

# VEJHISTORIE

no. 17 // forår 2010

Tidsskrift fra DANSK VEJHISTORISK SELSKAB



LOKALE VEJE ELLER HÆRVEJSSPOR?

MILESTEINER I NORGE

VEJEN TIL KRIG

# INDHOLD

Forsidefoto | Vejen fra Vrads  
over Vrads Sande til Hjøllund.  
FOTO: POUL KOUSGAARD.



- 03 LOKALE VEJE ELLER HÆRVEJSSPOR?  
Palle Kousgaard, civilingeniør
- 13 MILESTEINER I NORGE  
Cathrine Thorstensen, amanuensis, cand. filol.
- 19 VEJEN TIL KRIG  
Johan P.V. Lausten, cand.mag.

## FORORD

Fælles tema for dette nummer af VEJHISTORIE er der kun tale om, for så vidt man hæfter sig ved selve vejaspektet. I artiklen 'Lokale veje eller hærvejsspor?' sætter civilingeniør Palle Kousgaard sit store lokalkendskab ind i genovervejelser af tolkningen af veje og vejspor omkring Vrads og Salten Å. Cathrine Thorstensen, der er amanuensis ved det norske vejmuseum, præsenterer i sin artikel, 'Milesteiner i Norge', læserne for ni norske milesten stammende fra 1680'erne. Hun nærer det fromme håb, at endnu flere norske milesten må kunne føjes til dette katalog. Endelig får vi i 'Vejen til krig' en redegørelse ved cand.mag. Johan Peter Vestergaard Laustsen for vejnettets betydning for udviklingen af det strategiske koncept kaldet 'Blitzkrieg'.

Endnu en gang retter redaktionen en varm tak til Asfaltindustrien, der velvilligt har sponsoreret dette nummer af VEJHISTORIE.

Michael Hertz

## KOLOFON

### VEJHISTORIE

Tidsskrift fra Dansk Vejhistorisk Selskab  
no. 17 Forår 2010

### ISSN 1600-776XX

Udgivet af Dansk Vejhistorisk Selskab med  
støtte fra Asfaltindustrien.

**Grafisk design** | Kvorning Design &  
Kommunikation

**Lay-out** | FALCON GRAFISK DESIGN

**Tryk** | Vejdirektoratet

**Oplag** | 500 eksemplarer

### Redaktion

Cand.mag. Michael Hertz, redaktør  
Mag.art. Kirsten-Elizabeth Høgsbro  
Universitetslektor, dr.phil. Karl-Erik Frandsen  
Museumschef Helle Schummel  
Akademiingeniør Carl Johan Hansen

Manuskripter fremsendes på diskette eller pr.  
e-mail på nedenstående adresse. Forfattervej-  
ledning kan rekvireres samme sted.

Medlemsblad for Dansk Vejhistorisk Selskab.  
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 dvs@vd.dk

www.vejhistorie.dk

# LOKALE VEJE ELLER HÆRVEJSSPOR?

Om hvordan gamle kultur- og vejspor gøres til hærvejsspor



*PALLE KOUSGAARD, F. 1945. CIVILINGENIØR 1970 MED SPECIALE I BYPLANLÆGNING. I EN ÅRRÆKKE BYPLANKYNDIGT MEDLEM AF TEKNISK UDVALG UNDER DANMARKS NATURFREDNINGSFORENING. HAR FRA 1994 DREVET ET ØKOLOGISK JORDBRUG VED SALTEN Å. SKØNLITTERÆRT OG HISTORISK-TOPOGRAFISK FORFATTERSKAB, BL.A.: ST. HJØLLUND PLANTAGE I 125 ÅR (ST. HJØLLUND A/S 2000), VANDMØLLERNE VED SALTEN Å (FORLAGET VINDEN VENDER 2003), MENNESKER OG LANDSKAB (FORLAGET VINDEN VENDER 2007) OG RUNDT OM BØLLING SØ (FORLAGET INGE LIS JØRGENSEN 2010).*

Eggen omkring Salten Å syd for Silkeborg er et af Danmarks landskabeligt mest spændende områder, og centralt i området ligger den lille by Vrads med sine 200 indbyggere. Byen er på mange måder usædvanlig, og med sin købmandshandel, oprettet og drevet af frivillige, er Vrads et væsentligt knudepunkt på "Hærvejsruten", som både er et vej- og et stisystem, de daværende amter udpegede og etablerede i begyndelsen af 1990'erne. Netop i Vrads krydser "Hærvejen" cykelrute 4 fra Ringkøbing til Århus, en rute, der på et stykke følger naturstien på den tidligere Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernbanes trassé.

## Hærvejsruten, et "win win" scenario

Med såvel en rekreativ som historisk begrundelse ville nogle amter føre både en sammenhængende vej og sti ad det

*Fig. 1. Vrads Købmandshandel. En oase på den moderne Hærvej, hvor deltagerne i et motionscykelløb både kan få og lade vand. Foran butikken er halvdelen af vejarealet indtaget til en terrasse med borde, beskyttet af kraftige granitsøjler, et på en gang miljøskabende og hastighedsdæmpende projekt, som udarbejdedes af en lokal gruppe, hvor Palle Kousgaard indgik. Biler kan kun passere i ét spor, og yderligere omorganiserede man hjænderne, så den vej, der tidligere opfattedes som gennemgående, nu fik vigepligten, mens sidevejene fik forkørselsret. Foto Palle Kousgaard 2008.*



gamle færdselsstrøg, som kendes som Hærvejen, og man tog udgangspunkt i Mads Lidegaards undersøgelse af hærvejsspor<sup>1</sup>, som resulterede i mange alternative spor igennem det smukke terræn i sammenligning med Hugo Matthiessens hovedrute langs hovedvej 13<sup>2</sup>. En arbejdsgruppe med Mads Lidegaard, medarbejdere fra amtslige fredningskontorer og repræsentanter fra berørte museer, fredningsstyrelsen og Danmarks Naturfredningsforening godkendte grundlaget og anbefalede projektet.

Etableringen af hærvejsruten tog først og fremmest sigte på naturoplevelse, men ved at basere systemet på den tusindårige hærvej tilføjes et vægtigt element af gammel kulturhistorie. Den historiske argumentation var svær at hamle op med for de lodsejere, der måtte lægge jord til stien og "tåle" færdslen over deres ejendom, skønt nogle af dem var endog meget forundrede over argumenterne for netop at føre stien over deres jord, for mens selve hærvejsruten er lagt på offentligt farbare veje, er den tilhørende vandresti flere steder ført ind over private arealer.<sup>3</sup> Det er der kommet fine og velbenyttede ruter ud af, men for både sti og vej gælder det flere steder, at hærvejsbegrundelsen forekommer meget svag, for i iveren efter at finde spor efter regionale og nationale veje kan man meget let overse, at mennesker har levet og virket på enen, og at de såkaldte hærvejsspor

har mere sandsynlige lokale forklaringer. Sådanne viser sig netop, når man indgående beskæftiger sig med den lokale historie, som jeg har gjort i omegnen af Vrads siden 1999. Imidlertid har den lokale historie sjældent den store gennemslagskraft over for store offentlige satsninger, og det kan så medføre det interessante fænomen, at fejlagtigt tolkede kulturspor lægges til grund for en "hærvejsrute", som får så stor succes, at man med god ret kan se det pågældende vejforløb som en nutidig og fremtidig del af den hærvej, der set over et meget stort tidsrum alligevel er så uhåndterlig og vanskelig at have med at gøre. For markedsføringen af området er det en godbid, et "win win" scenario, men når de iagttagelser, der overbeviser om, at Hærvejen gik netop her, har andre og mere sandsynlige forklaringer, er der alligevel noget, der skurrer og må undersøges, og for at påvise nogle af disse forhold og få dem ind i en rimelig sammenhæng, er det væsentligt at give en introduktion til enen.

### Vrads og Vrads Herred

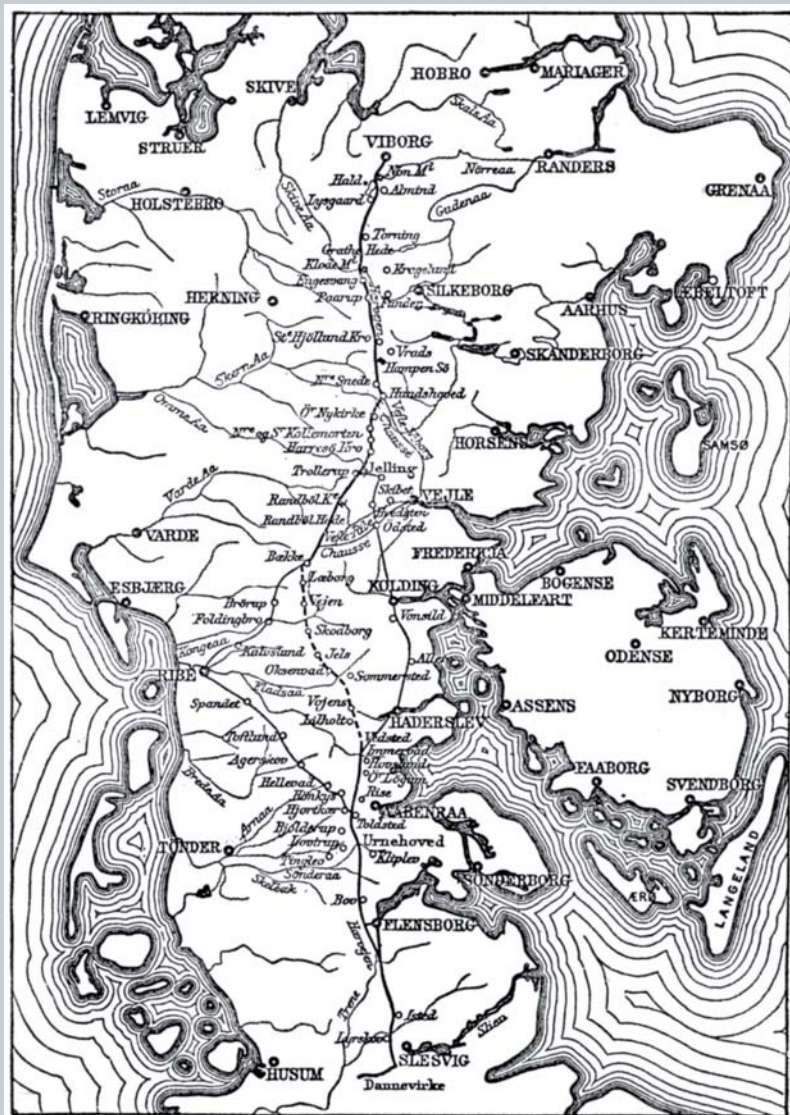
Bynavnet Vrads, som skal udtales med stumt d, har formentlig sit navn efter den markante Vrads Bavnehøj eller Vradshøj<sup>4</sup>, som gav navn til hele herredet, Vradshøj herred, som det kendes fra Valdemar Sejrs jordebog fra 1231, hvor herredets forpligtelse var årligt sammen med Thyrsting herred: "gav en nats gæsteri".<sup>5</sup> En "vrad" var

tolv oldensvin, som tilbage i tiden har kunnet finde deres føde på bakkerne omkring Bavnehøj, noget af det, der nu kendes som Vrads Bavnehede, altså tolv oldensvins høj. Ikke langt herfra lå Thyrsting Vrads Herreds tingsted indtil 1582, hvorefter det ad et par omgange blev flyttet for at ende i Brædstrup. Frem til sandflugtdæmpningen omkring år 1800 hærgede gentagne sandflugter enen, så det ind imellem var den rene elendighed, og i 1592 var Vrads Kirke truet af nedlæggelse. Men mens kirkerne i Sigten, Virklund, Brande (ved Them) og Tømmerby blev nedlagt, blev den lille Vrads Kirke sat i stand, blandt andet med materialer fra de nedbrudte kirker i Brande og Tømmerby. I det hele taget levede Vrads en nøjsom og yderst beskedne og tilbagetrukken tilværelse med sine 5-6 gårde samlet på plateauet lidt syd for Bavnehøj, og når herredet ifølge kong Valdemars jordebog skulle yde "en nats gæsteri", var det næppe fordi området i sig selv var et udflugtsmål, men fordi Hærvejen ned langs den jyske højderyg havde et forløb på omkring 20 km igennem herredet.

### Topografisk vandskel og hærvej

Da jeg fra 1969 som landligger kom på ejendommen Lavlund<sup>6</sup> mellem Vrads og Ansø Mølle<sup>7</sup>, blev jeg fascineret af historien om Hærvejen, som skulle ligge lige uden for huset. Det var historiens vingesus, der genlød i granerne, og det

Fig. 2. Hugo Matthiessens kort over Hærvejens forløb, tegnet ca. 1930. Matthiessen har ikke tegnet svinkeærinder fra hovedruten. Heller ikke den østlige vej om Bølling Sø. Fra Hugo Matthiessen: Hærvejen, Gyldendal 1930.



var som om, at ejendommen, som endda engang havde rummet en smedje, blev lidt finere af det. Jo, Hærvejen gik ned forbi Ansø Mølle, hvor der havde været kro og det hele, og til den anden side op gennem Vrads. Det var kendt på egnen, og lidt nord for Ansø Mølle var i øvrigt et brolagt stykke hulvej, som helt sikkert beviste, at det var Hærvejen. Men uanset hvor gerne, jeg end så den nuværende Ansøvej som en del af Hærvejen, var der flere forhold, der undrede mig.

Hærvejen fulgte, når ikke andet talte imod, det topografiske vandskel, hvor vanskelig passage af vådområder var reduceret til et minimum, ligesom også udsving i såvel horisontal som vertikal retning var mindre her end længere mod øst, hvor de dybe ådale skar sig ind. Ved egentlige søer og større vådområder måtte vejen naturligvis finde udenom, undertiden både i en østlig og en vestlig rute, som det har været tilfældet ved Bølling Sø, men selv flade hedestrækninger kunne undertiden være våde og vanskeligt farbare, hvorfor megen trafik, bl.a. kørsel til mølle, blev henlagt til perioder med frost.

Turen ned i ådalen over den gamle Ansø Mølle<sup>9</sup> var og er bakke op og bakke ned, og passagen ved Ansø Mølle har kun kunnet foregå over bro eller mølleledæmning. Møllen lå ved udløbet fra Ansø, der før 1870 var en ca. 50 tdl. stor sø, ud i Nørre Å (Salten Å), hvis vandstand dengang var højere end nu,

og hvor flere moser og kær især nord for åen vanskeliggjorde passagen. Det er ikke umiddelbart indlysende, at man skulle vælge at tage turen øst om Ansø, hvor man ud over den vanskelige å-passage havde de store sandede bakker med 80-90 meters stigning. Yderligere skulle en passage gennem Vrads ske ad vejen op over byens få forholdsvis gode jorder, hvilket næppe ville være velset med en større studeflokk. Langt mere gnidningsfrit ville det være at passere over den magre hedejords store udyrkede arealer, som i Vrads Herred netop fandtes omkring den nuværende hovedvej 13, og fra Christianshede/Kolpendal hede nord for Hjøllund, hvor spor fra vejene øst og vest om Bølling Sø løber sammen, ville man have en relativt uproblematisk vej til Hampen Sø med det søde (rene) vand og Nørre Snede.

## Undersøgelserne

I forbindelse med en bog, jeg skrev om vandmøllerne ved Salten Å<sup>9</sup>, søgte jeg i alle for mig tænkelige kilder i Rigsarkivet og Landsarkivet, om jeg kunne finde en indikation af, at Ansø Mølle havde været en blot nogenlunde officiel kro og dermed et mål for andre end lokale og møllegæster, men det kunne jeg ikke. Jeg har læst om postruter, veje og broer, studehandel og krohold for at vurdere forløbet af betydningsfulde veje, men har intet fundet, der kunne forbinde et overordnet vejssystem med vejen over Ansø Mølle. Men Ansø Mølle var den betydeligste af møllerne omkring Ansø, og den trak kunder så langt væk som fra den østlige del af Hammerum Herred<sup>10</sup>.

Heller ikke om byen Vrads, findes der arkivalier, der antyder en sammenhæng med Hærvejen. Ved udskiftningen i 1797



Fig. 3. Luftfoto fra Nettet over Kolpendal Hede med de sammenløbende spor. Vejen er hovedvej 13, og det naturlige skel på tværs af billedet VNV-ØSØ er ejerlavsgrense og kommunegrænse mellem Ikast-Brande i nord og Silkeborg Kommune. Hærvejssporerne kommer fra begge sider af hovedvejen og løber sammen i bunden af billedet. Fra parkeringspladsen øverst i billedet kan man gå et par hundrede meter mod øst og erfare sporene. Eniro/Cowi.

fik man ganske vist indtryk af en betydelig vej igennem byen. Den faldt sammen med "Gaden", men det drejede sig om landevejen til Horsens, som til den anden side, mod nordvest, gik til Hjøllund og herfra enten videre mod Lund, Gjellerup og Holstebro eller mod Viborg. Det er en af de veje, ad hvilke der ifølge Hugo Matthiessen blev lusket mangan og smuglerlæs til den relativt liberalt toldbehandlende havn i Horsens<sup>11</sup>.

I 1776 fik LL. Hjøllund, som havde 1079 tdr. land og god plads til hvilende studeflokk, kroprivilegier, og sluttede sig til den perlerække af kroer, der opstod på strækningen mellem Viborg og Nr. Snede, og hvoraf især Pårup, Knudstrup og Nr. Snede er gamle kroer.

### Den brolagte vej og hulvejene

Egnen omkring Vrads og Salten Å blev fra slutningen af 1800-tallet mål for velhaveres opkøb af jord til tilplantning, og fra 1898 erhvervede de tre kompagnoner i F.L. Smidth & Co. jord i området, bl.a. fra alle de møller, der tidligere havde ligget omkring Ansø. William Mark, som var assistent i Hedeselskabet, blev plantør og senere skovrider i Skærbæk Plantage, som blev navnet på F.L. Smidths plantage. Mark var bekendt med nogle hulvejsspor lige nord for Ansø Mølle, samt at en strækning af vejen nord for møllen var belagt med en del sten. Disse forhold omtales af Hugo Matthiessen i hans bog "Hærvejen" fra 1930.

### Hugo Matthiessens bog om Hærvejen

Hugo Matthiessens bog er fyldt med iagttagelser i terrænet og indeholder en gennemgang af relevante arkivalier, bl.a. om kongerejser og andre rejsende ad Hærvejen. Fra bogen skal her kun omtales dele af vejforløbene i Vrads Herred, og af de sikreste hærvejsspor i terrænet er ovenfor omtalte sammenløb af hjulspor på Christianshede/Kolpendal Hede ved Kolpensig. I følge Matthiessen gik Hærvejen videre mod syd over Hjøllund til Hampen Sø og Nørre Snede. Det er disse ruter, der er indtegnet på Matthiessens kort over Hærvejen, fig. 2, hvor Vrads er afsat, men uden forbindelse til Hærvejen.

Matthiessen skriver, at forbi Hampen Sø "veg blandt andet en sidegren af fra Hærvejen, bøjede ind gennem Herredsbyen Vrads og fortsatte over Ansø Mølle. Midt i Skovlandet dér på en åben Lyngbakke (østlige del af Tornbjerg, PK), der i hele sin bredde skyder frem mod Ådalen, grener der sig et pragtfuldt Bundt af forladte Hulveje op over Skråningen. En enkelt af disse er tydelig indkastet i 2-3 alens Bredde omhyggeligt brolagt med piksten og større randsten, – og beundringsværdigt følger de forskellige Vejbaner Bakkens Kurver og vidner i deres Mangfoldighed om en ikke ubetydelig Færdsel. Hovedretningen peger direkte mod nord mod Løgager og Funder og

Kragelund således at man ad denne rute kunne sætte kursen mod Silkeborg."

At Matthiessen netop nævner Silkeborg, som ikke lå på Hærvejens rute, er selvfølgelig interessant, men også naturligt, for mange af gårdene på denne strækning ned mod Nørre Snede var op til landboreformernes tid strøgods til Silkeborg Slot, hvor de skulle levere deres landgilde og desuden foretage en del kørsel (ægter). I fodnoterne krediterer Matthiessen lektor Regnar Knudsen og skovrider Mark for oplysningerne.

### Mads Lidegaards bog om Hærvejen

Mads Lidegaards store bogværk om Hærvejen, hvoraf bindet "Hærvejen langs Gudenåen" kom i 1976<sup>12</sup>, omtaler mange hærvejsspor også på strækningen omkring Vrads. Lidegaard har set brolægningen ved Ansø Mølle, flere vejspor i terrænet, en studefold og yderligere brolægninger i Sepstrup og stenrøser på Fogstrup Hede, alt sammen noget, der overbeviste ham om, at Hærvejen havde haft et spor ned over Sepstrup (i nord) og igennem den nuværende Skærbæk Plantage til Ansø Mølle og herfra op til Vrads og videre over Torup og henholdsvis Palsgård og Boest til Nørre Snede, og i modsætning til Matthiessen indlemmer Lidegaard vejen over Ansø Mølle i Hærvejen og kæder den yderligere sammen med mange andre vejstrækninger. En af

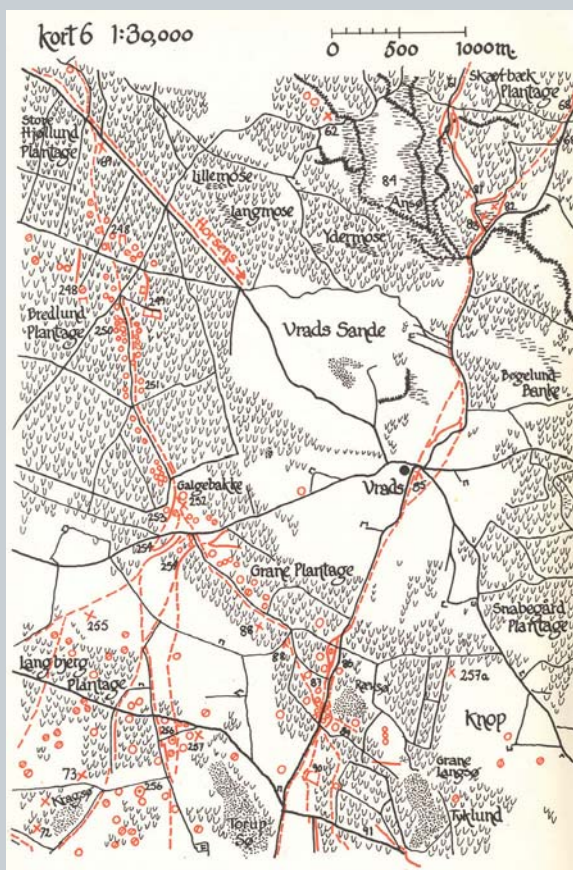


Fig. 4. Illustration: Fra side 50 i Mads Lidegaards bog. I nordøst ses vejforløbene nord for Ansø Mølle med en stiplet vej i øst over Tornbjerg (deler sig mod Asklev/Løgager/Funder og Fogstrup/Them, begge med mulighed for at komme til Silkeborg) – det er her brolægningen og hulvejene findes – og en fuldt optrukken i vest mod Sepstrup, hvor røser og studefold findes. Disse kædes af ML sammen med brolægningen. Note 12.

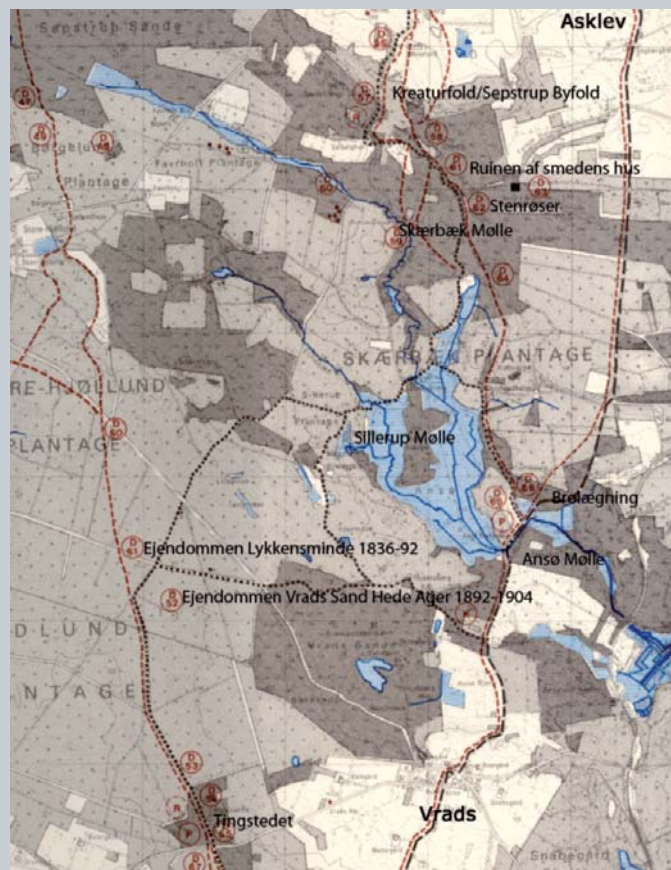


Fig. 5. Illustration fra "Stiplan for Hærvejen i Århus Amt" ved arkitekt Maj Scharff. 1982. Sporene til venstre er den såkaldte Højvej, navngivet af Lidegaard, mens den til højre er vejen fra Sepstrup over Ansø Mølle til Vråds. D51 og D52, hvor volde skønnes at have været studefolde, er havediger eller fundamentsrester efter to ejendomme, der eksisterede henholdsvis 1836-92 og 1892-1904. På den østlige vej er D57 en kreaturfold, som jeg mener var Sepstrups byfold. D60 er en forkert angivelse af Skærbæk Mølle, som i stedet lå ved D59, og D62 og D63 er stenrøser, som jeg mener skyldes fogstrupsmedens hedeopdyrkning i anden halvdel af 1800-tallet. Hans 3-længede ejendom lå, hvor Tangedal og Dybdal løber sammen. Ruinen er der stadig. D66 er den brolagte vej, som var den oprindelige vej til bl.a. Asklev og Fogstrup og som givetvis er befæstet af Frederik Møller på Ansø Mølle. Den sorte tekst har jeg indsat.

dem går gennem Tingdalen og det, der i St. Hjøllund Plantage hedder Tingdal Brandlinje. Lidegaard har observeret en mængde gravhøje her, hvorfor strækningen i Lidegaards terminologi er en del af Højvejen, som er den ældste del af Hærvejen. "Gravhøjene" i dette tidligere sandflugtområde er ikke udgravede, og da Lidegaard fortalte om dem til Poul Emil Madsen fra St. Hjøllund Plantage, f. 1920, svarede denne: "Nå, vi troede nu, det var klitter."<sup>13</sup> Her ville en nøjere undersøgelse selvfølgelig kunne afgøre, om det var klitter eller gravhøje, men ikke om der her var tale om hærvej eller ej.<sup>14</sup>

Når der ikke er tale om en vis mængde konkrete fund eller entydige alders-

bestemmelser, der peger i samme retning, er det et spørgsmål om at finde de sandsynligste forklaringer på iagttagelserne ud fra den konkrete viden, der er til rådighed. Som præstesøn fra Kragelund var Mads Lidegaard ikke fremmed for området, og han må have kendt en del mennesker, der har tippet ham i forhold til den overvældende mængde kulturspor, han har fundet i det store terræn, og mange af disse spor er vanskelige at genfinde. Rester af en brolægning (D56) ved Sepstrup Meldgård har jeg prøvet at finde, men gårdejereren, som også var ejer af denne slægtsgård da Lidegaard gjorde sine undersøgelser, kender intet til gammel brolægning i sine hulveje.<sup>15</sup>

## Nøjere undersøgelse af tegn på Hærvejsspor over Vråds

Det vægtigste tegn på, at vejen over Ansø Mølle skulle være en del af Hærvejen, er systemet af hulveje og brolægningen nord for Ansø Mølle.

Nord for Salten Å ligger Vorret Bys ejerlav, hvor mølleren på Ansø Mølle ejede den ene af fire gårde og ved udskiftningen fik tildelt den store og ringe vestlige del af byens jord, som var langt fra gårdene i Vorret, men nærmest møllen. Vejene, som nord for møllen grenede sig ud, var derfor ikke alene byveje, som førte rundt mellem landsbyerne, men tillige mølleveje og veje ud til møllerens marker og overdrev.



Fig. 6. Luftfoto af vejforløbet. Vejen er Ansøvej nord for Ansø Mølle. De røde streger er den nogenlunde placering af vejsporene.



Fig. 7. Foto af broelægning. Foto Palle Kousgaard 2009.

Fig. 8. Foto af hulveje. Foto Palle Kousgaard 2009.



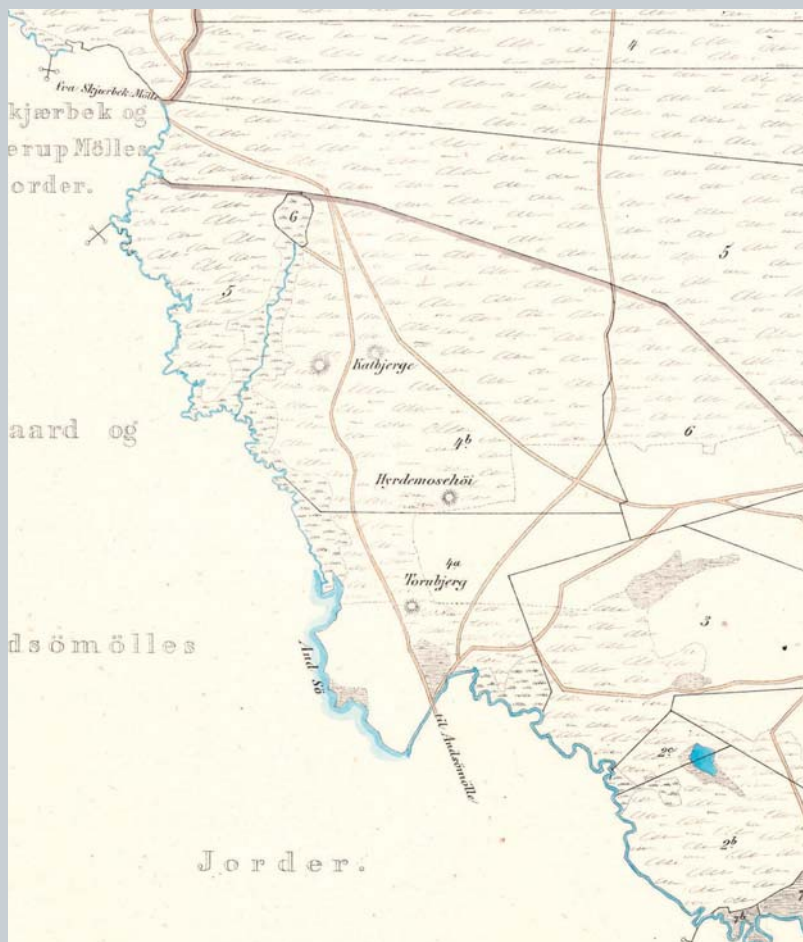
Omkring år 1800 blev Sillerup Mølle og Skærbæk Mølle, som var de to andre møller i nærheden af Ansø, købt af mølleren på Ansø Mølle. Møllenskylden overførtes til Ansø Mølle, hvorved de blev begge nedlagt som kornmøller. Sillerup Mølle blev snart nedlagt, men Skærbæk Mølle kom til at fungere som valkemølle for det uldspinderi, Lykkensprøve, med tekstilfabrikation, der i 1842 oprettedes ved Ansø.

Ansø Mølle fik en stor opblomstring op igennem 1800-tallet, og der blev for alvor

brug for veje i området. Sydligst og med retning mod nordvest set fra Ansø Mølle gik vejen til Skærbæk Mølle og Sepstrup. Den eksisterer stadig som skovvej og går sydvest om Møllmose, som det ses på luftfotoet, Figur 6. Broelægningen, Figur 7, syner ikke så omfattende, som Matthiessen beskrev den, men det skyldes sandsynligvis en overgroning, og jeg har ikke uden accept fra ejeren ville hakke mere op. De øvrige hulvejsspor har formentlig været forskellige passager ned over sandbakken, som blev afløst af den befæstede vej, som nu er en del af "Hær-

vejsstien". Mellem bakken og Møllmosen samles disse hulveje i et tværgående spor, der nærmest går øst-vest og giver forbindelse nordvest om Møllmose til vejen mellem Ansø Mølle og Skærbæk Mølle. Denne vej har Lidegaard med på sit kort (Figur 4). Skærbæk Mølle, som lå ved D59, er i øvrigt fejlplaceret på både amtets (Figur 5) og Lidegaards kort, så de mange hulveje, Lidegaard registrerer ved et vad over bækken Skærbæk, er også her mølleveje. Til gengæld var der et vad ved D60 på amtets kort, hvor man fejlagtigt angiver, at møllen har været. Ved

Fig. 9. Vejforløb fra sognekort. KMS.



dette vad gik vejen mellem Sepstrup og Faurholt/Hjælland, indtil Faurholt Bro ved nuværende Faurholtvej blev lavet over Skærbæk længere opstrøms (mod vest). På Amtets kort er brolægningen angivet ved D66 og på Lidegaards ved 81, mens 83 her angiver et spor i skovkanten på Ansø-siden. Sporet var selve vejen til Vråds, der, indtil Bryrup-banen blev nedlagt i 1968, gik ind over møllegårdens gårdsplads. Den blev omlagt til den nuværende vejføring, da rutebilen, som erstattede det nedlagte tog, ikke kunne klare de skarpe sving.

På både målebordsbladet fra 1872 (Figur 10) og det minorerede sognekort fra 1841 (Figur 9), som med hensyn til bygninger og veje er lavet efter udskiftningskortet fra 1792, findes alle vejene, også den, der delvis blev overplantet ved tilplantningen og nu ligger tilbage som "den brolagte vej". F.L. Smidths store opkøb har ført til en forenkling af det almene vejssystem, og den nuværende vej op igennem Brokhule (hvor Asklevvej i et vejkryds går fra Ansøvej) følger i begyndelsen den gamle østlige vej, men er så ført nogenlunde direkte mod nord, hvor den falder sammen med den oprindelige fortsættelse af "Den brolagte", som det fremgår af kortet fra Århus Amt.

#### *Hærvej eller møllevej?*

Ansø Møllens storhedstid faldt i 1800-tallet, og møllejeeren fra 1816-1832, Frederik Hansen Møller, fik i 1834 Det Kgl.

Landhusholdningsselskabs sølvbæger for flid og vindskibelighed for sin fremragende indsats for landbruget. Han havde samlet en del jord omkring Ansø Mølle, hvor han udover forbedringer af møllen udførte store grundforbedringsarbejder og blandt meget andet kørte 12.000 læs sten væk fra sine marker og moser. Selv om læssene næppe var på mere end et par hundrede kilo, var det en stor bedrift. Senere flyttede Frederik Møller til Salten, hvor hans bedrifter ikke var mindre, og fra hans virke i Salten, hvor han med baggrund i svigerfaderens gårde oprettede proprietærgårdene Ørneborg og Løvenholt, vides, at han bl.a. brugte sten, bortkørt fra marker og moser, til at befæste gårdspladser og veje. Han oprettede desuden både i Ansø og i Salten teglovne og byggede huse rundt på jorden til de mange, han beskæftigede med sine store arbejder, så måske skyldes den berømte brolægning oven for Ansø Mølle slet ikke, at det er et hærvejsspor, men at det ikke alene var en af de lokale veje, der nede fra ådalen steg op igennem Vorrets bakkede

terræn, men også en vigtig møllevej og vejen til møllerens egne marker. Det forekommer derfor naturligt at lægge blot nogle af de mange bortkørte sten fra markerne på denne vejs sandede grund, for på sandjord med blot en nogenlunde regelmæssig vognkørsel, der bryder plantelaget, skal der ikke mange år og kraftige regnskyl til, før en bakket vej bliver til en besværlig hulvej.

#### *Stenrøser, besværgelse eller markrydning*

At hovedargumentet for udpegningen af et stykke hærvej ikke var så indlysende endda, gjorde det oplagt at undersøge andre af Lidegaards jagttagelser nøjere. En stor stenrøse (Figur 5) D62 og stendynger D63 på Fogstrup Hede, blev af ML opfattet som et tegn på, at en vej gik forbi. En stenrøse er en bunke sten, og i forbindelse med en vej kan det være et besværgende og forebyggende ritual at kaste sten op i en bunke, et såkaldt kast. "Beligheden tyder stærkt på et kast placeret klos op ad vejen, et skæbnesvangert sted som af én eller anden grund var

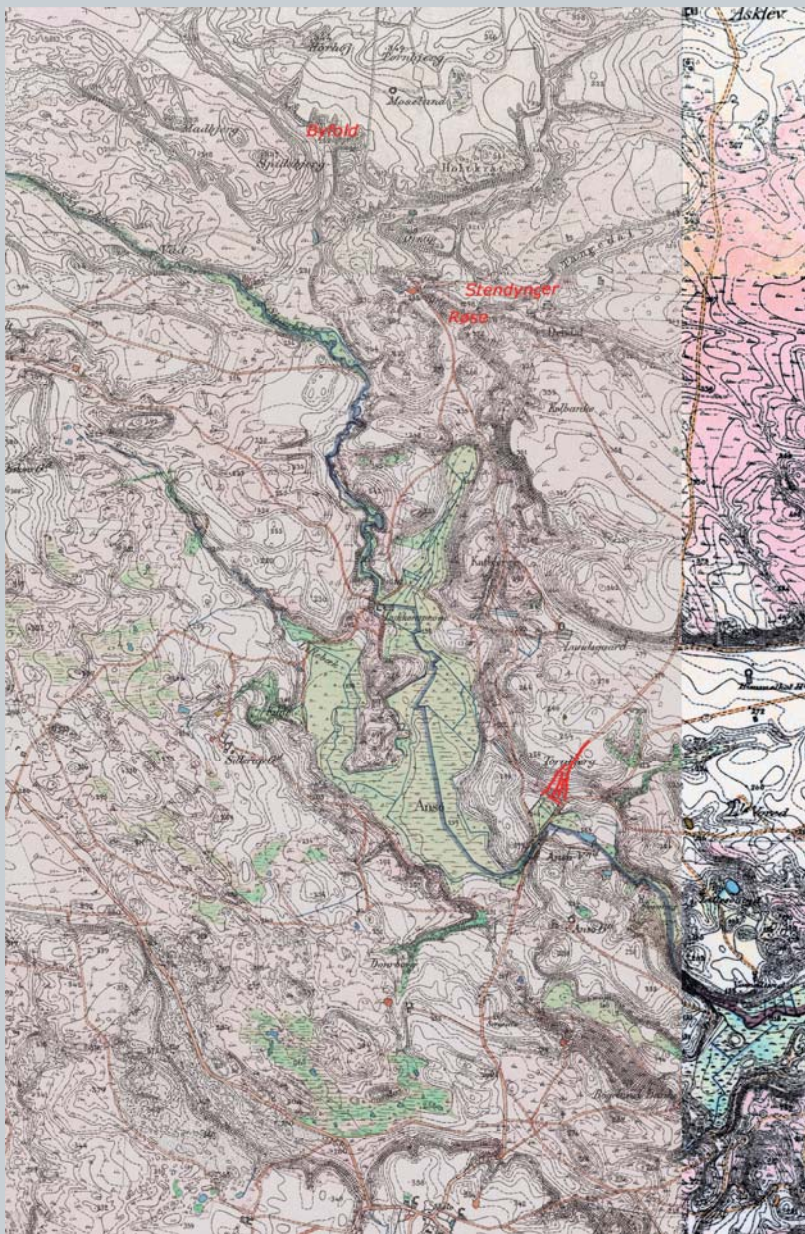


Fig. 10. Målebordskort 1872. KMS.

vej forbi. Imidlertid var det almindeligt, at man i byer, hvor afstanden var stor fra gårdene ud til de fælles græsningsarealer, som tilfældet var det i Sepstrup, anlagde en byfold på vejen derud. Så behøvede hyrden ikke at tage dyrene den lange vej tilbage til byen i perioder, hvor man foretrak at have dem i fold om natten. Sådanne folde er beskrevet af H.F. Feilberg i Dansk Bondeliv fra 1889, men også i såkaldte vider og vedtægter, som var byernes interne love, og man skulle anbringe fremmede, bortløbne dyr i byfolden, indtil ejeren var fundet. Desværre kendes vider og vedtægter ikke for Sepstrup, men igen har vi forhold, som uden videre overvejelse tolkes som et tegn på, at Hærvejen eller Studevejen har haft et spor denne vej, uanset at den lille fold på dette sted snarere har været byens fold, som intet har med Hærvejen at gøre.

#### *Diger og brønde*

I 1800-tallets sidste halvdel var behovet for nye ejendomme stort, og der blev udstykket mange hedejendomme på ringe jord i lighed med fogstrupsmedens ovenfor omtalte Dybdalhus. Få af disse ejendomme var til at leve af, og mange af dem kom til at indgå i plantagerne, hvor rester efter dem kan findes i form af havediger og delvist tilkastede brønde, som D51 og D52 på amtets kort. Mads Lidegaard har fundet en del af disse, men det drejer sig i alle tilfælde om ejendomme fra sidste del af 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tal-

*farligt at passere og hvor man altså måtte sikre sig.*” Således skriver Mads Lidegaard, efter at han har udelukket marksten: *”Marker har der næppe været på dette sted, så marksten er der ikke tale om.”* Men deri tog Lidegaard fejl, hvad der kan undre, for tæt ved ligger ruinen efter en ejendom, som jeg kalder Dybdalhus, fordi den ligger ved sammenløbet mellem, Tangedal og Dybdal.<sup>16</sup> Ejendommen blev oprettet i 1857 af smed Niels Nielsen fra Fogstrup, og den blev i familiens eje indtil 1914, hvor den efter mageskifte blev en del af Skærbæk Plantage. Ejendommen havde 132 tdl. meget ringe jord, hvoraf en del var opdyrket, og da jorden rummer mange sten, er de givetvis samlet sammen i bunker, som bønder gør og alle dage har gjort.

#### *Studedriftsfold eller byfold?*

Der er påvist mange spor efter studefolde rundt omkring, ligesom også rester efter brønde er set som tegn på eksistensen af studefolde. Møller Jens Kirk, som efterfulgte ovenfor omtalte Frederik Møller, havde et betydeligt studeopdræt, hvilket kan forklare eksistensen af folde på møllens jord. Vejforløbet fra Sepstrup ned over Fogstrup Hede og til Ansø Mølle er blevet opfattet som en del af Hærvejen, der især benyttedes af studedrifter. Det skyldes muligvis, at der syd for Sepstrup Meldgårds jord ved skellet til Skærbæk Plantage er en tydelig fold med en kilde D57. Den er ikke særlig stor, men Lidegaard tog folden som et sikkert tegn på, at studedrifterne var kommet den



Fig. 11. Stedefold. Foto Palle Kousgaard 2003.



Fig. 12. Ansøvej omkring 1920. Fra Edvard Egeberg: *Silkeborg Slot*.

let, og heller ikke de har noget med Hærvejen at gøre.

### Konklusion

Selv er jeg ikke god til at se kulturspor i terrænet, og det kan være svært at være sikker på, at man betragter samme fænomen, som Mads Lidegaard har beskrevet. Her ville fotos i Lidegaards bog have hjulpet, men måske ville mængden have været for overvældende, for Mads

Lidegaard, som jeg har stor respekt for, har været imponerende meget omkring og virkelig haft øjnene med sig. Jeg savner imidlertid entydige fund og skriftlige kilder, og mangelen på skriftlige kilder var også en af de indvendinger, der er gjort mod Hugo Matthiessens bog. Idet Troels Lund, forfatter til "Dagligt Liv i Norden", gjorde den indvending, at der ikke burde generaliseres, når de skriftlige kilder var så få.<sup>17</sup>

Mads Lidegaard generaliserer i langt højere grad end Matthiessen, og i sin anmeldelse i tidsskriftet *Fortid og Nutid* af de tre første bind af Mads Lidegaards serie om Hærvejen skrev Alex Wittendorff, at vejshistorie ikke kan skrives alene på grundlag af selv den mest ihærdige registrering af gamle vejspor, idet et gammelt vejspor ikke i sig selv giver oplysning om sin alder eller betydning i skiftende tider.

Min vægtigste opposition mod udlæggelsen af en vej over Ansø Mølle som et hærvejsspor, ud over det ulogiske i – set fra nutiden – at Hærvejen skulle gå netop her, er, at jeg mener, at vejforløbet nord for Ansø Mølle i meget høj grad var mølleveje, og at jeg tillægger møller Frederik Hansen Møller æren for at have befæstet vejen med de famøse sten. Men også her ville det have været rart, om man kunne tidsfæste brolægningen. Generelt er det en fejl, at trafikgenereringen fra områdets tre gamle vandmøller ikke er tillagt betydning i vurderingen af de gamle veje. Tilsvarende ligger der rundt omkring rester af gamle kirkeveje.

I vurderingen af hulveje skal man desuden være opmærksom på, at en vej op ad en sandet bakke kan blive til en hulvej i løbet af meget få år. For svækkes hjulsporets plantelag, hvad der ikke skal meget færdsel til, kan et kraftigt regnskyl nemt bortskylle 10-20 cm, og det kan i løbet af forbløffende få år blive til en hulvej, som kan komme til at se rigtig gammel ud, hvis den opgives og får lov at falde sammen og gro til.

Jeg ønsker selvfølgelig ikke turisterne ud på hovedvej 13, men at det på det nærmeste er her, Hærvejen mellem Paarup og Nr. Snede og dens eventuelle rester skal findes, snarere end ind over Vrads, er jeg ikke et øjeblik i tvivl om. Det var denne vej mellem Viborg og Vejle, som Ole Rømer opmålte og afmærkede med milepæle og kvartmilepæle i

## NOTER

1. Mads Lidegaard: Hærvejen, i fem bind 1975-83, Schultz Forlag.
2. Hugo Matthiessen: Hærvejen 1930, Gyldendal. Her anvendt 9. oplag 1961.
3. Stiplan for Hærvejen i Århus Amt, Fredningsplanlægning i Århus Amt, 1982.
4. Vrads Bavnehøj er ca. 125 m over havet og var især før tilplantningen en markant høj i herredet, om end der en halv snes kilometer længere mod nordøst lå den 152 m høje Hjortsballe Bavnehøj.
5. Vrads har været stavet på mange måder, her efter A.D. Jørgensen: Valdemar Sejrs, 1879, Udgivet af Selskabet til Historiske Kildeskrifters Oversættelse.
6. Ejendommen Dunneborg er det tidligere boelsted, museum og udflugtssted "Vrads Sande" matr. 1a Ansø Gaard og Mølle. En parcel af ejendomme udlejedes først og frasolgtes siden til en smed, Dunneborgsmeden. Den anden og sidste smed på stedet, Jens Jensen, gav ejendommen navnet Lavlund.
7. Palle Kousgaard: Vandmøllerne ved Salten Å, Forlaget Vinden Vender 2003.
8. Ansø Mølle kendes første gang fra 1481, hvor den var under Øm eller Vor Kloster.

perioden 1691-97, hvor han optegnede et kort over Danmarks "Store Veje".

Men Hærvejen nedgraderedes i øvrigt allerede i slutningen af 1700-tallet, da mere trafik nu gik langs kysterne. Men hvor store trafikmængder, der var tale om, vides desværre ikke.

Et vejforløb, der eksisterede i tusinde år eller mere, har naturligvis haft alternative ruter. Spor er blevet for dybe, og nye er lagt ved siden af, eller man har, som Lidegaard argumenterer for, haft alternative ruter efter årstidernes og årenes varierende forhold. Det var bøndernes opgave at holde veje og overfartssteder, men sandsynligvis har de hellere holdt de veje, de selv benyttede, såsom byveje, mølleveje og kirkeveje, og det er

9. Vandmøllerne ved Salten Å, Forlaget Vinden Vender 2003.

10. Ifølge Benny Boysen, Skive, Det østre Hammerum Herreds møllesøgning ved Matriklen i 1688. Gengivet i Erik Oxbjerg: Landskabshistorie, Vratz Herred, som er konformeret ved min samtale med Benny Boysen

11. Hugo Matthiessen: Den Sorte Jyde, Gyldendal 1939.

12. Mads Lidegaard: Hærvejen langs Gudenåen", Schultz 1976.

13. Om St. Hjælland Plantage kan læses i Palle Kousgaard: Hvor heden før var gold, nu skov og læhegn findes. Om St. Hjælland Plantage i 125 år. St. Hjælland Plantage 2000.

14. I tidligere litteratur af bl.a. J.T. Lundbye og Sophus Müller var der en nøje sammenhæng mellem gravhøje og Hærvej. Om dette og meget mere om litteratur og metoder kan henvises til kapitlerne II og III i en doktorafhandling af Alex Wittendorff: Alvej og Kongevej, Akademisk Forlag 1973.

15. Gårdejer Thomas Porse, f. o. 1932, Sepstrup Meldgård. I Stiplanen for Århus Amt kaldes Sepstrup Meldgård fejlagtigt for Sepstrupgård.

16. Palle Kousgaard: Mennesker og Landskab. Forlaget Vinden Vender 2007.

17. Ifølge Alex Wittendorff, se note 12.

sandsynligt, at fremmede vejfarende i perioder har følt det sikrest at benytte disse veje, men til herefter at kalde en gammel by- og møllevej for Hærvejen, er der et spring.

Til spørgsmålet om det er helt forkert at kalde vejen ned over Ansø Mølle for Hærvejen, kan man under alle omstændigheder svare, at hvis turister, moderne pilgrimsvandrere, cykelryttere og andre vælger den nu skiltede hærvejsrute, hvad enten det er vej eller sti, så bliver ruten til en del af Hærvejen, uanset om den var det før eller ej.

Men det bliver den nye Hærvej, næppe den gamle.

# MILESTEINER I NORGE



CATHRINE THORSTENSEN, F. 1968. CAND. PHILOL. 1995 I SOCIALANTROPOLOGI, FOLKLORISTIK OG NORDISK ARKÆOLOGI, AMANUENSIS VED NORSK VEGMUSEUM 1997. HAR SIDEN 1997 PUBLISERT ARTIKLER I BL.A. ÅRBOK FOR NORSK VEGMUSEUM OG BEBYGGELSEHISTORISK TIDSSKRIFT. UDARBEJDEDE 2002 NASJONAL VERNEPLAN FOR VEGER, BRUER OG VEGRELATERTE KULTURMINNER, STATENS VEGVESEN, VEG-DIREKTORATET.

De eldste kjente milesteinene i Norge er fra 1687. Til sammen er det registrert ni slike steiner. Fire står i nærheten av sine opprinnelige plasser og fem er på museum. Hensikten med denne artikkelen er å si litt om hva steinene forteller og den historiske konteksten de var en del av, samt gi en kort presentasjon av de som finnes bevart.

## Milestein fra 1687

Følgende informasjon finnes på steinen (fig.1): *Kongelig monogram – C5 – EN MIL – monogram – UFG – 1687 – AB*

*Kongelig monogram og C5.* Her viser det naturlig nok til Christian 5 som var konge i Danmark-Norge i nesten 30 år (1670-1699). Hans regjeringstid var preget av en kraftig utvidelse av militærvesenet og en tilsvarende økning av skattetrykket. I Norge ble det viktigste

resultat av hans regjering at landet fikk en ny lovbok, Christian 5s Norske Lov (1687). Enkelte deler av den er fremdeles gjeldende i det norske rettsapparatet. Styringen av Norge vekslet mellom handling og passivitet.

*EN MIL.* For generalvegmeistrene som hadde det overordnede vegansvaret i Norge fra 1665 og til 1824 (da Norge fikk sin første egne veglov), ble det utarbeidet egne instruksjoner som sa hvordan vegene skulle utbedres og vedlikeholdes. Hva gjaldt avstandermerker står det følgende: "Inspectoren schal Lade Lande veyene Riktig effter Tydsche mile afsticke, och paa huer Miel Almuen at lade forferdige Kaars, huorpaa brenndis eller Vdgrafues Cronen med Hans Kongl: May:Nafn och Mielenes Lengde, Stederne imellom, Som Siden effter Stedsse schal Ved Lige holdis." (Paus 1966:87). En mil var på denne tiden 17600 danske alen og tilsvarer i dag 11,3 km. Instruksjonen viser åpenbart til avstandsmerker i tre da de ulike symbolene enten skulle brennes eller skjæres ut. Vi har dessverre ingen slike bevart, men da nye bestemmelser kom om at det for hver mil skulle settes opp avstandsmerker i stein og at det for hver ½ mil skulle settes opp avstandsmerker i tre, førte dette til at det finnes bevart ni slike milesteinere.

*Monogram og UFG.* Kongens halvbroren, Ulrik Frederik Gyldenløve, var Norges



Fig. 1. Tegning av milesteinen funnet på Reien gård, Vestre Slidre i Oppland. Tegningen er utarbeidet av Profilhuset Skilt AS etter kalkeringer utført av Norsk vegmuseum på de bevarte steinene ved museet.

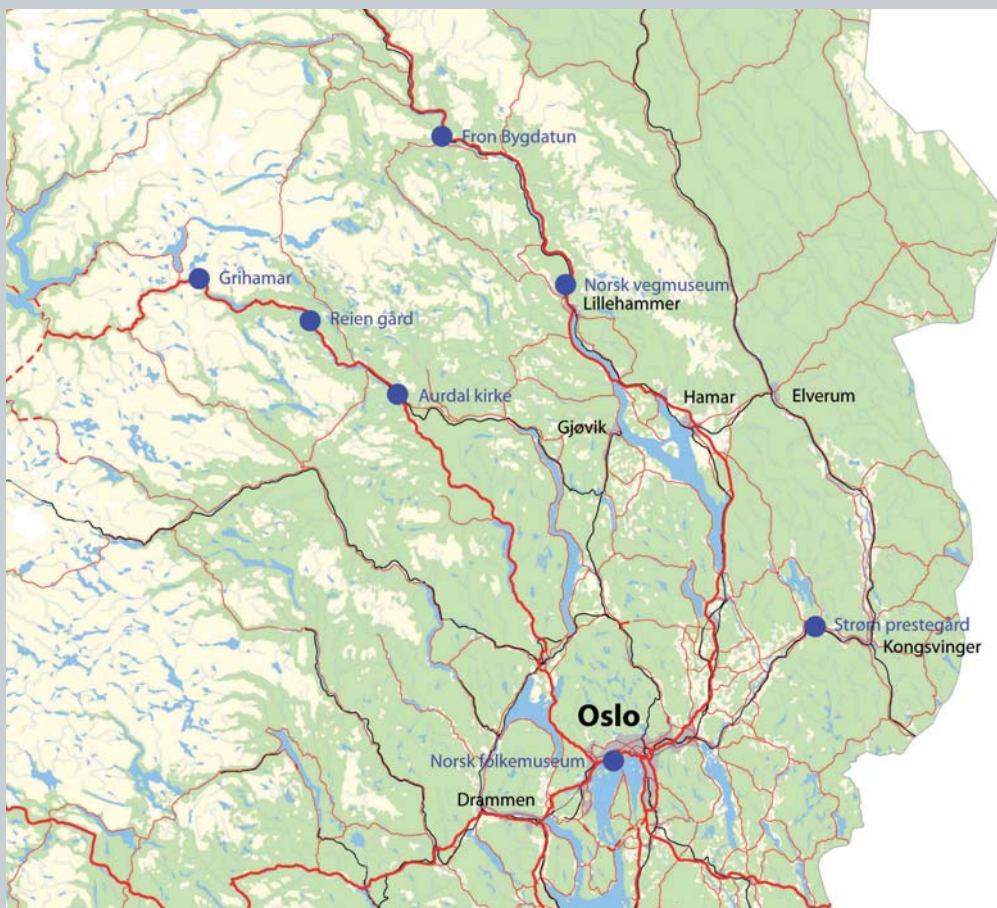


Fig. 2. Kart over omtalte norske milesteiner.

stattholder fra 1664–1699, og mye var overlatt til han når det gjaldt tiltak i Norge. I perioder da Gyldenløve var aktiv, skjedde det nokså mye, men i de tidsrom da Gyldenløve var opptatt med diplomatiske oppgaver eller private forretninger og gjøremål, var styret av Norge slapt og tilfeldig. Under hans ledelse ble skattene økt, de militære kravene trappet opp, og en ny overklasse festet det økonomiske grepet på Norge. Gyldenløve var i Norge i to perioder, 1664–67 og 1673–79, i tillegg til at han også var med på Christian 5 norgesreise i 1685.

1687. Som arkeolog drømmer man om å finne gjenstander med årstall. Dette er et slikt eksempel.

AB. Andreas Boysen (1644–1708) ble i 1687 utnevnt til generalvegmeister sønnenfjells etter at han allerede hadde be-  
tjent stillingen fra 1685 som følge av at hans forgjenger Eduard Frantz de Placa var blitt syk og senere døde. Området sønnenfjells besto av Østlandet og Sør-  
landet, og Boysen ble pålagt å ha "flittig innseende" med landeveger, bruer og

gjestgiveri. "Dessuten skulle han milene riktig avdele..." (Paus 1966:55). En av sakene som Boysen nettopp utmerket seg på var å få oppmålt hovedvegene i deler av sitt distrikt. "For hver mil satte han her opp hugne stener; fire alen høye og en alen brede (tilsvarende 2,51 x 0,628 m), med kong Christian V's navnesiffer og krone – og han hevder endog at han gjorde det på egen bekostning." (Schulerud 1974:95)

### Historisk kontekst

Innføringen av eneveldet i 1660 førte også til forandringer for vegadministrasjonen. Til nå hadde den øverste ledelsen av vegvesenet ligget hos ulike lensherrer, men da Gyldenløve kom som stattholder til Norge, var en av hans første embetshandlinger å utnevne to vegmestere. På den tiden var det ingen egen utdanning for å bli vegfunksjonær, og offiserer ble fortrinnsvis ansatt som vegmestere. Dette var begynnelsen til en egen norsk vegadministrasjon. En rekke rideveger ble bygget om til kjøreveger i perioden 1643–1760. Hovedvegene, kongevegene, ble utbedret og til dels

omlagt. Dette gjaldt deler av vegen mellom Christiania og Trondhjem, men også deler av kongevegen mellom Christiania og Bergen, og mellom Bergen og Trondhjem. Hovedvegene ble kalt kongeveger etter den dansk-norske lovgivningen; et navn som i første rekke var knyttet til danske forhold der kongevegen bare var til bruk for kongen selv og hans folk. Slik var det imidlertid ikke i Norge. Denne betegnelsen ble brukt frem til 1824, da navnet ble endret til hovedveger (Vegvalg 2002:20). Kongevegen mellom Christiania og Trondhjem ble utbedret til kjøreveg på 1700-tallet. Vegen ble mange steder flyttet fra vanskelige partier oppe i lia og ned til dalbunnen. Vårstigen i Sør-Trøndelag var et slikt vanskelig parti. Under Christian 5 norgesreise i 1685 var Vårstigen fortsatt en rideveg, men til det neste kongebesøket i 1704 var vegen opparbeidet til kjøreveg slik at kongen til nød kunne benytte karjol som fremkomstmiddel.

Denne norgesreisen kan ha hatt betydning for oppsettingen av milesteinene i 1687. Christian 5 fikk bokstavelig



Fig. 3. Grihamarsteinen, Vang i Oppland

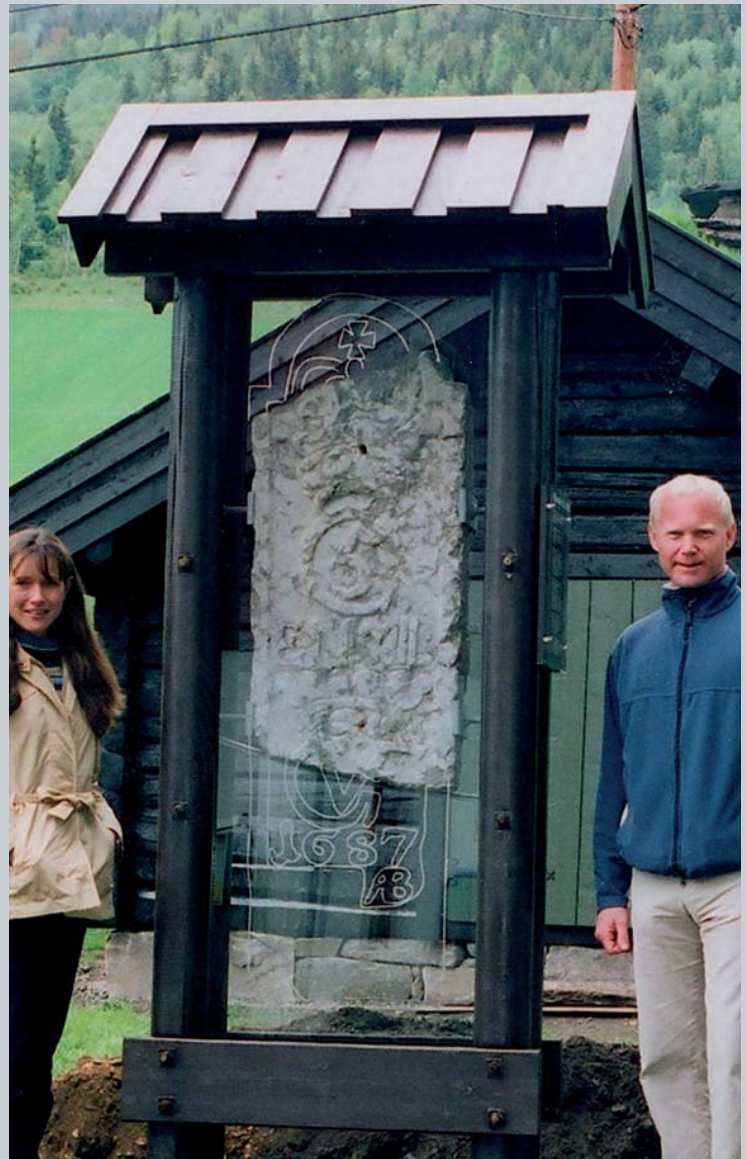


Fig. 4. Milestein på Reien gård, Vestre Slidre i Oppland. Kun steinens midtre del er bevart.

talt et rystende inntrykk av de norske hovedvegene, noe som kan ha ført til at han 12. februar 1687 sendte et reskript til stattholderen "...angaaende at Vejmasteren Søndenfjelds og Amtmændene Nordenfjelds skulle strax den Anordning give at Vejene bedre herefter end tilforn blive iagttagne og vedlikeholdte, eftersom de paa adskillige Steder skal være heel forfalne, de Rejsende til stor Hinder og Livsfare." (Schulerud 1974:96).

### De registrerte milesteinene

Som nevnt finnes det registrert og bevart ni slike milesteiner fra 1687. Fire står i dag i nærheten av sine opprinnelige plasser og fem er på museum. Fem av de ni er dessuten funnet i Valdres. Nedenfor følger en oversikt over disse

ni. De som står i nærheten av sine opprinnelige plasser presenteres først.

*Grihamar, Vang kommune, Oppland*  
Ivar Opdal ved Vang lensmannskontor skriver i et notat av 20. april 1936 at denne steinen opprinnelig skal ha stått på Leikvolden ved den eldgamle ferdselsveg som gikk forbi gårdene Hermundstad-Skogstad og Opdal. I Meddelelser fra Veidirektøren fra 1935 sies det at steinen nærmere bestemt sto ovenfor Hermundstad bru. Opdal skriver at da den nyere vegen ble bygget i 1790-årene og senere ombygget omkring 1859 ble steinen flyttet til den andre siden av Begna elv til den såkalte Brubakkstuen. Senere ble den igjen flyttet til Grihamar gård; uvisst hvilket år. Her har steinen stått inntil den 9. august 1989 ble flyttet til den nye

rasteplassen ved Skogstad-krysset i Øye (avisa Valdres 1989). Steinen ble da satt i en luftig glassmonter med tak, konstruert av ingeniør i Statens vegvesen Harald Ødegård. Steinen er den best bevarte av alle de ni steinene, og er tilnærmet i full størrelse. Det foreligger en egen avtale mellom Statens vegvesen og grunneier hva gjelder ansvaret for steinen. I Norsk Folkemuseums samlinger finnes også en tegning av Grihamarsteinen utført av Eilif Peterssen i 1916 (NF. 00987). Milesteinen har stått langs kongevegen mellom Christiania og Bergen, den såkalte Bergenske Kongevei.

*Reien gård, Vestre Slidre kommune, Oppland*

I forbindelse med gravearbeider på gården Reien ble det funnet deler av to

Fig. 5. Milestein ved Aurdal kirke, Nord-Aurdal i Oppland.



Fig. 6. Milestein på Fron bygdatun, Nord-Fron kommune, Oppland



milesteiner i juni 2003 (avisa Valdres 2003). Da grunneier skulle foreta gravearbeid på et område det tidligere sto en låve (brant i 1947), ble steinene funnet. Vi kjenner til at milesteinene ble kjøpt som grindstolper av Eivind Reien i 1838 (Vestre Slidre 1837-1937). Hvor lenge milesteinene tjente som grindstolper er uvisst, men i og med steinene er delt i flere biter, kan det tyde på at de senere har blitt brukt som byggemateriale i låvens grunnmur. Deres opprinnelige plassering langs vegen kjennes ikke, men vi vet at den Bergenske Kongevei gikk gjennom tunet på Reien gård frem til 1880. Da ble både Reien gård som skysstasjon og vegen nedlagt. Den ene av de to milesteinene ble, etter konservering på Norsk vegmuseum, tilbakeført til Reien gård i juni 2005. Da ble den satt i en glassmonter med tak (lik den som er laget for Grihamarsteinen). Da det kun er midtre del av steinen som er bevart, er resten av steinens innhold tegnet på glasset (jfr. fig. 1). Denne steinen består egentlig av to deler og inngår i Norsk vegmuseums samlinger med gjenstandsnummer

NVM 00-G-03755. Den minste delen av steinen, som egentlig var naglet sammen med den største delen, oppbevares fortsatt på museet. Det foreligger en egen avtale mellom Statens vegvesen og grunneier hva gjelder ansvaret for steinen. Den andre steinen som ble funnet på Reien oppbevares på Norsk vegmuseum (se nedenfor). Milesteinen har stått langs kongevegen mellom Christiania og Bergen, den såkalte Bergenske Kongevei.

*Aurdal kirke, Nord-Aurdal kommune, Oppland*

Milesteinen sto opprinnelig ved kongevegen like sør for Sylvsmedhaug ved Leira i Nord-Aurdal kommune. I forbindelse med at det var bygd veg til landbruksskolen på Måno, ble steinen flyttet opp på en liten bergnabb. I 1949 var det meningen at steinen skulle flyttes til Valdres Folkemuseum, men da den skulle flyttes falt steinen fra hverandre. Det ble ingen flytting, men Lorentz Svae i Aurdal tok vare på bitene, og senere ble steinen satt sammen og står i dag ved Aurdal kirke, Nord-Aurdal,

Oppland (Hvattum 1993:288). Det er kun den øverste delen av steinen som er bevart, og den fremstår i dag i dårlig forfatning. Steinen er støpt inn i betong, og årstallet 1687 er påmalt sekundært. Milesteinen har stått langs kongevegen mellom Christiania og Bergen, den såkalte Bergenske Kongevei.

*Strøm prestegård, Sør-Odal kommune, Hedmark*

Milesteinen antas opprinnelig å ha stått i nærheten av der den står i dag på Strøm prestegård (muntlig opplysninger fra grunneier). Steinen har lenge stått utendørs på gårdstunet, men ble i 2005 satt under tak med belysning. Milesteinen har stått langs kongevegen mellom Christiania og Trondhjem gjennom Østerdalen. Dette var en del av reiseruten til Christian 5 på hans norgesreise i 1685. På programmet sto bl.a. militære inspeksjoner av festninger og soldater, og vi kan regne med at Kongsvinger festning, som ble anlagt mellom 1681-1682, ble inspisert på turen. Norsk Folkemuseum har et fotografi av milesteinen tatt på Strøm prestegård, som ble innført



Fig. 7. Milestein funnet på Morskogen, Eidsvoll kommune, Akershus. Befinner seg nå i magasin på Norsk vegmuseum.



Fig. 8. Milestein på Norsk Folkemuseum, Oslo kommune, Oslo

i museets billedprotokoll i 1947 (NF. 03021-001).

*Fron Bygdatur, Nord-Fron kommune, Oppland*

Steinen skal opprinnelig ha stått ved Milesteinsstuggua i Sødorp i Nord-Fron. Da bruket ble nedlagt, ble steinen stående igjen. Det sies at en doktor i ettertid skal ha fått steinen som betaling for sin medisinske gjerning. Milesteinen skal etter hvert ha havnet på Sør-Fron hos Albert Wadal, og senere flyttet til Fron Bygdatur. Arve Skurdal satte i stand steinen sammen med Stig Skurdal på Grytting. Steinen fremstår i dag i relativ god stand, men steinen er støpt inn i betong, og monogrammet til Ulrik Frederik Gyldenløve er mistolket til C7. Milesteinen har stått langs kongevegen mellom Christiania og Trondhjem, den såkalte Tronhiemske Kongevei. Veggen ble lagt om i dette området i 1860-årene.

*Norsk vegmuseum, Øyer kommune, Oppland*

Museet har tre milesteiner i sine samlinger. Den som kom først inn til museet

var en milestein som opprinnelig ble funnet ved Nardviksodden, nord for Morskogen stasjon, Eidsvoll kommune i Akershus. Steinen har gjenstandsnummer NVM 00-G-03244. Den ble funnet under anleggningen av jernbanen i 1878 av banevokter Ole Lund. Han fikk den satt opp ved Ulvin stasjon (senere Morskogen stasjon) (Ljødal: Eidsvoll i gamle dager 1972-1977:43). Steinens opprinnelige plassering er ikke kjent, men ifølge oppsynsmann i Statens vegvesen Ola J. Mostue skal steinen ha stått ved tidligere riksveg 50 ved Morskogen (Eidsvoll Blad november 1997). Deler av steinen er bevart med inskripsjonene UFG 1687, og bokstavene AB for Andreas Boysen. Milesteinen må ha stått langs kongevegen mellom Christiania og Trondhjem, den såkalte Tronhjemske kongeveg. Med unntak av Morskogen, hvor denne steinen er funnet, hadde hele denne vegstrekningen tilnærmet kjørvogstandard rundt 1700 (Vegvalg 2002:236).

I tillegg har museet registrert begge de to steinene som ble funnet på Reien

gård med henholdsvis gjenstandsnummer NVM 00-G-03755 (nevnt ovenfor) og NVM 00-G-037756. Den sistnevnte består av fem deler. Årstallet 1687 er godt synlig. Flere av delene har rette kanter, som kan bety at de har vært delt opp til byggestein.

*Norsk Folkemuseum, Oslo kommune, Oslo*

På Norsk Folkemuseum befinner det seg i dag to eksemplarer av milesteinene fra 1687. Den ene milesteinen ble funnet av overingeniør Kr. K. Bugge i 1906. Han skriver følgende i Meddelelser fra Veidirektøren fra 1924: "I en trap paa gaarden Griserud fandt jeg i 1906 ved et rent tilfælde en del av en gammel milesten og i en bæk i nærheten en tilsvarende del. Paa stenen er meget kunstfærdig paa sogar to steder indhugget Christian den femtes navnesiffer med krone samt "En mil". Stenen er meget forvitret, da materialet er løs kalksten. Av aastallet kan der kun sees et sekstal. (til dette har han følgende referanse: Muligens 1687, hvilket aastal skal staa paa en lignende sten i Jukam-

kleven mellom Fjeldheim og Frydenlund) (Bugge 1924:192). Denne og to yngre milesteiner av marmor ble overdratt til Folkemuseet i 1906 (NF.1906-2225). De to delene som Bugge fant i 1906 er satt sammen av betong, og milesteinen står i dag ute i friluftsmuseet på Bygdøy. Milesteinen har stått langs kongevegen mellom Kongsberg og Christiania, den såkalte Sølvvegen som regnes for å være den første offentlige kjørevegen i Norge fra 1620-årene. Veggen gikk opprinnelig mellom Kongsberg og sølvgruvene der og til Hokksund. Omkring 1665 ble veggen bygget videre til Drammen og Christiania.

Den andre steinen er fra Juvkam i Valdres (Nord-Aurdal kommune, Oppland), og ifølge opplysninger fra Bugge har steinen stått mellom Fjeldheim og Frydenlund (Bugge 1924:192). Steinen ble innlemmet i museets samlinger i 1907 (NF. 1907-0082). På steinen ser man Christian 5 monogram og årstallet 1687.

Steinen skal visstnok ha vært i to deler, men er i dag satt sammen i betong og står i likhet med den andre milesteinen ute i friluftsmuseet på Bygdøy. I Folkemuseets arkiv finnes også kvittering fra Th. Aaberg datert 13. april 1907 om transport av en milestein fra Juvkam til Aurdal. Ytterligere opplysninger foreligger ikke. Milesteinen har stått langs kongevegen mellom Christiania og Bergen, den såkalte Bergenske Kongevei.

Alle de ni steinene ser ut til å være av samme type porøst kalkstein; muligens norsk kalkstein fra Oslofeltet som brer seg fra Skien og til Mjøsa. Det kan tenkes at steinene er laget på samme plassen og fraktet ut til ulike steder langs kongevegene.

### Avslutning

Vi kjenner i dag til ni milesteiner som har stått langs hovedvegnettet, de såkalte kongevegene, som eksisterte i 1687 i sør-Norge. Til sammen utgjorde

## KILDER

Bugge, Kr. K: Gamle veier, veimærker o.lign. litt indenfor og litt utenfor Buskerud fylke i Meddelelser fra Veidirektøren, 1924.

Eidsvoll Blad november 1997: Unik milestein

Hvattum. Harald: På gamle veier i Valdres, 1993

Ljødal, Leif: Eidsvoll i gamle dager, 1. del Eidsvoll 1972-1977

Vegvalg – Nasjonal verneplan, Statens vegvesen 2002

Nielsen, Anne-Mette: Kongeferder i Norge, Lillehammer 1999

Paus, H.W: En gammel milestein i Meddelelser fra Veidirektøren, 1935

Paus, H.W: Norges Generalveg Mestre 1665-1824, Oslo 1966

Schulerud, Mentz: Kongevei og fantesti, Oslo 1974

Valdres, 10. august 1989: Gammel milestein kom på plass att

Valdres, 13. august 2003: Sensasjonelle steiner i Vestre Slidre

Vestre Slidre minneskrift 1837-1937

dette vegnettet mange mil, og definitivt langt flere enn det milesteinene vitner om. Vi kan anta at ikke hele vegnettet har vært målt inn i hele og halve mil, men antallet som er bevart er svært lite i forhold til hvor mange vi kan anta var satt opp. Dette må bety at det fortsatt finnes mange slike steiner rundt omkring i landet – kanskje er nettopp en slik stein brukt som byggemateriale i grunnmuren hjemme hos deg?

# VEJEN TIL KRIG



JOHAN P.V. LAUSTEN, (F. 1974). CAND. MAG., KONSULENT FOR DANMARKS VEJ- OG BROMUSEUM. CAND. MAG. I HISTORIE OG DOKUMENTATION & FORMIDLING FRA KØBENHAVNS UNIVERSITET 2007. HAR BL.A. PRODUCERET DOKUMENTARFILMENE "KÆMP FOR ALT HVAD DU HAR KÆRT" OG "PORTRÆT AF EN KEJSER". FRA 2007 – 2008 PROJEKTANSAT VED DANMARKS VEJ- OG BROMUSEUM. INDEHAVER AF VIRKSOMHEDEN DET HISTORISKE MUSEUM.

I modsætning til vejhistorie, hvor udvalget af litteratur henvendt til den brede læserskare er forholdsvis begrænset, er der om krigshistorie skrevet mangt og meget. Hvorfor det er så fængende at skrive og læse om krig, er der sikkert mange meninger om, og et bud kunne være, at man i krigshistorien finder beretninger om "heltemod", "teknisk nytænkning", "umenneskelige strabadser" og mange andre fascinerende emner. Hvad man måske ikke tænker over er, at mange af de samme emner også ses i vej- og brohistorien, omend målet med at bygge veje og broer ofte har været af en mere fredelig karakter. I fredstid er veje og broer ofte noget, som er blevet taget for givet, hvorimod de i krigstid har fået en særlig bevågenhed, idet veje og broer da har spillet en central eller afgørende rolle. I denne artikel skal vi

se nærmere på en krigsskueplads, hvor veje og broer har indgået som en vigtig faktor i kamphandlingerne. Emnet er *Blitzkrieg*, her koncentreret om den tyske offensiv i vest i 1940, med fokus på det franske vejnet, der gav tyskerne mulighed for optimalt at udføre Blitzkrieg-konceptet.

## Den tyske offensiv i vest

Hvis man betragter Blitzkrieg (lynkrig) som et koncept, og ikke blot som et andet navn for en hurtig krig, skal forskellige faktorer indgå, for at betegnelsen dækker. Det er ikke nok, at angrebet bliver udført hurtigt, som for eksempel i den første Store Nordiske Krig 1700, hvor Frederik d. 4. havde erklæret

svenskerne krig. Inden danskerne havde nået at mobilisere en hær, stod Karl d. 12 nord for København, og før det kom til et regulært slag, havde danskerne overgivet sig.<sup>1</sup> En hurtig svensk krigshandling, men ikke en "Blitzkrieg". Selvom tyskernes Blitzkrieg også medførte en hurtig kapitulation fra Holland, Luxembourg, Belgien og ikke mindst Frankrig, der i foråret 1940 blev regnet for et af verdens stærkeste militærmagter. *At vælge den rette strategi havde så meget større betydning for udfaldet, som den tyske hær ikke havde den*

Fig. 1. Nordvest Europa foråret 1940. Opstillingen af de fjendtlige styrker og slaget i Nederlandene og Frankrig.

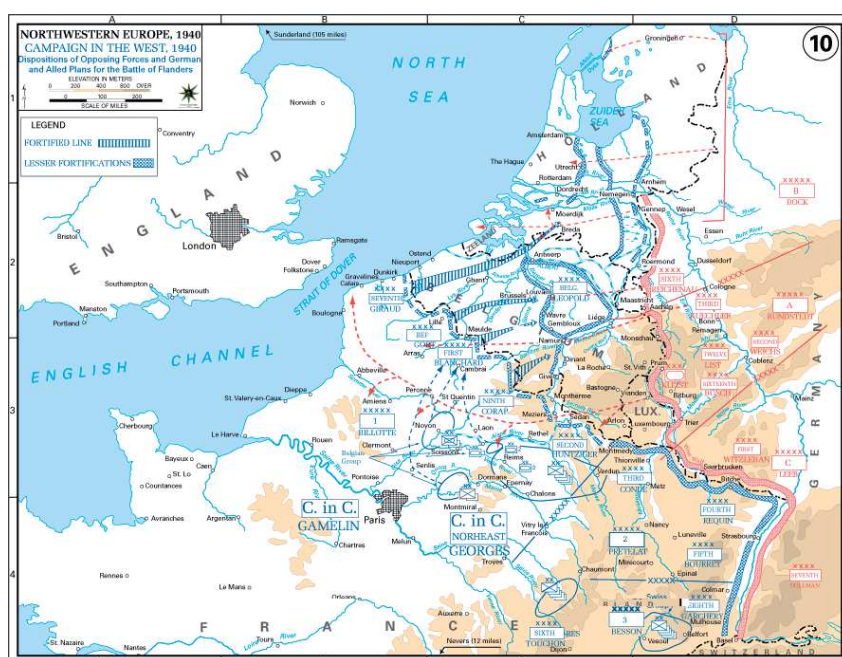




Fig. 2. Tyske tropper forcerer floden Maas. Fra: Hans Kirchhoff: "Den 2. Verdenskrig 1939-45"

overlegenhed i mandskab og materiel, der antoges at være nødvendig for en angriber.<sup>2</sup> Tyskerne strategi var baseret på en helt ny måde at tænke og føre krig på. Blitzkrigen var svaret på tyskernes overvejelser, men konceptet krævede, at flere faktorer var til stede, hvis angrebet skulle lykkes. Hvilket de var, da tyskerne satte operation "Fall Gelb" i gang i maj 1940. De vigtigste var:

1. At det område, som man skal operere i, har et veludbygget vejnet
2. At naturlige forhindringer, som floder, skov og sump, hurtigt kan forceres
3. At bunkere og forsvarsstillinger kan omgåes eller nedkæmpes
4. At man har luftherredømmet
5. At enhederne har gode kommunikationsmuligheder
6. At man har hurtige og slagkraftige mobile enheder

### Vejnettet – en del af strategien

Blitzkrieg-konceptet bygger på den undvigende kamp. Hovedformålet er ikke at møde fjendens hovedstyrker, men at omgå disse og bryde igennem, hvor fjendens linjer er svage. Ideen er at ødelægge kommunikationslinjerne og indtage strategiske knudepunkter, og på denne måde optrævle og splitte fjendens styrker bagfra, hvilket kræver, at de forreste enheder er i konstant bevægelse, således at fjenden ikke kan omgruppere og udføre et modangreb.

De steder, hvor man tvinges til en konfrontation med fjenden, prøver man at lave en mindre knibtangsmanøvre med to eller tre angrebskolonner, bestående af infanteri, panserværnskanoner og kampvogne, og efter et forudgående bombardement med artilleri og/eller med støtte fra luftvåbnet, sættes frontenhederne taktisk ind. (se fig. 3). Efter træningen kræver Blitzkrieg-teorien, at angrebskolonnerne skilles ad igen for at undgå, at vejene bliver overfyldte. *Angrebets fremdrift var vitalt for at opnå succes, så ingen enheder ville fjerne sig fra vejene for at køre over åbent terræn uden særligt gode grunde, for det ville forsinke fremrykningen.*<sup>3</sup> Alene det at rykke frem uden kamphandlinger kræver overordentlig god planlægning. En tysk panserdivision brugte ca. 2800 liter benzin pr. kilometer på vejene, men ca. dobbelt så meget i terræn. Vejnettet spiller altså en afgørende rolle for opnåelse af den militære succes ved en hurtig fremrykning, men lige så meget når det gjaldt at få forsyninger frem og transportere sårede tilbage, samt for det økonomiske aspekt i form af forbruget af olie og benzin og den materielle slitage. Fremrykningen krævede mindst to næsten parallelle veje forbundet med flere sideveje, og det nordfranske landskab var ideelt med dets veludbyggede vejnet. I spidsen og langs kolonnens flanker kørte kampvogne og halvbæltetøjer på de parallelle veje, og efterhånden som fremrykningen skred frem,

etablerede man ammunitionsdepoter, værkstedsenheder, brobygningsenheder og reserveenheder på de erobrede sideveje.

Da tyskerne angreb i vest, måtte de også overvinde naturlige forhindringer. Et af dem var Ardennerskoven, som de allierede ikke havde regnet med, at tyskerne kunne eller ville vove at køre gennem; det lykkedes dog for tyskerne, og hvad der først havde vist sig som et problem for tyskerne, blev således vendt til at indgå i et overraskelsesmoment, der blev fatalt for de allierede. Et andet problem var at komme over floden Maas. De allierede fik ødelagt flere broer, men de tyske pionertropper fik hurtigt etableret interimistiske broer, således at tyskerne kunne fortsætte deres høje angrebstempo. Hvis de allierede havde kunnet knække "kæden" af tyskere, der skulle forcere floden Maas, ville den tyske hær være blevet delt i to. Uden at komme med kontrafaktiske tolkninger ville sådan en situation højst sandsynligt have været en mindre katastrofe for tyskerne. De allieredes forsvarsværker blev i første omgang, så vidt det var muligt, omgået af de tyske enheder. Hvor det ikke var muligt, brugte tyskerne igen specialtropper. Kløge af erfaring, blandt andet fra besættelsen af Danmark, brugte tyskerne faldskærmsoldater. I Danmark var tyske faldskærmsoldater landet på Masnedøfortet, hvor de dog

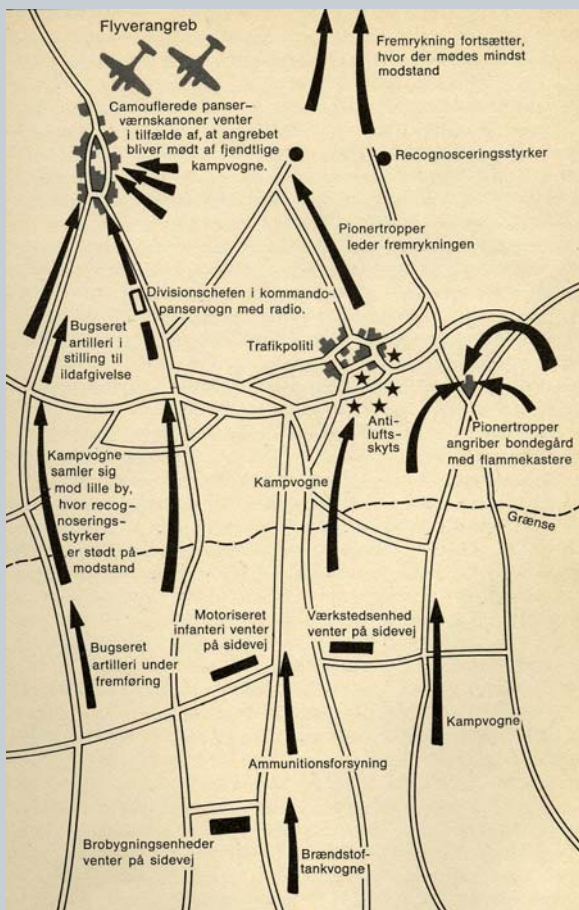


Fig.3. Angrebskilen var bred nok til, at to eller tre angrebsskolonner kunne rykke frem side om side. Fra: Len Deighton: "Blitzkrieg"



Fig.4. De tyske generaler, her ses Guderian i hans halvbjæltekøretøj, var med fremme ved fronten, hvor de hurtigt kunne træffe beslutninger og ændre planer efter den givne situation. Fra: Len Deighton: "Blitzkrieg"

ikke mødte nogen modstand. Det gjorde de til gengæld i felttoget mod vest, dog uden at det kunne forhindre den tyske fremrykning vitalt.

Det tyske angreb skal ses som flere lange kiler, der hurtigt stødte frem, og ikke som en bred masse, der langsomt åd sig ind på fjenden. Denne situation, hvor tropperne var formeret som en smal kile og fortrinsvis bevægede sig frem på vejene, gjorde, at de tyske enheder var sårbare over for angreb fra luften. Men da de tyske jagere dominerede luftrummet, kunne fremrykningen ikke stoppes fra luften.

I modsætning til de allierede havde tyskerne, ikke mindst takket været pansergeneral Guderian, fået installeret tovejs radiokommunikation hos enhederne. Således kunne en kampvognskommandant ikke blot modtage ordrer, men hvad der næsten var lige så vigtigt, melde tilbage og forklare, hvilke problemer hans enhed stod over for. At kunne

rekvirere flystøtte eller anden hjælp og melde om fjendens bevægelser, var med til at mindske tab og opretholde en god fremdrift i angrebet.

### Ild og bevægelse

De fleste historikere og/eller militærpersoner, der har skrevet om det tyske angreb på Frankrig, har i deres beskrivelser af Blitzkrieg lagt stor vægt på kampvognens rolle. Med kampvognen var der skabt et våben, som kunne bevæge sig forholdsvis hurtigt, medbringe en vis ildkraft og ikke mindst med sit panser beskytte soldaterne mod fjendtlige kugler og granatsplinter. Når man læser om den tyske offensiv, kan man få det indtryk, at tyskerne stort set var de eneste, der havde kampvogne, men faktisk havde de allierede både flere og større kampvogne. De allierede havde dog en anden kampvognstaktik. *De franske kampvognsenheder var lige så gode hvis ikke bedre end tyskeres, men forkert grupperet.*<sup>4</sup> Franskmandene

brugte kampvognene som støtte til deres infanteri, ikke som selvkørende enheder, men nærmest som en lille kørende bunker, der kunne sørge for beskyttelse til fodfolket, og dermed var kampvognes aktionsradius også begrænset. Englænderne gjorde også brug af denne taktik, dog havde de også kampvognsenheder, der skulle fungere som en form for moderne kavaleri. Ideen var god nok, så længe de skulle kæmpe mod andre kampvogne, men når de stødte på infanteri med panserværnskanoner og eller enheder der kunne rekvirere flystøtte, stod de overfor en overlegen modstander (se fig. 5.). Tyskerne derimod havde set fordelene ved at udnytte de muligheder, en kampvogn havde hvad angik ildkraft og bevægelighed. Tyskerne havde designet to typer tunge kampvogne; en der skulle nedkæmpe infanteri, og en der skulle nedkæmpe modstanderens kampvogne, disse to typer opererede sammen på slagmarken og når

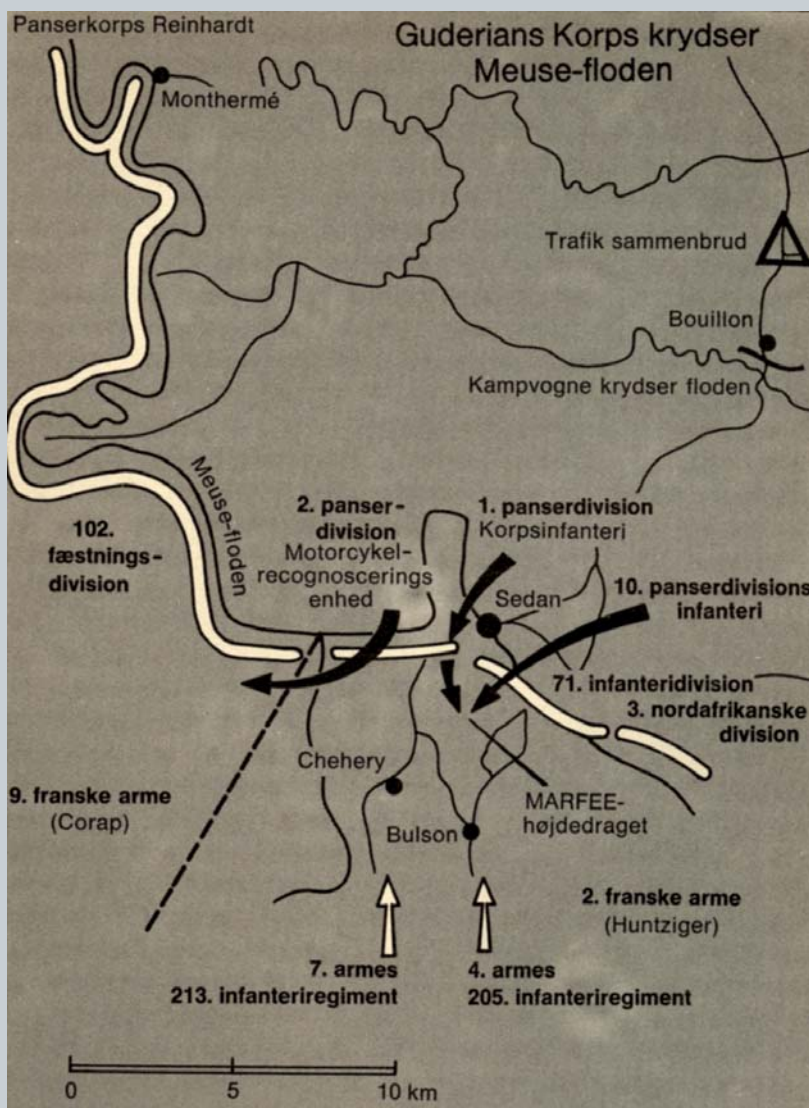


Fig.5. Området ved Sedan var en af de mest vitale regioner for det tyske angreb. I 1. panserdivision indgår regimentet Grossdeutschland, en prestigeenhed der skulle gå i spidsen for divisions angreb. Fra: Len Deighton: "Blitzkrieg"



Fig. 6. Et tysk halvbæltekøretøj trækker en artilleripjæce frem på de franske veje i juni 1940. Fra: Hans Kirchhoff "Den 2. Verdenskrig 1939- 45"

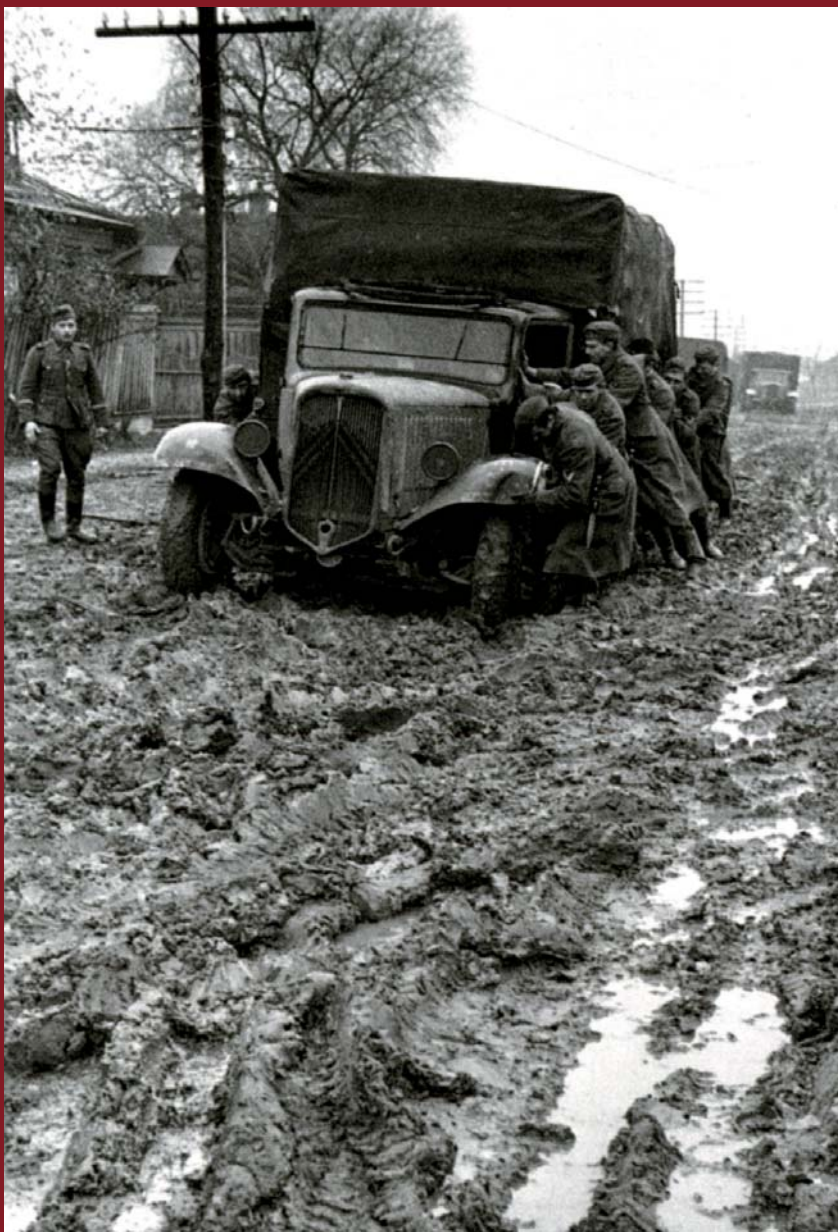
Fig. 7. Modstående side.

Først mudder, siden sne, Stalins mest trofaste støtter, bremsede det tyske fremstød i vinteren 1941. Man byggede intermiste veje af birkegrene. Fra: Michael Stürmer "Det tyske århundrede"

tyskerne først var kommet forbi de allieredes forsvarsværker, ville det åbne landskab med det udbredte vejnet være velegnet til Blitzkrieg-konceptet. *Maginotlinien* var en formidabel barriere, ikke så meget mod den tyske hær som mod den franske forståelse for moderne krigsførsel.<sup>5</sup>

### Ved vejs ende

Jeg har kort skitseret de vigtigste elementer i Blitzkrieg. Det som jeg finder interessant er, at det kun er i foråret 1940, vi ser Blitzkrieg optimalt udført. Min teori er, at det skyldes, at vejnettet i Vesteuropa var så veludbygget, at det netop her var muligt at gennemføre denne slags angreb. Da tyskerne opererede i den Nordafrikanske ørken fra begyndelsen af 1941, var alle de andre faktorer opfyldt, men til trods for erfarne og dygtige officerer med Rommel i spidsen, kunne tyskerne ikke fremtvinge et afgørende slag. Jo længere Rommel stødte frem, des længere blev hans forsyningslinje, og frontenhedernes mangel på materiel og ammunition skyldtes især vejnettet eller mangel på samme fra de Nordafrikanske havne. Englænderne havde de samme problemer, da de gik til modangreb, og man kan meget passende betragte krigen i ørknene som en form for "elastikmekanisme" da den angribende part ikke kan følge op på succesen grundet mangel på forsyninger og må trække sig tilbage igen. I angrebet på Rusland fra 22. juni



## LITTERATUR

Andersen, Dan H.: "Mandsmod og kongegunst". Viborg 2004

Deighton, Len: "Blitzkrieg". København 1980

Forty, George; "Tyskland i krig". Danmark. 2004

Guderian, Heinz: "Panzerleader" London 2000

Hartman, Tom: "Swastika at war" London 1975

Kirchhoff, Hans med flere: "Den 2. Verdenskrig 1939- 45". København 2002

Knopp, Guido: "Hitlers krigere" Viborg 2001

Maier, Klaus A med flere: "Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg". Stuttgart 1979

Stürmer, Michael: "Det Tyske Århundred" København 1999

Rutherford, Ward: "Blitzkrieg 1940"

## NOTER

1. Andersen side 53
2. Kirchhoff side 155
3. Deighton side 164
4. Stürmer side 193
5. Deighton side 166

1941 kunne russerne trække sig tilbage ind i baglandets enorme vidder, og selv om tyskerne havde succes i begyndelsen, kørte de fast på de russiske stepper. De få russiske veje blev til rene plørehuller i det russiske efterår, og i den efterfølgende vinter frøs kampvogne og køretøjer fast ikke bare i terrænet, men også på vejene. Febrilsk prøvede tyskerne at bygge veje, især de såkaldte "Rollbahn", en interimistisk vej der består af træstammer, for at få forsyninger frem. Men hverken i ørkenen som i Rusland formåede tyskerne at bibeholde fremdriften i deres angreb, så de kunne gennemtvinge en afgørende sejr. Selv om fjenden i vest i første omgang var slået ud, kunne tyskerne hverken få bugt med russerne i øst eller briterne

i syd. Da de allierede den 6. juni 1944 iværksatte en landgang på den franske kyst, var det kun et spørgsmål om tid, før Tyskland måtte kapitulere. Dermed var tyskerne havnet i den udmattende tofrontsrig, som de ved angrebet på Frankrig 1940 i første omgang havde undgået. Afstandene i ørkenen og i Rusland var større end i Vesteuropa, og uden et veludbygget vejnet kunne tyskerne ikke bruge deres strategi med at slå deres fjender ud én ad gangen. Hvor Frankrig var blevet nedkæmpet på otte uger, havnede tyskerne i 1941 i en håbløs opslidningskamp.

I foråret 1940 havde de allierede ikke forestillet sig en bevægelseskrig; de anså det ikke for muligt i hast at krydse

floder og trænge igennem skove. De allierede regnede med en gentagelse af 1. Verdenskrig, og derfor ville de imødegå en tysk invasion ved at flytte flere troppeenheder til Belgien. Så da Guderian i spidsen for panserenhederne på få dage rykkede igennem Ardennerne, byggede pontonbroer over floden Maas, og med lynhurtige operationer taktisk nedkæmpede sine modstandere, gik det op for den allierede overkommando, at den havde taget fejl, men da var skaden sket. I Nordfrankrig med dets veludbyggede vejnet og fremkommelige terræn var de tyske kampvogne i deres rette element, og den 23. juni 1940 måtte Frankrig indlede fredsforhandlinger. En ny form for krig var blevet udviklet i 1940, en form som sidenhen indgik i NATOs strategi.

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.

Dansk Vejhistorisk Selskabs nuværende formål søges realiseret ved arrangementer som foredrag, diskussioner, ekskursioner m.v. og ved 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 e-mail.



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 dvs@vd.dk  
www.vejhistorie.dk