

VEJHISTORIE

no. 19 // forår 2011

Tidsskrift fra DANSK VEJHISTORISK SELSKAB



MIDDELALDERENS VEJE – SET FRA ET ARKÆOLOGISK SYNSPUNKT

TRAFIKMIDLERNES INDBYRDES KONKURRENCE?

DANMARKS VEJE – ET PÅTÆNKTE PROJEKT

INDHOLD

Forsidefoto | Dronning Alexandrines Bro
– Mønbroen fra 1943
FOTO: VEJDIREKTORATET

- 03 MIDDELALDERENS VEJE – SET FRA ET ARKÆOLOGISK SYNSPUNKT
Kamma Marie Poulsen-Hansen
- 11 TRAFIKMIDLERNES INDBYRDES KONKURRENCE?
Michael Hertz
- 21 DANMARKS VEJE – ET PÅTÆNKT PROJEKT
Kirsten-Elizabeth Høgsbro

FORORD

Forårsnummeret af „VEJHISTORIE“ 2011 er desværre forsinket. I dette nummer skildres møder mellem fortid og nutid såvel i håndgribelig form som den, når en arkæologisk undersøgelse bloter sporene af fortidig færdsel, som i mere abstrakt form, nemlig nutidige og nær nutidige forskeres forestillinger om fortidens trafikbillede.

Arkæologen Kamma Marie Poulsen fortæller om Sydvestjyske Museers udgravninger og de overvejelser, hun i den anledning gør sig om middelalderens færdsel inden for det gamle Ribe Amt. Kirsten-Elizabeth Høgsbro fortæller om et stort anlagt vejhistorisk projekt i 1940'erne, og hvordan det forløb og hvorfor det endte, som det gjorde; og Michael Hertz kigger på udviklingen i trafikmønsteret i det 20. århundrede, sådan som den forklares i fire af de senest udkomne trafikhistoriske værker herhjemme.

Redaktionen retter en tak til bidragsyderne og retter samtidig en varm tak til Asfaltindustrien, som endnu en gang har bidraget økonomisk til at dække udgifterne ved fremstilling og trykning af hæftet. Endelig ønsker vi læserne en god læselyst.

Michael Hertz
Formand for redaktionsudvalget

KOLOFON

VEJHISTORIE

Tidsskrift fra Dansk Vejhistorisk Selskab
no. 19 Forår 2011

ISSN 1600-776XX

Udgivet af Dansk Vejhistorisk Selskab med støtte fra COWI A/S, Grøntmij | Carl Bro as og E. Pihl & Søn A.S.

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. Forfattervejledning 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

MIDDELALDERENS VEJE – SET FRA ET ARKÆOLOGISK SYNSPUNKT

„Veje har fra de ældste tider spillet en rolle i denne forbindelse; de er derfor en vigtig kulturhistorisk faktor, og de er ligesom andre kulturelementer udtryk for vaner, erfaring og menneskelig formåen.“

M. Ludvigsen 1983: 152



KAMILLA MARIE POULSEN -HANSEN. FØDT 1982 I KØBENHAVN. PT. MUSEUMSINSPEKTØR VED SYDVESTJYSKE MUSEER. HAR SIDEN 2005 ARBEJDET SOM ARKÆOLOG VED SYDVESTJYSKE MUSEER. MAG.ART I FORHISTORISK ARKÆOLOGI I 2009 FRA KØBENHAVNS UNIVERSITET. MAIL: KMPO@SYDVESTJYSKEMUSEER.DK

I denne artikel fremlægges en analyse af færdsels betydning for forståelsen af den middelalderlige landbebyggelse. Gennem en analyse af vej anlæg på udgravninger diskuteres målene for færdslen. Måden, hvorpå man bevæger sig i landskabet, har stor betydning for forståelsen af den dynamik og kompleksitet, der har præget middelalderens kulturlandskab. Som det vil fremgå af det nedenstående, har dette en stor betydning for forståelsen af den enkelte middelalderlige landbebyggelses betydning som en brik i det komplicerede puslespil, som middelalderens samfund udgør.

Indledende bemærkninger

At veje har spillet en væsentlig rolle for fortidens mennesker, gik for alvor op for mig, da jeg en forårsdag i 2007 stod på en mark 9 km nord for Esbjerg og pludselig havde afdækket to vejforløb. Jeg stod midt i et vejkrus fra middelalderen! (se fig. 1).

I det følgende vil jeg beskrive, hvilken betydning disse veje havde for tolkningen af den undersøgte landsby, men også hvorledes disse resultater kan bruges til at forstå den middelalderlige landsbys struktur, dynamik og kompleksitet. At mennesker har haft behov for at bringe sig fra A til B er ikke noget nyt, men at lade målet eller målene for færdslen have betydning for tolkningen af en given plads, er ikke almindelig praksis.

Man kender til "transporthjælp" fra stenalderen i form af trædesten i åer, og flere steder er der fundet brolagte veje fra jernalderen. Når man beskæftiger sig med middelalderens færdsel kan man benytte sig af de ældste kortlægninger af Danmark. Mange af vores nuværende landsbyer stammer fra middelalderen, så dele af vores vejnet er ligeså gammelt. Mange af de gamle, snoede veje, der bringer os igennem landskabet fra landsby til landsby, har formentlig sin oprindelse i middelalderens færdselslandskab.

Heldigvis har vi adgang til disse gamle danske kort. De er tilgængelige digitalt og georefererede (Konceptkortene, Videnskabernes selskabskort, Original 1 og Original 2, de høje og de lave målebordsblade¹). Det var derfor muligt at lægge den georefererede udgravningsplan oven på de gamle kort². Det viste sig straks, at de vejforløb, vi havde erkendt

i forbindelse med udgravningen, meget let kunne overføres til Konceptkortet fra slutningen af 1700tallet. Og så var min interesse vakt!

Denne artikel udspringer af mit speciale om den middelalderlige landbebyggelses færdsel og struktur³. Jeg tog udgangspunkt i to meget forskellige pladser; en formodet landsby ca. 9 km nord for Esbjerg, hvor der blev udgravet i alt 6 ha. Den anden plads lå i et lille ejerlav vest for Grindsted. Strukturen og færdslen på de to pladser var meget forskellige, og dette gav yderligere næring til tanken om, at bebyggelsens og vejenes samspil har en stor betydning for forståelsen af den middelalderlige landbebyggelse i det hele taget.

I specialet undersøgte jeg struktur og færdsel på tre niveauer (inspireret af Schou Jørgensen 1996: 49)

- Målet for udførsel (hvor kunne man forestille sig, man skulle bevæge sig hen til? Kirke, handelsplads, ladeplads, købstad, havn eller noget helt sjette?)
- Kommunikationen mellem lokaliteten og de øvrige dele af ejerlavet
- Lokalitetens interne færdsel

Analysen af de to sidstnævnte niveauer gav en forståelse af den middelalderlige landbebyggelses struktur, dynamik og kompleksitet, selvom det var svært – til tider umuligt – at få helt hold på

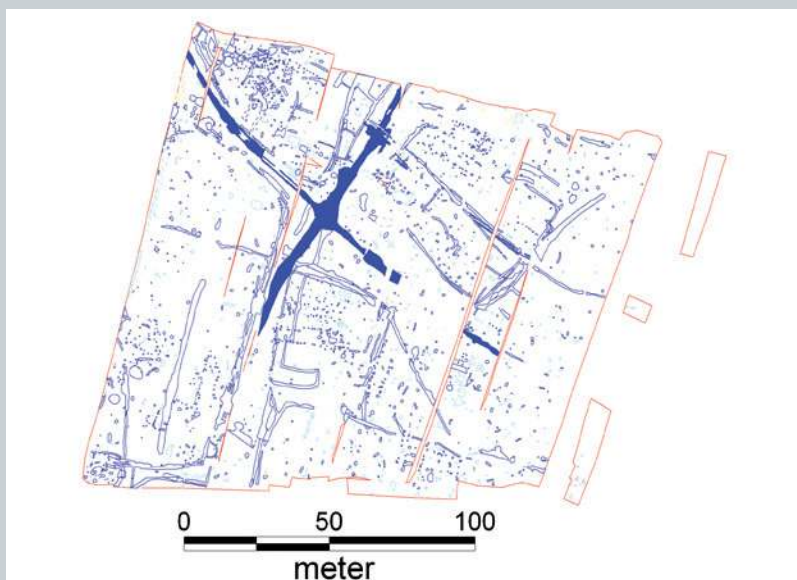


Fig. 1. Den sydlige del af det udgravede område på Guldager. Vekrydset er markeret med blå.



Fig. 2. Et vejforløb. De to hjulspor markerer sig som gråt jord med sten i den gule undergrund

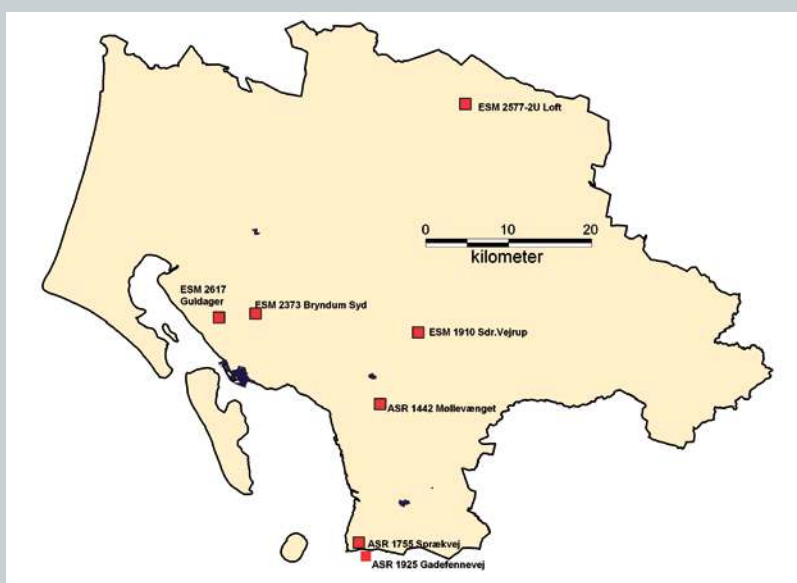


Fig. 3. De syv udgravninger af middelalderlig landbebyggelse med veje.

disse to niveauer af færdsel. Det førstnævnte niveau var yderst interessant, særligt fordi der var områder med flere udgravninger af middelalderlig landbebyggelse tæt på hinanden. Har de besøgt hinanden, gået i kirke eller hvor gik vejene hen? Brudstykker af middelalderens samfund dukkede frem.

Kildetyper til veje

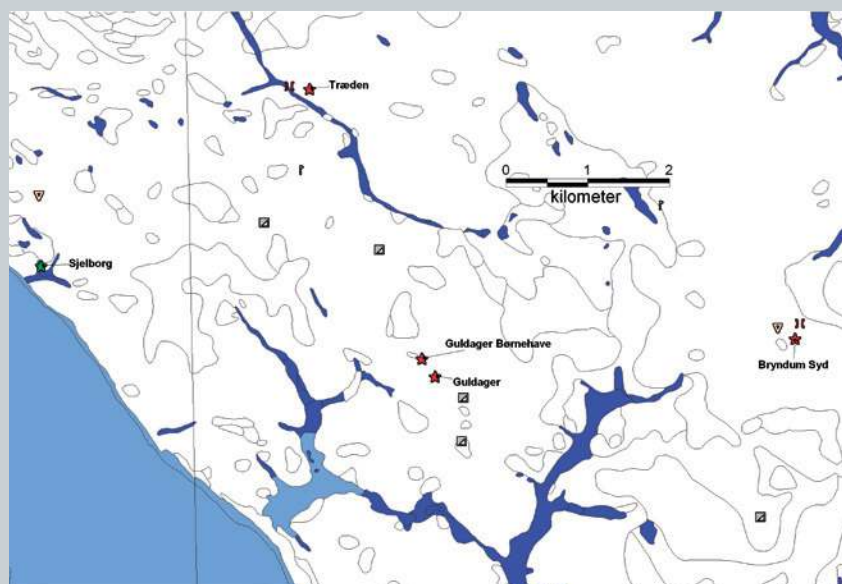
I forbindelse med indsamling af materialet blev det klart, at der ofte ikke var gjort særligt meget ved disse veje og deres betydning for tolkningen af de arkæologiske fund. Dette afspejler sig også i litteraturen, hvor middelalderens bebyggelse og kommunikationslandskabet kun sjældent tolkes i en sammenhæng. Med de seneste års tekniske revolution indenfor digital registrering er flere kilder blevet let tilgængelige, hvilket betyder, at der nu er langt bedre forudsætninger for at sætte udgravninger ind i en større kontekst.

Der er flere kilder til tidligere tiders veje;

- arkæologiske udgravninger
- gamle kort
- luftfotos
- skriftlige kilder – landskabslovene

Nogle gange korresponderer en arkæologisk funden vej med vejforløb fra f.eks. Konzeptkortene eller Original 1-kortene. Men der er meget mere i forhistoriens veje end at få dem til at passe sammen med de gamle kort.

Fig. 4. Lokalteter ved Guldager. Den grå firkant angiver diger, de røde klammer angiver veje. Den omvendte trekant angiver rettersted/bauehøj eller lignende.



Veje på arkæologiske udgravninger i det gamle Ribe Amt

I mine undersøgelser tog jeg udgangspunkt i det gamle Ribe Amt. Materialet er af naturlige årsager af meget forskellig beskaffenhed, så for at kunne arbejde med det, opsatte jeg nogle kriterier. Blandt andet, at det fundne vejforløb ikke "bare var et område uden anlæg mellem huse", men at der på en eller anden måde var erkendte vejspor (fig. 2). Ud fra disse kriterier var syv pladser i det tidligere Ribe Amt interessante (fig. 3). I det følgende er det lokaliteten Guldager, jeg vil beskæftige mig med. Som nævnt ovenfor er det hovedsagligt analysen af målet for udfærdelse, jeg her vil beskæftige mig med. Og det er – efter min mening – også her det bliver rigtig interessant, da her sker et samspil mellem flere af de kildetyper, der er til rådighed, når fortidens veje skal forstås i deres kontekst.

Guldager i landskabet

Udgravningen ved Guldager ligger lige øst for den landsby, der i dag kendes som Guldager. Guldager kirke ligger ca. 500 meter NNV for lokaliteten. Bebyggelsen er fundet i et område, hvor der i de seneste par år har været stor byggemodningsaktivitet – og derved udgravningsaktivitet. Ca. 1 km syd for Guldager-lokaliteten ligger den velkendte Sæddingboplads (ESM 86⁴). Øst for bebyggelsen er der udgravet enestegårde fra stort set hele førro-

mersk jernalder. Nord for området er der udgravet en lokalitet fra middelalderen (ESM 2377 Guldager Børnehøje). Kirken er første gang beskrevet i 1291 sammen med den første gengivelse af stednavnet Guldager, dog i formen "Gulakær" (Trap 1965: 891). Bebyggelsen ligger ca. 4 km øst for Vesterhavet. Den er placeret på en sydvendt skråning med et plateau midt på, hvor en del af husene blev fundet.

Set ud fra et færdselsmæssigt synspunkt er de mange vejforløb, der er fundet på pladsen interessante, især når de ses i sammenhængen med kortmaterialet – f.eks. konceptkortet. Det er tydeligt på konceptkortet, at området har været tæt bebygget i 1800tallet. Inddrages det arkæologiske udbredelseskort (fig. 4), ses det, at der er fundet tre middelalderlige landbebyggelser i en radius af 5 km. Bebyggelsernes spredte placering i området må have haft stor betydning for de forskellige vejforløb.

Analyse af målet eller målene for udfærdelse

Da det første vejforløb i Guldager var erkendt, øjnede vi straks mulighederne for at sætte pladsen ind i en større sammenhæng. Vi gik straks til kortkilderne og genfandt vejkrødet på Konceptkortet. Det store øst-vestgående vejforløb, der erkendtes på sydmarken var straks blevet tolket til at være en forløber for Nørlundvej, som eksisterer i dag. Der er blevet gravet en del længere øst for

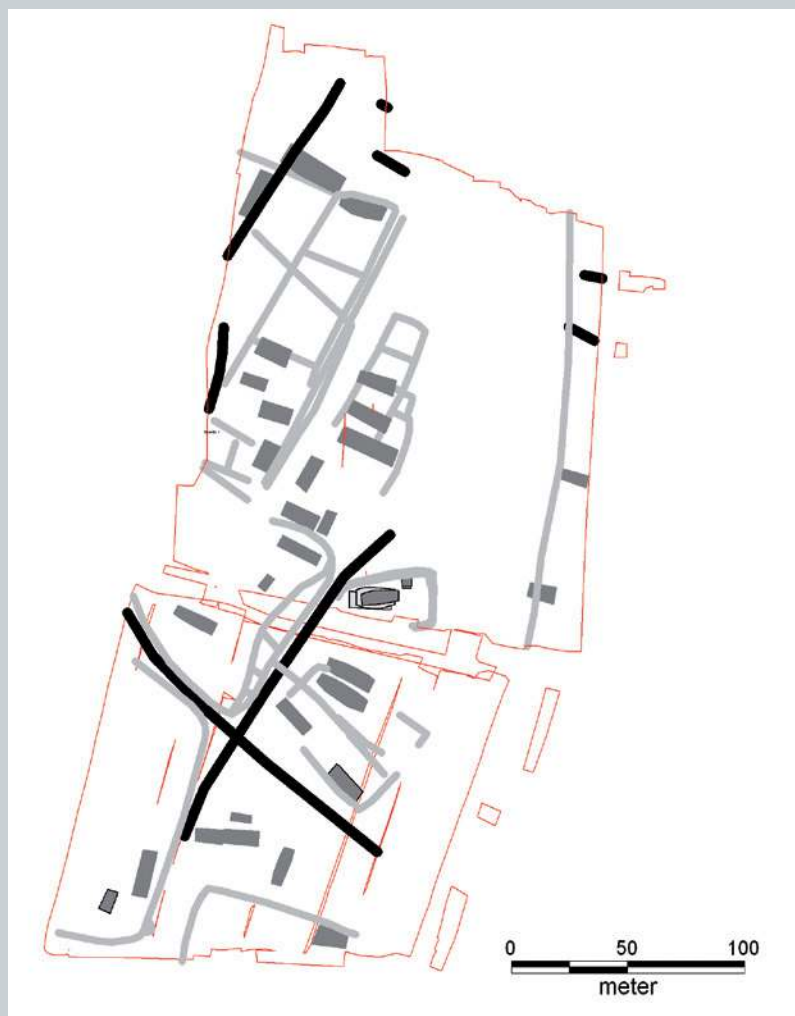
den fundne bebyggelse, men der er ikke fundet yderligere bebyggelse fra middelalderen.

Ved analyse af målene for udfærdelse skal den moderne referenceramme lægges væk. I dag er stort set hele trafiknettet bygget op omkring Esbjerg By. Esbjerg opstod som by omkring 1870, så skal kortmateriale bruges til at bibringe en forståelse af færdslen i regionen ved Guldager, må dette tidspunkt holdes for øje. Esbjerg By strækker sig i dag næsten helt ud til Guldager. Derudover siges det, at Hjerting altid har været Vardes ladeplads (Nielsen 1862/1985: 148). Hjerting ligger ca. 3,5 km VSV for Guldager og må nok betragtes som et middelalderligt trafikknudepunkt, og dette kan være en del af forklaringen på de mange vejforløb på de gamle kort. Det store spørgsmål er jo, hvor man skulle hen, og det er der ikke noget endegyldigt svar på, men vi må gå ud fra, at den kørende færdsel, der her er tale om, har gået over større strækninger, og man kan forestille sig, at man bl.a. er kørt til kirke, til en havn eller til en af købstæderne (Varde nordpå eller Ribe mod syd).

De arkæologiske kilder

Der er i alt erkendt 10 vejforløb på hele området, de er ca. 180 cm brede med tydelige hjulspor (fig. 5). Der er nogle andre mulige vejgrøfter på pladsen, som er tolket til at have at gøre med lokalite-

Fig. 5. Stiliseret plan af huse(mørkgrå), grøfter (lysgrå) og veje (sorte) på Guldager.



tens interne færdsel. Dette skyldes, at de løber mellem gårdspladser, og lader til at have tjent en funktion som barriere. Da der heller ikke fandtes hjulspor her, så kunne der være tale om gående færdsel – og derved mener jeg, at dette nok drejer sig om den interne færdsel. De steder, hvor der er vejforløb med hjulspor, er steder, hvor det har været nødvendigt med en forstærkning af vejkorridoren. Ser man på et højdekort ses det tydeligt at vejforløbene løber op ad en højderyg eller langs den (se fig. 6). Det første vejforløb, der fremkom, har en ret signifikant karakter. Vejforløbet fremtræder bredere og mere sammenhængende end flere af de andre vejforløb (fig. 1). Det er kun mod vest, at hjulsporene viser sig, ellers udgør vejforløb blot et langt og bredt fyldskifte. Mod øst fortsætter det kun sporadisk. Afgrænsningen af det nordøst-sydvestgående vejforløb mod sydvest er usikker. Dette skyldes både dårlige oversigtforhold, men også at fyldskiftet blev mere og mere utydeligt.

4 km nord for Guldager ligger en anden arkæologisk lokalitet (ESM 2309 Træden), hvor der i nærheden er fundet et bredt forløb af vejspor, som løber sydvest-nordøst. Dette vejspor er dog ikke dateret eller fundet sammen med bebyggelse. 4,5 km øst for Guldager ses lokaliteten Bryndum syd. Ca. 200 meter nord for denne lokalitet er der fundet spor efter en hulvej. Dette vejforløb kan

heller ikke dateres, dog nævnes det i teksten på <http://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/>, at landevejen en gang har løbet her. Det er tydeligt både på selve Guldager-lokaliteten og ved de andre, at der har været meget færdsel i området. Dette kan måske forklares med, at Hjerting har været knyttet til Varde som ladeplads.

De skriftlige og kartografiske kilder

Mange informationer på de gamle kort kan fortælle noget om, hvortil eller hvorfra færdslen muligvis har gået. Ser man på retningen af vejforløbene på Guldager i forhold til vejforløbene på Konzeptkortet, så ses det, at den nordvest-sydøstgående vej løber fra Guldager Kirke til "Kielderen", der hører til Sønderris hovedgård, og videre ud mod Giesing Bye. Mod vest løber vejen op mod Guldager Kirke, og ud fra denne spredes indtil flere veje, hvor af i hvert fald én bliver til en større vej,

der løber over Tobøl til Hjerting. Det nord-sydgående forløb i vejkrydset kan muligvis forbindes med en vej ned til Sønderris mod syd samt en vej nordpå – måske til Varde? På Konzeptkortet er der angivet gårde nord for Guldager, så det kunne være færdsel ud til disse gårde, som det nordgående vejforløb repræsenterer.

Hvad angår færdselen ud af landsbyen, så er der ingen tvivl om, at den spredte bebyggelsesstruktur, som ses både i det arkæologiske, men i særdeleshed i det kartografiske materiale spiller en stor rolle i færdselens struktur. Det lader til, at har man haft brug for en vej mellem "A" og "B", så har man i nogen grad fået oparbejdet en vejkorridor. De mange vejforløb på lokaliteten Guldager og på Konzeptkortet vidner om en let kaotisk måde at organisere og strukturere færdsel på, som formentlig er afhængig af topografi. Der kan have været grunde til at strukturere færdslen på den måde,



Fig. 6. Guldager på et lokalt højdekort – rødt er højest, blå er lavest.

som vi ikke kan genfinde den dag i dag. Jeg er klar over, at der i landskabslovene er opsat regler for veje og deres vedligeholdelse, men dette har da i hvert fald ikke forhindret folk i at færdes "naturligt" i landskabet.

Bebyggelsesstruktur og dynamik i Guldager

Det lader til, at der på Guldager er fundet arkæologiske beviser for to slags færdsel; den ud i regionen, som består af kørende færdsel, hvor hjulsporene er forstærkede og markante. Den interne færdsel kommer til udtryk gennem naturvidenskabelige prøver, og nogle mulige vejgrøfter. Der er ingen tvivl om, der har været en massiv færdsel i området – højst sandsynlig nær af to faktorer – handel og kirke. Hjerting som værende ladeplads for Varde har været en vigtig del af den færdsel, der har foregået i dette område af Vestjylland. Kirkerne ligger placeret med så stort et mellemrum, at de har haft et stort

opland, der skulle kunne komme i kirke. Det er derfor ikke underligt, at det lader til, at en del af færdslen på området må have været færdsel mod kirkebyen. Kirkers generelle placering højt i landskabet kan forklare, hvorfor vejsporene kan ses. I en analyse af færdslen ved Guldager, har det været vigtigt at sætte sig udover, at Esbjerg ikke eksisterede den gang. Færdslen har gået mod de to købstæder – Varde og Ribe. Det er ikke usandsynligt, at vejen til Ribe har gået over land, mere end den har gået langs havet. Lokaliteten er i hvert fald præget af mange vejforløb.

En diskussion af de foreløbige synteser

Et af hovedformålene med dette arbejde var at vise, hvilken værdi det har at benytte sig af alle tilgængelige kilder til et område. Derfor er der blevet brugt kortkilder, skriftlige kilder og lokaliteterne er set i sammenhæng med det øvrige arkæologiske fundbillede i Ribe Amt. Det arkæologiske udbredelseskort bør ses i

sammenhæng med eksisterende landsbyer i dag, da dette ville give et mere reelt billede af den mulige spredning af bebyggelsen i middelalderen. Arkæologisk fundne pladser afspejler jo ikke det reelle antal af landsbyer fra middelalderen, derfor må eksisterende landsbyer og deres stednavne inddrages. Dette er gjort på de primære cases ved hjælp af konceptkortet. Hvis man skal undersøge færdsels- og kommunikationslinjer til og fra en middelalderlandsby, skal mulige landsbyer i området inddrages.

Man kunne indvende, at det er under al kritik ikke at medtage højene og de strengede forløb, som Müller for 100 år siden udnævnte til at være vejforløb (Müller 1904). Jeg mener, at de vejforløb, som Müller udpeger, ikke med rimelig grund kan antages at være strukturerende for middelalderens færdsel. I middelalderen er landsbyer, kirker, voldsteder og købstæder etableret, og det er efter min mening tydeligt, at det moderne vejnet grundlægges allerede her. Jeg vil dog ikke afslå muligheden for, at vejforløb, der kan knyttes til høje, også har eksisteret i middelalderen

En karakteristik af færdsel?

Der er på syv pladser fundet vejforløb (se fig. 3). Dette er interessant og et nærmere studie af alle disse pladser kunne sikkert bibringe endnu flere spændende perspektiver til færdslen i den middelalderlige landbebyggelse.

Størrelsen af udgravningen har betydning for, hvorvidt vejene kan afdækkes. Jo større udgravningsfelt, jo større sandsynlighed er der for at finde vejforløb. Færdslen ud af landsbyen kan man sige meget om, hvis alle udgravninger gennemgås for deres placering i forhold til kirker, vadesteder, borge/voldsteder med mere. Færdslen rundt i ejerlavet eller i området er sværere at få styr på, da der sjældent er vejforløb, som tydeligt indikerer denne færdsel. Et detailstudie af hustomternes interne samtidighedsforhold og "tomme områder" mellem disse hustomter skal i hvert fald analyseres grundigt for at finde denne færdsel. Færdslen internt i ejerlavet skjules formentligt af færdslen i regionen og internt på pladsen og detailstudier er derfor nødvendige for at kortlægge dette mellemniveau af færdsel. Det er ligeledes nødvendigt at have udgravet et større udsnit af en bebyggelse, før man med rimelighed kan tale om intern færdsel. Alle disse forhold skal tages i betragtning for at kunne sige noget om færdslen i og omkring en landsby.

Jeg er bevidst om de anakronismer, jeg arbejder med, når jeg ser på færdslen i regionen og ejerlavet. Hvis der skulle laves valide undersøgelser af færdslen i et område, er det nødvendigt at se på de forskellige landsbyers indbyrdes datering. Dette er dog ikke muligt, da kronologien baseret på keramikken og husenes typologiske træk ikke er

finmasket nok til at lave den slags finere dateringer. Jeg mener derfor, at udsagnet af de udførte analyser kan bruges til at skitsere en mulig måde at færdes i et område på.

I et forsøg på at forstå den færdsel, der kunne have været i området omkring Guldager, udarbejdes et kulturlandskabskort over middelalderen i det tidligere Ribe Amt. Fig. 4 afspejler et udsnit af dette kort; det giver kun mening at arbejde med det i mikroperspektiv, da det ellers er uoverskueligt⁵. Et sådant kort indeholder en masse fejlkilder og faldgruber. På den anden side giver det mulighed for at se på, hvordan den middelalderlige bebyggelse har været i det tidligere Ribe Amt. Alle gamle landsbyer og landsbykirker optræder ikke på et sådant kort, og det samme gælder for vadestederne, men det er et glimrende udgangspunkt for en diskussion af, hvordan landsbyerne og den middelalderlige færdsel har spredt sig i et område.

Det er af afgørende betydning at huske på, at et sådant kort ikke afspejler den reelle udbredelse af middelalderlige bebyggelser, da udgravninger og nye fund hele tiden udvider materialet. Kortet over kulturlandskabet i det gamle Ribe Amt har sammen med Original 1-kortene og konceptkortene været udgangspunkt for forståelsen af færdslen omkring Guldager. Det står klart, at disse tre kilders samspil har været

en glimrende baggrund til forståelsen af færdslen i området. Men det er også klart, at der her er tale om at arbejde i anakronismer. Man skal blandt andet være uhyre varsom med at trække data fra kort tilbage i tid, da kortene er lavet under meget forskellige forudsætninger (Dam 2008:38-39).

En lille bemærkning om bebyggelse og åløb

Ved gennemgangen af alle udgravninger af middelalderlig landbebyggelse er det tydeligt, at en del af dem ligger i nærheden af vådområder. Min første antagelse var, at sådanne vådområder måtte være strukturerende for en bebyggelse og færdslen omkring den. Ved en hurtig gennemgang (via <http://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/>) af de lokaliteter, der lå ved vådområder i sammenhæng med de høje målebordsblade, blev det klart, at disse bebyggelser alle ligger i umiddelbar nærhed af et vadested. Denne tendens finder jeg interessant, da en å således ikke er en hindring for færdsel, men måske langt mere har noget at gøre med udnyttelsen af et områdes ressourcer. Der kan argumenteres for, at der en bebyggelse i nærheden af vand, er der et vadested. Så er spørgsmålet om denne argumentation kan vendes om? Altså er der et vadested – er der bebyggelse i nærheden? En gennemgang af læhegnsrekognosceringer og flyfotos kunne muligvis underbygge denne hypotese?

Vejene og kommunikationslandskabet

I det ovenstående er det forsøgt at analysere færdsel og kommunikation i det vestjyske landskab i middelalderen. Fokus er taget væk fra hvad genstandene kan sige om kommunikation via handel (Gringmuth-Dallmer 2000:21), og har i stedet været rettet på hvilke udsagn arkæologien i samspil med historiske og kartografiske kilder kan komme med om færdsel. Det er tidligere blevet bemærket, at arkæologien kun kan komme med begrænsede og "allgemeine" udsagn om kommunikation i middelalderen (Gringmuth-Dallmer 2000:45). Den analyse, der her er foretaget, er af landfærdslen, men man kunne med fordel have inddraget færdslen på vand. Færdsel på vand er hurtig og nem (Gringmuth-Dallmer 2000: 24), og det er absolut muligt, at de forskellige åforløb, der findes i det analyserede område har været brugt til færdsel. Dette perspektiv er dog ikke medtaget i den ovenstående analyse, da det ville kræve en omfattende kortlægning af, hvordan naturen kan have set ud i middelalderen. Der er dog arbejdet meget med landskabets udvikling, og det er absolut et perspektiv, der bør inddrages i videre analyser.

De niveauer af færdsel, som jeg har arbejdet med, er inspireret af Schou Jørgensens arbejder. I landskabslovene er det anført, at der er seks forskellige veje⁶, dette understøttes af Schou

Jørgensen, som opdeler færdsel i tre niveauer; indenfor bebyggelse, lokalforbindelser og hovedruter (Schou Jørgensen 1996: 49). Det har kun delvist været muligt at henføre de fundne veje til de kategorier, der anføres i landskabslovene. Det er dog interessant, at der beskrives så mange forskellige vejtyper i Landskabslovene, da dette understreger vejenes vigtighed i samspillet med den måde samfundet strukturerer sig på.

Den første form for færdsel Schou Jørgensen angiver, har været meget svær at finde på lokaliteterne. Denne form for dagligdags færdsel kan være overordentlig svær at bevise – dog er det muligt, at vejgrøfterne er et udtryk for den daglige, gående færdsel. Selvom denne form for færdsel selvfølgelig har eksisteret, så er den svær at bevise, da det kræver indgående analyser af hustomternes samtidighed af eventuelle grøfters indhold og afklaring af om "anlægstomme" områder kan betegnes som "vej"/"færdselsområde". Jeg er i tvivl om hvorvidt dette kan lade sig gøre på arkæologisk materiale, men forslag til analysemetoder er set (Pugdahl Pedersen 2005).

At analysere færdsel på alle niveauer er svært, da vi har et fragmenteret materiale og en moderne referenceramme. I den forbindelse fandt jeg to forhold, Almuth Schülke anfører, meget interessante:

1. den forskellige opfattelse af et landskabsrum
2. en sæsonbetinget færdsel

Hvad angår den forskellige opfattelse af et landskabsrum, påpeges det, at landskabsrummet kan have været todelt i forbindelse med færdslen. Dette betinges af, om den der færdes i området er lokal eller udefrakommende. Lokale har andre muligheder for færdsel i det nære landskabsrum end udefrakommende har (Schülke 2008: 292). En sæsonbetinget færdsel har nok været en realitet; et landskabs tilgængelighed varierer med årstiderne (Schülke 2005: 44, 47, Schülke 2008:289). Topografien spiller ydermere en væsentlig rolle for, hvor vi i dag finder vejforløb bygget eller på anden måde udlagt (Schou Jørgensen 1996: 48). Når man beskæftiger sig med færdslen skal det holdes for øje at;

1. Forskellige folk har haft forskellige muligheder for færdsel i et område
2. Færdsel kan være sæsonbetinget
3. Vejkorridorer kan ikke nødvendigvis genfindes i dag.

Dertil kommer vores moderne referenceramme. Dette betyder ikke, at jeg mener, at analyser af færdsel og kommunikation i et område ikke er givende for forståelsen af området. Tværtimod mener jeg, at disse analyser er nødvendige og bør suppleres med rekognosceringer efter ældre vejforløb. Dette kunne gøres med hjælp fra luftfotos, gamle

kort og ture i landskabet. Det er vigtigt at arbejde videre med de tre niveauer af færdsel, som både Schou Jørgensen og jeg arbejder med. I forhold til Schou Jørgensen har jeg lavet et mikrostudie af hans "lokalforbindelser" og "hovedruter", og mener ikke at man kan dele det helt så statisk op. Det er langt mere flydende og dynamisk at se på færdslen. Og hvordan defineres en "hovedrute" i middelalderen – at komme til den næste landsby, hvor der er en købmand eller at komme til købstaden?

Afsluttende bemærkninger

Ud fra den analyse, der er lavet af færdslen på Guldager, mener jeg at kunne påvise, at der er store perspektiver i at se mere på vejenes samspil med bebyggelsen. Guldager var et glimrende udgangspunkt, da der her rent faktisk fandtes vejforløb på selve udgravningen. Jeg er her ikke gået nærmere ind i, hvordan husene og vejenes relative dateringer spiller sammen, men der er ingen tvivl om, at bebyggelse og veje har eksisteret samtidig, da de respekterer hinanden. En kortlægning af et områdes kulturlandskab i middelalderen er et omfattende arbejde, men det er det værd. En sådan kortlægning i samspil med kartografiske og skriftlige kilder er råmaterialet til forståelsen af færdsel og struktur i den middelalderlige landbebyggelse. Dertil kommer en gennemgang af Basic Cover-luftfotos, hvor man formentlig også vil kunne registrere

NOTER

1. Konzeptkortene er fra 1770erne og er forarbejdet til Videnskabernes selskabskort, Original 1 og 2 kortene er matrikelkort og fra den første halvdel af 1800tallet, de høje og lave målebordsblade er fra hhv. slutningen af 1800tallet og starten af 1900tallet, for mere information om kortenes alder og formål henvises til *Geoforum, Perspektiv nr. 5*. Kan findes online via: Geoforum.dk eller Korsgaard 2006.
2. På Sydvestjyske Museers fladeudgravninger i det åbne land benyttes en GPS til at opmåle anlæggene på udgravningerne. Derfor ligger alle vores data digitalt og georefereret med det samme.
3. Poulsen-Hansen, K.M. 2009: "Det er ingen hindring...?" - en analyse af færdsel og struktur i to vestjyske landbebyggelser fra middelalderen. Upubliceret magisterspeciale ved Københavns Universitet, marts 2009
4. ESM 86 referer til Esbjerg Museums (nu Sydvestjyske Museer) journalnummer på udgravningen.
5. Det drejer sig om lokaliteter fra luftfoto, læhegnsrekognosceringer, detektorfund og forundersøgelser, samt beskrivelser af veje, vadesteder, broer samt ager, højrøggede agre, pløjesor og fårefolde og borge/voldsteder/herregårde/slotte, møntskatte, rettersteder/bauehøj samt markdiger.
6. Hoff 1997 s.288-315: Adelvej, herredsvej, kongevej, kirkevej, mellemvej, private veje til møller og tofter

vejkorridorer. Dette arbejde er blevet gjort i dele af Sydvestjyske Museers arkæologiske ansvarsområde, og det ser lovende ud.

Ovenstående stiller måske flere spørgsmål end der kommer svar, og der er ingen tvivl om, at her er basis for større og bedre undersøgelser, hvor mange af de forhold og perspektiver, som jeg skriver om her, bør tages med. At der er grundlag for videre studier af vejforløb og deres betydning for middelalderens landbebyggelses struktur, dynamik og kompleksitet, mener jeg ikke, der er tvivl om.

LITTERATUR

- Dam, P. 2008: Historisk geografi og regionaliseringer. Muligheder og problemstillinger. *Hikuin 35 2008*, p. 35-48
- Gringmuth-Dallmer, E. 2000.
- Wege, Mittel und Ebenen der Kommunikation aus der Sicht der Archäologie. *IN: Rösener, W. (red) 2000. Kommunikation in der ländlichen Gesellschaft vom Mittelalter bis zur Moderne, Vandenhoeck und Ruprecht, Göttingen 2000*, p. 21-45
- Hoff, A. 1997. *Lov og Landskab*. Jysk Arkæologisk Selskab, Aarhus 1997
- Korsgaard, P. 2006. *Kort som Kilde. En håndbog om historiske kort og deres anvendelse*. Dansk historisk fællesråd. Sammenslutning af lokalarkiver
- Ludvigsen, M. 1983. Veje som kulturhistorisk faktor. *Dansk Vejtidsskrift, årg. 60, nr. 7, 1983*, p.152-1571
- Müller, S.1904. *Vej og bygd i Sten – og Bronzealderen. Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie 1904, 11rk, bd 19*, p. 1-64
- Nielsen, O. 1868/1981. *Historiske Efterretninger om Slavs Herred (Ribe Amt)*. Historisk Samfund for Ribe Amt 1981, Vestkystens bogtrykkeri, Esbjerg.
- Pugdahl Pedersen, K. 2005. Tilgængelighedsanalyse – en arkæologisk metode. *KUML 2005*, p.269-282
- Schou Jørgensen, M. 1996b. Oldtidens veje i Danmark . Nogle aspekter af den forhistoriske færdsel. Braut v1. *Nordiske Vejhistoriske Studie 1996r*, p. 37-62
- Schülke, A. 2005. Kommunikationslandschaft – Wasserwege versus Landwege im Umfeld des wikingerzeitlichen Zentralplatzes Tissø, Westseealand. *IN: F. Biermann/Th. Kersting, Siedlung, Kommunikation und Wirtschaft im westslawischen Raum. Beiträge der Sektion zur slawischen Frühgeschichte des 5. Deutschen Archäologenkongresses in Frankfurt an der Oder, 4.-7. April 2005 (Weissbach: Marie Leidorf 2007) 37-55*.
- Schülke, A. 2008. Kommunikationslandschaft omkring Uppåkra. *IN: A. Carlie/U. Lund Hansen/P. O. Rindel (red.), Öresund – bro eller barriär (Lund: Centrum for Danmarksstudier, i print)*
- Trap 1965. *Ribe Amt bind IX, 2*, G.E.C. Gads Forlag 1965

TRAFIKMIDLERNES INDBYRDES KONKURRENCE?



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 ADMINISTRATIONSHISTORIE. MEDLEM AF DVS' BESTYRELSE.

Jernbane eller vej – vej eller jernbane?

Først kom jo dampen, og med dampen jernbanerne og ... Næ, hov, det her er da vist forkert! Vejene var der jo allerede, og hestene! ... Heste, okser, æsler og alle de andre trækdyr og pakyd havde mennesket taget i brug allerede i forhistorisk tid, længe før de fossile brændstoffer. Dyrenes muskelkraft i menneskets tjeneste betingede det første teknologiske gennembrud i landtransportens historie; med det fulgte hjulet og anlagte veje. I flere tusind år var det denne teknologi, der var den civilisationsbærende. Lige indtil det næste gennembrud kom for godt 200 år siden med dampmaskinen. Kun godt 200 år er forløbet, siden de første damplokomotiver rullede på skinnerne, rejsetiderne forkortedes, og jernbanealderen tog sin begyndelse. Og så, blot hen ved 80 år senere, bebudede fremkomsten af eksplosionsmotoren et tredje teknologisk gennembrud, et

gennembrud som skulle få betydning for ikke blot trafikken til lands, til vands og i luften, men få en nøglerolle i det modne industrisamfund, lige som dampkraften og jernbanerne havde tegnet udviklingen for de ældre industrisamfund.

Det er de to gennembrud i forbindelse med landtransportens ibrugtagning af fossil energi, som denne artikel skal handle om. – Eller rettere, det er beretningerne om dette forløb i fire af de seneste danske trafikhistoriske fremstillinger, vi skal beskæftige os med.

Tre af de historiske arbejder har ud-spring inden for rammerne af etatskulturer i hhv. Statsbanerne, Vejdirektoratet og amternes vejforvaltninger, – mens det fjerde værk, der skal omtales, er et con amore-arbejde, vokset frem af forfatterens livslange optagethed af især det rullende materiel på vej og bane, en optagethed, som han glad deler med sine læsere.

Ældst er Jernbanemuseets store jubilæumsværk fra 1997¹ med museets direktør, dr. phil. Poul Thestrup som redaktør og forfatter til bind I, der dækker årene 1847-1914; arkivchef Steen Ousager er forfatter til bind II, der dækker årene 1914-50, og professor Hans Chr. Johansen forfatter til bind III, der dækker årene 1950-97. Som det fremgår, er fremstillingen kronologisk, og det er DSB og privatbanerne, der er historiens

genstand. Medens Poul Thestrup i bd. I kan skildre jernbanealderens frembrud og storhedstiden i Danmark i årene op til Første Verdenskrig, må Steen Ousager og Hans Chr. Johansen i deres bind redegøre for banernes ændrede vilkår under indtrykket af den voksende biltrafik. Ikke mindst fremgår det af titlen på Hans Chr. Johansens bind om efterkrigstiden: 'Jernbanen i bilismens skygge'. Det vender vi tilbage til.

Næste værk i rækken er udgivet i 2001 af Dansk Vejhistorisk Selskab² til en forsinket markering af 200-året for udfærdigelsen af 'Den store vejforordning' i 1793. Forfatteren er arkivar Steffen Elmer Jørgensen, der gør statens andel i vejforvaltningen til genstand for sin fremstilling: Hovedvejsbyggeriet 1761 til 1867 og overgangen til den decentrale vejforvaltning under amterne 1868-ff., hvorefter – som det hedder – 'Jernbanerne overtager fjerntrafikken' og udviklingen af fjernvejnettet stagnerede, indtil vejvæsenet (1910-45) gennemgik 'Modernisering i bilens tegn' frem mod 'Massebilismens tidsalder' (1945-98) med sund- og bæltforbindelser og motorvejenes 'store H' som udviklingens og fremstillingens endepunkt.

Også det tredje værk er et lejlighedsarbejde, udgivet 2006 i forbindelse med nedlæggelsen af amterne og opløsningen af de amtslige vejforvaltninger³. Selv om amterne og dermed de amtslige



Fig. 1. 'Når toget ventes'. Bommen er nede, Roskildevej ved Hedehusene. Maleri af L.A. Ring 1914. Statsministeriet. Foto: J. Burchardt.

Fig. 2. Samlefabrikken Triangel producerede biler, busser og tog, som det fremgår af Kaare Klints reklame fra 1929. Fra 'Lige ud ad landevejen'.



vejforvaltninger har rødder, der rækker tilbage til år 1800, tager forfatterne Mette Schönberg og Jørgen Burchardt afsæt i vejloven af 1867 med konstateringen, at: '... Perioden fra 1868 til 1901 var ikke vejbygningsæra ...'⁴ og berører stedvis, hvad der fremstår som en konkurrence mellem vej- og banetrafik, jf. eksempelvis afsnitsoverskrifter, som: 'Hellere tog end postvogn'⁵, 'Landevejens tilpasning efter jernbaner og landbrug'⁶, 'Konkurrencen mellem vej og bane'⁷ og 'Jernbanens kamp mod vejtransport'⁸. Det er vejmyndighedernes kontakt med samfundet og arbejdet i marken, Schön-

berg og Burchardt skildrer, mere end amtsfolk og embedsmænds virke i amtsråd og vejudvalg.

I alle tre værker gør forfatterne stor indsats for at relatere jernbaners og vejmyndigheders indsats med den almindelige samfundsudvikling, hvorunder selvfølgelig også den teknologiske udvikling på trafikområdet medregnes. Ikke mindst dette aspekt er udfoldet i det fjerde og sidste af de arbejder, vi undersøger – Arnold Andersens 'Motorismens lømmelalder' fra 2010⁹. Her skildres 'trafikmidlernes udvikling og indbyrdes

konkurrence i mellemkrigsårene i Jylland på Fyn og Øerne'. Bogens 78-årige forfatter har en mangeårig virksomhed bag sig som jernbanehistoriker og inden for lokalhistorie. Han oplyser i forordet, at han i årtier har savnet '... bogen, som kunne give et rundeligt billede af den betydelige trafikudvikling ... i mellemkrigsårene' og at han til sidst valgte selv at påtage sig opgaven. Trods en lidt pudsig beskæring af emnet (Jylland, Fyn og Øerne!) leverer Arnold Andersens et værdifuldt stykke dansk trafikhistorie, som sagt med trafikmidlerne – køretøjerne – som indfaldsvinkel¹⁰. Bogen er

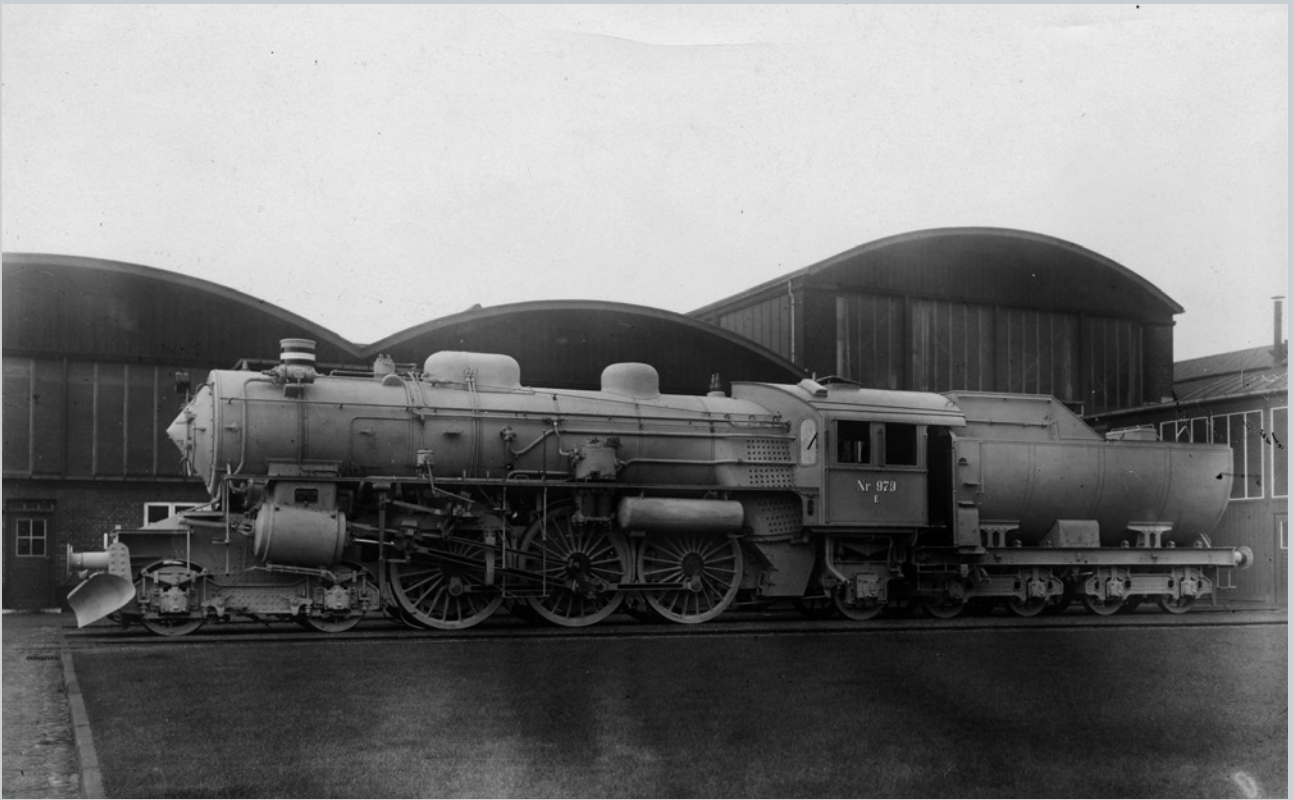


Fig. 3. Damp eller motor?
Ekspresdamplokomotiv,
Frichs E-maskine 1943.
Fra 'Motorismens lømmelalder'.



Fig. 4. Motordrevet lyntog, indført 1935,
gør holdt i Fredericia.
Fra 'Motorismens lømmelalder'.

rigt illustreret – ikke bare med billeder af køretøjer til vej og bane men også af færger og fly, ja endog af legetøjsbiler fra Lego og Tekno¹¹.

Gennem alle fire arbejder spores den opfattelse, at vejtrafik og banetrafik har befundet sig i løbende indbyrdes konkurrence, – at de gensidigt har truet og trykket hinanden. Om opfattelsen har været ganske dækkende, og om den er dækkende for hele perioden, er imidlertid tvivlsomt. Men modsætningsforholdet bidrager til at give fremstillingerne drama og karakter. Nok tabte

vejnettet betydning i fjerntrafikken med jernbanernes fremkomst, men samfundsudviklingen i kølvandet på banenettets udbygning og spredningen af industri og andelsforetagender gav samtidig det lokale vejnet øget betydning. Uden et lokalt fordelingsnet i form af veje fra stationerne og ud i oplandet, var jernbanens samfundsmæssige betydning blevet såre beskeden. Banernes udbygning havde vejnettet og den dermed udviklede samfundsstruktur som sin forudsætning, ligesom jernbanens fremkomst bidrog til at øge også vejnettet rolle i det samlede transportydelse.

Måske Steffen Elmer Jørgensen studser over, at Indenrigsministeriets tekniske konsulent i jernbanesager, Heinrich Th. Wenck ved udnævnelsen 1868 til overvejningspektør havnede '... i en interessant dobbeltposition som både banernes og vejenes mand'¹², men den modsætning, som Jørgensen synes at sigte til, forelå endnu ikke på daværende tidspunkt, snarere har vej og bane dengang suppleret hinanden.

I alle fire fremstillinger udmøntes analysen af forholdet vej / bane i samme fem temaer: 1) Sikringen af overkørsler, hvor



Fig. 5. Inden vejene asfalteredes, forårsagede bilhjulene støvplage som her på Roskildevvej. Foto: Vejdirektoratet.



Fig. 6. Bommen er oppe. Bus passerer bevogtet baneoverskæring, Sæbybanen ved Hørby o. 1950. Fra 'Motorismens lømmelalder'.



Fig. 7. Færgeshavn Fredericia o. 1920. Her konkurrerede to private bilfærger med DSBs. Foto: Lokalthistorisk Arkiv for Fredericia og Omegn.

bane og vej (gade) krydsede hinanden. 2) Færgeoverfarter og broer. 3) Organiseringen af omnibusruter og fragt- og buskørsel til og fra stationerne. 4) Baners og vejes vekslende andele af det udførte transportarbejde. 5) Den anlagte transportpolitik. Hertil har især Arnold Andersen anslået et sjette underliggende tema: Overgangen fra dampkraft til mere energioekonomisk motorkraft; og måske et syvende: Den byplanmæssige tilpasning af banegårde og stationer og gadeanlæg til de ændrede trafikforhold. Endelig berører han sammen med Hans Chr. Johansen spørgsmålet om subventionering af den offentlige trafik herunder jernbanerne over for den motorbeskatning, der ramte især private vognmænd og bilejere. Lad os kigge lidt nærmere på disse temaer.

'Krydsningssager'

Betegnelsen er departemental, den stammer fra Ministeriet for offentlige Arbejder og dækker de forvaltningsmæssige tiltag, der efter vejkydsloven af 1930 udfoldedes for at undgå påkørsel af vejfarende i jernbaneoverskæringer. Nok så håndgribelig en form for kontakt mellem trafikformerne – men tiltagene ligger uden for konkurrencefeltet mellem vej- og banetrafik. At undgå sådanne sammenstød var selvfølgelig i alles interesse; men hensynet til vej- og togtrafik kunne prioriteres forskelligt; og sagområdet udgjorde platform for interesseorganisationerne. Særlig Jør-

Fig. 8. Private bilfærge 'Jyden' i lejet i Fredericia o. 1924. Foto: Lokalthistorisk Arkiv for Fredericia og Omegn.



gen Burchardt fremhæver det aspekt, at togets passage over stærkt trafikeret vej eller gade kunne skabe store afbræk for vejtrafikken. Således var trafikken ad Nørrebrogade i 1919 afbrudt i 212 minutter daglig eller i 17% af tiden som følge af passerende tog på den ligeledes stærkt trafikerede Nordbane.¹³ Indsatsen til sikring af overskæringer kunne gå i retning af at bevogte og spærre overskæringerne med bomme, når toget nærmede sig, at opsætte advarsskilte og lyssignaler eller som dyreste udvej at etablere 'niveaufrie' overskæringer ved at føre vej enten på en bro over- eller gennem en viadukt under banen. I 1922 regnede man med at DSB havde i alt 4.564 overkørsler, hvoraf de 1.227 var bevogtede. Antallet af bevogtede overkørsler havde været dalende, siden man i 1916 havde arbejdet på at opføre broer og underføringer.¹⁴ Af de 1540 broer statsbanerne havde opført i årene 1847-1947 var de 510 vejoverføringer.¹⁵ Alle overkørsler på hovedvejen København-Korsør havde således fået viadukt¹⁶. En af sidegevinsterne ved sikringen af baneoverskæringer var ifølge såvel Steen Ousager, Jørgen Burchardt som Arnold Andersen, at topfarten på banestrækninger nu kunne øges fra 40 km/timen til 70 km/timen¹⁷.

Færgeoverfarter og broer

Det var statsbanerne, som drev de vigtigste færgeruter, ruterne mellem Sjælland og Lolland-Faster, Sjælland og Fyn og

mellem Fyn og Jylland; og o. 1914 lykkedes det statsbanerne at overtage ruten Kalundborg-Århus fra DFDS. Færgefarten var set som et led i jernbanenet; og med bilernes fremkomst blev DSB's politik frem til o. 1930 'at befordre biler på statsbanernes færger i det omfang, togmateriel ikke optog pladsen... Dertil førte DSB efter FDM og KDAK's opfattelse en monopolistisk takstpolitik for overførelse af biler' skriver Steffen E. Jørgensen¹⁸. Med andre ord: Færgeoverfarterne udviklede sig til et førsteklases konflikto-mråde, efterhånden som motoriseringen tog til; og alle forfattere har givet sig i kast med problematikken. Allerede fra 1910 arbejdede FDM og senere også andre organisationer og privatpersoner i tilknytning til motorbranchen på at oprette alternative færgeruter, som skulle betjene bilister på overfartsstederne.

Særlig Arnold Andersen har med megen detailrigdom efterforsket de forskellige initiativer bag de enkelte færgeruter;¹⁹ Steffen E. Jørgensen skildrer begejstret, hvordan FDM i 1923 var involveret i hele to bilfærgeselskaber på Lillebælt, hvor DSB i forvejen drev jernbanefærgeruten Strib-Fredericia²⁰.

Steffen E. Jørgensen og Steen Ousager er enige om, at DSB og Ministeriet for offentlige Arbejder søgte at spænde ben for disse bestræbelser, vel i forsøget på at fastholde statsbanernes ledende position i trafikken. Ousager gennemgår, hvordan Statsbanerne således ville hindre, at konkurrerende bilfærger på overfarterne Sallingsund og Oddesund i Limfjorden fik tilladelse til at medtage gods, men at bl.a. lokal opbakning sikrede gennemførelsen²¹. Da FDM efter kritik



Fig. 9. Færgekø venter i Korsør o. 1955. Ved kaj en bilfærge - 'Heimdal' eller 'Freja'. Fra 'Lige ud ad landevejen'.

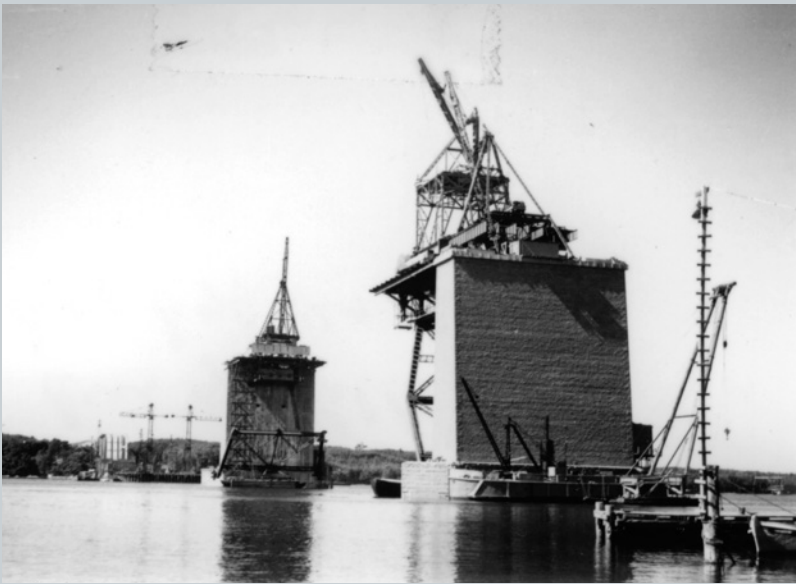


Fig. 10. Bropille under opførelse i Lillebælt o. 1933. Fra 'Motorismens lømmelalder'.



Fig. 11. Færgen 'Fyn' med lyntog ombord o. 1935, i baggrunden Lillebæltsbroen. Foto: Lokalthistorisk Arkiv for Fredericia og Omegn. (B004157)



Fig. 12. Lillebæltsbroerne, forrest kombineret bane- og vejbro fra 1935, bagest vejbro fra 1970. Foto: Vejdirektoratet.

af kapacitetsproblemerne på Storebælt i 1929 tog initiativ til at indsætte en bilfærge ('Heimdal'), lykkedes det DSB at fastholde sin monopolstilling ved at gå ind og overtage driften af bilfærgen. Af de syv færger, der i 1939 var i drift på ruten Korsør-Nyborg, var de 2 bilfærger, men ved ombygninger havde man lettet mulighederne for at medtage biler også i ældre jernbanefærger²². Som Jørgensen skriver: 'Trods DSB's lidt modvillige tilpasning... blev monolet på de mest søgte overfarter et af etatsens største aktiver, der gav stigende indtægter, mens togdriften havde stadig vanskeligere ved at opnå rentabilitet²³. Efter 2. Verdenskrig blev færgefarten efterhånden en del af det overordnede vejnet; men med voksende velstand vidnede bilkøerne ved færgelejerne om stadige kapacitetsproblemer²⁴. Åbningen af andre private bilfærgeruter, DSB's indsættelse af flere og større bilfærger og ændringer i færgelejerne virkede i noget omfang afhjælpende, men en endelig eller i de mindste varigere løsning syntes at ligge i etablering af broforbindelser som led i vejnettet og ikke jernbanenettet.

Statsbanerne var den etat, der ved århundredskiftet havde udviklet størst erfaring med hensyn til bygning af broer, simpelthen fordi de broer, der var blevet opført i den foregående periode havde været enten jernbanebroer eller vejbroer opført i tilknytning til jernbanerne²⁵. Men allerede under 1. Verdenskrig

Fig. 13. Tre ingeniørfirmaers projektforslag til 'Motorveje med Broer over Storebælt og Øresund', 1936.

havde Alex. Foss i diskussionen om fast forbindelse over Storstrømmen påpeget nødvendigheden i at forsyne broen med vej- og gangbane ved siden af jernbanesporene²⁶. Storstrømsforbindelsen blev ikke etableret før 1937, men stadig da man indledte projekteringen af broen over Lillebælt, var det en jernbanebro og ikke en kombineret vej- banebro, DSB havde i tankerne. Oprindelig forestillede man sig i 1923 biler transporteret over bæltet ved såkaldte hængefærger i dobbeltspor under brodækket på en jernbanebro. Arnold Andersen vier et større afsnit til beretning om det danske brobyggeri i 1930'erne²⁷ og beskriver indgående 'balladen', der opstod i kølvandet på de tidligste planer til en Lillebæltsbro og den efterfølgende flerårige debat i offentligheden indtil vedtagelsen af det endelige projekt i 1927: en kombineret vej- og jernbanebro, som det almindeligvis har været tilfældet ved senere opførte jernbanebroer.

Medens Jørgen Burchardt væsentligst skildrer amternes byggeri af broer ved illustrationer, åbner Steffen E. Jørgensens skildring af forløbet ved Lillebælt blikket for professor Anker Engelunds indsats med senere broprojekter, herunder også amternes brobyggeri i 1930'erne og senere. Jørgensen indtager tillige det ideoplæg fra en gruppe ingeniørfirmaer 'Motorveje med broer over Storebælt og Øresund' (1936), der i eftertiden står som startskuddet til an-

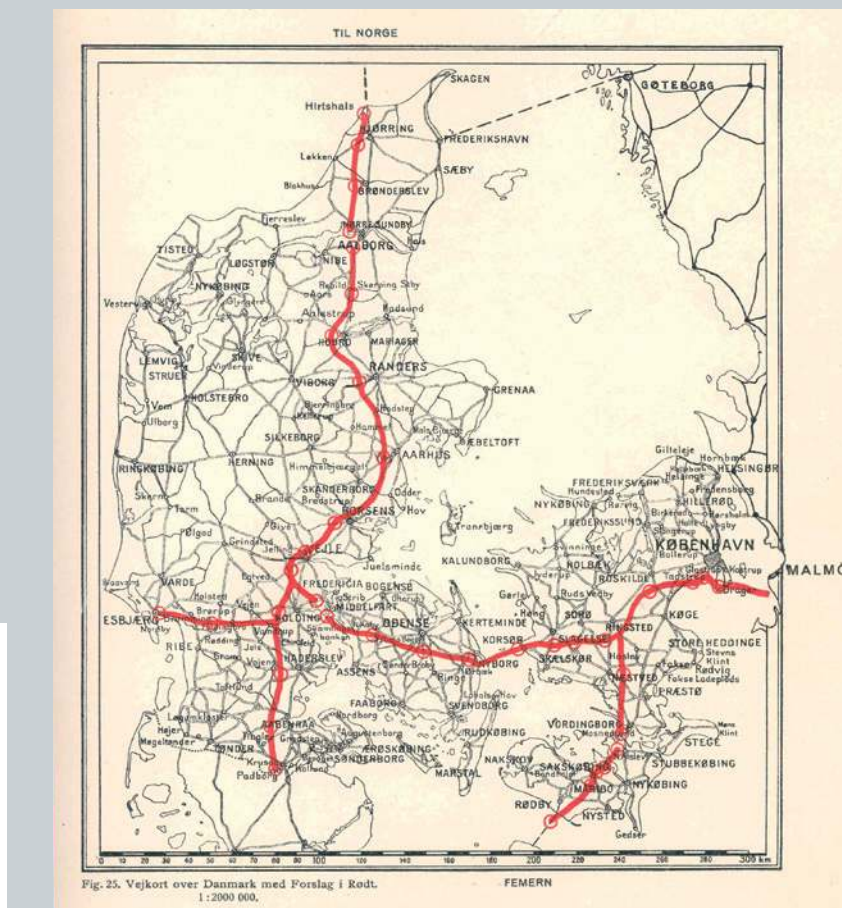


Fig. 25. Vejkort over Danmark med Forslag i Rødt. 1:2000 000.



Fig. 14. En af Anker Engelunds broer, Dronning Alexandrines Bro – Mønbroen fra 1943. Foto: Vejdirektoratet.

læg af motorveje i Danmark: 'Det store H'²⁸. Motorvejsbyggeriet i 1950'erne ff. ændrede endeligt balancen mellem at tilgodese bil- eller baneinteresser på overfarterne. Det var vejtrafikkens behov, der blev drivende faktor. Overfarter og broer ansås nu som vejnettets og

ikke jernbanenettets forlængelse. Så i den kombinerede bro- og tunnelløsning på Storebælt ser Steffen Elmer Jørgensen aftalen om at lægge åbningen af vejforbindelsen tre år efter åbningen af jernbaneforbindelsen, som et 'socialdemokratisk fingeraftryk' til begunstiggelse



Fig. 15. Trafik på Lyngbymotorvejen i 1970'erne. Foto: Vejdirektoratet.

af den offentlige trafik²⁹; men hensynet til vejtrafikken vejede i øvrigt tungest.

Omnibusser og stationsbiler

Kort: Dette drejede sig om kommunikationen mellem stationer og opland – om det skulle være samarbejdsområde eller konfliktfelt? – Indtil færdselsloven af 1923 havde rutebilkørsel ikke krævet nogen form for tilladelse, og året før udkom den første danske køreplan for bilruter. Der var 347 ruter; to år senere var tallet næsten fordoblet³⁰. Der var med andre ord vækst i bilruterne. Det er herfra, Steen Ousager åbner sin beretning om konflikten mellem privatbaner og private vognmænd. Både statsbaner og privatbaner havde siden 1921 tilbudt kørsler med bil til og fra station i kampen om kunderne.

Striden var hård, og banernes driftsun- derskud kronisk. I 1917 havde der i Dan- mark været 930 lastbiler, i 1925 var antal- let nået op på 12.924, og kun på afstande over 20 km kunne banerne konkurrere med private vognmænd³¹. For Steffen E. Jørgensen bestod banernes problem i manglende fleksibilitet (foruden driftsun- derskud) over for et stadigt stigende antal lastbiler – 38.100 i 1936. Takstnedsættel- ser og åbning af fragt- og omnibusruter i banernes regi var modforanstaltninger fra banernes side til at forbedre deres stilling. I 1929 var 328 af 400 stationer således betjent af 'oplandsruter'. Ifølge Ousager ønskede DSB, at busruter skulle lægges under jernbanerne og bustrafik gennem landsdelene forbydes. Sager om nye ruter skulle forelægges Mini-

Fig. 16. Udflugtstog ved Mundelstrup. Foto: Asger Christiansen, DSB Museumstog.



steriet for offentlige Arbejder for at blive undersøgt – 'om hensynet til bestående ruter, postruter eller koncessionerede sporveje taler imod ruternes oprettelse'. Endelig skulle alle eksisterende ruter undersøges i udvalg, 'hvor såvel lokale som samtrafikale hensyn bør tages i be- tragtning'; med henblik på nedlæggelse af ruter. Nedlæggelse af busruter udløste ifølge Steen Ousager protester lokalt³². Med Jørgen Burchardts ord blev infra- strukturen lagt fast for busser i 1927 med lov om omnibus- og fragtmandskørsel, som gav amtsrådene myndighed til at tillade buskørsel. DSB's generaldirektør Knutzen iværksatte fra 1931 en indsats, for at DSB skulle overtage busruter, som forbandt jernbaner og købstæder og opkøbe ruter, som kørte parallelt med tog³³. I samme periode indledtes nedlæg- gelsen af urentable jernbanestrækninger. Dermed blev scenen sat for de følgende årtiers vekslende spil om at privates an- del i den offentlige trafik. Et kapitel, der jo stadig er åbent.

Fordelingen af samfundets transportarbejde? – Overordnet trafikpolitik

Samtidig med at vejloven 1867 nedgra- derede fjernvejnettet og reducerede statens indsats på vejområdet til et tilsyn under Indenrigsministeriet, øgede staten sin indsats med udbygning og drift af jernbanerne, Åbenbart udløste dette skifte ikke noget større politisk drama. Derimod skulle vejtrafikken

Fig. 17. Øresundsbroen under opførelse år 1999. Foto: C.J. Hansen.



stigende betydning i forbindelse med motoriseringen omkring og efter 1. Verdenskrig ikke gå stille af. Bag jernbanerne stod organiserede grupper i flere opstillinger. Ifl. Jørgen Burchardt var konkurrencen mellem bil og jernbane følelig allerede 1912, hvor et amtsråd begærede ministeriets tilladelse til at sænke jernbanens godstakster, da lastbiler tog mere og mere af lasterne³⁴. Og selv om jernbanedriften stadig var en virksomhed i vækst, og udbygningen af banenettet fortsatte til 1930, har allerede Statsbaneudvalget af 1920 haft blik for den ændrede trafiksituation³⁵ – at motoriseret vejtransport nu konkurrerede med banetransport! Hos repræsentanter for statsbanerne og trafikpolitikere fremkaldte udviklingen beklagelser. 'Biler ødelagde vejene, det er nødvendigt at skaffe jernbaneforbindelser til aflastning af vejene', lød i 1923 et af indlæggene³⁶, og i trafikkommissionen af 1936 kunne formanden, N.P. Nielsen beklage, at '... det voksende antal automobiler her i landet har medført skadelig konkurrence for statsbaner og privatbaner'³⁷.

Både Burchardt og Jørgensen har blik for det hensyn, politikere og ansvarlige myndigheder måtte tage til de betydelige offentlige midler, der var investeret i jernbanerne, og som truede med at tabe værdi, hvis banedriften blev udkonkurreret. Derfor, konstaterer Steffen Jørgensen, imødekom 'Rigsdagens tra-

fikpolitiske tænkning... kun delvis... den voksende biltrafik'³⁸. I anden forbindelse uddyber Jørgensen tankegangen: 'For... socialdemokraterne var statsbanerne både en demokratisk befordringsform, et statsforetagende og en arbejdsplads med et stort udbud af (arbejder- og funktionær-) stillinger. For Venstre var jernbanerne et forbindelsesled ud til de lokalsamfund på landet, der var partiets basis...'³⁹ Ønskerne om at begunstige offentlig trafikformer er et tilbagevendende tema i dansk trafikpolitik og anføres også af andre forfattere⁴⁰. Over for disse hensyn stod imidlertid andre. Det er især Arnold Andersens fortjeneste, at motororganisationer og lokale initiativer træder frem på scenen med selvbevidste aktører. I tillid til bilismens fremtid fremlægger motororganisationer og grupper eller enkeltpersoner med tilknytning til branchen alternativer til den rådende trafikpolitik. Motororganisationerne gjorde sig gældende både på overordnet trafikpolitisk plan⁴¹ og i forbindelse med konkrete og ofte saglige indlæg angående sikring af baneoverskæringer, bygning af vejbroer eller overførsel af motorkøretøjer med færge⁴².

Det er hos forfatterne til 'På sporet...' og 'Fra chaussé til motorvej', man finder de mest indgående undersøgelser af overordnet trafikpolitik, og især lægger Steen Ousager og Hans Christian Johansen vægt på jernbanernes vanskeligheder med at få balance

mellem udgifter og indtægter. Klarest er Johansen, der om perioden efter 1950 skriver: (Det er) 'Hovedindtrykket ... at jernbanerne som helhed har været en underskudsforretning gennem næsten hele deres levetid, og at de selv i de enkelte perioder, hvor der kan påvises et mindre overskud, næppe har kunnet forrente de anvendte midler med en rentesats ... (der var) acceptabel for... privat investor'⁴³. Og også Steen Ousager har hæftet sig ved banernes næsten konstante driftsunderskud⁴⁴ og at jernbanernes andel af den samlede person- og godstransport samtidig mindskedes, medens og bussers og lastbilers tiltog. Omkring 1936 var bilernes andel af transportarbejdet nået op på størrelse med jernbanernes⁴⁵. Underskuddene og tab af markedsandele gjorde jernbanerne dobbelt sårbare overfor biltrafikens forkæmpere.

Banerne søgte at afværge nedgangen ved at ty til forskellige rationaliserings tiltag, bl. a. ved at anskaffe motordrevne lokomotiver og at få dele af vejtransporten lagt ind under banerne ved at organisere omnibus- og fragtkørsel til og fra stationerne. Alligevel var jernbanernes transportydelse kun svagt stigende og på godsområdet endog faldende i år, hvor samfundets samlede transportarbejde næsten femdobledes⁴⁶. Men som allerede antydte bakkede stærke kræfter i det politiske system banerne op: 'Drifts- og subsidiesystemet i Dan-

NOTER

1. Thestrup, Poul (red.): På sporet 1847-1997. Jernbanerne, DSB og samfundet. I-III, Odense 1997.
2. Jørgensen, Steffen Elmer: Fra chaussé til motorvej. 606 s., ill. Odense 2001.
3. Schönberg, Mette og Burchardt, Jørgen: Lige ud ad landevejen. Med hestevogn og bil på amternes veje 1868-2006. 382 s., ill. Odense 2006.
4. Schönberg, Mette, s. 19.
5. Schönberg, Mette, s. 28.
6. Schönberg, Mette, s. 74.
7. Burchardt, Jørgen, s. 199.
8. Burchardt, Jørgen, s. 202.
9. Andersen, Arnold: Motorismens lømmelalder – en fortælling om trafikmidlernes udvikling og indbyrdes konkurrence i mellemkrigsårene i Jylland, på Fyn og Øerne. 349 s., ill. Dronninglund 2010.
10. Ikke bare trafikmidlerne til lands men også til vands og i luften, jf. Andersen, Arnold, s. 109 – et afsnit om cris-craftens ankomst til Københavns Havn 1928, – s. 247, oversigt over alle fly i det danske Luftfartsselskab 1921-40, deres anskaffelsesår og registreringsbetegnelser.
11. Andersen, Arnold, s. 255. Til glæde for gamle drenge og andre barnlige sjæle jf. s. 99 oversigten over danske nummerpladers kendingsbogstaver og nummerfordelingen på politikredse.
12. Jørgensen, Steffen E., s. 161.
13. Burchardt, Jørgen, s. 162.
14. Ousager, Steen, s. 122.
15. Jørgensen, Steffen E., s. 194 f.
16. Burchardt, Jørgen, s. 162.
17. Ousager, Steen, s. 215. – Burchardt, Jørgen, s. 160. – Andersen, Arnold, s. 16.
18. Jørgensen, Steffen E., s. 308, jf. Burchardt, Jørgen, s. 206.
19. Andersen, Arnold, s. 186-206.
20. Andersen, Arnold, s. 192-197. – Jørgensen, Steffen E., s. 308. – Burchardt, Jørgen, s. 195.

21. Ousager, Steen, s. 153 f.
22. Ousager, Steen, s. 211.
23. Jørgensen, Steffen E., s. 310.
24. Johansen, Hans Chr., s. 115.
25. Jørgensen, Steffen E., anf. Arb. s. 194.
26. Ousager, Steen, s. 152.
27. Andersen, Arnold, s. 150-185.
28. Jørgensen, Steffen E., s. 275-307.
29. Jørgensen, Steffen E., s. 435-459, særlig s. 445.
30. Ousager, Steen, s. 152.
31. Ousager, Steen, s. 157.
32. Andersen, Arnold, s. 256. – Ousager Steen, s. 188.
33. Burchardt, Jørgen, s. 200-202.
34. Burchardt, Jørgen, s. 199.
35. Ousager, Steen: Krige og fornyelse ... i Thestrup., Poul (red.): På sporet 1847-1997, bd. II s. 151.
36. Ousager, Steen, s. 166.
37. Jørgensen, Steffen E., s. 312.
38. Burchardt, Jørgen, s. 199. – Jørgensen, Steffen E., s. 312.
39. Jørgensen, Steffen E., s. 217.
40. Hans Chr. Johansen: Jernbanerne i bilismens skygge – i Thestrup, Poul (red.): På sporet 1847-1997, bd. III s. 8, 12, Jf. Jørgensen, Steffen, s. 445, 'socialdemokratiske fingeraftryk' i forbindelse med kombineret tunnel-/broforbindelse over Storebælt.
41. Andersen, Arnold, s. 12 ff., overskrifter: 'De motorkørende ønsker banerne hen hvor peberet gror' – 'Motorfolket gav drøje hug til jernbanerne' – 'De inkarnerede bilisters had til jernbanerne'
42. Andersen, Arnold, s. 16 ff., s. 157f., s. 181, s. 186, s. 192ff., s. 200f., s. 204.
43. Johansen, Hans Christian: Jernbanen i Bilismens skygge – i: Thestrup, Poul (red.): På sporet 1847-1997. Jernbanerne, DSB og samfundet, bd. III s. 207.
44. Ousager, Steen, s. 150
45. Jørgensen, Steffen E., s. 314 ff.
46. Johansen, Hans Chr., s. 9.
47. Johansen, Hans Chr., s. 8.
48. Jørgensen, Steffen E., s. 151.

mark (var) omkring 1950 indrettet, så der blev givet anlægs- og driftstilskud til både stats- og privatbaner, bl.a. for at... opretholde urentable sidebaner i tilbagestående regioner'. Medens bilisterne 'måtte betale brændstofgifter, årlige vægtafgifter og en indregistreringsafgift ved anskaffelsen', der indbragte staten et årligt provener, der var betydeligt større end vejdogifterne, 'så nettovirkningen var en indirekte beskatning af vejtrafikken'⁴⁷. At forfatterne bag Jernbanemuseets jubilæumsværk, 'På sporet 1847-1997' må fremhæve, hvordan jernbanerne trods politisk opbakning alligevel bestandig tabte markedsandele til vejtrafikken, forlener genstanden for deres fremstilling med skin af en tragisk skikkelse, der på forhånd synes dømt til en håbløs indsats.

Afrunding

Historikere søger gerne en forklaring på udviklingen; så et bud på, hvorfor politikerne i det 19. århundrede tilgodeså jernbanerne og i det 20. svingede over til fordel for vejtrafikken, kunne jo lyde sådan: '... tidens fascination af jernbanerne svækkede den politiske interesse for vejene, indtil bilen skabte en ny teknologifascination med det resultat, at vejene på ny fik Rigsdagens bevågenhed'⁴⁸. Men forklaringen er ikke fuldt ud dækkende, hvad der heller ikke er hensigten med Steffen E. Jørgensen her refererede betragtning. Der er mange faktorer i spil, når først jernba-

ne- og siden vejtrafik får dominerende betydning for udviklingen i et samfund, ikke blot politikernes fascination af denne eller hin teknologi. Blandt disse har Steffen Jørgensen selv udpeget vejtrafikens større fleksibilitet, og Arnold Andersen har anført motorkøretøjers større energiøkonomi som væsentlige faktorer. (Mon det stadig gælder med 'grøn el' på banerne?). Hans Chr. Johansen og Arnold Andersen har strejft, men ikke uddybet problemerne omkring beskatning af privat biltrafik overfor subsidiering af offentlig bane- trafik. Og de fleste forfattere nævner

også de hensyn, der trods jernbanernes stadig problematiske regnskabstal har fået politikere til at fastholde en plads for jernbanerne i det danske transportsystem. Læserne kommer godt rundt med dette firkløver af trafikhistoriske undersøgelser fra de sidste 15 år. Og betryggende er det jo, at man i også dagens transportpolitiske drøftelser vil genfinde positioner og argumenter om f.eks. Kattegatsforbindelser og gods- trafikens overførelse fra vej til bane, som har været i spil tidligere.

DANMARKS VEJE – ET PÅTÆNKT PROJEKT



KIRSTEN-ELIZABETH HØGSBRO, F. 1929. MAG.ART. I HISTORIE FRA KØBENHAVNS UNIVERSITET 1957 OG FRA 1967 ANSAT SOM MUSEUMSINSPEKTØR VED NATIONALMUSEET. HUN HAR BESKÆFIGET SIG BREDT MED KULTURHISTORISKE EMNER OG PUBLICERET FLERE ARTIKLER OM KUNST- OG MUSEUMSHISTORIE. DET ER IMIDLERTID ISÆR VEJHISTORISKE TEMAER, DER HAR HAFT HENDES INTERESSE, OG DEN HAR UDMØNTET SIG I TALRIGE BIDRAG ISÆR OM DE DANSKE BRØERS HISTORIE.

Vi er formentlig mange, der beskæftiger os med dansk vejhistorie, som har følt behov for en større samlet fremstilling af den tekniske, administrative og økonomiske udvikling af det danske vejnet og de mange andre kulturhistoriske aspekter, der knytter sig til livet på de danske veje gennem tiderne. Det er naturligvis med glæde, men vel også med et stænk af misundelse, at man som almindelig historisk interesseret i infrastrukturen hilser velkommen til de store bogværker om jernbanerne. I 1947 markerede Generaldirektoratet for Statsbanerne bl.a. hundredåret for åbningen af den første jernbane i Danmark mellem København og Roskilde med udgivelsen af *"De danske Statsbaner 1847-1947"*, og i 1997 udgav Jernbanemuseet med økonomisk støtte af DSB den fornemme publikation i tre bind, *"På*

sporet 1847-1997. Jernbanerne, DSB og samfundet".

Man spørger sig selv: Har de danske veje da slet ikke grund til at markere eller fejre noget som helst? Jo, i anledning af 200-året for vejreformen i 1793 udskrev Vejhistorisk Selskab i 1993 et stipendium "Det danske overordnede vejnets udvikling siden 1793", et stipendium, hvis økonomiske grundlag delvis var garanteret af Vejdirektoratet. Stipendiet blev givet til *Steffen Elmer Jørgensen*, men det kneb imidlertid med at få finansieringen af projektet på plads, ligesom det også var absolut nødvendigt med fondsstøtte til udgivelse af det manuskript, der var resultatet af hans omfattende arkivstudier. Det tog tid, og endelig i 2001 forelå publikationen *"Fra chaussée til motorvej"*, der er en grundig og solid skildring af Danmarks overordnede vejnets opbygning og administration fra slutningen af 1700-tallet til årtusindskiftet.

Danmarks veje

Der blev imidlertid allerede i midten af 1940'erne taget initiativ til på grundlag af den da foreliggende viden om de danske veje at udgive et værk, der på én gang videnskabeligt, bredt og populært skulle berette om danske veje og livet, der udfoldede sig her fra oldtid til nutid. Værket, der var planlagt til at omfatte ca. 700 sider i to bind i kvartformat, rigt illustreret, skulle udkomme på Chr. Erichsens forlag. Der blev i efteråret

1946 truffet aftale med et par og tyve forfattere, der afleverede manuskripter i løbet af foråret 1947, enkelte dog først i begyndelsen af 1948. Undervejs udskiftedes et par bidragyderne med andre, ligesom der foretoges små ændringer i titlerne og i april 1948 forelå 10 af manuskripterne i 1. korrektur.

Hvem der fik idéen til værket og hvem der stod bag får stå hen i det ussige. Men meget tyder på, at det var blandt arkæologerne på Nationalmuseet, at tanken om en stort anlagt publikation om de danske vejes historie opstod. Det var i hvert fald to af de i samtiden højest estimerede arkæologer, der blev redaktører på værket, nemlig *Johannes Brøndsted*, professor i Nordisk forhistorie og dr.phil. P.V. Glob, der i 1940'erne var museumsinspektør på Nationalmuseets 1. afdeling (Oldtiden). Billedredaktionen blev lagt i hænderne på den meget kyndige og effektive *Victor Hermansen*, der var museumsinspektør på Nationalmuseets 2. afdeling (Middelalder og renæssance).

Værkets titel blev *"Danmarks veje"*, og det skulle bestå af to bind, det første om de gamle veje, og det andet om de nye veje. Alle bidragyderne var yderst kompetente fagfolk inden for hvert deres område. Nævnes kan f.eks. de to arkæologer *Georg Kunwald* og *Poul Simonsen*, der skulle skrive om oldtidens vejsystemer og historikeren *Gunnar Olsen* om de middelalderlige veje, juristerne

Aage Aagesen,
Lektor, cand. mag.:
Moderne Landevejstrafik.

Abitz, E. A.,
Kontorchef ved Bornholms Amt, cand. jur.:
Vejadministration.

Bang, Chr.,
cand. mag.:
Vandreliv.

Bæksted, Anders,
Museumskonsulent, cand. mag.:
Vej og Sti i Sprog og Folkeminder.

Böcher, Steen B.,
Lektor, Dr. phil.:
Vadesteder og Broer.
Landeveje og Havnebyer.

Draiby, Ejvind,
Arkitekt, M. A. A.:
Milepæle.

Ellert, Søren,
Civilingeniør, fhv. Amtsvejinspektør:
Den moderne Vej.

Engelund, Anker,
Professor, Rektor ved Danmarks tekniske
Højskole, Dr. techn.:
Moderne Brobygning.

Eriksen, Egon,
Inspektør ved Tøjhusmuseet, cand. mag.:
Landevejs-Sporten.

Hansen, H. P.,
Museumsforstander, Herning:
Natmænd og Bissekræmmere.

Hjorth-Nielsen, H.,
Inspektør ved Post- og Telegrafmuseet:
Diligencer og Landpostbude.

Klem, Knud,
Direktør f. Handels- og Søfartsmuseet, Kronborg,
cand. mag.:
Færgesteder.

Kunwald, G.,
Assistent ved Nationalmuseet:
Bevarede Oldtidsveje.

Lassen, Hans,
Inspektør ved Den gamle By, Aarhus, mag. art.:
Haandværkeren paa Landevejen.

Linde, Peter,
Konservator ved Nationalmuseet:
Landevejskroerne.

Marstrand, Vilhelm,
Civilingeniør, Sekretær i Akademiet for de
tekniske Videnskaber:
Almene Vejføringsprinciper.

Muhle Larsen, C.,
Forstkandidat:
Vejenes Beplantning.

Nørlund, N. E.,
Professor, Dr. phil., Direktør for
Geodætisk Institut:
Vejenes Opmaaling.

Olsen, Gunnar,
cand. mag.:
Middelalderens Vej.

Rode, Aksel,
Inspektør ved Statens Museum for Kunst:
Landevejen i Billedkunsten.

Schmidt-Nielsen, Svend,
mag. art.:
Landevejen i Poesien.

Simonsen, Poul,
Assistent ved Nationalmuseet:
Oldtidens Vejforbindelser.

Skjerne, Godfred,
Direktør for Musikhistorisk Museum:
Farende Musikanter.

Topsø-Jensen, Torben,
Fuldmægtig i Ministeriet for off. Arbejder,
cand. jur.:
Bomme, Acciser, Takster.
Færdselsregler.

Fig. 1. Indholdsfortegnelse til "Danmarks veje", som den forelå i 1946.

den optimale historiske fremstilling af vejforløb bør være. Han ville have kunnet tilføre værket et stort løft, og det er utænkeligt, at han ikke er blevet bedt om at deltage, men han må have takket nej. – Som et kuriosum kan nævnes, at en bibliotekar i Nørre Saltum Carl Raaschou i 1948 tilbød sin medvirken til værket i form af et verificeret forord. Baggrunden var den, at han i 1930 havde foreslået Chr. Erichsens forlag at udgive en bog om "De danske landevejes historie" og havde sendt et udkast til en dansk færdselshistorie med de emner, der skulle behandles. Det blev aldrig til noget. Redaktionen af "Danmarks veje" afslog høfligst hans tilbud, idet Johs. Brøndsted skrev til ham, at det i og for sig var en smuk tanke, men at det ikke ville passe til værket, og at man i forordet ville nævne ham som idégiver og oprindelig forslagsstiller.

... "kommer værket nogensinde ud?" ...

Som ovenfor nævnt var der god fremdrift i bogværket, så godt som alle manuskripter afleveret i begyndelsen af 1948, og i løbet af året forelå 10 i 1. korrektur. Men allerede i maj 1947 havde direktøren for forlaget Stig Jensen meddelt Victor Hermansen, at man måtte udskyde udsendelsen af "Landevejenes historie" (sic!) til det uvisse 1948" og afsluttet det kortfattede brev med en bemærkning om at "vi kan jo ikke vælte alting over på den uskyldige almenhed på én gang". I

Erik Abitz og Torben Topsø-Jensen, der skulle skildre henholdsvis administrationen af vejene i fortid og nutid, færdselsregler og afgifterne, der skulle betales af de vejfarende for at passere vejen; der var også en artikel af professor J. Th. Lundbye om Valdemarsvejen. Arkitekt Ejvind Draibyskulle tage sig af milepælene, amtsvejinspektør Søren Ellert af de moderne veje, professor Anker Engelund af den moderne brobygning og direktøren for Geodætisk Institut professor Niels Nørlund af vejenes opmåling. Dertil kom flere folk fra den danske museumsverden, der fortalte om det liv, der havde udfoldet sig og stadig var i fuld gang på de danske veje og de spor, lan-

devejene havde afsat i billedkunst, poesi, sprog og folkeminder. Der var artikler om vadesteder og gamle broer, havne og færger, om landevejskroer, diligencer og postbude samt de farende musikanter, håndværkere og bissekræmmere, moderne vejtrafik og endelig også om vejbeplantning, ja sågar om vejenes rekreative og sportslige betydning, nemlig befolket af vandrefugle og cykelryttere.

Der imidlertid et navn, der mangler blandt bidragyderne, nemlig Hugo Matthiessen, hvis bøger om Hærvejen og Viborg-Veje allerede på det tidspunkt var klassikere. Det er værker, der har sat en høj, meget høj standard for, hvordan

Fig.2. Den gamle hærvej i sin oprindelige bredde. I baggrunden Bov kirke.



august 1948 skrev en af deltagerne mag. art. *Svend Schmidt-Nielsen* i et brev til Glob, at artiklen (Landevejen i poesien) var færdig og tilføjede "...nu er det ikke mere mundsvejr .. nu skulle det hele vel gå af sig selv .. *Kommer værket nogensinde ud?*". Hans pessimisme skulle vise sig ikke at være ubegrundet.

I 1949 indstilledes alt klichéarbejde, idet der henvistes til "den papirfattige tid", men forlagets direktør fortsatte dog i 1950 med at læse manuskripterne. I januar 1951 meddelte forlaget imidlertid, at det havde udskudt udsendelsen af værket på ubestemt tid. Det fremgår dog af nogle breve fra forlaget til Victor Hermansen, at han og Johs. Brøndsted i foråret 1951 førte forhandlinger med Hassings forlag. Men det kom der åbenbart heller ikke noget ud af. Og endelig i et brev fra Chr. Erichsens forlag til Victor Hermansen i januar 1953 omtales projektet som "*det påtænkte værk Danmarks veje*".

Chr. Erichsens forlag havde definitivt opgivet at udsende værket på det danske bogmarked.

Men hvad blev der af manuskripterne, hvor en del fandtes i 1. korrektur, billedmaterialet, klichéerne og andet forarbejde til værket? En del er endt på Nationalmuseet, hvor der i det topografisk-antikvariske arkiv er en kasse (nr. 7) "Landeveje og milepæle", der bl.a. indeholder lidt korrespondance vedr.



Fig. 3. Skolesti ved Skivum i Himmerland.



Fig. 4. Gangbro over Henne Å's udløb i Filsø.

Fig. 5. Amtsskelsten på den gamle hovedlandevej mellem Roskilde og Ringsted.

værket, og ikke helt identiske indholdsfortegnelser over de to bind samt lister over indleverede manuskripter og et omfattende billedmateriale, bl.a. mere end 100 klichéer. Hvorfor materialet er havnet her, findes der ikke nogen oplysning om, men formentlig har det ligget blandt Victor Hermansens papirer og er efter hans død i 1960 indgået i Nationalmuseets arkiv.

Så vidt vides, blev manuskripter og illustrationer etc. givet tilbage til forfatterne. Dog findes der i omtalte kasse kopier af seks manuskripter, heriblandt Erik Abitz' om vejadministrationen og Søren Ellerts om den moderne vej, begge afleveret i maj 1947. Når jeg fremhæver dem, er det, fordi de to forfattere slutter deres artikler med nogle refleksioner, der afspejler de ikke helt ukendte og stadig aktuelle problemstillinger i den danske debat om trafikale forhold.

Abitz stiller spørgsmålet, hvorvidt der bør anlægges motorveje og opføres broer over Storebælt og Øresund, og om de beløb som ville blive investeret i sådanne anlæg, der vil fremme den internationale trafik gennem Danmark, ville få en langt større betydning for landets kultur, bebyggelse og økonomi, hvis pengene blev anvendt til udbygning af de vigtigste af landets biveje. Søren Ellert gør sig til talsmand for, at der bør være "en samlende myndighed, der taler vejenes sag i ministeriet og dermed blive

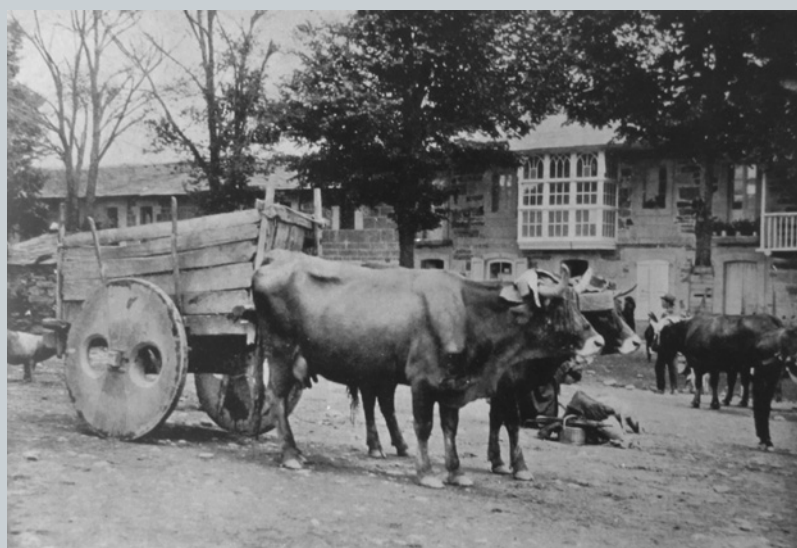
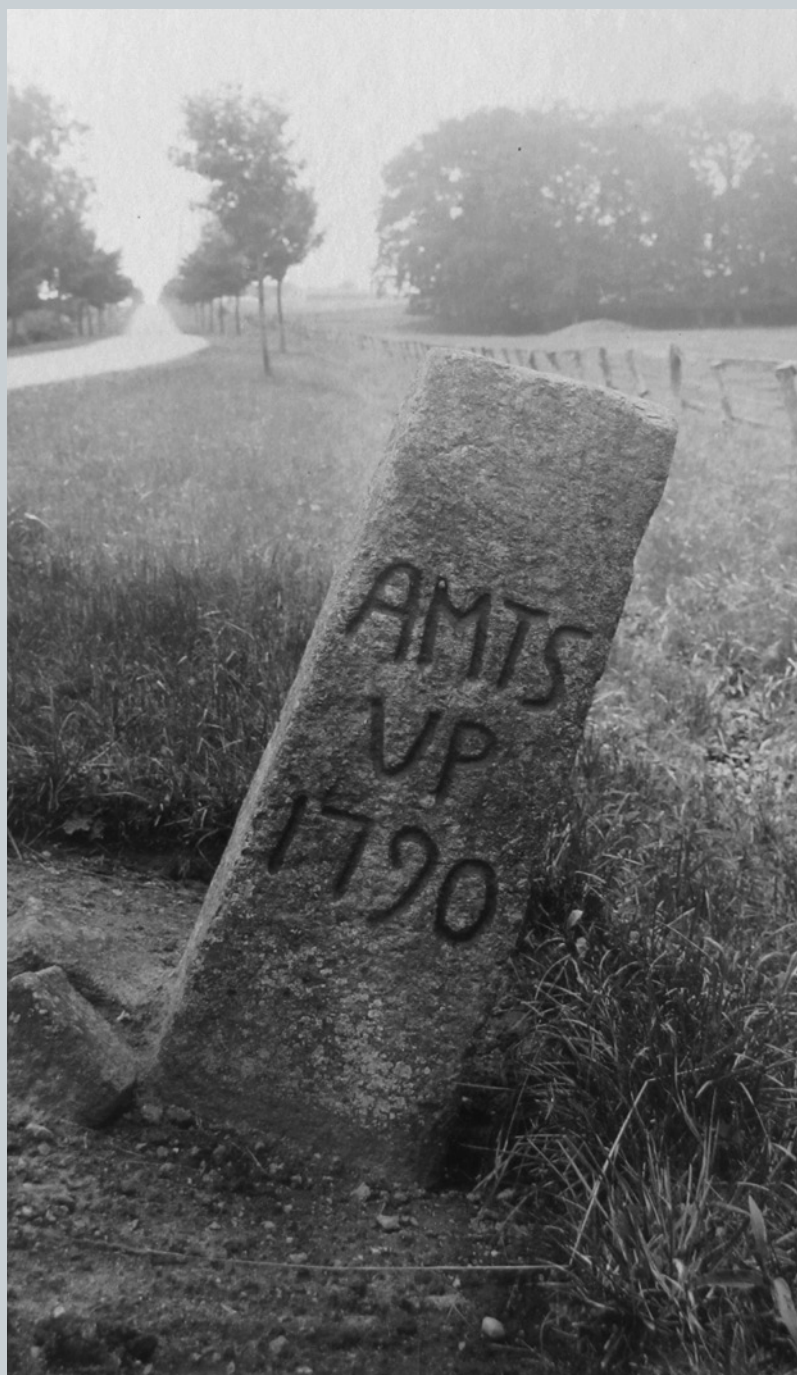


Fig. 6. - den der ager med stude kommer også med -



Fig. 7. En stenslager, ikke en vejmand, som vi kender fra Jeppe Aakjærs sang.



Fig. 8. En bissekræmmer.

i stand til at tage kampen op mod Statsbanernes overgreb og den mishandling af vejene, som disse på et vist tidspunkt fandt rigtigt at gennemføre”.

Det fremgår ikke umiddelbart klart af den eksisterende korrespondance, hvad der var baggrunden for, at forlaget opgav udgivelse af ”Danmarks veje” uanset, at man var langt fremme med projektet: alle manuskripter var i hus, en stor del forelå allerede trykt i 1. korrektur, illustrationsmaleriet i orden og mange klichéer fremstillet. Man kan roligt gå ud fra, at det har været økonomiske overvejelser, der har fået forlaget til at træffe beslutningen om, at værket ikke skulle udkomme. Bogmarkedet havde ændret sig. Hvor man i årene under Besættelsen og lige efter Befrielsen i 1945 havde kunnet sælge stort set alle publikationer, i hvis titel ordene Danmark eller dansk indgik, og det var meget begrænset, hvad der kunne udkomme af udenlandsk/engelsksproget litteratur, så vendte billedet sig i slutningen af 1940’erne. Det blev realistisk at regne med, at et stort anlagt bogværk som ”Danmarks veje” ikke ville blive en rentabel forretning for forlaget.

Danmarks veje – et hurtigt forældet projekt?

Det er for dansk vejhistorisk forskning mere end beklageligt, at ”Danmarks veje” aldrig udkom. Det ville have været en milepæl i dansk vejhistorisk

Fig.9. Taterne på vandring. Maleri af Valdemar C. Neiiendam 1934.



Fig.10. En slynget vej mellem Ballerup og Smørum.



Fig.11. Parti af Ringgade i Aarhus, anlagt i slutningen af 1930'erne, Ringgadebroen indviet 1938.



Fig. 12. En dansk hovedlandevej omkring 1940'erne.



forskning og have været et ypperligt referenceværk for dem, der beskæftiger sig med forskellige aspekter af denne del af vores infrastruktur. Johs. Brøndsted skrev i slutningen af 1948, åbenbart bekymret over udskydelsen af udgivelsen af værket, til forlaget, "at bidragene kunne forældes". Hertil bemærkede direktør Stig Jensen ironisk i sit svarbrev, at han "ikke havde troet, at stoffet var af en så levende karakter, at det så hurtigt nåede støvets år". Eftertiden har samme tro som han på, at stoffet var af en sådan beskaffenhed, at det ikke ville være faldet for forældelsesfristen, selvom værket først var udkommet nogle år senere end oprindelig planlagt. Slet ikke!

Som ovenfor nævnt blev manuskripterne efter sigende returneret til forfatterne, men det betød selvsagt ikke, at de umiddelbart kunne lade deres artikler direkte publicere andet steds. Forlaget havde jo betalt for dem. – Spørgsmålet rejser sig imidlertid, om al den viden, der skulle

være præsenteret i "Danmarks veje", forsvandt helt væk i den blå luft. Nej, det gjorde den naturligvis ikke. Der er ingen tvivl om, at nogle af forfatterne har benyttet den indsigt, de havde om vejhistoriske emner, i andre sammenhænge. Nævnes kan f.eks. Erik Abitz' bog om "Vejenes retsforhold", Torben Topsøe-Jensens publikationer om vejforhold i Nordsjælland, Ejvind Draiby om milepæle, Steen B. Böchers artikel om vadesteder og broer og Niels Nørlunds om opmåling af Danmarks veje, de to sidstnævnte trykt i Geografisk Tidsskrift.

Det er nærliggende at stille spørgsmålet, hvordan kan det være, at store flerebindsværker om Statsbanerne/jernbanerne og også P&Ts historie skrevet af dygtige og fagligt højt kompetente folk kunne se dagens lys i 1990'erne? Der kan næppe have været et særlig stort marked for salg af disse bøger. Mon ikke forklaringen er den enkle, at der bag værkerne stod magtfulde og økonomisk stærke etater som DSB og

NOTER

Nærværende artikel er skrevet på grundlag af det materiale, som findes på Nationalmuseet, Antikvarisk-Topografisk Arkiv, kasse 7 "Landeveje og milepæle" og oplysninger fra Georg Kunwald, dels i hans upublicerede manuskript om oldtidens veje, dels fra mundtlige meddelelser. Han er så vidt vides den eneste nulevende af de oprindelige forfattere til "Danmarks veje".

P&T, der finansierede udgivelserne. En tilsvarende etat fandtes og findes ikke for det danske vejvæsen. Således har konkurrencen (kampen) mellem jernbanerne og vejene også markeret sig ved den måde, deres samlede historie er blevet skrevet og præsenteret på: Pragtværker om det etatsstyrede væsen, og mere spredt fægtning om det andet med de mange decentrale aktører, et emne der er belyst i en artikel af Michael Hertz "Trafikmidlernes indbyrdes konkurrence" i dette nummer af VEJHISTORIE.

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