

# VEJHISTORIE

no. 13 // forår 2007

Tidsskrift fra DANSK VEJHISTORISK SELSKAB



DANSK VEJHISTORISK SELSKAB 25 ÅR

VEJHISTORIE I AKVARELLER

LIDT OM TANGVEJENE PÅ SJÆLLANDS NORDKYST

LIGE UD AD LANDEVEJEN

HVAD NÅEDE VI?

# INDHOLD

Forsidefoto | Udsnit af tegning fra Vejhistorie i akvareller af tegneren Jette Jørgensen. Se siderne 5-8

05 VEJHISTORIE I AKVARELLER  
Tegneren Jette Jørgensen

09 LIDT OM TANGVEJENE PÅ SJÆLLANDS NORDKYST  
Lars Bjørn Madsen, Museumsinspektør

14 LIGE UD AD LANDEVEJEN  
Michael Hertz, Cand.Mag.

17 HVAD NÅEDE VI?  
Carl Johan Hansen, Akademiingeniør

## FORORD

Vejhistorie i akvareller. Takket være støtte fra 3F's Medie- og Kulturfond og Teknisk Landsforbund har Dansk Vejhistorisk Selskab i anledning af Selskabets 25 års jubilæum som gave modtaget 6 akvareller udført af kunstneren Jette Jørgensen. Gaven præsenteres i dette hæfte.

Vores æresmedlem, tidligere vejdirektør Per Milner, og Selskabets næstformand, akademiingeniør Carl Johan Hansen, benytter anledningen til at fremlægge nogle af tankerne bag stiftelsen af Selskabet og fundere over Selskabets liv i de forløbne 25 år. Også museumsinspektør Lars Bjørn Madsen og tidl. seniorforsker Michael Hertz markerer jubilæet i artikler dels om vejbehov fremkaldt af efterspørgselen efter tang og dels med omtale af et værk, udgivet i anledning af amternes nedlæggelse ved sidste årsskifte og dermed nedlæggelsen af amtsvejevæsenene.

Redaktionsudvalget retter tak til alle bidragydere og ikke mindst til Asfaltindustrien og Aage og Johanne Louis-Hansens Fond, som har ydet økonomisk støtte til udsendelsen af dette hæfte.

Michael Hertz

## KOLOFON

### VEJHISTORIE

Tidsskrift fra Dansk Vejhistorisk Selskab  
Nr. 13 Forår 2007

### ISSN 1600-776XX

Udgivet af Dansk Vejhistorisk Selskab  
med støtte fra Asfaltindustrien og Aage og  
Johanne Louis-Hansens Fond

Grafisk design | Kvorning design  
& kommunikation

Tryk | Kailow Graphic A/S

Oplag | 500 eksemplarer

### 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.

Medlemsblad for DVS.  
Udkommer forår og efterår.

### Dansk Vejhistorisk Selskab

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

Postgiro 169-1791

T 7244 3333

F 7244 3426

E ub@vd.dk

www.vejhistorie.dk

# DANSK VEJHISTORISK SELSKAB 25 ÅR

“Ce n’est que avec le passé qu’on fait l’avenir” (Anatole France)  
Det er kun gennem fortiden, at man kan forstå fremtiden



TIDL. VEJDIREKTØR, CAND.POLYT. OG BA,  
PER MILNER

Den 2. marts 1982 blev Dansk Vejhistorisk Selskab oprettet ved en stiftende generalforsamling i Vejdirektoratet. Som den første formand for selskabet blev valgt ingeniørdocent Morten Ludvigsen og som sekretær blev Ivar Schacke fra Vejdirektoratet indvalgt. Bestyrelsen kom i øvrigt til at bestå af repræsentanter fra Entreprenørforeningen, fra asfaltindustrien, fra FATCh (Foreningen af amtskommunernes tekniske chefer), fra Amtsvejingeniørforeningen og fra Vejdirektoratet. Herudover tiltrådte som særlig sagkyndige fhv. auditør Torben Topsøe-Jensen og lektor ved Københavns Universitet Alex Wittendorff. Bestyrelsens sammensætning viste, at der var en bred interesse for sagen ikke alene i vej kredse, men også i forskningskred-

se, og det er med stor glæde og også med en vis stolthed, at jeg nu ved Selskabets 25 års jubilæum kan sende min lykønskning til dagens bestyrelse med kontorchef Bo Tarp i spidsen.

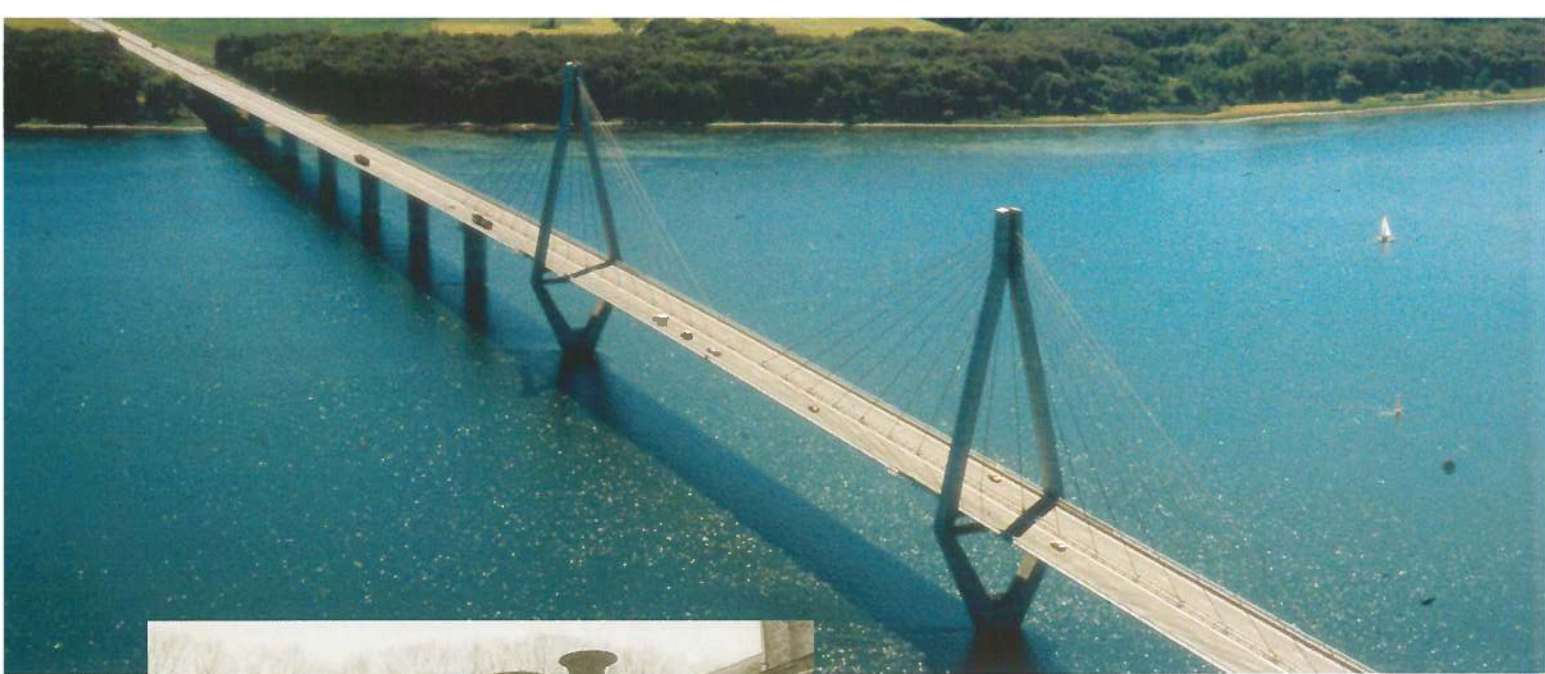
Dansk Vejhistorisk Selskab er blevet en succes, og et selskab der er kendt og skattet i brede kredse, og det i en sådan grad, at Selskabet kunne glæde sig over, at prins Henrik accepterede at blive protektor for Selskabet. Og denne position har Selskabet kun nået takket være en stor indsats fra de mange, der i årernes løb har lagt arbejde og interesse i sagen.

Tankerne om at skabe organisatoriske rammer om arbejdet med vejhistoriske emner kan føres tilbage til 1970'erne. Det var efter vejlovsreformen i 1972, der skabte den formelle ramme omkring et nyt og mere slagkraftigt statsligt vejvæsen, at ideerne blomstrede. '70'erne var økonomiske nedgangstider i Danmark og store dele af den vestlige verden på grund af de store stigninger i oliepriserne, man oplevede i kølvandet på krigen mellem Israel og de arabiske stater. Denne nedgangsperiode betød naturligvis en vis stagnation for mange erhvervsvirksomheder, men i Vejdirektoratet havde vi til gengæld så rimelige budgetter, at mange unge dygtige ingeniører søgte til denne arbejdsplads. Og initiativerne kom til at blomstre.

I 1978 fyldte Statens Vejlaboratorium 50 år, og i den anledning forærede FATCh, ved amtsvejinspektør K.I. Poulsen fra det daværende Storstrøms amt, en damptrømler fra 1927 til det jubilerende laboratorium. Den skjulte hensigt med denne donation kan godt have været at henlede Vejdirektoratets opmærksomhed på det vejhistoriske område og få Vejdirektoratet til at stille sig i spidsen for initiativer i så henseende. Hvis dette var tanken, ja så lykkedes initiativet, for allerede i 1979 nedsatte vi i Vejdirektoratet en komité med det formål at vurdere hele området.

Jeg bad den meget kompetente vejbygningseksperter og historisk interesserede, min gode ven ingeniørdocent Morten Ludvigsen fra Ingeniørakademiet om at stille sig i spidsen for komitéens arbejde, og det sagde han straks ja til. Komitéens opgave skulle være tosidig, dels at stille forslag om en eventuel oprettelse af et vejhistorisk museum og dels at se på hvorledes man i øvrigt kunne fremme interessen for vejhistorien.

På museumssiden blev der hurtigt opnået enighed i komitéen om, at et egentligt etatsmuseum for tiden næppe var politisk muligt at få etableret, og man valgte derfor at foreslå en model, hvor museet skulle køre i regi af en sammenslutning med deltagelse



*Farøbroerne over Storstrømmen fra Sjælland over Farø til Falster består af 2 broer, som blev indviet i 1985. Den sydlige skråstagsbro er 1.726 m lang og er den første af sin type i Danmark. Foto: Vejdirektoratet.*

*Dampvejtromle - FATCh's gave til Statens Vejlaboratorium ved 50-års jubilæet i 1928. Foto: Jens Vellev.*

af relevante foreninger og myndigheder og med Vejdirektoratet som den centrale aktør. Historien om vejmuseum er jo lang og trang, men herligt er det at konstatere, at sagen vel nu er løst ved oprettelsen af et vejmuseum ved Holbæk. Og held med dette!

Har vejmuseum haft en svær gang på jorden, så er det gået betydelig bedre med det andet forslag fra vejkomitéen om en organisation, der kunne fremme interessen for vejhistorien. Og Dansk Vejhistorisk Selskab blev da oprettet den 2. marts 1982 i konsekvens af dette forslag som det organ, der skulle fremme initiativerne indenfor det vejhistoriske område. Den første formand var som nævnt Morten Ludvigsen, der i sin lange periode skulle formå at sikre det vejhistoriske selskabs placering i samfundet. Han blev i en kort årrække efterfulgt af Georg Christiansen fra Vejlaboratoriet, der igen blev afløst af Ivar Schæcke, indtil han for et par år siden gik på pension og forlagde residensen til Mexico. Og nu er så kontor-

chef Bo Tarp fra Vejdirektoratet den kyndige og respekterede leder af Selskabets virksomhed.

I de 25 år der er gået, siden Selskabet blev startet, er der i Selskabets regi holdt en lang række glimrende foredrag indenfor et bredt udsnit af vejhistoriske emner fra de romerske veje over Ludvig den 16endes flugt til Varenes i 1790 og til en række mere nutidige emner af såvel teknisk, økonomisk som politisk karakter. Samtidig har Selskabet med fremgang deltaget i det nordiske samarbejde indenfor det vejhistoriske område, som det foregår i Nordisk Vejteknisk Forbunds regi, ligesom studieture er blevet arrangeret i Danmark og i Norden og nu snart også til de gamle danske oversøiske besiddelser.

Selskabets virke i 25 år sammen med arbejdet for reetablering af et vejmuseum og udgivelsen af værket "Fra chaussé til motorvej" med Steffen Jørgensen som forfatter har i rigt mål

opfyldt de forhåbninger, vi havde i 1970'erne til arbejdet med vejhistorien. Det er gennem fortiden, man forstår nutiden, og det er ved studier af fortiden, man får mulighed for at skue ind i fremtiden, så det historiske arbejde må ikke mangle indenfor et vigtigt samfundsområde, som det vejvæsenet dækker. Og dette arbejde kunne aldrig have nået det stade, det vitterlig har nået, hvis det ikke var for en lang række interesserede menneskers personlige engagement og bidrag og en række virksomheders og institutioners hjælp. Det skal der lyde en hjertelig tak for i dag.

Mange flere navne burde nævnes her, men det ville være halsløs gerning, for det er virkelig et rigt udvalg af personer, der på den ene eller anden måde har haft med vejsektoren at gøre, der har bidraget til, at vi i dag med stolthed kan se tilbage på det arbejde, der er udført af Selskabet de forgangne 25 år.

En tak til alle skal lyde herfra med en hilsen til det aktive Selskab, som vi kender det i dag og med de allerbedste ønsker for fremtiden.

# VEJHISTORIE I AKVARELLER

Takket være støtte fra 3F's Medie- og Kulturfond og Teknisk Landsforbund har Selskabet ved sit 25 års jubilæum kunnet modtage seks akvareller af tegneren Jette Jørgensen med vejhistorisk tema.



*Broskovvejen mellem Præstø og Tappernøje, her næsten under vand. marts 2007 Jette Jørgensen*

Broskovvejen syd for Præstø, som den ser ud i dag næsten helt dækket af græs. Vejen består øverst af en middelaldervej, der er ført ind over en ældre oldtidsvej.



*Alleen ved Ledreborg udenfor Roskilde*

*januar 2007 Lalle-Jørgensen*

Den smukke allé leder op til Ledreborg Slot ved Lejre og er fra 1700-tallet.



*Christian Den VIII - 5 1/2 Milesden syd for Helsingør.*

*marts 2007 Lalle-Jørgensen*



Gejlåbroen fra 1818 ligger på Hævejen ved Bov. Den har afløst flere træbroer på samme sted – den ældst kendte af disse er fra 1660'erne.

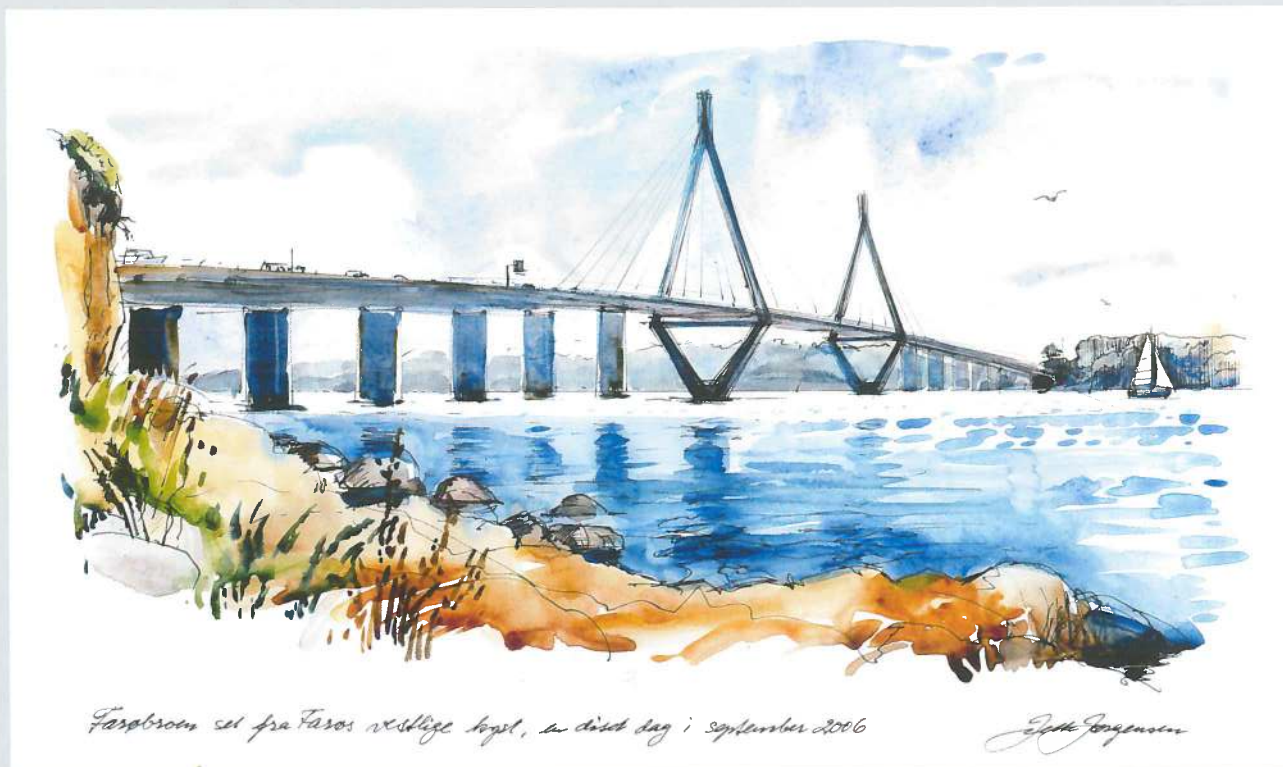
Jette Jørgensen, uddannet fra Kunsthåndværkerskolen 1970. Arbejder med bog-illustrationer og udsmykninger. Inspiration fra naturen og den mytiske verden. Tegner og maler meget i det fri både med forarbejder og med færdige billeder. Har udstillet på biblioteker, rådhus og i kunstforeninger.



5½ Milesten med Christian VII's monogram er af norsk marmor og står på den gamle hovedlandevej Usserød-Helsingør, som blev anlagt i 1780'erne.



Den østjyske motorvej ved Ousted Kirke og Ejer Bavnehøj mellem Skanderborg og Horsens er en af de smukkeste motorvejsstrækninger i Danmark. Den blev åbnet i 1980.



Farøbroerne, som fører Sydmotorvejen fra Sjælland til Falster, blev indviet i 1985. Skråstagsbroen mellem Farø og Falster er den første større bro af denne type i Danmark.

# LIDT OM TANGVEJENE PÅ SJÆLLANDS NORDKYST

Tangveje er anlagt med et helt særligt formål. Her er der tale om gamle adgangsveje til havets rigelige mængder af opskyllet tang, der kunne bruges til mangfoldige ting. Disse gamle adgangsveje finder man mange steder i landet, men i Nordsjælland finder man tangvejene på rad og række ved navns nævnelser - lige fra skovveje til villaveje.



LARS BJØRN MADSEN, F. 1951, ARKIVAR, MUSEUMSINSPEKTØR, CAND.ARCH. BIFAG I NORDISK ARKÆOLOGI VED KØBENHAVNS UNIVERSITET 1973. AFGANGSEKSAMEN I NORDISK ARKITEKTURHISTORIE VED KUNSTAKADEMIET I KØBENHAVN 1986. MUSEUMSINSPEKTØR VED HELSINGØR KOMMUNES MUSEER 1989 OG LEDER AF HELSINGØR BYHISTORISKE ARKIV. HAR SKREVET FLERE BØGER OG AFHANDLINGER OM TOPOGRAFISKE OG ARKITEKTURHISTORISKE EMNER.

I Horneby Sands Plantage ved Strandvejen vest for Hornbæk støder man på de besynderlige tangveje. Allerede som barn, når jeg kørte med mine forældre på skovtur, undrede jeg mig over den mærkelige betegnelse på vejskiltene; nummererede veje, der allesammen hed Tangvej - Tredie, Fjerde, Femte, Sjette, Syvende og Ottende Tangvej! Endog skrevet med tal. Og hvorfor så man ikke nummer et og to?

Jeg boede selv på en vej, der hed Marienlyst Allé, og dét var i det mindste et vejnavn, der var til at forstå, da vort hus nærmest var gemt bag alléens ældgamle, velplejede kastanietræer. Men 3., 4., 5., 6., 7. og 8. Tangvej? Og mon ikke der er mange andre, der ligeledes har undret sig over disse navne.

## Nordsjællands tangveje

Først mange år senere gik det op for mig, hvad der i grunden var tale om. Nemlig veje, man benyttede, når der skulle hentes tang på stranden. Tangvejene findes i kystnære byer ganske mange steder i landet og mange af dem er betegnet som sådanne. På Sjælland findes de f.eks. i Liseleje, Melby overdrev, Dragør, Solrød Strand, Nykøbing Sjælland, Sandvig (syd for Præstø) og Rødby. På Fyn i Svendborg, og i Jylland i Torup (ved Knebel), Bønnerup (ved Glesborg), Vejle, Lemvig, Strandby (ved Elling), Høl (ved Børkop) og i Struer. Også Bornholm er repræsenteret ved Snogebæk nær Nexø. I Grensten mellem Stevnstrup og Langaa ved Gudenaen findes også en Tangvej. Ingen steder findes tangvejene dog så rigt repræsenteret som på Sjællands nordkyst, hvor de koncentrerer omkring Hornbæk og Horneby. I Hornbæk Plantage findes således i alt fem tangveje i plantagens vestlige del<sup>31</sup>. Medens disse i dag alle er skovveje, er de fem af førnævnte Horneby Sands i alt otte tangveje blevet til villaveje, og alle otte er ved skiltning tydeligt navngivet med angivelse af deres nummer i rækkefølgen. Tangvejene er i begge plantager nummereret fra Hornbæk og ud mod henholdsvis øst (Hornbæk Plantage) og vest (Horneby Sand). Horneby Sands ottende og yderste tangvej ligger således helt ude i Villingebæk. At Horneby Sands første og

anden tangvej ikke længere er navngivet som sådanne, skyldes blot at de fik navneforandring efter udstykningen af plantagens østlige del til sommerhuse - i øvrigt Danmarks første større sommerhusudstyknings - i perioden 1885-1919.<sup>31</sup> Første Tangvej fik navn efter pensionatejer Anna Regine Friis; et navn, der vel tænkeligt var fremskyndet ved landliggerens gentagne klager over tangkørslen og den umiskendelige lugt fra denne. Anden Tangvej der førte ned til Augusta Buchs fine badehotel, Trouville, fik naturligvis det finere navn Trouvillevej, mens Tredie Tangvej, der dannede grænsen til den urørte del af plantagen og stadig benyttedes til tangkørsel, beholdt sit navn. I det hele taget findes der ved kysterne adskillige veje, gader og stræder, hvis oprindelige funktion som tangveje kun afsløres ved nærmere kort- og kildestudier.

Landøkonomen Gregers Begtrup skriver i 1803, at tang i landbruget benyttes »i Valdbye og i flere Byer ved Stranden, saasom ved Gilleleje og i Egnen af Kjøge«.<sup>32</sup> Skovrideren G. Sarauw fortæller i sin bog om Frederiksborg Amt, der udkom i 1831, at kløvertang benyttes af bønderne i Apperup, Skibstrup, Saunte, Steenstrup, Hornbæk, Horneby og »flere indtil forbi Gilleleie«.<sup>33</sup> Han anfører imidlertid, at problemet ved denne udmærkede tanggødning er uregel-



Fig. 1. Tangvejene i Horneby Sand eksisterer endnu. Her ses 5. Tangvej ved Kildekrog, der i dag gennemskærer plantagens bevoksning af østrigsk fyr og eg.  
Lars Bjørn Madsen fot. 2003.

mæssigheden i tilvejebringelsen, idet »Sundet næsten kun opkaster Græstang, som deels slet ikke, deels ubetydelig anvendes.« Desuden var transporten så besværlig, at kun de bønder, der havde deres jorder nærmest stranden, for alvor kunne drage fordel af tangen som en effektiv, alternativ gødningsform.

At tangvejene optræder i størst antal på Sjællands nordkyst skyldes vel ikke kun den naturgivne, store forekomst af opskyllet tang på disse strande, men også anlægget af de sandflugtsdæmpende plantager mellem bøndernes markjorder og strandene, der blev påbegyndt øst og vest for Hornbæk i anden halvdel af det 18. århundrede. For en fortsat tangkørsel fra strand til mark gennem den sårbare plantage, måtte bønderne nemlig indhente Rentekammerets allernådigste tilladelse.

### Den nyttige tang

Inden der gøres nærmere rede for disse forhold, skal tangen og dens anvendelse i landbruget lige kort beskrives. Tang er den populære fællesbetegnelse for en lang række af havets afgrøder, uanset om der biolo-

gisk set er tale om egentlige tangplanter eller ej. De havplanter, der skylles op på stranden betegnes således ukritisk, men ganske praktisk som tang, og det er disse afgrøder, der gennem tiderne har fundet nytte hos mennesket til utallige formål, lige fra Læsøgårdens berømte tangtage og frøken Dahlerups tangmadrasser til den primære anvendelse i datidens landbrug. Gregers Begtrup var en af de første, der beskrev tangen som et anerkendt gødningsmiddel i landbruget: »Tang fra Stranden benyttes paa Amager til Agerens Gjødning. Det lægges i Hobe nogen Tid at forrådne. Derefter bruges det til Strøelse under Qvæget, eller det føres strax i Mødingstedet. Naar det er kort og tjenligt at nedpløje føres det paa Ageren.«<sup>61</sup> Begtrup havde også talt med en »unavngiven Correspondent«, som kunne meddele, at »Tang opkjørt i Dynger, som har lagt en Vinter og Sommer over, er en skjøn Gjødning paa Leerjorden, og bliver den blandet med et lag Hestemøg imellem hinanden, bliver det som en opløst Mergel og giver god Madjord for Sæden.« Der var dog delte meninger om, hvorvidt tangen først skulle ligge i dynger og rådne. Tværtimod mente nogen, at al den tang, der i løbet af efteråret og

vinteren var drevet i land, skulle »bjerges med største Flid« og straks køres ud på marken. Man skulle så vidt muligt samle den efter hver pålandstorm, da den ville tabe i næringsværdi ved at henligge i strandkanten. Man anså den friske tang som et glimrende gødningsmiddel i en mængde af 40-50 læs pr. tønde land. Man skulle dog sørge for at pløje den ned straks efter udspreddingen, da den ved sol- og vindtørring ville tabe en del af sin virkning.<sup>62</sup> Tang havde samtidig den store fordel, at den kunne erstatte mangelfuld leverance af staldgødning i tider med knaphed på foder.

Tangen var også nyttig for bønderne som dække over deres kartoffel- og roekuler for at holde disse frostfrie i vintermånederne, hvorefter tangen om foråret blev kørt ud på markerne og pløjet ned. Sarauw havde set dette i Jægerspris, hvor den endvidere blev strøet ud på malkepladsen.<sup>63</sup> Også fiskerne kunne med fordel benytte tangen efter samme princip til deres små nyttehaver, først som vinterdække og senere som gødning. Også til havernes mistbænkdriveri var tangen anvendelig som varmekilde. Her anså man bændeltang (*Zostera marina*;

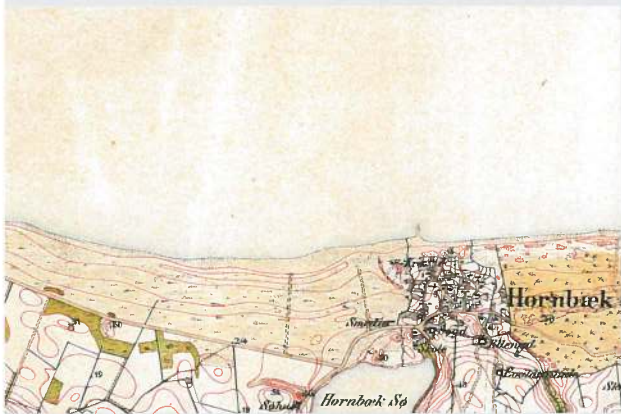


Fig. 2. Horneby Sand var ikke tæmmet ved tangdække og beplantning, da dette kort blev tegnet i 1857. Fra landevejen mellem Hornbæk og Villingebæk forbinder et par tangveje Horneby-bøndernes marker med havet. Udsnit af topografisk kort, Kort- og Matrikelstyrelsens arkiv.



Fig. 3. I Helsingør, mellem Lappen og Grønnehavn ved Kronborgs fæstningsterræn, anlagde byen ved slutningen af det 19. århundrede et par tangveje, der er tydeligt angivet på samtidens topografiske kort - her på et fra 1900. De har dog aldrig officielt været navngivet som Tangveje. Helsingør Kommunes Museer.

også kaldet ålegræs) for den bedste: »Naar Bændeltangen kan faaes i fuldkommen frisk Tilstand og i tilstrækkelig Mængde, kan man, forudsat at Kulden ikke er altfor haard, frembringe en meget god, men ikke langvarig Varme, ved et 4-5 Tommer høit Lag af samme. Den herved frembragte Varme er ikke meget stærk, men holder sig temmelig længe«. Til det kongelige Marienlyst Slots køkkenhave ved Helsingør benyttedes hyppigt tang til gødskning, hvilket fremgår af regnskaberne for perioden 1790-1840.<sup>91</sup> Tang benyttedes i landbruget helt op til 1960'erne - ikke mindst som vinterdække over roekulerne, men som gødningsmiddel blev det i årene efter anden verdenskrig så småt udkonkurreret af kunstgødningen. Samtidig havde det tiltagende stenfiskeri angiveligt ødelagt voksestederne for tangen, så der ikke længere drev de enorme mængder tang i land som før i tiden.<sup>92</sup>

### Sandflugten, bønderne og tangen

Som nævnt skyldes de mange tangveje øst og vest for Hornbæk anlægget af de to plantager, et arbejde, der så småt påbegyndtes i 1737 ved indkaldelsen af forstmanden Johan Ulrich

Röhl, der skulle forestå sanddæmningsarbejdet »langs med Stranden fra Gilleleie til Hammer Møllen«. Man opsatte risgærder og lagde tang ud over sandbankerne for herefter at så og plante marehalm, gran, fyr, pil, bøg og eg. Til at forestå tilsynet med arbejdet, ansatte man en sandfoged, der fik bolig i det til formålet i 1739 opførte Hornbæk Sandhus. Det var imidlertid ikke nogen let sag at lægge en dæmper på sandflugten, hvorfor der konstant opstod problemer. Tangen måtte trods udplantningerne gang på gang bruges i kampen, og i 1792 måtte man holde 10 heste til brug for tangkørslen, der foregik på de dertil anlagte tangveje. Først ved kongelig befaling om skovs opelskning på flyvesandsarealerne i Kronborg Amt få år efter, lykkedes det efterhånden at få planterne til at slutte sig i sammenhængende bevoksninger.

Med anlægget og indhegningen af plantagen havde bønderne mistet deres naturlige adgang til stranden, hvorfor de nu måtte indhente Rentekammerets allernådigste tilladelse til fortsat at hente tang på stranden og dermed formelt give afkald på deres ellers hævdevundne ret til samme. I

1822 indgik bønderne fra Saunte, Stenstrup, Ellekilde og Hornbæk således en aftale med Rentekammeret om »Adgang til Tangkjørsel i Hornbæks Indelukke«. Aftalen indebar, at man først kunne hente tang efter nærmere aftale med sandfogeden. Han skulle herefter først vurdere, hvilken tang, der skulle forblive til dækning af klitterne og sin egen jordlod og hvilken strækning bønderne kunne benytte til transporten. Bønderne kunne foreslå sandfogeden en dato for arbejdet, og denne kunne herefter ikke uden »gyldig grund« ændres. Når tangen skulle transporteres fra stranden til en anvist plads ved den nærmeste tangvej, skulle man følge det samme spor hver gang, og sporet skulle straks efter arbejdets afslutning dækkes med tang. Dermed undgik man ødelæggelse af plantagens stadig sarte bunddække. Når tangdyngerne på de anviste steder i plantagen var klar til hjemkørsel, skulle datoen for denne ligeledes aftales med sandfogden, så man undgik en »frie og egenraadig Kjørsel til ubestemte Tiider i Plantagen«. Man anså det for givet - og påkrævet - at »de Beneficerede« holdt den tangvej, de benyttede »under Dækning med Tang eller Leer«, hvis



Fig. 4. Når der skulle samles tang på stranden i Hornbæk, måtte alle hjælpe til. Her synes det, som om alle fiskerlejets kvinder er samlet om arbejdet på den østlige del af stranden ved maleren Carl Lochers hus, der ses i baggrunden. Postkort afsendt 1923. Helsingør Kommunes Museer.

grunden var sand. Hvis vejen derimod havde fast grund, skulle de alligevel reparere den for de huller og slag, som deres kørsel kunne forvolde. Bønderne havde endvidere pligt til, uden nogen godtgørelse, at dække eventuelle nøgne sandbanker hist og her i plantagen med tang, og fordelingen af arbejdet udregnedes efter, hvor meget tang de enkelte havde kørt hjem.

Ordringen fungerede tilsyneladende uden nævneværdige problemer, men efterhånden fandt bønderne det uhenigtsmæssigt, at den i alt 5079 alen lange strandstrækning i praksis var fordelt mellem de enkelte, da »Tangen falder saare forskiellig« på strækningen. Endvidere påpegede man, at 2403 alen af strækningen nærmest Ellekilde så godt som aldrig gav tang. Man vedtog derfor ved et forlig i august 1841, at sandfogden af de resterende 2676 alen strand, hvor der var rigelig tang, fik rådighed over 400 alen nærmest Hornbæk til sin embedsjord og til klitternes dækning. Den resterende del på i alt 4679 alen stod til bøndernes rådighed i forening, men stadig måtte de følge de strenge krav fra 1822 til, hvornår og hvorledes tangkørslen

skulle finde sted og der vankede store bøder til den, der ikke fulgte reglerne nøje.<sup>121</sup>

Horneby-bønderne, der hentede den ganske betydelige mængde tang, som drev i land ved Horneby Sand vest for Hornbæk, var underkastet samme betingelser, og de holdt stædigt fast på deres ret til tangkørslen. Mange år senere, da begge plantager var etableret, blev formalia omkring tangkørsel slækket væsentligt. Hændte det da, at en bonde fra Stenstrup søgte at redde tang fra Horneby Sand, blev han ganske enkelt gennet væk. Bedre held havde stenstrupperne, når deres svenske »spion« Högfældt meddelte, at »der var tang under skoven.« Högfældt cyklede nemlig straks op til dem, når han konstaterede, at der var skyllet passende mængder tang i land øst for Hornbæk, hvor Horneby-bønderne ikke havde noget at skulle have sagt.<sup>122</sup> Hornbæk-bønderne var, efter at fiskerne havde anskaffet sig både med motor, privilegerede ved ofte at kunne redde sig gode mængder tang direkte fra havnen, idet denne generede både så meget, at fiskerne selv måtte kaste tangen op på molen og stranden

med grebe. Således serveret var det en sand gave til bønderne.<sup>141</sup>

I det 18. århundredes slutning giver kilderne oplysninger om den tang, der drev i land på Grønnehave ved Kronborg. Her havde købstadens bønder altid hentet tang til gødning, men der var i mange år uenighed mellem byen og kommandantskabet på Kronborg om, hvorvidt byen og dermed bønderne egentlig havde adgang til arealet, der benyttedes til eksercerplads for garnisonen på Kronborg. Ja, spørgsmålet var i grunden, hvem af parterne der havde ejendomsretten til det omstridte areal. I 1844 blev sagen atter taget op af byen, der angiveligt kunne bevise, at denne var den retmæssige ejer, og at man kun havde forpligtet sig til at respektere arealet som garnisonens øvelsesterræn. I 1879 forbød Krigsministeriet imidlertid byens jordbrugere i »fremdeles at hente Tang fra Forstranden udfor Grønnehave« til stor protest fra bystyret.<sup>151</sup> Det betød, at adgangen til stranden nu blev ad de tangveje, der var anlagt nordvest for fæstningen, i forlængelse af nuværende Claessensvej og Slotsvej – i øvrigt eksempler på

Fig. 5. Carl Locher fandt tangkørslen værd at skildre i sit maleri, og han fandt i 1882 et egnet motiv på stranden ved Horneby Sands Plantage med Nakkehoved som passende baggrund. Maleri i Statens Museum for Kunst.



veje, der aldrig har været navngivet som tangveje.

### Tangkørsel i kunsten

Flere af vore kendte kunstmalerere har ladet sig fascinere af denne havets planteafgrøde, og Johan Thomas Lundbye, der tidligt nåede op til nordkysten, gjorde følgende betragtninger i sin dagbog: »Jeg kan ikke forlange af Publicum, at det skal med samme Glæde som jeg see paa Linierne i en Strandbred, see hvorledes Tangen teer sig lige fra den frisk opskyllede, saftige, vaade, til den tørre og allerede afblegede. Et Par Marehalmstraa er for mig meget, men for hvem der ikke er saa nøisom, indeholder mit Billede intet, slet intet.«<sup>14</sup> Senere malere som Carl Locher, Georg Emil Liebert og Knud Gamborg fandt et yndet motiv i bøndernes tangkørsel, og specielt Lochers motiv fra Horneby Sand, som blev bragt i Illustreret Tidende i 1882, er blevet ganske kendt og benyttet i talrige lokalhistoriske bøger.

## NOTER

- 1) Hornbæk Plantages 4. Tangvej blev ifølge fhv. fisker Julius Jensen altid kaldt Carls Tangvej, et navn han ikke kan give nærmere forklaring på. Oplyst af Julius Jensen til forfatteren i januar 2000.
- 2) Lars Bjørn Madsen: Nordkysten fra Helsingør til Munkerup, København 2003.
- 3) G. Begtrup: Beskrivelse over Agerdyrkningens Tilstand i Danmark, København 1803, 2. Bind s. 70.
- 4) G. Sarauw: Frederiksborg Amt, København 1831, s. 167 f, 187.
- 5) G. Begtrup: Beskrivelse over Agerdyrkningens Tilstand i Danmark, København 1803, 2. Bind s. 70.
- 6) Vort Landbrug; 1917.
- 7) G. Sarauw: Frederiksborg Amt, København 1831, s. 187.
- 8) F. J. Chr. Jensen: Forsøg til en grundig Veiledning i Frugt- og Kjøkkenhavedyrkning samt det simple Mistbænkdriveri. København 1845.
- 9) Rigsarkivet: Partikulærkammeret 571; reviderede regnskaber vedr. kgl. slotte og haver 1716-1849.
- 10) Meddelt forf. af fhv. fisker Julius Jensen okt. 2000.
- 11) Rigsarkivet: Rtk. Resolution af 15. juni 1822. Aftale med nogle jordbrugere i Tikøb Sogn om adgang til tangkørsel i Hornbæks indelukke, tinglyst 18.12.1822.
- 12) Helsingør Byhistoriske Arkiv: Afskrift af Frederiksborg Amts forligsprotokol. Aftale i henhold til amtets resolution af 27. juli 1841 om retten til tangkørsel langs Hornbæk Plantages forstrand.
- 13) Meddelt forf. af fhv. fisker Julius Jensen okt. 2000.
- 14) Lars Bjørn Madsen: Nordkysten fra Helsingør til Munkerup, København 2003.
- 15) Publicerede uddrag af Helsingør Byraads forhandlinger 1844, s. 36 ff., samt 1879 s. 4 f.
- 16) Erik Gribsø: En nordsjællandsk kunstnerskæbne. Frederiksværk-ynglingen og hans dagbog. Folk og Minder fra Nordsjælland 1975.

# LIGE UD AD LANDEVEJEN

Med amternes nedlæggelse ved udgangen af 2006 forsvandt også de amtslige vejforvaltninger. Lejligheden markeres med et bogværk fra Dansk Vej- og Bromuseum.

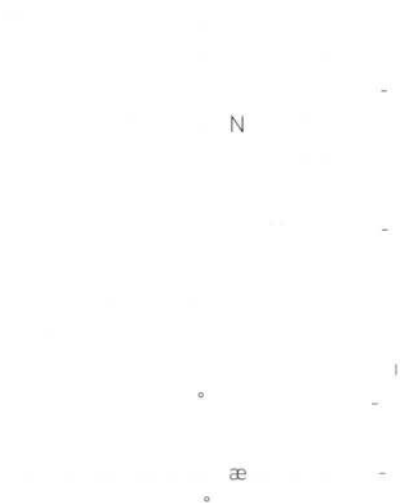


MICHAEL HERTZ, F. 1939. CAND.MAG. 1967 I HISTORIE OG GEOGRAFI. 1968 ARKIVAR, 1997 SENIORFORSKER I RIGSARKIVET. HAR PUBLICERET STUDIER MED EMNER INDEN FOR LANDBOHISTORIE, LOKALHISTORIE OG ADMINISTRATIONS Historie. MEDLEM AF DVS' BESTYRELSE.

## Afsked med amterne

Så kan Danmarks nyligt startede Vej- og Bromuseum med stolthed se tilbage på sin først fuldbårte opgave – udsendelsen af et bogværk i forbindelse med amternes nedlæggelse og vejforvaltningens deling mellem stat og kommuner. Vej- og Bromuseet lagde organisatorisk ramme til bogens udarbejdelse, og historikerne Jørgen Burchardt og Mette Schøberg påtog sig skriveopgaven. Trods en meget presset tidsramme lykkedes det dem at afslutte arbejdet så betids, at værket i december 2006 kunne præsenteres ved en reception i Amtsrådsforeningens lokaler i Frihavnen. Få dage før amterne afsluttede deres virksomhed, blev der på værdig vis sat et minde om de 166 års indsats for at sikre kommuni-

kationen i det danske samfund, som amtsrådene nåede at udfolde.



## Vejloven af 1867

Med vejloven af 21. juni 1867 fik amterne overdraget hovedansvaret for vejforvaltningen. Det hovedlandevejsnet, som staten havde bygget på i over hundrede år, var færdiggjort, og det blev nu amternes opgave at vedligeholde, hvad staten havde anlagt. Med jernbanerne havde en ny tid meldt sin ankomst. Banedriften stod tilsyneladende nu for at overtage fremtidens tunge

trafik; og banerne skulle forbinde landsdelene. Derfor blev hovedlandevejene i 1867 nedgraderet til landeveje og rangeret på linje med det net af lokale landeveje og biveje, som det siden Vejforordningen af 1793 havde været amters og sognekommuners opgave at opretholde og udbygge. Alene for den lokale færdsel og som del af netværket omkring jernbanestationerne kunne vejene have betydning i fremtiden. Mente lovgiverne.

Det er fra dette punkt, Mette Schøberg og Jørgen Burchardt starter beretningen. Og lige ud ad landevejen går det. Forfatterne tager afsæt i 1800-tallets skiftende og hastigt voksende tilbud af trafikmidler – hestevogn, cykel og til sidst motorkøretøj. Vi får at høre om hestevogntyper og om bestemmelserne om bredde af arbejdsvognenes fælge (der vekslede fra amt til amt). Vi får at høre om den gryende cyklisme og om cyklisternes genvendigheder med de grusbelagte veje; og vi får at høre om en forskrækket samtids forsøg på at tæmme og regulere først cyklerne og siden automobilerne, i første omgang angiveligt af hensyn til de nervøse heste; men Jørgen Burchardt antyder, at også socialt nag til velstående bilister påvirkede forvaltningen; og læseren kan nyde en herlig beretning om skrædderen i Gribsvad og ejerne af Strandmosegaard ved Nivå, der i 1922 havde

Trafikmidlernes udvikling står som den støtte søjle, der bærer fremstillingen. Således glimrer blandt andet redegørelsen for cyklernes gennembrud sidst i 1800-tallet. Aarhus Bicycle Club's medlemmer på udflygt i 1898 til Frederikshøj Kro, som ligger ved den nuværende Oddervej. Der er ingen kvinder med i klubbens medlemsskare, men derimod ses fire drenge i den påkrævede cykeluniform.  
Foto: Statsbibliotekets Arkiv.



Ikke mindst snerødning kunne volde problemer for amternes vejforvaltning. I hele to år under krigen kom der så meget sne på Bornholm, at man opgav at rydde vejene for bilerne, som jo alligevel ikke havde benzin til at køre for. Derimod ryddede man vejene, så de blev bekvemme for kaner.  
Foto: Bornholms Museum.



gjort sig det til en livsopgave at anmelde fartsyndere (s. 150 f.) "Hvordan de kontrollerer farten ved ingen ..."

### Automobilet og bilismen

Trods indledningsvis afstandtagen og skepsis hos publikum bed bilismen sig fast, og Danmark skulle i mellemkrigs-tiden blive et af verdens mest biltætte lande. Og det var amtsrådene, der kom til at stå med ansvaret for at tilpasse infrastrukturen til den voksende motorisering; lige som det var amterne, der måtte tage affære og indpasse omnibusser og rutebiler i samarbejde eller konkurrence med banerne. Automo-

bilet viste sig i stand til at udfordre og til endelig at overtage jernbanens førsteplads i trafikmønsteret omkring 1930; og vejene skulle med tiden atter komme til at bære broderparten af samfundets transportbyrde.

Men da udviklingen var nået helt så langt, kom Anden Verdenskrig og så fulgte efterkrigstiden med dens benzinrationering, gummimangel og valuta-restriktioner og dermed en periode med dæmpet vækst i motortrafikken. Mens afslutningen på Første Verdenskrig gav impuls til motoriseringen i Danmark ved udbuddet af lastvogne

fra demobiliserede hærstyrker, kom Anden Verdenskrig til at fastfryse et ældre trafikmønster i mere end et årti. Hestevognene fik et langt efterliv; og Danmark var i besiddelse af en temmelig antikveret bilpark, da valuta-restriktionerne endelig lettedes i begyndelsen af 1950'erne.

Men så blev det tid for fri hastighed (1953) og for statens overtagelse af motorvejbyggeriet og siden tid for energikriser i 1970'erne og 1980'erne og restriktioner og forbigående stagnation i forbindelse med dem. Økonomisk vækst fremkaldte tømmermænd, og



En omfattende servicesektor er opstået omkring vejforvaltningen; også den har været præget af stadig øget mekanisering. Asfaldtbyggere blev bygget, så de kunne klare hele vejbredder. Herved kunne asfalt lægges hurtigt og billigt. Forudsætningen var, at der skulle lægges på relativt lange vejstykker og at asfalt kontinuerligt blev leveret med lastbiler. Denne udlægger fra 1975 kunne udlægge i 12,5 m bredde.  
Foto: Vejdirektoratet.

voksende miljøbevidsthed trak nye rationaler ind i samfundsplanlægningen. Alligevel fulgte perioder med fornyet optimisme og vækst i vejnettet. Parcelhus- og pendlersamfundet er vokset frem i sporet efter motoriseringen, og broerne over sund og bælt har årti efter årti bidraget til at korte rejsetiden af og at gøre vort fædreland mindre.

### Kulturens historie i vejhistorien

Overalt hvor bilismen trængte igennem, har den afstedkommet faste belægninger på vejene; og der er opstået en række støtteindustrier i form af autoværksteder, servicestationer og leverandørfirmaer af vejbygningsmateriel og vejbygningsmateriale. Store samfundssektorer lever i direkte afhængighed af bilismen. Det hører til en af bogens fortjenester, at forfatterne så indgående behandler også disse sider af udviklingen – lige fra asfaltindustrien til fragtvognskørsel og rutebiler. Denne fortjeneste deler forfatterne i øvrigt med forfatteren til en anden moderne dansk vejhistorie – Steffen Elmer Jørgensen ('Fra chaussé til motorvej', 2001), som også trækker de kulturhistoriske, sociale og tekniske perspektiver op i brede billeder.

For Steffen Elmer Jørgensen er og bliver den statslige indsats på vejområdet dog hovedtemaet, markeret med motorvejs- og brobyggeriet. Med sine

mange erindringsindslag og sine mange afsæt i konkrete tilfælde, konkrete hændelsesforløb fører 'Lige ud ad landevejen' måske nok læseren et eller to hanefjed nærmere de autentisk oplevede situationer end 'Fra chaussé til motorvej'. Indlysende interesse har den omtale, forfatterne giver personalet ved amtsvejvæsenene – amtsvejinspektører, vejassistenter og vejmand. Vi ser vejmanden, der med kost og skovl vedligeholdte de grusbelagte veje og hans afløser, der med tiden måtte lære at håndtere tjære- og asfaltbelægninger og manøvrere med en stadig større maskinpark, efterhånden som deres tilværelse blev mere og mere mekaniseret; og med mekaniseringen svandt også vejvæsenernes løst antagne arbejdskraft af stenslagere og skallesmækkere.

Anmelderen kan ikke her tilbageholde en iagttagelse, som er meddelt mig af en tidligere sygehusforvalter ved Holbæk amt. Før den forrige kommunalreform 1970 havde man i amtet den skik, at privatansatte lønmodtagere fik deres afsked, hvis de opnåede valg til kommunalbestyrelse eller amtsråd som repræsentant for et venstrefløjsparti. Sådanne medarbejdere ønskede arbejdsgiverne altså ikke at beskæftige ('Til lykke med valget, her har De en ugeløn; De er fyret'). Men det var så her, at amtmænd, der dengang var født formand for amtsrådet, kunne

komme et nyvalgt medlem til hjælp i hans knibe og som øverste chef for amtets vejforvaltning give manden ansættelse som vejmand. Medlemmets økonomi var reddet, og i amtsrådet kunne amtmænd roligt påregne at få støtte til sin dagsorden fra de medlemmer, han havde givet ansættelse, og som altså - uden for amtsrådet - var hans underordnede.

Det er faldet uden for rammerne af den opgave, forfatterne har stillet sig, at give svar på spørgsmål om det politiske spil og de tekniske sammenhænge bag de beslutninger, som amtsrådene har truffet på vejområdet, og de har ikke belyst eventuelle ligheder eller forskelle på de fremgangsmåder, som amterne har fulgt, når politiske, personlige og praktiske hensyn trådte i vejen for en ønsket løsning. Men de har ved eksemplernes mylder og ikke mindst i kraft af billedmaterialet (vist kun ét opslag uden illustrationer!) givet os et varieret og rigt sammensat billede af et samfund, der skiftede hestevognen ud med bilen og blev mobilt.

Burchardt, Jørgen, og Schønberg, Mette: *Lige ud ad landevejen. Med hestevogn og bil på amternes veje 1868-2006*. Danmarks Vej- og Bromuseum og Syddansk Universitetsforlag 2006. 383 sider, rigt illustreret. ISBN 87-991585-0-7.

# HVAD NÅEDE VI?

Dansk Vejhistorisk Selskab [DVS] kan i år fejre 25-året for sin oprettelse, idet Selskabets stiftende generalforsamling fandt sted den 2. marts 1982. Ideen om at oprette et vejhistorisk selskab opstod nogle år tidligere, som Selskabets æresmedlem, *tidl. vejdirektør Per Milner* beretter om andetsteds i dette nr. af VEJHISTORIE.



CARL JOHAN HANSEN, F. 1942, AKADEMI-  
INGENIØR. UDDANNET PÅ DANMARKS  
INGENIØRAKADEMI 1967.  
ANSAT I VEJDIREKTORATET 1968-2005.  
NÆSTFORMAND I DVS.

Formålet med DVS blev at fremme interessen for den historiske udvikling af vejbygning og vejtrafik i Danmark og vejvæsenets betydning for samfundets udvikling. Endvidere skulle Selskabet arbejde for oprettelsen af et vejmuseum. Formålene skulle realiseres gennem møder, foredrag, ekskursioner mv. og ved indsamling og registrering af effekter og genstande til belysning af den historiske udvikling af vejbygning og vejtrafik i Danmark. Herudover ved registrering og bevaring af eksisterende vejstrækninger, -broer o.lign. af historisk interesse.

Selskabet ledes af en bestyrelse med repræsentanter fra de offentlige vejmyndigheder (Vejdirektoratet, amter [indtil deres nedlæggelse ved årsskiftet

2006-07] og kommuner), undervisningsinstitutionerne, Ingeniørregimentet, Asfaltindustrien og entreprenørerne. Tidligere var Skov- og Naturstyrelsen og Nationalmuseet repræsenteret, men de er senere udtrådt af bestyrelsen. Hertil kommer et antal personer, som vælges på den årlige generalforsamling.

De daglige forretninger forestås af et forretningsudvalg, oprindeligt bestående af formand, sekretær og kasserer, i de senere år tillige af næstformanden.

## Protektor, formænd og æresmedlemmer

Dansk Vejhistorisk Selskab har den store glæde, at *Hans Kongelige Højhed Prinsgemalen* fra starten har været protektor for DVS. Selskabets første formand var den legendariske *Morten Ludvigsen*, som i en lang række år var ingeniørdocent i vejbygning på Danmarks Ingeniørakademi. *Morten Ludvigsen* var Selskabets formand fra stiftelsen i 1982 helt frem til 1997, hvor han blev udnævnt til æresmedlem. Han efterfulgtes som formand af *civilingeniør Georg Christiansen*, som i næsten lige så mange år havde været sekretær for Selskabet. Som afløser for Georg Christiansen tiltrådte i 2000 *civilingeniør Ivar Schacke*, som havde været Selskabets første sekretær. Efter sin afgang som formand i 2004 blev Ivar Schacke udnævnt til æresmedlem. Den

nuværende formand er *kontorchef Bo Tarp*. Næstformandposten blev oprettet sidst i 1990'erne, hvor *civilingeniør Finn Hemmingsen* blev valgt til posten. Undertegnede overtog denne post i 2006.

Ud over de ovennævnte har Selskabet haft *auditør Torben Topsøe-Jensen* som æresmedlem. *Tidl. vejdirektør Per Milner* blev udnævnt til æresmedlem efter sin afgang som vejdirektør i 1996.

## DVS' udvalg

DVS' bestyrelse har i årenes løb nedsat flere udvalg, der skulle tage sig af specifikke opgaver.

## Forskningsudvalget

I år 2000 besluttede DVS at etablere et forskningsudvalg, hvis overordnede formål var at motivere til forskning inden for vejhistoriske emner. Dette skulle ske i samspil med universiteter, museer o.a. Endvidere skulle udvalget fremme offentliggørelse af forskningsresultater, f.eks. ved artikler i VEJHISTORIE. Forskningsudvalget bestod og består fortsat af 5 medlemmer med *mag.art. Kirsten-Elizabeth Høgsbro* som formand.

Forskningsudvalget har udarbejdet en liste over relevante emner og har via udvalgets medlemmer søgt at etablere et netværk til universiteter og



Milesten på hovedlandevejen Københav-Roskilde, som var færdig i 1776.



5½ Milepæl af norsk marmor på Usse-rød-Helsingørvejen, anlagt i 1780'erne.



20 km indhugget på milepæl af granit på hovedlandevejen Kolding-Vejle.



museer, der kunne have interesse i vejhistorisk forskning. Desværre er der ikke kommet yderligere forskning ad denne vej, men udvalget forventer, at oprettelsen af Danmarks Vej- og Bromuseum vil styrke forskningsområdet.

Et meget synligt resultat af forskningsudvalgets arbejde var afholdelsen af et seminar om "Vej- og transporthistorisk forskning", som fandt sted på Syddansk Universitet i Odense i maj 2002. Seminaret var opdelt i 2 dele, med overskrifterne "Forskning i vej- og transporthistorie" og "Historiske veje og bevaring". I alt 65 personer deltog i seminaret. De fleste indlæg er publiceret i VEJHISTORIE nr. 5 Efterår 2002.

Forskningsudvalget står også for seminaret, "Vejtransportformer og andre transportformer - i historisk perspektiv", som afholdes i forbindelse med DVS' 25 års jubilæum.

### Medlemsudvalg

For at styrke interessen for og skabe yderligere tilgang har DVS nedsat et medlemsudvalg. Udvalget har bl.a. gennemført en spørgeskemaundersøgelse, hvor Selskabets medlemmer

blev spurgt om de ønsker, de måtte have til DVS, og har endvidere udarbejdet forslag til, hvordan Selskabet kan styrke medlemskredsen og få øget antallet af medlemmer.

### Milestensgruppe

Det senest nedsatte udvalg er en såkaldt milestensgruppe, der blev nedsat i 2006 med det formål at at foretage en revideret og ajourført registrering af danske mile- og kilometersten. Denne arbejdsgruppe blev nedsat som et samarbejde mellem Danmarks Vej- og Bromuseum og DVS og har *mag.art. Kirsten-Elizabeth Høgsbro* som formand.

Arbejdsgruppen skal bl.a. undersøge mulighederne for en opdatering af arkitekt Ejvind Draibys publikation "Gamle danske milepæle". Endvidere skal mulighederne for en udgivelse i "populær form" (en guide) over de danske mile- og kilometersten underøges.

Gruppen startede sin virksomhed med at få indsamlet materiale om mile- og kilometersten, der måtte ligge hos amterne, som jo skulle nedlægges ved årsskiftet 2006/07. Der blev indsamlet en del materiale og gruppen er nu på

baggrund af dette gået i gang med en registrering af materialet i marken på grundlag af et skema om mile- og kilometersten. Det skal senere indlægges i en database

### DVS' arrangementer Mange foredrag

Gennem de 25 år har der været afholdt en række møder, foredrag og ekskursioner. I de første år blev der normalt afholdt 2-3 foredrag om året, men antallet er efterhånden steget til 4-5 årlige foredrag. Hertil kommer en vejhistorisk ekskursion, som har været arrangeret næsten hvert år.

Arrangementerne har ved flere lejligheder været afholdt i samarbejde med andre foreninger eller selskaber; her skal blot nævnes Vej- og Byplanforeningen og Selskabet for Historisk Teknologi (HITEK), begge under Ingeniørforeningen i Danmark (IDA).

Det er en meget lang og varieret række af emner, der gennem årene har været genstand for foredrag. Emnerne spænder fra oldtidens veje over middelalder, renæssance og vejreformernes tid frem til vore dages landeveje og motorveje. Blandt emnerne



*I 1995 var der en meget vellykket tur til Norge. På turen besøgte bl.a. det norske vejmuseum, den gamle kongevej fra Kristiania til Trondheim og Den Bergensiske Kongevej. Vindhellavegen i Lærdal på Kongevejen mellem Oslo og Bergen var en af Norges vigtigste veje. Den første kørevej blev bygget i 1793, men da stigningen var for stor, blev der bygget en ny vej i 1840'erne. Det er et meget imponerende anlæg med de meget flotte støttemure. Foto: Cathrine Thorstesen.*

var broer gennem tiderne, trafik og færdsel til fods, på hest, med vogn og i bil, vogne og veje, pilgrimsveje, gamle danske vejkort, historien om enkelte vejstrækninger som Strandvejen, Roskilde Landevej, Hærvejen og rejseliv. Der har ligeledes været foredrag fra de andre nordiske lande og fra England.

### Vejhistoriske ekskursioner

I gennem DVSs 25 årige liv har der næsten hvert år været afholdt en ekskursion, hvor forskellige vej- og brohistoriske samt andre kulturhistoriske interessante steder er blevet besøgt. Disse ture har ikke alene omfattet Danmark, men der har også været udflugter til Norge, Sverige, Sydslesvig og Holsten samt til Rügen. De har været af en til tre dages varighed. Det har altid været interessante og givende både kultur- og vejhistorisk.

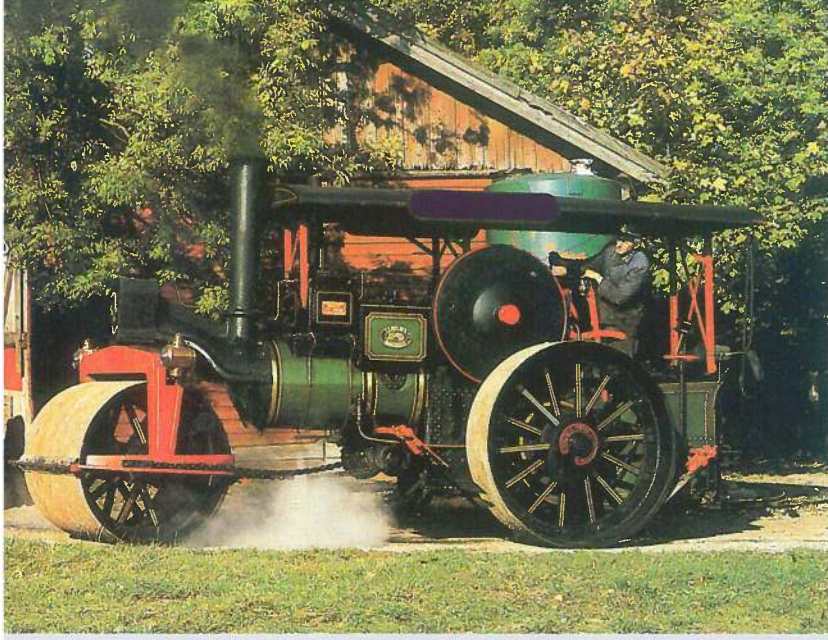
Af turene i Danmark skal nævnes ekskursioner til gamle vejstrækninger, broer, milepæle, lokalhistoriske museer, udgravninger mv. på Sjælland, på Lolland-Falster med museumsvejen ved Pedersborg, på Fyn og Djursland, Midt- og Nordjylland, Hærvejen i Jylland, Skjern Ådal i forbindelse med udretningen af åen osv.



*I 2005 gik DVS' vejhistoriske tur til Sverige – til Skåne, Småland og Götaland omkring Vättern. På turen besøgtedes bl.a. den gamle Riksväg 1 – Kungsvägen til Stockholm og Eriksgatan – den middelaldervej som de svenske konger skulle drage ad for at blive hyllet som konge. Endvidere var der både ældre og nyere vej- og broanlæg, hulveje, mile- og runesten. Det var Göta Kanal ved Forsvik med sluseanlæg og Sveriges ældste jernbro fra 1813. Deltagerne ses her ved "Granne Påle" i Ekedalen i Västergötaland. Foto: CJH.*



*På DVS' tur på Fyn i 1999 besøgte deltagerne bl.a. den smukke hængebro over voldgraven på Brahesborg Slot ved Assens. I midten af 1800-tallet blev jernbroer noget af et modefænomen på danske herregårde og hængebroen på Brahesborg blev i 1850 støbt på det norske jernværk Fritzøe og herefter fragtet til Danmark.*



*Damptrømlklubben har en samling af gamle damptrømler, som medlemmerne selv står for restaureringen af. Samlingen står i Andelslandsbyen Nyvang, hvor Danmarks Vej- og Bromuseum også skal ligge. DVS har ved flere lejligheder beset tromlesamlingen, bl.a. denne tromle ejet af firmaet Icopal.*



## Vejforordningens 200 års jubilæum

Et væsentligt arrangement blev fejringen af 200 året for Danmarks første samlede vejlov: "Forordning om Veivæsenet i Danmark af 13. dec. 1793". Forordningen var resultatet af et stort arbejde, som var igangsat tilbage i 1778 med nedsættelsen af "General-Vei-Commissionen". Det var i vejreformernes periode, som kan siges at begynde i 1761, hvor Frederik V i en kongelig resolution bestemte, at "saavel til Agerdyrkingens, Handlens og den indre Samfærdsels Fremme som til Bequemmelighed for de Reisende, at lade anlægge nye Hovedveie i alle Landets Provindser".

Da der ikke var den nødvendige vejekspertise i Danmark, indkaldtes fra Frankrig tre vejingeniører med Jean Marmillod i spidsen til at forestå anlægget af de nye veje. I 1775 var den første danske hovedlandevej fra København til Fredensborg færdig og året efter blev strækningen København-Roskilde færdig.

Oplægget til Vejforordningen var udarbejdet i 1791 af greve C.F. Reventlow: "Plan til en forbedret Indretning af Veivæsenet i Kongeriget Danmark. Hans Excellence, Herr Geheime Raad og Greve Reventlous". Denne betænkning blev transskriberet af *universi-*

*tetslektor Claus Bjørn* og udgivet af Selskabet i anledning af 200 års jubilæet.

Betænkningen resulterede som nævnt i Vejforordningen, Danmarks første samlede vejlov. Her er fastsat en række bestemmelser og regler for vejene og vejtrafikken og for alt, hvad der havde betydning for vejenes anlæg, udformning og vedligeholdelse, og for alle, der kørte eller færdedes på dem.

I samme anledning blev der dels afholdt et seminar i det gamle Eigveds Pakhus i København, dels et vejhistorisk symposium henholdsvis på Danmarks Vejmuseum på Farø og i

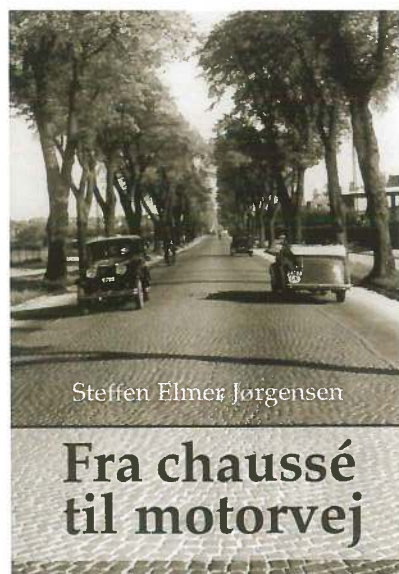
Middelaldercentret i Nykøbing F. Der blev endvidere arrangeret en særudstilling om Vejforordningen på Vejmusset.

### BRAUT 1

Symposiet blev senere dokumenteret i publikationen "Braut 1 – Nordiske vejhistoriske studier", som blev publiceret i 1996. Her er dels gengivet de indlæg, der blev givet på symposiet, dels blev bogen suppleret med andre artikler af vejhistorisk interesse, bl.a. af *ph.d. Steffen E. Jørgensen*, som på udgivelsestidspunktet var i gang med nedennævnte projekt.

### Fra chaussé til motorvej

En anden vigtig ting i forbindelse med jubilæet var udskrivelsen af et forskningsprojekt, som skulle omfatte det overordnede danske vejnets udvikling fra 1793 frem til vore dage. Til at gennemføre projektet blev udpeget *cand.mag. ph.d. Steffen Elmer Jørgensen*. Projektet resulterede i 2001 i udgivelsen af bogen "Fra chaussé til motorvej – Det overordnede danske vejnets udvikling siden 1761". Det er den første samlede fremstilling af de danske overordnede vejes historie frem til vore dage, men den trækker også de kulturhistoriske, sociale og tekniske perspektiver op i brede billeder. Bogen er en vægtig sag på næsten 600 sider.





*Røjels bonn ved Geels Bakke ved Holte. Her skar Danmarks første hovedlandevej, København-Fredensborgvejen, sig op over bakken i Geels Skov. Der er livlig trafik, mens stenhuggeren arbejder bag sin skærm. Malet 1851 af Andreas Juul. Sællerød Museum.*



*Nybro ved Usserød på Sjælland ligger på Danmarks første hovedlandevej (chaussé), København-Fredensborg, som blev færdig i 1775. Broen og vejen er tegnet af Jean Marmillod. DVS har medvirket til at skabe et godt miljø omkring broen og vejen. Foto: CJH.*

## Tidsskriftet VEJHISTORIE

Der eksisterer megen viden om vejes og broers tilblivelse, deres anvendelse og betydning for vort samfund, men selv om der er publiceret flere bøger og artikler om vejhistoriske emner, er det indtrykket, at meget af denne viden ikke kommer ud til en bredere interesseret kreds. Der syntes derfor at være behov for et decideret tidsskrift, hvor artikler om emner om vejes og broers historie kunne publiceres. DVS besluttede derfor i år 2000 at påbegynde udgivelsen af et tidsskrift, VEJHISTORIE. En redaktionskomité til at forestå udgivelsen blev nedsat og den fik (og har fortsat) de samme 5 medlemmer som forskningsudvalget. *Seniorforsker, cand.mag. Michael Hertz* blev formand for redaktionskomiteen.

VEJHISTORIE er udkommet med 2 numre om året og er nu nået til nr. 13 i rækken. Der er taget en række vej- og brohistoriske emner op i tidsskriftet gennem dets levetid. VEJHISTORIE har ikke kunnet udgives uden velvillig sponsortøtte, idet Selskabet har et temmelig lille budget.

## Vejmuseum i Danmark

Fra sin oprettelse i 1982 var et vigtigt formål for Dansk Vejhistorisk Selskab at støtte arbejdet med oprettelsen og driften af et vejmuseum i Danmark.

## Danmarks Vejmuseum

Op gennem 80'erne blev der arbejdet videre med vejmuseumplanerne. Der var flere forslag om placeringen af museet, f.eks. ved Hedeland, et gammelt grusgravs område mellem Hedehusene og Roskilde, hvor der tillige var planer om museer for Damptrømlklubben og Industribaneklubben, ved Kliplev i Sønderjylland, hvor der skulle etableres en landbrugspark, og ved Billund, hvor der var planer om at oprette Danmarks Flymuseum. Resultatet blev imidlertid, at Danmarks Vejmuseum anlagdes år 2001 på Farø ved et Danmarks største trafikale bygværker, Farøbroerne. Udstillingen omfattede den vejhistoriske samling af genstande, udstyr, dokumenter mv., der var blevet skabt i årene efter 1979.

Desværre viste det sig i løbet af de efterfølgende år ikke økonomisk muligt at få vejmuseumet til at løbe rundt og i 1996 måtte museet gå i betalingsstandsning og den vejhistoriske samling kom i depot.

## DVS' Museumsudvalg

Efter nedlæggelsen af vejmuseumet på Farø blev en uafhængig museumsforening dannet, hvis formål var igen at få etableret et dansk vejmuseum. Formand for Vejmuseumforeningen blev *tidl. vejdirektør Per Milner* og sekretær *dr. phil. Per Ole Schovsbo*, som var

den sidste chef for vejmuseumet. Efter et par år måtte vejmuseumforeningen imidlertid konstatere, at deres arbejder ikke kunne lykkes.

Dansk Vejhistorisk Selskab gik derefter mere aktivt ind i arbejdet. Vejhistorisk Samling var nu i depot på Holbæk kaserne og Selskabet indledte herunder et samarbejde med Andelslandsbyen Nyvang i Holbæk. På denne baggrund besluttede DVS i 2000, at det ville være hensigtsmæssigt at oprette et museumsudvalg, som bl.a. skulle søge at få Danmarks Vej- og Bromuseum etableret i Nyvang. Formand for udvalget blev *civilingeniør Ivar Schacke*, DVS' daværende formand, og som sekretær, *dr.phil. Per Ole Schovsbo*. Endvidere sad *tidl. vejdirektør Per Milner* og arkitekt *Ib Møller* i udvalget.

Udvalget fik bl.a. til opgave at fremlægge skitser til Danmarks Vej- og Bromuseum ved Nyvang, og at stille forslag til museets organisering og drift. Endvidere at søge de nødvendige økonomiske midler til etablering og drift af museet. Det lykkedes da også DVS at få tilsagn om støtte til anlæg og drift af museet fra flere private fonde, firmaer og foreninger. Der var herefter en del forhandlinger både med trafikministeren og med Folketingets trafikudvalg.



Danmarks Vej- og Bromuseum på Farø blev åbnet den 12. juli 1991. Arkitektfirmaet Henning Larsen stod for projekteringen, hvor dog kun første etape blev færdig.



## Foreningen til oprettelse af Danmarks Vej- og Bromuseum

Efter ovennævnte drøftelser med Trafikministeren blev det klart, at etableringen af Danmarks Vej- og Bromuseum sandsynligvis skulle ske i privat regi, og da DVS ikke kunne klare en sådan opgave, besluttede DVS i efteråret 2001 at etablere "Foreningen til oprettelse af Danmarks Vej- og Bromuseum". Foreningen skulle fungere som en "juridisk person". Til formand valgtes DVS' formand, *civilingeniør Ivar Schacke* og som næstformand *cand.mag. Michael Hertz*. Endvidere arkitekt *Ib Møller*, *kontorchef Bo Tarp* og som sekretær undertegnede.

I foråret 2002 besluttede kulturminister *Brian Mikkelsen*, at der skulle foretages en museumsfaglig vurdering af Vejhistorisk Samling. Undersøgelsen skulle forestås af Kulturarvsstyrelsen i samarbejde med DVS og med bistand fra *dr.phil. Per Ole Schovsbo* som museumsfaglig kyndig. Undersøgelsen skulle bl.a. munde ud i en vurdering, om samlingen kunne danne grundlag for oprettelsen af et vejhistorisk museum eller den skulle fordeles på eksisterende museer. I løbet af efteråret 2002 blev rapporten udarbejdet,

### Danmarks Vej- og Bromuseum. Veje, broer og landtransport.

Samtidig med, at Kulturarvsstyrelsen

arbejdede på sin rapport, udarbejdede DVS en egen rapport om Vejhistorisk Samling. Den forelå i 2003 som publikationen "Danmarks VEJ- & BROMUSEUM. Veje, broer og landtransport – fra oldtid til nutid". Rapporten beskriver, hvorfor Vejhistorisk Samling bør bibeholdes som en enhed i et eget museum, og indeholder tillige en vision for oprettelsen af Danmarks Vej- og Bromuseum.

I det såkaldte Trafikforlig af 5. november 2003 blev det bl.a. bestemt, at der skulle oprettes et dansk vej- og bromuseum. Ifølge pkt. 7 er det bestemt, at "der etableres et Vej- og Bromuseum for at bevare og sikre de eksisterende samlinger på området for eftertiden, herunder samlingerne fra det tidligere Danmarks Vejmuseum. Ideen med museet er at formidle viden om veje og broers kulturhistoriske betydning". Der blev samtidig afsat 10 mio. kr til etablering og 2 mio. i 4 år til drift af vej- og bromuseet, idet det forudsættes, at der skal skaffes yderligere midler fra anden side.

Efter indgåelsen af Trafikforliget besluttede trafikministeren, at der skulle iværksættes en undersøgelse af, hvordan museet kunne etableres. Til støtte for denne undersøgelse blev der nedsat en arbejdsgruppe, hvor DVS blev repræsenteret af formanden *Bo Tarp*

og *Per Ole Schovsbo*, mens FoDVB fik DVS' afgående formand, *Ivar Schacke*, som repræsentant.

I foråret 2005 blev der udpeget en bestyrelse for Danmarks Vej- og Bromuseum med *tidl. trafikminister Kaj Ikkast* som formand og DVS's formand, *Bo Tarp*, som næstformand. I eftersommeren 2005 blev *Helle Schummel* udpeget som chef for Vej- og Bromuseet, som nu er i gang med de forberedende aktiviteter.

DVS har som det forstås igennem mange år meget aktivt arbejdet med at få etableret et vejmuseum i Danmark; det er derfor meget tilfredsstillende, at Selskabets arbejde med oprettelsen af Danmarks Vej- og Bromuseum bar frugt.

### DVS' publikationer og øvrige projekter

Ud over de nævnte har DVS udgivet en række andre publikationer, flere af dem baseret på afholdte foredrag eller hentet fra andre tidsskrifter. En oversigt over alle DVS' publikationer er givet sidst i artiklen.

DVS har gennem årene gennemført eller støttet forskellige vejhistoriske projekter. Det største projekt må siges at være undersøgelsen af det danske overordnede vejnets udvikling, som

Amtmand Hoppes Bro er bygget af firmaet Christiani & Nielsen i 1905 og er den ældst bevarede jernbetonbro med rundjernsarmering i Danmark. Broen regnes for at være et særdeles smukt eksempel på dansk brobygningskunst og blev da også fredet i 1975. I 1965 afløstes den af en moderne bro og fungerer i dag som cykel- og fodgængerbro. Amtmand Hoppes Bro blev renoveret i slutningen af 1990'erne med teknisk bistand fra DVS.

Foto: Christiani & Nielsen.



Ved Dronning Margrethes og Prins Henriks sølvbryllup den 7. juni 1992 ydede DVS støtte ved ombygningen af Fredensborg Slotsgade, som udgør den sidste strækning på Danmarks første hovedlandevej, København-Fredensborg. Det er så langt som muligt udført efter Marmillods planer, men er naturligvis tilpasset nutidens trafikale krav. Det resulterede også i anlægget af en Runddel (rundkørsel) i krydset, hvor Fredensborgvejen skærer hovedlandevejen Hillerød-Helsingør.

Foto: CJH.

resulterede i "Fra chaussé til motorvej".

I et par tilfælde har selskabet engageret sig i bevaring eller genskabelse af historiske vejmiljøer således ved frilægning af Nybro ved Usserød, ved retablering af vejen gennem Fredensborg op mod slottet og ved bistand til bevaringsarbejdet på amtmand Hoppes bro i Jylland.

### Internationalt samarbejde

DVS deltager gennem 80'erne i en række fællesnordiske vejmuseumsmøder, hvori kolleger fra de andre nordiske lande mødes. DVS har endvidere ved flere lejligheder deltaget i og været repræsenteret ved seminarer og kontaktmøder i Norge.

Ved Nordisk Vejteknisk Forbunds kongresser, som afholdes hvert 4. år på skift i de 4 store lande, har DVS som dansk repræsentant deltaget ved udarbejdelsen af vejhistoriske udstillinger. Det har fundet sted 1984 i Stockholm, i 1988 i København, i 1996 i Bergen, i 2000 i Malmø og senest i 2004 i København.

Endelig har DVS sammen med nordiske søsterforeninger samarbejdet om en fællesnordisk, vejhistorisk publikation, kaldet BRAUT, der til dato er udkommet i to numre.

## Dansk Vejhistorisk Selskabs publikationer

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

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

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

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

**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.

**Forordning om Vei-Væsenet i Danmark af 13. december 1793**. Genoptryk i anledning af Vejforordningens 200 års jubilæum.

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

**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.

**Generalvejkommissionens 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 Vägverkets museum, Sverige.

**Vejen, ingeniøren og samfundet** af *fhv. vejdirektør Per Milner*. Udgivet 1999.

**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.

**Braut 2 - Nordiske veghistoriske studier**. Udgivet af Norsk vegmuseum i samarbejde med Danmarks Vejmuseum, Finlands Vægmuseum og Vägverkets museum, Sverige.

**Danmarks Vej- & Bromuseum**. Veje, broer og landtransport - fra oldtid til nutid. Udgivet af DVS i 2003.

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 Bromuseum.

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 Blindum, på nedenstående adresse, telefon eller på e-mail: [ub@vd.dk](mailto:ub@vd.dk).



Dansk Vejhistorisk Selskab  
c/o Vejdirektoratet  
Niels Juels Gade 13  
Postboks 9018  
DK-1022 København K  
  
Postgiro 169-1791  
  
T 7244 3333  
F 7244 3426  
E [ub@vd.dk](mailto:ub@vd.dk)  
[www.vejhistorie.dk](http://www.vejhistorie.dk)