, men denne gang var det af frygt for en svensk invasion på Sjælland. Da Christian den 4. i 1646 skulle til Norge, ønskede han også sine veje på Sjælland gjort ufarbare ved at kaste broerne, og låse og jernværk på bomme og døre fjernet og opbevaret på forsvarligt sted, indtil han selv kunne komme tilstede.

Formålet med vejene var, at kongen alene havde ret til at færdes ad disse veje, som derfor ikke blev belastet og nedslidt af andre trafikanter. Det blev de "hurtige" veje, som gjorde det muligt for kongen at komme relativt ubesværet til de kongelige boliger på Sjælland og i Jylland. Det var eksklusive veje, hvis relevans for samfundet som helhed vel nok kan diskuteres. For udøvelsen af centraladministrationens opgaver har de vel ikke haft den store betydning. Kancelliet fulgte kongen rundt i landet. Kun rentekammeret havde fast residens på Københavns slot.



Forbudene mod at ingen andre end kongen og de få, han måtte give tilladelse til at benytte dem, måtte færdes på kongevejene, skulle hurtigt vise sig at være umuligt at få overholdt. Ustandselig blev der truet med hårde straffe og store bøder, både fordi vejene blev brugt af uvedkommende, nøgler blev forfalsket, eller der blev øvet hærværk mod porte og bomme og milepæle væltet. Men det er forståeligt, at mange trods trussel om straf og store bøder tog chancen og benyttede sig af de "forbudte" og lukkede, men hurtigere veje, som lå der og bød sig så fristende til.

De mange overtrædelser og umuligheden af at forhindre dem førte til, at forbuddet mod færdslen på dem slækkedes for helt at forsvinde i midten af 1700-tallet.

Konklusion

Kongevejene var en nyskabelse, og for det 16. og 17. århundredes vedkommende enestående i landets historie, og vistnok også i verdenshistorien. Intet andet steds blev der i denne periode anlagt afgrænsede og adskilte vejssystemer. Det er oplagt at stille spørgsmålet om, hvorfra Frederik den 2. fik ideen til anlæggelse af sine kongeveje. Det kan ikke umiddelbart besvares. Men hans interesse for opmåling af veje kan være stimuleret af hans kontakt med svigerfaderen, hertug Ulrich af Mecklenburg og svogeren, kurfyrst August af Sachsen. Det er nærliggende at pege på en af dem eller måske dem begge som inspirationskilder for Frederik den 2. i forbindelse med hans anlæg af veje udelukkende til eget brug. Men der er intet som helst, der kan støtte denne opfattelse. Kurfyrst August af Sachsens interesse for kartografi og opmåling af veje var først og fremmest dikteret af militære hensyn, nemlig hvordan man hurtigst muligt kunne få trop-

per frem. Det er helt klart, at Frederik den 2.s og Christian den 4.s. private kongelige veje var anlagt af hensyn til fyrstens bekvemmelighed og ikke med henblik på, at troppstyrker skulle færdes på dem. Dog vil det ikke mindst set i lyset af det danske renæssanceår måske ikke være helt irrelevant at fokusere på Frederik den 2.s nære forbindelse med Tycho Brahe. Det er næsten utænkeligt, at kongen ikke har drøftet sine ideer om de særlige veje med ham. Det er i hvert fald tankevækkende, at Peter Jachenow, som havde konstrueret det hodometer, som hertug Ulrich sendte til Frederik den 2., forestod opmålingen af Hven sammen med Tycho Brahe omkring 1590.

Som billedet tegner sig på grundlag af de hidtil kendte kilder, synes det at være Frederik den 2. selv, som fostrede konceptet til dette "mærkelige præ-absolutistiske træk", som Alex Wittendorff karakteriserer det, på vejbyggeriets område. Hvorvidt man vil vurdere dette kongelige initiativ inden for infrastrukturen positivt som et bidrag til landets opkomst, eller negativt som et udtryk for en "kolossal kongelig selvfølelse" og se kongevejene som "et ekstremt parasitisk forbrug af samfundets kræfter, imponerende men groteske i deres afspærrede og ensomme majestæt" står enhver frit. Men selv den mest indædte tilhænger af det sidste synspunkt må dog erkende, at der med anlæggelsen af kongelige veje for første gang i Danmarks historie blev skabt et vejnet, som var resultat af en planlægning ud fra den grundlæggende idé, at veje ikke skulle være bundet til landsbyerne eller købstæderne, men danne direkte forbindelse mellem fjernere mål, og at deres beskaffenhed skulle være af en vis standard. De havde en fremtidig udvikling indbygget i sig og indvarslede en ny tid i dansk vejhistorie.

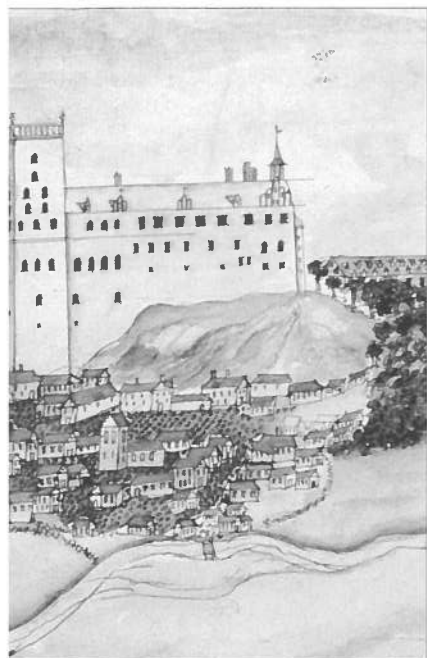


Fig. 10. Koldinghus og den kongelige vej til Nygård ved Egtved. Farvelagt tegning, tilskrevet Christian den 5. Original i Rosenborgsamlingen blandt Christian den 5.s ungdomsarbejder.

På en måde kan man sammenligne Frederik den 2.s kongeveje med vor tids motorveje. Også med hensyn til den manglende overordnede lovgivning omkring planlægningen af dem! Anlæggelsen af dem skete stykkevis og delt.

Når man skal vurdere, hvad der skete inden for vej- og brobyggeriet i den periode, som man traditionelt i dansk historie opfatter som renæssancen, må man konstatere, at der generelt ikke skete markante ændringer. Opmærksomheden samler sig om de få strækninger, hvor der udelukkende til kongens brug blev anlagt særlige veje, der adskilte sig fra alfare veje ved deres opbygning og deres vedligeholdelsestilstand. Det var imidlertid en yderst eksklusiv kreds af den danske befolkning, der havde glæde af dette vejnet. Hvor man inden for renæssancen i Danmark kan tale om en international orientering, så synes denne stort set fraværende på vejvæsnets område. Der var heller ikke tale om nogen inspiration fra antikke, romerske forbilleder. I Danmark forblev alt ved det gamle. Det nye, som skete, nemlig anlæggelse af veje, udelukkende til kongens eget brug er et specifikt dansk fænomen, som ikke har paralleller i europæisk vejhistorie.

Generelt kan man sig, at på vejvæsnets område varede middelalderen i Danmark til slutningen af 1700-tallet. Først med indkaldelse af Jean Marmillod og andre franske vejingeniører, og ikke mindst med gennemførelse af den store vejreform i 1793 blev der taget skridt til at etablere et effektivt, tidssvarende og fremtidsorienteret vejnet i Danmark til gavn for alle landets indbyggere.

Litteraturliste

- Berthelsen, Jørgen G. *"da kand mand køre fra Kiøbenhaffnen henat Chroneburgh ringere end fire timer"*, Fra Frederiksborg amt 1992
- Danmark og renæssancen 1500-1650. 2006
- Hitzer, Hans, *Die Strasse*, 1971
- Høgsbro, Kirsten-Elizabeth, *Sønderbro*, Koldingbogen 1985
- Høgsbro, Kirsten-Elizabeth, *Veje og broer i renæssancen*, Hikuin 18, 1991
- Jensen, Frede P. *Frederik II og hans kancelli*, Bidrag til Frederik IIs og Erik XIVs historie. 1978
- Nørlund, N.E. *Opmaalingen af Danmarks Veje*. Geografisk Tidsskrift, 52. Bd. 1953
- Pade, Erling, *Milevognen*, 1974
- Steenberg, Jan, *Gamle Skæremølle bro*, Nationalmuseets arbejdsmark 1966
- Wittendorff, Alex, *Alvej og Kongevej. Studier i samfærdselsforhold og vejenes topografi i det 16. og 17. Århundrede*. 1973
- Wittendorff, Alex, *På Guds og Herskabs nåde*, Gyldendal og Politikens Danmarkshistorie, bd. 7, 1989
- Yde-Andersen, David, *To hometre fra renæssancen*, Fra Nationalmuseets Arbejdsmark 1952

Danmarks første motorvej 50 år

Af akademiingeniør Carl Johan Hansen

Hørsholmvejen kunne den 23. januar i år fejre 50 året for sin åbning. Det var Danmarks første motorvej, som under stor festivitats blev åbnet denne dag af daværende minister for offentlige arbejder, Kai Lindberg. Hørsholmvejens færdiggørelse vakte stor opmærksomhed i samtiden, bl.a. med transmission i radioen fra åbningen, hvor selveste Gunnar "Nu" rapporterede.

Hørsholmvejens historie er mere end 80 år gammel. Vejen indgik nemlig allerede i en betænkning, som Dansk Ingeniørforenings "Udvalg om fremtidige Hovedtrafiklinier fra København" afgav i 1926, den såkaldte "Trafikliniebetænkning". I denne betænkning var der foreslået etableret tre nye radialveje ud fra København, heriblandt Hørsholmvejen, som skulle aflaste Strandvejen samt den gamle "Kongevejen" fra København til Lyngby og videre til Hørsholm. Den nye vej fik derfor navnet Hørsholmvejen. Der var endvidere foreslået et system af tværforbindelser omkring København. Der kom dog ikke direkte noget ud af betænkningen, men planlægningsarbejdet blev fra 1928 fortsat af Dansk Byplanlaboratorium i det nedsatte Egnspanudvalg.

Der var imidlertid stor enighed om det nødvendige i en udbygning af vejforbindelserne ud fra København i denne tid, hvor automobiltrafikken voksede meget kraftigt, især i og omkring Hovedstaden. Og op gennem 1930'erne blev forskellige vejlinier ud fra byen da også

drøftet. Herunder var der mange forhandlinger med de involverede myndigheder om Hørsholmvejens beliggenhed og udformning. Spørgsmålet om vejen skulle være facadeløs, dvs. uden skærende veje, blev også rejst. Der var dog enighed om først at begynde på anlægget, når de økonomiske midler kunne skaffes. Det blev derfor ikke til nogle arbejder i marken i årtiet efter 1926.

De tre ingeniørfirmaers motorvejsforslag

Den 9. marts 1936 fremlagde tre danske ingeniørfirmaer et forslag til "Motorveje med Broer over Storebælt og Øresund". Det var et motorvejsnet på ca. 700 km, nemlig en fra København til Esbjerg, en fra Kruså til Hirtshals og en fra København til Rødby. Heri indgik Hørsholmvejen imidlertid ikke, idet de tre firmaers forslag om et landsdækkende motortorvejsnet forudsatte, at forbindelsen til Sverige ikke skulle være Helsingør-Helsingborg, men fra Kastrup til Limhamn – som den da også er i dag.



Fig. 1. Hørsholm-vejen under anlæg i slutningen af af 1930'erne med langvarigt arbejdsløse. Da arbejdet blev genoptaget i 1950'erne, blev der anvendt mere moderne jord-arbejdsmaskiner.



Fig. 2. Kortegen med 13 busser og mange personbiler er klar til at åbne Danmarks første motorvej den 23. januar 1956. Nogle kørte desværre fast i sneen, idet der havde været en voldsom snestorm et par dage før.

De tre firmaers forslag må siges at være inspireret af de motorvejsanlæg, som var igangsat i udlandet - især vel i Tyskland, hvor motorvejsbyggeriet allerede var i fuld sving. Det var især efter Hitler kom til magten i 1933, at anlægget af "Autobahner" virkelig blev sat i gang - både som led i beskæftigelsen, men også med militære formål for øje. Den første Autobahn var Frankfurt-Darmstadt, hvor "Der Führer" selv tog de første spadestik. Det blev et net af motorveje på i alt 3.870 km ved 2. Verdenskrigs afslutning.

Det var i øvrigt ganske oplagt, at man i Danmark diskuterede anlægget af motorveje, for Danmark var i slutningen af 1930'erne et af de lande, der havde den største biltæthed i Europa. Tallene siger, at i 1938 var antallet af personbiler pr. 1.000 indbyggere størst i USA med 193, mens Danmark i Europa havde den 3. største biltæthed med 29. Kun England og Frankrig var højere i Europa, begge med tallet 43. Det var således før, vi fik de registreringsafgifter mv. på biler, som har betydet, at vi ikke har det samme antal biler som andre sammenlignelige lande - og at vor bilpark er ældre, end den egentlig burde være.

Hørsholmvejen igen

Op gennem 1930'erne blev Hørsholmvejen som nævnt drøftet og i 1938 blev der fra Arbejds- og Socialministeriet stillet midler til rådighed til arbejdets påbegyndelse

som beskæftigelsesarbejde. Københavns og Frederiksborg amter blev derefter enige om de nødvendige beslutninger for at igangsætte vejen. Den skulle udbygges med motorvejskarakter eller, som det blev udtrykt, som "en fuldt moderne fjerntrafikvej med broer over eller under alle skærende veje".

I den fastlagte udformning udgik Hørsholmvejen fra Lyngbyvej ved Jægersborg og førtes derfra nordpå vest om Nærum og øst om Gl. Holte til skæring med den gamle "Kongevejen" ved Brådebæk syd for Hørsholm - Danmarks første hovedlandevej fra 1775 - og herfra videre mod nord igen til skæring med Kongevejen ved Brønsholm nord for Hørsholm.

Vejens tværprofil skulle være 31,0 m, med 2 kørebaner adskilt af midterrabat samt cykelstier og smalle fortove langs siderne - de sidste adskilte fra kørebanerne med hegn. Grunden til, at der skulle være stier langs vejen var, at den dagældende færdselslov ikke gav mulighed for at anlægge en offentlig vej uden cykel- og gangsti, når den var åben for almindelig trafik. Arbejdet gik i gang i 1938 og en hel del jordarbejde blev udført før 2. Verdenskrig, hvorefter arbejdet gik i stå.

Hørsholmvejen vedtages af Rigsdagen

I "Lov om Anlæg af en Motorvej vest om København samt Udbygning af Hørsholmvej som Motorvej", som



Fig. 3. På den første dag kørte 4.140 automobiler og 312 motorcykler ad den nyåbnede Hørsholmvej.



Fig. 4. Hørsholmvejen ved udfletningen ved Sandbjerg en gang i 1970'erne. Foto: CJH.

Rigsdagen vedtog den 11. april 1942, blev Ministeren for offentlige arbejder imidlertid bemyndiget til at lade Hørsholmvejen anlægges som motorvej. Samtidig blev statens bidrag forøget, idet det skulle udredes af afgifter fra to særlige "benzin-enører".

Tværsproffilet blev samtidig ændret, idet der ikke skulle være stier langs vejen. Tværsproffilet skulle omfatte 2 kørebaner af 7,5 m adskilt af en 4,0 m bred midterrabat. Kørebanerne skulle afgrænses i begge sider med befæstede rabatter 0,5 og 1,0 m brede, henholdsvis i venstre og højre side og to yderrabatter på 1,0 m - en samlet vejbredde på 24,0 m. Men det blev dog besluttet, at der kunne anlægges stier i eget tracé langs motorvejen - som der også findes i dag på den største del af strækningen.

Det videre arbejde blev overdraget til den nyoprettede Teknisk Central, som skulle stå for de store vejanlægsarbejder bl.a. omkring København og nordpå. Der skete dog ikke meget i krigsårene og tiden efter på grund mangel på ressourcer. Vejtrafikken voksede da heller ikke under krigen. Antallet af biler i Danmark var således i 1940 på 162.500, mens tallet 10 år senere kun var vokset til 169.200.

Fingerplanen følges

I den berømte Fingerplan fra 1947, hvor det blev foreslået, at Storkøbenhavn skulle udbygges med fem radiale fingre fra centrum, var udbygningen af forbindelserne til Helsingør en del af planen, herunder selvfølgelig også anlægget af en motorvej.

Efter stagnationen i og efter 2. Verdenskrig begyndte vejtrafikken igen at stige kraftigt fra begyndelsen af 1950'erne - i 10-års perioden 1950-60 steg biltallet således fra 169.200 til 504.000. Københavns og Frederiksborg amter ønskede derfor vejen anlagt så hurtigt som muligt og ministeren for offentlige arbejder godkendte i 1951, at arbejdet kunne genoptages. Det blev samtidig bestemt, at arbejdet skulle udføres af de to amters vejevæsener under Vejdirektoratets tilsyn. Finansieringen skete ved 100% vejfondstilskud. Og i 1952 gik arbejdet for alvor i gang igen.

Åbningen en stor begivenhed

Den 23. januar 1956 kunne Danmarks første motorvej så da endelig åbnes - en 12 km lang strækning fra Jægersborg ved Lyngby til Brådebæk syd for Hørsholm. Allere-

de den første dag kørte der 4.140 biler og 302 motorcykler på den nye motorvejsstrækning.

Hørsholmvejens færdiggørelse vakte stor opmærksomhed i samtiden, da det var Danmarks første motorvej, som blev åbnet - og derfor var der stor festivitats. Selve åbningen blev foretaget af daværende minister for offentlige arbejder, Kai Lindberg. Det var bl.a. med en transmission i radioen fra åbningen, hvor selveste *Gunnar Nu* rapporterede. Gunnar Nu berettede, at en kortage på 13 rutebiler med 300 gæster og endnu flere personbiler kørte den 12 km lange strækning fra Jægersborg til Brådebæk og tilbage igen, hvorefter der var en "biltudekoncert" som markering af begivenheden. Og ved den efterfølgende festlighed for 300 indbudte på Bellevue Strandhotel fortalte *overingeniør K.O. Larsen* fra Vejdirektoratet om planerne for det fremtidige motorvejsbyggeri i Danmark. Det var videreførelsen af Hørsholmvejen nordpå til Brønsholm - åbnet året efter - og anlægget af motorveje til Halskov-Knudshoved-færgeoverfarten, som ligeledes var klar i 1957. Herudover var det Ringmotorvejen om København og Fugleflugtslinien mod syd til Rødby-Puttgården.

Hørsholmvejen teknisk set

På Hørsholmvejen var der etableret 7 udfletningsanlæg - det største ved Jægersborgvej, hvor der bl.a. også var taget hensyn til den fremtidige Motorringvej. Vejens kørebaner blev støbt i cementbeton à 7,5 m's bredde - de var uden jernindlæg og kun forbundet med dyvler mellem hver dagsproduktion af ca. 200 m. Efter støbningen

blev der med 5-6 m's mellemrum og i kørebanemidterne skåret tvær- og længdefuger for indicering af fremtidige revnedannelser.

Ved vejen blev der indrettet holdepladser for busser ved bro- eller tunnelanlæg for skærende veje eller stier. Der blev også anlagt flere vigepladser eller rastepladser, bl.a. Danmarks første anlæg, hvor man kunne spise - det berømte Storkereden, hvortil søndagsturen gik for mange i de første år efter åbningen. Der blev videre anlagt sti i eget tracé på vestsiden af vejen.

Nødvendig udbygning af Hørsholmvejen

I årene efter Hørsholmvejens åbning fortsatte vejtrafikken som bekendt at vokse voldsomt, således at den i begyndelsen af 1990'erne var vokset til 50-60.000 køretøjer i døgnet. Det betød, at kapaciteten var ved at være udtømt, så der var store kødannelser især i morgen- og eftermiddagsmyldretiderne. Samtidig havde der gennem årene været store problemer med betonkørebanerne, som blev repareret flere gange uden den helt store succes. Det blev derfor besluttet, at Helsingørmotorvejen - som Hørsholmvejen var blevet "omdøbt" til - skulle udvides fra 4 til 6 spor fra Jægersborg til Gl. Holte, som er den hårdest belastede strækning. Arbejdet gik i gang maj 1996 og den 4. december 1997 kunne den 7 km lange udvidede strækning tages i brug. Det nye tværprofil er et smalt 6-sporet profil med 2x11,0 m kørebaner adskilt af en midterrabat på 4,0 m. Der er 2,5 m nødspor og 1,0 m yderrabatter, i alt en samlet bredde på 33,0 m.

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

Vej 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).

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

Færdselsreglernes 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 Vægmuseum, Norsk Vegmuseum og Vægverkets museum, Sverige. (Pris 200 kr).

Vej, **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 vechistoriske studier. Udgivet af Norsk vegmuseum i samarbejde med Danmarks Vejmuseum, Finlands Vægmuseum og Vægverkets museum, Sverige. (Pris 160 kr).

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

Indholdsfortegnelse

Forord 2
Michael Hertz, redaktør

Renæssance - og det danske vejnet 3
*Af fhv. museumsinspektør, mag.art.
Kirsten-Elizabeth Høgsbro*

Danmarks første motorvej 50 år 14
Af akademiingeniør Carl Johan Hansen

Forsidefoto:

Hodometer, ifølge den latinske indskrift udført af Peter Jachenow i Stettin i 1582.

Foto Nationalmuseet. Det er uvist, hvorvidt dette hodometer har været i kongeligt eje.

I juni 1580 skrev hertug Ulrich af Mecklenburg til Frederik den 2. at han ville sende en vogn med et måleapparat og den mand, som havde konstrueret til svigersønnen. Det er inidlertid først i et brev fra kongen til svigerfaderen i juni 1584, altså fire år senere, at Frederik den 2. takker for vognen.

VEJHISTORIE

Tidsskrift fra Dansk Vejhistorisk Selskab

Nr. 12 Forår 2006

ISSN 1600-776X

Udgivet af

Dansk Vejhistorisk Selskab

med støtte fra Asfaltindustrien



**Dansk
Vejhistorisk
Selskab**

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