

VEJHISTORIE

no. 25 // 2014

Tidsskrift fra DANSK VEJHISTORISK SELSKAB



150 ÅR MED VEIDIREKTØRER I NORGE

DANSKE VEJE PÅ GULDKYSTEN

INDHOLD

Forsideillustration | Allé af tamarindtræer ved Schiønnings plantage.

FOTO: ANNE METTE JØRGENSEN, NATIONALMUSEET, 2005.

03 150 ÅR MED VEJDIREKTØRER I NORGE
Geir Paulsrud, seniorrådgiver, mag.art.

12 DANSKE VEJE PÅ GULDKYSTEN
Jørgen Burchardt, grafisk ingeniør og etnolog

FORORD

I år har det norske vejvæsen kunnet fejre jubilæum, da det er 150 år siden, det blev omdannet til direktorat ved vejassistent Christian Wilhelm Berghs udnævnelse til vejdirektør. I den anledning bringer VEJHISTORIE en afhandling om vejforvaltningen i Norge ved seniorrådgiver Geir Paulsrud, tidligere leder af Norsk Vegmuseum i Lillehammer. En nyere retssag i forbindelse med en sammenbrudt vej i Ghana involverede et dansk entreprenørfirma og har indirekte bevirket, at Jørgen Burchardt har undersøgt den danske andel i Ghanas infrastruktur, dengang Danmark havde forter på Guldkysten i Afrika. Det bliver da første gang, VEJHISTORIE starter en føljeton, idet vi agter at fortsætte og afslutte Burchardts artikel i næste nummer.

Redaktionen retter en varm tak til de to forfattere og i høj grad også til Asfaltindustrien, som yder økonomisk støtte til udgivelsen af dette nummer af VEJHISTORIE.

Michael Hertz
Formand for redaktionsudvalget

KOLOFON

VEJHISTORIE

Tidsskrift for Dansk Vejhistorisk Selskab
Nr. 25//2014

Medlemsblad for Dansk Vejhistorisk Selskab.
Udkommer forår og efterår.

ISSN 1600-776XX

Udgives halvårligt af Dansk Vejhistorisk Selskab med støtte fra Asfaltindustrien for det ene nr. og COWI A/S og Grontmij A/S for det andet nr.

Grafisk design | Kvorning Design & Kommunikation

Lay-out | Anna Falcon, annafalcon.dk

Tryk | Vejdirektoratet

Oplag | 500 eksemplarer

Redaktion

Cand.mag. Michael Hertz, redaktør

Mag.art. Kirsten-Elizabeth Høgsbro

Viceinstituteder Morten Dam Rasmussen

Akademiingeniør Carl Johan Hansen

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

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

Postgiro 169-1791

t 7244 3333 | dvs@vd.dk | www.vejhistorie.dk

150 ÅR MED VEIDIREKTØRER I NORGE



GEIR PAULSRUD, F. 1951, SENIORRÅDGIVER I VEGDIREKTORATET, NORSK VEGMUSEUM. MAG.ART. I ETNOLOGI. VAR LEDER/DIREKTØR FOR NORSK VEGMUSEUM 1985 – 2011. ARBEJDER NÅ MED VEGHISTORIE I VEGDIREKTORATET.

Statens veivesen feiret 150 årsjubileum i april i år. 16. april i 1864 fikk Christian Wilhelm Bergh tittel Veidirektør etter å ha vært veiasistent i 12 år. På denne tiden hadde han lagt grunnlaget for veitatusens oppgaver som fortsatt i stor grad er gjeldende. Den gang var jernbanen en effektiv konkurrent, men det viste seg fort at vei og bane var gjensidig avhengig av hverandre – helt til bilen kom for fullt på 1920 tallet. I hele perioden 1920 til andre verdenskrig var veibygging i stor grad preget av nødsarbeid. Etter krigen tok det lang tid før man kom i gang med veibygging og ikke minst å tilpasse seg en ny biltid. Først de siste vel 40 år har man bygget ordentlige bilveier, og motorveier er fortsatt under utvikling.

En mann og en visjon

Veiasistentstillingen ble opprettet i november 1846. Stillingen var en rådgiver for veikontoret i det nyetablerte Indredepartementet som nå tok over en rekke funksjoner fra Justisdepartementet.



Ljabruchausseen. Kongevegen mellom Christiania og Østfold løber langs Oslofjorden. Den første vegen etter det nye vegbyggingprinsippet om „Bøttehanken ned“ i Norge. Svennestykket til den senere veiasistent/veidirektør Christian Wilhelm Bergh.

Veiasistententen hadde kun med den tekniske siden å gjøre, samtidig måtte han ut å planlegge nye veitraseer og dessuten bestyre byggingen av disse.

Umiddelbart etter opprettelse av stillingen ble Ljabruchausseen planlagt og bygget. Den stod ferdig rundt 1850 og er Norges første moderne vei, bygget etter naturvitenskapelige metoder. I stedet for at veien fortsatt skulle gå over Ekebergåsen og ned den lange bratte kleiva inn til Kristiania, ble veien lagt rundt Ekebergåsen. Pedagogisk ble det kalt «bøttehanken ned-prinsippet», veien var like lang enten den gikk over åsen eller om den gikk rundt, men man kunne kjøre større og færre lass på den nye veien.

Datidens myndigheter ble overbevist om at dette var samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Det ble dessuten satt nye krav til veien på flere måter, foruten maksimal stigning på 1:20 skulle veien ha et bærelag under veidekket. Veien ble mye dyrere enn planlagt, men veien ble fin. Det nye prinsippet ble tross mange motforestillinger rådende, og fra 1850-årene ble hovedveiene bygget etter de nye prinsipper, blant annet Gudbrandsdalschauseen. Mannen bak de nye prinsippene var ingeniørkaptein C. W. Bergh, han ble utnevnt som veiasistent fra 1852. I praksis etablerte han en fast statlig veiadministrasjon fra dette året.



Veidirektør Christian Wilhelm Bergh 1814-1874. Foto Norsk vegmuseums arkiv.

Hans Hagerup Krag, veidirektør 1874-1904, under utprøving av automobil i Romsdalen, Møre og Romsdal 1901. Foto: Norsk vegmuseums arkiv.



Gudbrandsdalschausseen mellom Sel og Dovreskogen, Gudbrandsdalen i Oppland fylke. Planlagt av veiassistent C W Bergh. Norsk vegmuseums arkiv

Etter veiloven var det to veiadministrasjoner i landet: den sentrale administrasjonen for hovedveiene og amtmennene for bygdeveiene. Alt vedlikehold både av hovedveier og bygdeveier lå på bøndene og jordeierne. Veiassistent Bergh ønsket større innflytelse på veistellet her i landet, som til nå hadde vært styrt av embetsmenn, gjerne jurister, og av folkevalgte. Berg hadde som veiassistent bare ansvaret for det tekniske. Han brukte derfor andre kanaler, som Polyteknisk tidsskrift. Her presenterte han i 1857 en utredning om å få faste veivoktere for å få bedre kvalitet på vedlikeholdet av veiene. Det var en naturlig tankegang i forhold til at chausseene hadde en høyere kvalitet. Ellers satt han i en slik

posisjon at han kunne uttale seg både om jernbanesaker og andre oppgaver han følte seg berettiget til. Fra 1858 fikk han også bidra i budsjettprosessen.

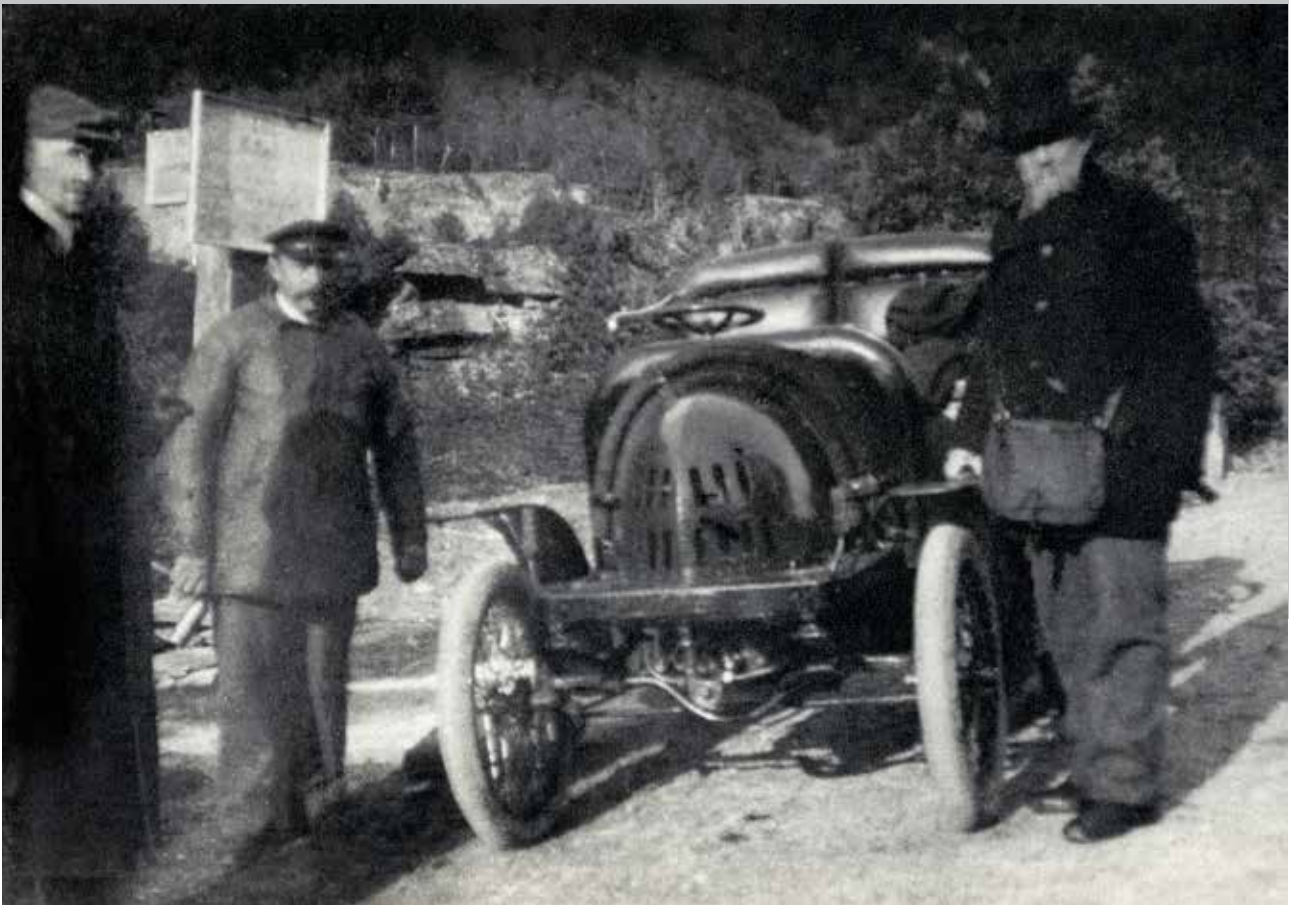
Hele den statlige tekniske sektoren var under diskusjon, det gjaldt også kanal- og havnevesenet. Dessuten var det ved en blanding av offentlige og private midler etablert en jernbane fra Kristiania til Eidsvold i 1854. Norge var en ung og fattig nasjon, og det var om å gjøre å holde de offentlige utgiftene nede. De tekniske etatene ble samlet under den militære ingeniørbrigaden i 1861, da man kunne benytte offisersingeniørene både til militære og sivile formål. Dette kunne ha noen fordeler i et land der det var store avstander og spredt bosetning.

Etablering av et veidirektorat

Ved opprettelsen av Veidirektørembetet i 1864 var det allerede etablert en fast administrasjon og uoffisielt hadde veidirektøren folk til å følge opp de faste oppgavene når veidirektøren var på sine inspeksjonsreiser. Posten måtte journalføres og ekspederes, kontakten til veibestyrene måtte ivaretas. Allerede i 1866 ble det opprettet kontorsjefstilling, og der kom den etter hvert høyt profilerte ingeniørkaptein Hans Hagerup Krag. Han ble den neste veidirektør i 1874.

“Faglighet i alle instanser, planer på tre nivåer”, men også “heller en nødtørftig vei enn ingen vei”; Krag var en veldig realorientert veimann. Behovet for å få bygget sammen landet var viktigere enn at veiene hadde maks stigning på 1.:20 og full veibredde over alt. Kvaliteten på arbeidet skulle likevel alltid være bra. Om veien var smal og bratt noen steder, kunne den bygges ut når trafikken økte. Krag var også en av pionerene som så hva turistnæringen kunne bety for lokalsamfunnene i Norge. I 1904, da Krag trakk seg som veidirektør på grunn av alderen, var det et godt veinett for hest og vogn.

I 1885 ble Arbeidsdepartementet etablert, og Veidirektøren og hans medarbeidere ble underlagt dette. I “kragperioden” økte bevilgningene til veier jevnt og trutt, og veivesenet opparbeidet en god gjeng med arbeidsbestyrere som drev veianleggene rundt omkring i landet. Disse rekrutterte gjerne lokale



arbeidere til å utføre arbeidet. Det ble lagt opp til akkordarbeid, noe som ble svært effektivt selv om ingeniørene i mange tilfeller selv regulerte når de syntes lønningen ble urimelige i den ene eller andre retning.

Det avdelingsstyrte veivesen

Noen amter hadde egne ingeniører, og i 1893 ble det åpnet adgang til å ha en felles veiadministrasjon for staten og amtet. Innen utgangen av 1914 var det etablert et felles veikontor for stats- og amtsveier i alle amter (fra 1919 kalt fylker). Dermed ble det en veidirektør som styrte over 18 veisjefer, eller amtsingeniører som de ble døpt i datidens språk. Under seg hadde hver enkelt to-fire avdelingsingeniører og noen assistentingeniører. Avdelingsingeniørene hadde ansvaret for hvert sitt distrikt, der de organiserte både anlegg og vedlikehold. Vedlikeholdet ble i perioden 1920-1960 gjort av en veivokter som hadde ansvaret for 10-20 km vei.

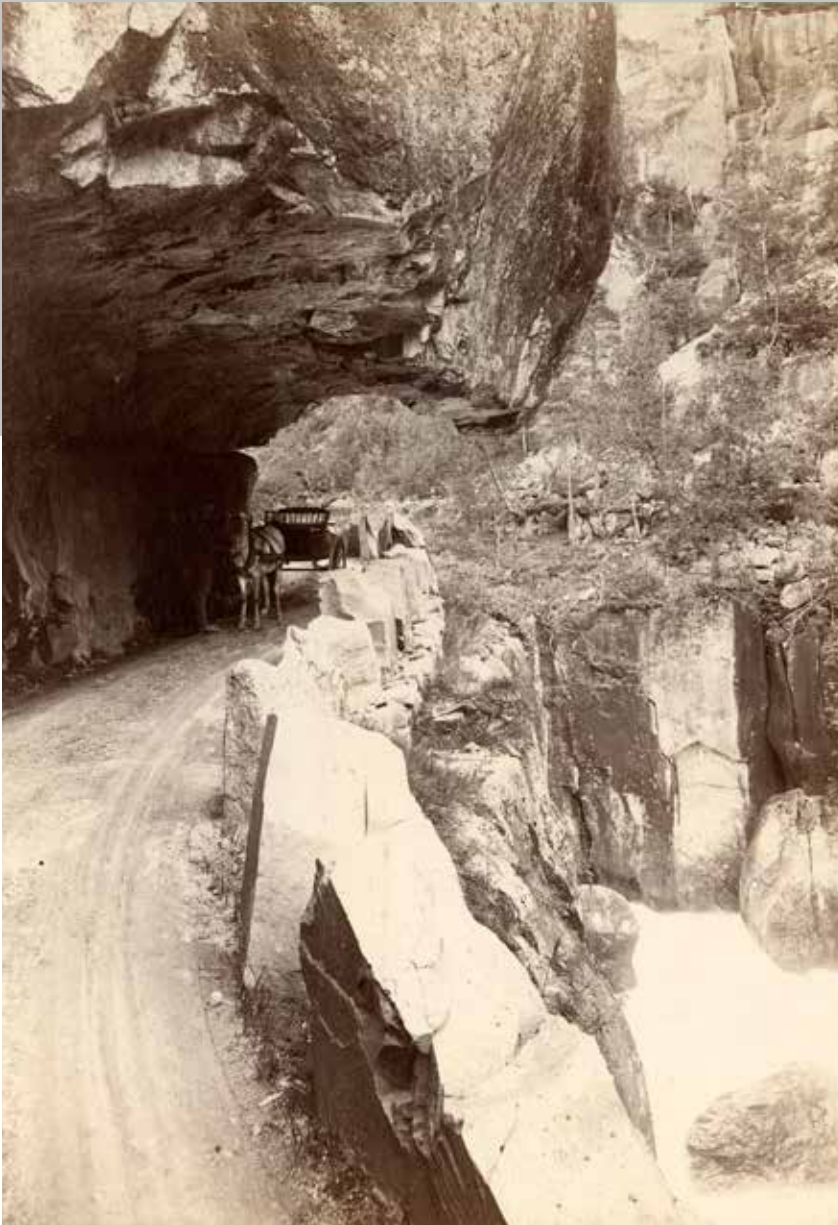
For å administrere veistellet ble hvert enkelt fylke delt inn i distrikter med en avdelingsingeniør i spissen for både anlegg og vedlikehold. Johan Kristian

Skougaard ble veidirektør i 1904 og fikk den store utfordringen å organisere amtsingeniørene (fra 1919 overingeniørene og fra 1948 veisjefer). Amtsingeniørene hadde to herrer; nemlig Veidirektøren angående riksveier, og amtsstyret angående bygdeveiene, etter hvert fylkesveiene. Men veinormalene og riksveiene, etter hvert trafikkskiltet o.s.v., ble det veidirektøren som hadde styringen av. Han ledet det årlige veisjefmøtet, der amtsingeniørene møttes for å diskutere felles utfordringer. Det ble dessuten etablert et tidsskrift: Meddelelser fra Veidirektøren, der man delte erfaring med hverandre.

Første verdenskrig førte til dyrtid og etter hvert arbeidsløshet. Veidirektøren satt i Arbeidsdepartementet, i et tett samarbeid med Sosialdepartementet, og fikk bygget mye vei på sosialbudsjettet, da det viste seg at veiarbeid var en svært nyttig form for nødsarbeid. Pengene gikk i stor grad til de som gjorde arbeidet. Nødsarbeid ble en viktig del av anleggsvirksomheten helt fram til andre verdenskrig. Blant overingeniørene og i fagmiljøet i Veidirektoratet var det diskusjon om hvordan landet skulle bygges ut.

Mye av diskusjonen handlet om hvorvidt man skulle bygge hovedveier etter god standard med fast dekke etter forbildet av de tyske motorveiene, eller differensiere veinettet etter trafikken og få bygget veier til veiløse strøk. Veidirektøren ville ha en progressiv veibygging. Han ville ha veier ut der folk bodde og dimensjonert etter bruken.

Bruavdelingen i Veidirektoratet hadde mye å gjøre, det var snakk om bruer over elver og sund til ellers veiløse strøk for å binde grendene sammen. Vanlige løsninger hadde vært steinhvelvbruer og jernfagverksbruer, dessuten en og annen sprengverksbru i tre. Den løsning som etter hvert ble valgt der det var relativt lange spenn over elver og sund, og det var lite trafikk, var en felts hengebruer med enklere avstivning boltet i kjørebanelen. De myke hengebruer konstruert av Veidirektoratets overingeniør Olaf Stang. Dette viste seg å bli en ganske vanlig løsning, da den var økonomisk fordelaktig i en tid det var lite investeringsmidler. Disse bruene ble bygget særlig i perioden ca. 1914-1957 både på statlige, fylkes- og kommunale veier.



Vegen gjennom Brattlandsdalen mellom Hordaland og Rogaland ble bygget på 1890-tallet i en utfordrende natur. Dynamitten gjorde det lettere på sprengt seg gjennom fjell. Foto: Norsk vegmuseums arkiv.

→ Ved okkupasjonen ble det sprengt mange bruer i Norge for å hindre den tyske okkupasjonsmakten. Vignesbrua i Lillehammer, Oppland ble sprengt 22. april 1940. Foto: Norsk vegmuseum arkiv

veiadministrasjonen ga i en desentralisert etat. Han fikk også internasjonal oppmerksomhet. Det var særlig hans satsing på grusveier i et relativt grigrendt samfunn som vakte oppsikt. Men dette gikk i et lengre tidsperspektiv på bekostning av et stamveinett som kunne tjene industrien og næringslivet bedre.

2. verdenskrig

Krigen 1940-45 ble en unntakstilstand også for Veivesenet. Veidirektør Baalsrud fikk beskjed om å bli på sin post, han skulle dessuten gått av for aldersgrense i 1942, men ble sittende til krigens slutt. I kraft av sine sentrale oppgaver måtte etaten arbeide tett på okkupasjonsmakten. Under krigshandlingene våren og sommeren 1940 var det nok ikke mye kontakt mellom Veidirektøren og overingeniørene. Etter hvert ble arbeidet tilnærmedesvis normalisert under okkupasjonsmakten, og Veivesenet gikk nok inn i arbeidsoppgaver de i ettertid nok ikke var særlig stolte av.

Det ble etter okkupasjonsmaktens ønsker bygget en del veier, særlig har det vært fokus på å bygge en sammenhengende vei gjennom Nord-Norge ved hjelp av krigsfanger, men og med tvangsutskrevne arbeidere. Denne veibyggingen var i tråd med Veivesenets egne planer. Veivesenet planla traseene og hadde nok til dels et overoppsyn med byggingen. I hvilken grad de hadde ansvaret for krigsfangene som veiarbeidere er det lite opplysninger om, men det

Andreas Baalsrud ble veidirektør i 1919. Han hadde vært både amtsingeniør og Statens bilsakkyndige. Bilsakkyndige ble opprettet som en følge av motorvognloven av 1912. Fra 1926 ble Statens bilsakkyndige lagt under Arbeidsdepartementet, i praksis ved Veidirektøren etter å ha vært knyttet til Justisdepartementet. De hadde ansvaret for regelverk og oppfølging av kjøretøyer og godkjenning av bilførere. Periodevis hadde de også andre oppgaver.

Veivesenet måtte begynne å ta hensyn til bilene og biltrafikken. I mellomkrigstiden ble biler og ikke minst ru-

tebiler mer vanlige. I 1930 var halvparten av hovedveinettet vinterbrøytet. Fra 1912 tillot motorvognloven fri kjørsel etter hovedveiene for motorkjøretøy, mens det lå til kommunestyrene å godkjenne motorferdsel på bygdeveiene inntil 1928. I 1938 knyttet Norge seg til det europeiske regelverk for skilting, og nå ble det fart i å få satt opp trafikkskilt, etter en nølende begynnelse.

I mellomkrigstiden var veipolitikken tilpasset det eksisterende veinett, behovet for transport og evnen til finansiering. Baalsrud var en mester i å utnytte de muligheter den kombinerte



Vegen over Sognefjellet ble bygget i sommerhalvåret 1936-37 ved hjelp av arbeidsløs ungdom. Ungdommen ble plukket ut i de bygdene der arbeidsløsheten var størst. De fikk tillegg opplæring i snekring og skomaker-arbeid på fritiden. Vegen går mellom Lom i Oppland til Luster i Sogn og Fjordane. Foto: Norsk vegmuseums arkiv



I vedlikeholdet ble et etter hvert vanlig både med lastebiler og veiskraper. Men anlegg var fortsatt spase og trillebår. Det ble så vidt gjort noen forsøk med beltetraktorer før krigen ved anlegg, men bulldoser ble ikke vanlig før på 1950-tallet. Denne beltetraktoren er brukt i Lebesby i Finnmark i 1939. Foto Norsk vegmuseum arkiv

synes som om det i en viss grad var tyskerne som organiserte arbeidet. En god del av den normale veiarbeiderstyrken ble beordret fra sine fylker til tjeneste i Nord-Norge for å bygge vei der for noe lengre perioder. Forholdet mellom Veivesenet og okkupasjonsmaktene er noe uklart, og aktørene i Veivesenet har ikke vært særlig villig til å snakke om dette. Veidirektør Baalsrud ble nok i ettertid en støtpute, og måtte ta mye av mistenksomheten som ble hengende over etaten i ettertid. Han ble avsatt øyeblikkelig etter krigens slutt av konstituert veidirektør Arne Olai Korsbrekke. For øvrig overtok Veivesenet mye tysk krigsmateriell, særlig kan de tyske Peter snøfresere nevnes. Det ble etterhvert et krav om vinteråpne fjelloverganger.

Rundt 1950 hadde Norge et brukbart veinett etter tiden, de fleste bruer var

reparert, men med mangel på valuta skulle tungindustrien og eksport prioriteres foran import av luksus som sukker, sjokolade og privatbiler. Marshall-hjelpen fra 1947 var til stor hjelp. Det ble importrestriksjoner på biler og rasjonering av en rekke varer. Hvem som hadde rett til å kjøpe bil ble forvaltet av Statens bilsakkyndige. Myndighetene prioriterte rutebiltransport og lastebiltransport, samtidig som man slettes ikke fulgte opp bevilgninger til vedlikehold av veiene. Dermed stod landet ved begynnelsen av 1960-tallet med et nedslitt veinett dårlig tilpasset biltrafikk, samtidig som det ble fri import av biler fra høsten 1960. Alle skulle ha bil.

Thomas Offenberget Backer, som ble veidirektør i 1948, hadde av ymse årsaker lite gjennomslagskraft i å overbevise det politiske systemet om de nødvendige

investeringer i veiene, både større kapasitet, bæreevne og faste dekker, heller ikke når det gjaldt vedlikehold. Fortsatt gjaldt det i store deler av landet å ha veier der det var blandingstrafikk med både hestetrafikk og motoriserte kjøretøyer. Men Backer la sammen med sine medarbeidere en strategi om å omorganisere Statens veivesen fra et avdelingsstyrt regime til en funksjonsdelt etat.

Funksjonsdeling og Norsk veiplan

Ved de 19 veikontorene, ett i hvert fylke, ble det fra rundt 1960 etablert en vedlikeholdsavdeling, anleggsavdeling og etter hvert en maskinavdeling. Med dette gikk man i anleggsvirksomheten også over i en kapitalintensiv drift, der det manuelle arbeidet med hakke og spade i arbeidslag på 4-6 personer ble erstattet



Vardø-tunnelen i Finnmark var den første undersjøiske tunnelen i Norge da den åpnet i 1982. Siden er det blitt en vanlig løsning der forholdene ligger til rette for det. Foto Henriette Erken Busterud, Statens vegvesen

med maskiner og teknisk utstyr. Maskinene ble nå etter hvert operert med hydraulikk, noe som gjorde dem mer effektive, driftssikre og fleksible. Det ble mye vanligere å leie inn entreprenører til enkelte arbeidsoperasjoner som for eksempel asfaltering, men Veivesenet hadde fortsatt de fleste utbygginger i egen regi. Ellers var det fortsatt på slutten av 1950-tallet over 80 % grusveier i Norge. Det ble dyrt å legge asfalt på høyfjellsveier og over grigrendte strøk i Norge. Løsningen ble fra midt på 1960-tallet en særskilt økonomisk variant av oljegrus som kaltes otta-dekke, som var relativt enkel å legge. En liten ulempe var det dog at trafikantene var med og valset ned grusen i emulsjonen ved sin ordinære kjøring på veien, det ble mye steinsprang og knuste frontruter før grusen hadde festet seg.

Med Norsk veiplan fra 1971 hadde Karl Olsen, veidirektør fra 1962, endelig fått et system som gjorde at man hadde en viss sikkerhet for bygging av nye bilveier i Norge. Systemet prioriterte fortsatt bygging av veier i grigrendte strøk. Først på midten 80-tallet ble det satt trykk på å løse trafikkorkene i de største byene i Norge. Da ble også bompenger en del av løsningen både i by og land. De første motorveiene ble fullført på midten av 1960-tallet, men de bevilgende myndigheter syntes det ble for flott, og det ble ikke fart i motorveitbyggingen før mye senere. I stedet innførte man en særnorsk type motorvei klasse B som var tofelts vei med gul midtstripe. Fortsatt var det viktigere å få bygget bilveier enn å satse på en fullverdig standard.

Veiteknologien utviklet seg med stormskritt og man fikk etter hvert

lengre tunneler, tunneler under fjorder og sund, lengre bruer, nye brutyper og mange ferjestrekninger ble erstattet med vei. Eskild Jensen var Veidirektøren som kom utenfra. Den første som ikke var rekruttert fra ingeniørens stand med lang fartstid innen etaten. Skepsisen ble fort gjort til skamme. I Eskild Jensen tid begynte ord som bærekraftig utvikling, miljøhensyn, gang og sykkelvei å bli mer vanlig, og man begynte å rekruttere mye bredere. Landskapsarkitekter var en ny slik gruppe som gjorde seg gjeldende og det kom mye spesialkompetanse på forurensning både som støy, avgasser og svevestøv. Rundt 1990-tallet kom også store endringer i planarbeidet. Plan og bygningsloven gikk foran veiloven, slik at det ble kommunene som vedtok de nye veitraseene.



← Grenlandsbrua, Norges høyeste skråstagsbrua, 166 m høyt tårn og lengde på 608 m, åpnet 1996. Den ligger i Frierfjorden i Telemark som en del av E18. Foto Torbjørn Tungesvik, Statens Vegvesen

→ Hardangerbrua over Eidfjorden i Hardanger, Hordaland er blant de ti største hengebruene i verden og den største i Norge med hovedspenn på 1310 m, tilsammen 1380 m hele brua. Brutårnene er 202,5 m høye. Brua ble åpnet sommeren 2013. Foto: Kjell Wold, Statens vegvesen

Biltilsynet gjennomgikk en omorganisering i 1976. Etter å ha vært organisert direkte under Veidirektørene ble de nå organisert som en del av Veikontoret i fylkene og fikk etter hvert tidsmessige arbeidsforhold både med kontorer og kontrollhaller. Trafikksikkerhet ble et stadig viktigere tema, og man fikk i Norge en 0-visjon. Man skulle arbeide mot at ingen skulle miste livet eller bli alvorlig skadd i trafikken. Dette er selvfølgelig et urealistisk mål, men ikke desto mindre er det verdt å holde på. Ingen ønsker å miste noen, heller ikke i trafikken.

I 1995 ble begrepet Biltilsynet tatt bort, folk skulle heretter henvende seg til Statens veivesen ved en Trafikkstasjon. Like fullt arbeider trafikkfolkene med å minimalisere risikoen for trafikkulykker, det handler om å gjøre veiene tryggere om noe skulle skje, det handler om å gjøre kjøretøyene sikrere, og holdninger hos trafikanter bl. a ved å sjekke bruk av sikkerhetsbelter, kjøre og hvilekampanjer, for å nevne et par tiltak.

Inn i fremtiden

I 2007 ble Terje Moe Gustavsen den andre veidirektør som kom utenfra. Som tidligere samferdselsminister var han slettet ikke ukjent med utfordringene i samferdselen her til lands. Viljen er stor både til å bygge ut mer veier og også til vedlikehold. På miljøsidan var det lenge ivret for en overgang fra bensin til diesel, til man fant ut at diesel heller ikke var

Norsk transportplan og store organisasjonsendringer

De store statsetatene gjennomgikk store omorganiseringer; Postverket, Norske Statsbaner og Televerket. EØS-avtalen og endret politisk klima i Norge gjorde at man også måtte gjøre noe i Veivesenet. I 1992 overtok Olav Søfteland som veidirektør, etaten gikk gjennom flere endringer og omorganiseringer. I 1995 gjorde man skillet mellom myndighet og kompetanse, samtidig som all anleggsvirksomhet ble samlet under en egen produksjonsetat. I 2003 ble skrittet tatt

fullt ut: anlegg og vedlikehold ble skilt ut i et eget statlig aksjeselskap, Mesta. Statens veivesen ble en myndighets- og bestillingsetat, og endret organisasjonen fra 19 fylkeskontorer til fem regioner. Og etter hvert ble de store innfartsårene rundt de store byene utviklet som motorveier, de viktige europaveiene er og med økende kraft bygget ut etter trafikkgrunnlaget. Statens veivesen hadde også fått sekretæransvaret for å koordinere vei-, jernbane-, havnevesen og Avinor i en rullerende Nasjonal Transportplan.



Juleavslutning i Vegdirektoratet 2007: fire veidirektører og en assisterende. Tilstede fra venstre nåværende prosjektleder for ferjefri E36, Olav Ellefset, veidirektør 1992-2007, Olav Søfteland, veidirektør 1980-1992 Eskild Jensen, veidirektør fra 2007 Terje Moe Gustavsen og daværende assisterende veidirektør, Kjell Bjørvik. Olav Ellefset har en mangslungen karriere: mellom annet var han veidirektør i Tanzania i 2000-2002 og deretter veisjef i Statens vegvesen, region Vest. Foto Håkon Aurlien, Statens vegvesen

sunt. Nå er det el-biler som gjelder. De aller fleste har relativt kort reiseavstand mellom hjem og kontor. Trafikkløsnin- gen i de store byene handler mer om kollektivtrafikk, sykkel og gange. Privat- bilen blir det mindre plass til. Likevel, privatbilen synes å være en varig viktig bestanddel av kommunikasjonssyste- mene i Norge, med tanke på landets

store utstrekning og spredte bosetning. Det snakkes og skrives mye om en ferje- fri forbindelse langs Vestlandet mellom Stavanger og Trondheim, samtidig som det bygges mye motorvei mellom de store sentraene i Norge. Bevilgningene til samferdsel har aldri vært større. Men sikkerhet på veiene for alle trafikanter er det aller viktigste.

LITTERATUR

- Sverre Knutsen: Veier til Modernisering. Veibygging, samferdsel og samfunns- dring i Norge på 1800-tallet. Oslo 2009
 Pål Nygaard: Store Drømmer og harde realiteter. Veibygging og biltrafikk i Norge, 1912-1960. Oslo 2014
 Sverre Knutsen og Knut Boge: Norsk vegpolitikk etter 1960. Stykkevis og delt? Oslo 2005

DANSKE VEJE PÅ GULDKYSTEN

Da transport udførtes af bærere på små stier



JØRGEN BURCHARDT ER GRAFISK INGENIØR FRA DEN GRAFISKE HØJSKOLE, ETNOLOG FRA KØBENHAVNS UNIVERSITET OG HAR EFTERFØLGENDE UDDANNELSE FRA KUNGLIGA TEKNISKA HÖGSKOLEN, STOCKHOLM OG DEUTSCHES MUSEUM, MÜNCHEN. HAN HAR ARBEJDET I MUSEUMSVERDENEN, BL.A. SOM DIREKTØR FOR DANMARKS VEJ-MUSEUM, OG FORSKER I DAG OM LASTBILER OG LANDEVEJSTRANSPORT FOR DANMARKS TEKNISKE MUSEUM. HAN HAR SKREVET 40 BØGER OG MANGE HUNDREDE ARTIKLER – TRANSPORTRELATEREDE BØGER ER: „EN DANSK BUSHISTORIE“, „LYDPOTTER, ARBEJDE OG LEDELSE“ OG ER MEDFORFATTER TIL „LIGE UD AD LANDEVEJEN. MED HESTEVOGN OG BIL PÅ AMTERNES VEJE 1868-2006“. WWW.BURCHARDT.NAME

Landet uden veje

„Vi havde et fort i Afrika. Det ligger dernede endnu, bygget på et lavt klippefremspring, hvor kysten ligesom sætter en fod ud i havet.“ Sådan starter Thorkild Hansen sin bog 'Slavernes Kyst' i trilogien om den lidet glørværdige historie, hvor danske købmænd i en trekantshandel købte slaver for at sejle dem til sukkerplantagerne i Vestindien. Sukkeret herfra blev i Danmark solgt til fordel for indkøb af våben og spiritus til at betale de lokale stammer, som leverede slaverne – ofte taget til fange fra nabostammer. Det første handelsfort Frederiksborg opførtes i 1658 og fortet Christiansborg påbegyndtes i 1661.

Sidstnævnte eksisterer endnu i dag og er residens for præsidenten i Ghanas hovedstad, Accra.

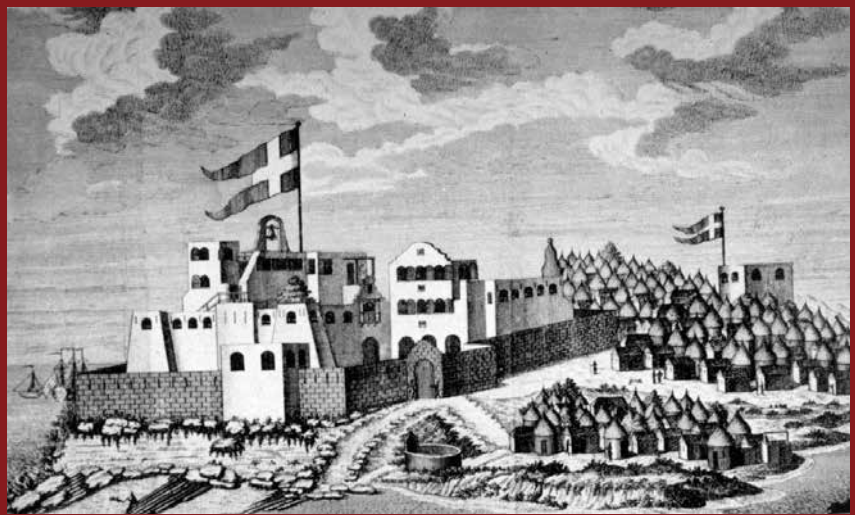
Da danskerne kom til kysten, fandtes ingen veje i regionen, kun stier. Mange af de første kort over Guldkysten havde ikke indtegnet veje – de fandtes ganske enkelt ikke. Derimod blev floder angivet, da de i en vis udstrækning kunne benyttes til transport. De var dog uregulerede og havde mange vandfald. Transporten foregik til fods på små smalle stier. Dyrebare varer som guld og krydderier kunne let bæres på hovedet frem til handelsstationerne. Slaver kunne transportere sig selv og blev fængslet i snævre fangekædre i forterne. Når kældrene var fyldt op, kunne slaverne omlades til endnu snævrere forhold i et slaveskib på vej til Amerika.

Forklaringen på de manglende veje i store dele af det tropiske Afrika er simpel. Her er tsetse-fluen udbredt og spreder sygdommen sovesyge, som også rammer heste. Området har derfor aldrig for alvor haft trækdyr til transport eller i landbruget. Kun rige høvdinge kunne lejlighedsvis råde over en hest til ceremoniel brug. Det berettes fra begyndelsen af 1800' tallet, at enkelte heste var blevet bragt til de danske forter fra Europa eller Amerika, men de „døde af heden“. Der fandtes dog i de nordlige egne nogle små heste, som kom til salg i kystegnene, „men de kunne ikke ret godt taale Temperaturen her; i det mindste kunne de ei udholde stærk Strabats el-

ler Ridt, det eneste hvortil de bruges.“ I øvrigt var de også ret dyre, da de kostede lige så meget som en slave.

En vej var i mange år blot en simpel gangsti. Et bogværk med kilder til den danske tilstedeværelse på Guldkysten nævner disse små veje 29 steder for perioden 1657-1754,² og i værket om Danmarks Guinea Kommission er veje omtalt 25 steder.³ De mange beretninger giver et fint indblik i datidens transport. Den første beskrivelse er fra 1680, hvor fortet Frederiksborg havde haft problemer med en lokal høvding, som ikke ville levere vand til fortet uden, at han fik en betaling med klæde, brændevin og krudt. Da man skulle mødes ved forhandlinger („palaver“), var der problemer, „da vejen var alt for lang at vandre for en hvid“. Adgang til stierne var vigtigt, og der er mange fortællinger om veje, som blev lukket for transport af politiske hensyn. Omvendt forsøgte danskerne også at holde andre væk fra egne veje. Til eksempel henvendte den danske guvernør sig i 1698 til det hollandske fort for at bede om at få dets soldater til at ophøre med at stoppe negre på vej til at handle med danskerne.⁵ Samme år truede en lokal høvding med at lukke vejen for transport til det danske fort, hvis han ikke fik gaver og samtidig blev tilbudt lavere priser på kompagniets varer.⁶ Samme høvding lukkede faktisk vejen til det danske fort kort tid efter. Han havde erfaret, at danskerne havde solgt geværer til en fjendtlig nabostamme, og

Danskerne opførte Christiansborg tæt ved landsbyen Ussu, som i dag er en del af Ghanas hovedstad Accra. Muren omkring fortet var nødvendig, da der jævnligt var uoverensstemmelser med de lokale. M/S Museet for Søfart. Ukendt kunstner.



Det måske noget overdimensionerede Dannebrog vejede over det danske fort Christiansborg på maleriet af G. Webster fra slutningen af 1700-tallet. Det var det største af de danske forter men havde ingen egentlig havn, hvorfor skibe måtte ligge for anker på reden for at gods og passagerer kunne sejle med små kanoer til og fra land. M/S Museet for Søfart.



Guineakysten var delt op i områder efter eksportvarer: korn, elfenben, guld – og slaver. Da kortet blev tegnet i 1729 havde Guldkysten allerede 30 handelsstationer. Hermann Moll. University of Florida.





← Der var meget få stier langt op i tid, som dette kort fra omkring 1823 viser. Vandløb er indtegnet, da de helt eller delvist har kunnet benyttes til transport. Derimod er der kun få stier selv mellem Guldkystens største byer. En del af tegningen er udført af Peter Thonning på hans opdagelsesrejse i 1802. Rigsarkivet.

→ Man kan næsten ikke ane stien, som kvinderne går ad på vej fra marked en dag ca. 1910. Således var de fleste veje, mens Danmark havde forter på Guldkysten. Archives mission 21. Basel Mission Ref. Nr. D-30.08.23.

igen krævede han gaver og lavere priser.⁷ Nogle år senere i 1705 var høvdingen igen på spil. Han havde været utilfreds med de tilsendte gaver – fire ankre brændevin og noget tobak og piber – så han stoppede igen tilførslen af slaver og vand.⁸ I 1707 ville høvdingen igen lukke vejen, og han sendte endda de leverede gaver tilbage (bortset fra en tønde brændevin, som hans folk antagelig havde drukket).⁹ Helt galt blev det i 1717, hvor leverancerne af slaver blev stoppet. Da et slaveskib kom for at hente slaver, var der kun 18 mænd, 5 kvinder og to børn på lager. Man tvivlede stærkt på, at man kunne nå op på de ønskede 2-300 slaver, inden skibet måtte sejle 8 uger senere.¹⁰

Gode transportforhold blev vigtige, da landbruget på plantager skulle blive fremtiden for Guldkysten. I slutningen af 1700' tallet vidste man, at den lukrative handel med slaver ville ophøre og fra 1788 og frem oprettedes en række plantager. Den første blev anlagt af lægen Paul Isert og kom til at ligge i bjergene nord for Christiansborg. Den fik navnet Frederiksnobel, men desværre døde Isert få måneder efter indvielsen.¹¹

Mens slaverne selv havde kunnet gå på de smalle stier, måtte der bedre

stier til, når landbrugsvarer skulle transporteres. Det er kun brudstykker, vi ved om de første stier. Fra 1790 fortælles, at afgrøder fra en bestemt plantage vil kunne leveres, "hvis en vej ind i bakkerne kunne blive skåret".¹² Størstedelen af arbejdet ved en sti er tilsyneladende rydning af træer og buske. Danske plantager blev anlagt inde i landet i de mest frugtbare områder, men der var tale om transportøkonomiske overvejelser, da Peter Thonning fra 1800 sendte overvejelser hjem til København om hvilke løsninger, kongen skulle vælge. Blandt andet skrev han om etableringen af en plantage, om den skulle placeres på en ø i floden Volta, hvortil man kunne sejle og derved undgå at etablere en vej, eller den skulle placeres inde i landet ved Akropong i Akwapim-bjergene med et godt klima, men hvor transporten var dårlig "på grund af den dårlige vej, eller rettere, mangel på vej overhovedet".¹³

Der fandtes dog stier med stor trafik efter tidens forhold. Derfor måtte en plantageejer sætte en stor mur med en aflåselig dør op rundt om en brønd for at forhindre de forbipasserende i at tage vand herfra.¹⁴ Vandet var særlig meget

værd fra denne brønd, da der ikke var langt til kysten, hvor der var god afsætning til skibe og forter.

Den danske guvernør Wrisberg kunne i 1804 sende en optimistisk beretning hjem til Danmark. Han havde plantet hele to tusinde kaffetræer på plantagen Frederiksberg på bakken Tutu, nord for Christiansborg, og fortæller desuden om en forbedret vej: "Jeg kan ey beskrive hvor megen Lettelse den store Vey ind I Landet er for Negrene her omkring, især da man ingen Last Dyr kiender paa denne Deel af Kysten derfor maa Negrene selv bære deres Korn need fra Markerne og deres store Ueftertænksomhed gav de gamle Veye saa mange Omveye at de nu kun bruger 1/3 af den Tid de brugte før for at faa deres levende Midler need".¹⁵

En næsten samtidig besøgende, Hans Christian Monrad, har fra sit ophold i Ghana 1805-1809 beskrevet Frederiksberg som "Her blev opført et smukt Steenhuus og en Mængde Negerhytter for Arbeidsnegrene, og hele Anlægget blev kaldet Frederiksberg, fordi det er gjort efter en lignende Plan. En skøn Allee i samme Form, som den der fører til Frederiksberg Slot, løber til Kuku. Med meget Umage blev der banet en smuk bred og fuldkommen lige Wei herfra til Bibiase. Den gaar giennem Skov og Krat, over den biergagtige Bakke, Legon, er omtrent i halvanden Miils Strækning besat med Træer paa begge Sider, og søger



forgieves sin Mage paa Guinea".¹⁶ Få år senere var den flotte vej dog groet til og ufarbar, hvilket antagelig var sket ved ødelæggelser efter overfald af ashanti-stammen i 1810.¹⁷ Den danske guvernør havde forsøgt at få de lokale indbyggere i landsbyen Osu til at vedligeholde vejen mod betaling, hvilket dog ikke altid gav det ønskede resultat.¹⁸ Da Peter Thoning senere skulle besøge stedet, måtte 12 landsbyboere gå foran for at rydde vejen op til plantagen.¹⁹

Vejbyggeri kunne også få problemer på grund af religiøse forhold. Kommandanten ved fortet Fredensborg ønskede at rydde en vej fra fortet til fortets have. De lokale afrikanere nægtede at rydde vejen med henvisning til, at der levede ånder på stedet. Kommandanten gennemtrumfede alligevel, at vejen blev bygget, men måske var der noget om det med ånderne, for kort tid efter døde kommandanten pludselig. De lokale var overbevist om, at det skyldtes åndernes hævn; Monrad mente i stedet, at „Maaske kostede dens Anlæggelse dog Kapitain og Commandant H. Livet. Han døde pludselig, og Negrene sagde, at Fetissen [ånderne] havde ihjelslaaet



Den danske plantage Frederiksgave var flittigt benyttet af danskere, som skulle på rekreation i det lidt bedre klima i bjergene nord for Christiansborg. Takket være en indsats fra Nationalmuseet er plantagen udgravet, og i den rekonstruerede hovedbygning findes i dag museum. Foto Jørgen P. Jensen.

ham – muligt ved deres Hielp", altså at han blev forgiven.²⁰

Der var dog mere håndgribelige farer for de rejsende. I forbindelse med et oprør, skulle kommandanten fra et mindre fort rejse til Christiansborg omkring 1790. Han kunne have sejlet, men trods advarsel mod farerne på vejene, valgte han at rejse sammen med nogle andre europæere i en „Hængmaatte“. „Ik kun

faa Mile fra Fortet blev han overfaldet af nogle Qvitta-Negre og dræbt bag fra med Bajonetter, som vare befæstede paa lange Stænger".²¹

Stien i Wrisbergs beretning ovenfor er muligvis stien til plantagen Frederiksgave, som den danske guvernør købte i 1831. Med i handlen hørte 32 slaver. Plantagen lå højt og var tænkt anvendt til rekreation for danskere, som på Chri-



De bedste veje i danskertiden var alléerne, der førte ind til plantagerne. Denne allé fotograferet 2005 blev plantet ved Schiønnings plantage omkring 1807. Disse tamarindtræer indført fra Indien findes altså endnu i dag 200 år efter plantningen – i øvrigt ved flere tidligere plantager. Foto Anne Mette Jørgensen. Nationalmuseet.

stiansborg havde lidt under det uvante klima og de konstante angreb af malaria og andre tropesygdomme. Dette år påbegyndtes arbejdet med en ny vej mellem fortet og plantagen. Vejen blev ikke perfekt, og især ved bakkerne var vejen svært tilgængelig for syge, som måtte gå i mere end time for at komme over bjerget Legon. En vej uden om bakkerne mente nogle besøgende i 1830'erne kunne hugges for et mindre beløb.²²

At det langt fra var en vej, som vi kender dem fra Danmark, fortæller en

udstationeret dansker, Johan Wilhelm Svedstrup, i 1840'erne om en rejse til Frederiksgave, hvor en bred vej, som vi kender den, kun fandtes et enkelt sted: „Med Udgangspunkt fra Christiansborg Fort gaar vi saa først Nord paa. Naar man er kommet igjennem Ussu Bys snevre Gader og over et lille Revier, som i Regntiden er oversvømmet, kommer man ad en lige Vej, som paa begge Sider er beplantet med Tamarindetræer, til Frederiksberg, [?] Mil. Her ender Aleen, og man kommer ind

paa en Gangsti, der er saa bred, at 2 à 3 Mand kan gaa jevnside hverandre (og som stadig gaar mod Nord.)

Den 1ste Mil gaar man igjennem Kratskov, hist og her store Strækninger bevoxet med højt stridt Græs, som kun i, og straks efter Regntiden, er grønt og friskt, den øvrige Tid af Aaret halvis-sent.

Vejen gaar nu jævnt opad til Legong, det højeste Punkt mellem Bjergene og Kysten, hvorfra man har et storartet Panorama.

Kortet viser de danske forter på Guldkysten, hvor Christiansborg har været den største og vigtigste. Samtidig ses de plantager, hvor danskerne var pionerer med dyrkning af af-sættelige kolonivarer. Mange planter lykkedes ikke, men på plantagen Frederiksnopel lykkedes det en senere ejer at få kakao til at gro – nu Ghanas vigtigste eksportafgrøde. Thomas Meloni Rønn. Forlaget Meloni.



Man ser herfra mod Syd Kysten og de europæiske Forter som smaa hvide Huse, mod Nord den smukke, skovbevoxede Bjergkæde, og imellem denne og Legong en vidstrakt Flade med Byer, Palmeskove og dyrkede Marker. Fra Legong gaar Vejen jævnt nedad ½ Mil og hæver sig saa atter, til man naar Foden af Bjergene og den herved liggende Kongelige Plantage 'Frederiksgave', 3.½ Mil fra Christiansborg.²³

I dag findes endnu nogle af de tamarind træer hjemtaget fra Indien, der dannede en skyggende allé ved Frederiksgave. Det ser ud til, at mange af de danske plantager i 1800'tallets begyndelse fik en sådan bred allé ned til hovedbygningen.

Den sidste guvernør inden Danmark solgte sine besiddelser til England var Edward Carstensen – broder til Georg

Carstensen, Tivolis stifter og første direktør. Han fortæller om en rejse, han gjorde til Basel Missionens plantage i Akropong:

„Veien fra Kibi til Akropong i Aquapim tilbagelagdes i tre Dage. Veien som paa Henreisen havde Nyhedens Interesse var nu [mudret?] og yderst trættende. Overalt kun tætstaaende taarnhøie Træer hvis forholdsmæssigt smaa Kroner strides om Rummet i de høie Regioner, en Masse Slyngplanter grønne og visnede udfyldte Rummet imellem Træernes Stammer. Alt grønt og brunt og sjældent et Glimt af den blaa Himmel. Nedfaldne Træer gjøre hvert Øieblik Veien besværlig og længere. Man maa ved sligt et Møde enten krybe under, springe over eller omgaae den faldne Skovkjæmpe. Ikke en Blomst opliver Øiet paa den lange Vei. Nogle vilde Ananas dannede med deres pragtfulde røde

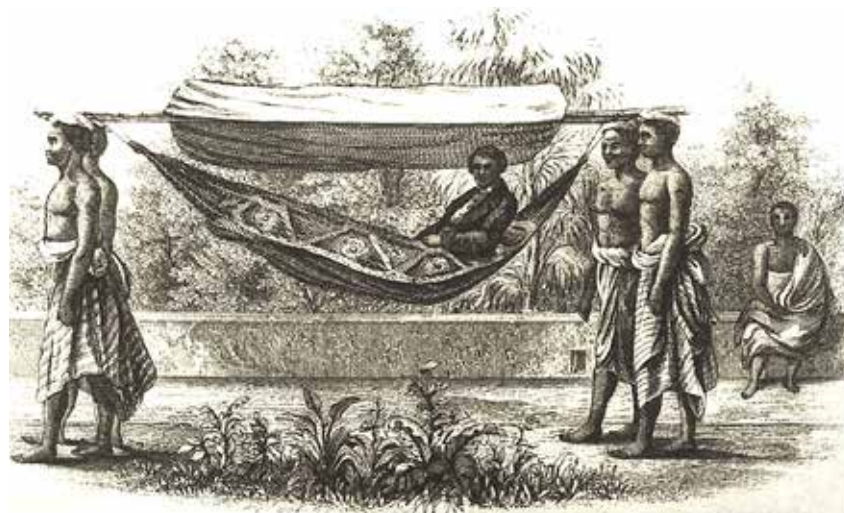
Farver den eneste og sjældne Contrast til det evindelig Brungrønne.“²⁴ En times vandring bedømte Carstensen at være mindst ¾ dansk mil.²⁵

Hvide blev båret

Når hvide skulle rejse rundt i Guldkysten, blev de båret langt op mod vor tid. Det var besværligt og også farligt at gå på de smalle stier for giftige slanger og risiko for at snuble. Derfor blev en rejssende båret af 2 eller 4 bærere samtidig med, at der måske var et par ekstra bærere til at klare bagagen. Lad os høre nogle beskrivelser fra danskeres oplevelser med rejseformen.

Den første rejssende er lægen Paul Isert, som i 1783 skulle rejse fra hovedfortet Christiansborg til det mindre fort Frederiksborg længere østpå langs kysten:

Hvide rejste ofte på bårer eller som her en hængekøje. Det var en relativ sikker rejsemåde, hvor man undgik udmattelse i solen, og hvor man heller ikke risikerede at blive bidt af slanger. Tegning fra 1856/57 af La Riviere. Archives mission 21. Basel Mission Ref. Nr. QD-30.037.0004.





Wulff Joseph Wulff var en dansk jøde, som gjorde tjeneste på Guldkysten. Han har sat sig varige spor gennem sin dagbog og de breve, han sendte hjem, og som er udgivet i en bog. Der er i øvrigt i 2014 ved at blive optaget en spillefilm om ham. Foto Nationalmuseet.

„At rejse her er noget ganske andet end at rejse i Europa. Man har hverken heste eller vogne, men bliver båret i en såkaldt hængekøje, der er et lagen bundet til en stang, som mennesker bærer på hovedet. Til en rejse på ti mil behøver man otte negre, der skiftevis to og to afløser hverandre. De er meget øvede i bestillingen og går i almindelighed vejen fra Christiansborg til Fredensborg, som man anslår til ti mil, i tolv timer. Hvis det ikke haster med at komme afsted, rejser man helst om natten og undgår den stærke daghede...

Omtrent to mil fra Labodej ligger negerbyen Tessing, hvor hængekøjebærerne plejer at holde en lille hviletid for, som de siger, at drikke vand. Men meningen er, at den hvide rejsende, hvis han ikke selv medfører forråd af den ædle brændevin, må købe en flaske hos stedets handelsmand i faktoriet for dermed at traktere sine negre.”²⁶

En tidlig beskrivelse har vi fra en af de få danske kvinder på Guldkysten, Fanny Louise von Mehren, som kort før sin død i 1845 skrev et brev hjem om sin rejse i bærestol fra Accra til Frederiksgave. Den nævnte Hansen var den nygifte dames ægtefælle:

„Nu om 14 dage skal jeg til Plantagen med Hansen og nogle Flere, den ligger 4 Mil herfra og skal være et aldeles Eldorado. Jeg samler paa alle slags Rarieteter for at sende hjem og der vil jeg forøge dem.

Vi skulle bæres i Kurve dertil, tænk Dig nu ikke en prosaisk Torvekurv, nej en nydelig flettet kurv, saa lang at man kan ligge i den, der bliver nu lagt et Tæppe paa Bunden, en Hovedpude under Hovedet og man lægger sig nu til at sove om man behager. Man bruger 4 til at bære den, i Førstningen er det som man skulde til at falde, men senere gaar det fortræffeligt. Jeg condolerer mine Bærere, thi i Sandhed jeg hører ikke til de Letteste, jeg troer jeg er bleven fed herovre.”²⁷

Den flettede kurv blev senere erstattet af en model, som nærmest var en forstærket hængekøje.

En anden rejsende, Wulff Joseph Wulff, hvis erindringer er ved at blive filmatiseret, har ligeledes beskrevet sine oplevelser om en rejse til Frederiksgave, som også foregik om natten:

„9. juli 1837 Rejser her til lands ere ikke alene kostbare, men slet ikke behagelige; man bliver baaret i en lang smal Kurv af Negere paa Hovedet; i denne Kurv maa man med Overkroppen sidde i en oprejst Stilling med Benene udstrakte; dette er en meget ubehagelig stilling, da man foruden at passe Balancen maa sidde med opspændt Parasol. Jeg yndede slet ikke denne Befordring og gik derfor største Delen af Vejen paa mine Ben. Man kan ikke klage over, at det gaar langsomt; thi ofte løbe Negerne i fuld Trav, og de 3 Mile til Plantagen tilbagelagde vi i 4 timer indbefattet Bedningen [spisepause]

...; for resten gaar hele vejen igennem Skove og Buskads. Jeg havde til denne Tour 10 Negere, og det, der morede mig mest, var, at jeg tog ud om Natten Kl. 3, det var aldeles mørkt, det lynede meget stærkt og Fakler havde jeg foran. Scenen var derfor ganske morsom, og betragtede jeg Lynene, Faklerne og de ravnsorte nøgne Negere, var det som man vandrede underjordisk.”²⁸

Vandring og bærere endnu i dag

Mens vi i vesten taler om, at befolkningen af hensyn til sundheden skal gå noget mere, er vandring i Ghana, som Guldkysten hedder i dag, noget helt naturligt. Folk bruger i stor udstrækning sig selv som transportmiddel. I mange udviklingslande er denne menneskebårne transport en del af samfundets infrastruktur.

De fleste ghanesiske børn lærer at bære ting på hovedet, når de er tre-fire år gamle. Det er nødvendigt, for selv børn er vigtig arbejdskraft i mange familier.²⁹ De starter med at bære små krukker, og når de er omkring 8 år gamle, kan de klare en plastikkrug på 8 kg. Når de er 15 år gamle, kan de klare fire af disse krukker på en gang. Den tungeste last er brænde, som skal transporteres fra skov og til landsby.³⁰

Det er interessant at se, hvor udbredt brugen af brænde og trækul er. Ifølge den første store officielle undersøgelse af ghanesernes vaner i 2009 brugte de

flESTE husholdninger brænde eller trækul til opvarmning af maden. Totalt bruger 75 % af husholdninger denne form for brændsel, hvilket giver meget transport på hovedet. Hertil kommer, at 17 % af husholdninger bruger flaskegas, mens mindre end 1 % bruger elektricitet. Udbredelsen af elektricitet er ellers stor – dækningen er på 86 % i byerne, og selv på landet har 46 % af husholdningerne installeret elektricitet. Når de færreste bruger el til madlavning på trods af, at de har el installeret, tyder det på, at de jævnlige strømafbrydelser gør elektricitet til en så upålidelig energikilde, at man ikke vil risikere at stå midt i madlavningen, hvor alt herefter går i sort.³¹

Behovet for drikkevand medfører tilsvarende et stort behov for transport. Kun 16 % har en vandhane i eller ved deres bolig. Derfor er de fleste tvunget til at bære vand fra en offentlig brønd. Både børn, mænd og kvinder bærer vand.³² I gennemsnit bruges 18 minutter på at hente vand, hvilket faktisk er en del lavere end gennemsnittet i andre lande i Vest- og Centralafrika.

Vi ved fra 1919, at transportarbejderne i Accra har båret en vægt på op til kun 30 kg, men de skulle ofte gå langt. De kunne gå flere dage til Cape Coast (i alt 144 km), Kpong (83 km) eller andre destinationer. De tjente en fast dagsløn, som dengang lå på et par shilling.³³

Hvor langt en bærer kunne gå på en dag, har naturligvis været individuelt. Fra en rapport fra den britiske hær i nærtlig-

gende Tanganyika i 1915 fortælles, at den gennemsnitlige daglige længde for en gruppe bærere var 25 km.³⁴

Der har stort set aldrig været brugt køretøjer i den sydligste del af Ghana. Der var dog en transport, som kunne udføres uden at bruge hovedet. Da stierne var blevet tilstrækkelig gode, kunne kakaobønner, palmeolie og lignende produkter trilles i tønder. Det var dog en ret farlig transportmetode, hvor modgående kunne blive ramt af tønder på vej ned af bakker.³⁵

Transport på hovedet har været den mest udbredte transportform langt op i tid. I 1925 var fragtpriiserne 5 shilling pr. ton/mile, hvilket skal sammenlignes med prisen for lastbiler på 1 shilling, 1,9 shilling for rulning af tønder, men kun 0,5 shilling med jernbane.³⁶

Et nyere studie viser, at der ikke lønnes efter en fast takst, men at prisen for hver enkelt last forhandles mellem kunde og transportør ud fra vægt og afstand. På en god dag kan en bærer tjene 50 kr., mens yngre kvinder ofte får mindre. Til eksempel kan en elleve år gammel pige få 1-2 kr. pr. last, mens en voksen kvinde får 4-8 kr. for det samme arbejde.³⁷

Småhandel foregår ofte ved at sælgerne har deres varer i en kurv eller potte på hovedet. Det gør det også let at opsøge kunderne i standsede biler ved vejkryds eller i myldret ved en busstation. Samtidig er varerne beskyttet mod tyveri, når de bæres på hovedet.

I landbruget antages, at op mod 90 % af landmændene får deres afgrøder transporteret på hovedet fra markerne ud til landevej eller til landsbyen. Hele 44 % af transporten udføres af arbejdere, som bliver hyret til at udføre arbejdet. I gennemsnit er transportafstanden knap 4 km, hvor de $\frac{3}{4}$ sker på små stier. Det tager således 167 arbejdsdage at tømme en mark på 1 acre med rodfrugten cassava, mens en høst af den bananlignende plantain på et tilsvarende areal tager 150 arbejdsdage.

Udgifterne til den lokale transport er en meget stor del af de samlede transportomkostninger. Et eksempel fra transport af kakaobønner til Rotterdam viser, at prisen med skib fra havnen i Tema er 53\$/t., transporten med lastvogn til havnen fra landområdet koster 33\$/t, mens transporten på hovedet fra marken og til landsbyen og videre til opsamlingspunktet er næsten lige så stor – 30\$/t. Den sidste udgift er dog skjult og en del af betalingen til landmanden.

Transport efter danskertiden

Danskerne var ikke de eneste europæere ved Guineabugten, hvis kyststrækning fik sigende navne efter eksportartiklerne – Peberkysten, Elfenbenskysten, Guldkysten og Slavekysten. Da portugiserne som de første kom til området omkring 1471, var deres hovedinteresse netop guld, elfenben og peber. De etab-



← Den britiske kolonimagt skulle være sikker på, at dens soldater kunne komme frem under alle vejrforhold. Da veje selv efter 1918 ofte var lukket for motorkøretøjer i regntiden, måtte krigsmateriel bæres på hovedet, som denne artillerienhed. Billede fra omkring 1910. Archives Mission 21. Basel Mission Ref. Nr. QD-30.107.0075.

→ Hestevogne ved Accra jernbanestation venter på at toget kommer med varer. Accra var et af de få steder i den sydlige del af Guldkysten, hvor heste kunne overleve. Foto før 1917. Archives mission 21. Basel Mission Ref. Nr. D-30.01.040.

lerede forter for at forhindre englændere, franskmænd og flamlændinge i at få del i handlen, men i 1598 lykkedes det hollændere at etablere et fort, og senere igen lykkedes det for englændere, svenskere, danskere og tyskere. En tiendedel af verdens guld kom i en periode herfra. I det 18. århundrede fandtes omkring 40 små landingspladser langs kysten, hvorfra europæiske lande handlede med de lokale stammer. En af stammerne var Fantefolket med Cape Coast som deres centrale handelsplads, hvor de fungerede som mellemmand i en handel med stammerne inde i landet, herunder den store Ashanti stamme med Kumasi som hovedby.

Ashantiriget fik kontrol med store dele af kystområdet, efter det i 1807 slog

Fantiriget. Danmark, Storbritannien og lokale stammer fik dog i fællesskab generobret kystregionen i 1830. Briterne oprettede herefter et uformelt protektorat, og de styrkede deres position yderligere efter de i 1850 og 1872 købte henholdsvis de danske og hollandske forter. Efter Ashantistammen blev slået i 1896, blev hele området en britisk kronkoloni i 1902. Efter Første Verdenskrig overtog briterne tillige administrationen af det tidligere tyske Togoland, og grænserne for det nuværende Ghana var skabt.

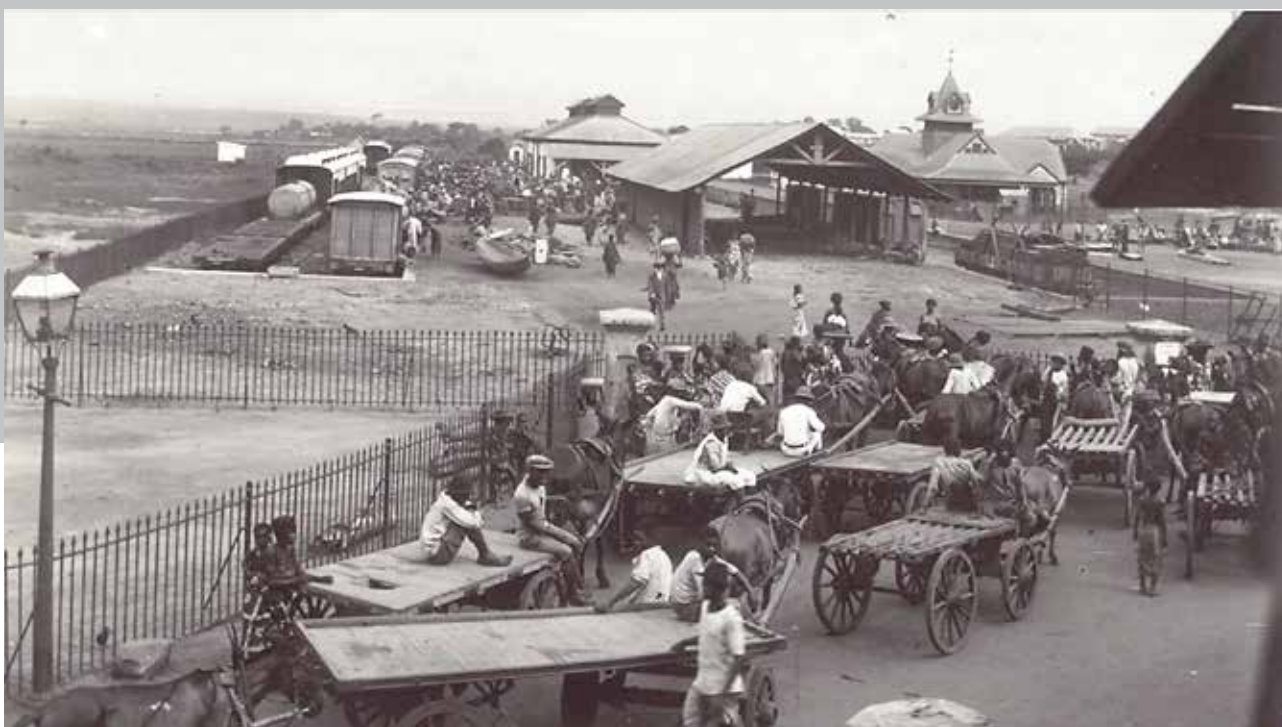
Der har aldrig boet særlig mange europæere i Ghana på grund af det usunde klima. I 1901 antages kun 646 europæere at leve her. På den tid frarådede man decideret folk at rejse til landet.³⁸ Briterne lod derfor admini-

strationen af kolonien ske på basis af et indirekte styre baseret på de lokale høvdinge.

Efter England blev det eneste europæiske land i regionen, samledes handlen på færre havne. I 1874 blev kystområdet til et britisk protektorat, og få år senere flyttedes hovedkvarteret fra Cape Coast til Accra. Her var klimaet lidt bedre, og specielt tsetse-fluen fandtes stort set ikke, hvorfor det var muligt at anvende heste i byen. Englænderne fik herved også mulighed for at have heste til hestevæddeløb og polokampe.

Heste blev indført fra de nordlige savanneområder, hvor tsetse-fluen ikke findes. Der havde været forsøg med at indføre hestekørsel uden for Accra, men forgæves. I 1885 blev en officer transporteret 24 km fra Accra på et muldyr, men dyret døde af sovesyge på hjemvejen. En officer forsøgte sig med fire importerede okser fra Madeira, men de døde alle inden et år.

Igennem mange årtier brugte den britiske kolonimagt stier for deres transport til brug for administration og soldater. Selvom englænderne begyndte at bygge egentlige veje for en mere effektiv transport af soldater allerede i begyndelsen af 1870'erne, var mange veje endnu efter Første Verdenskrig så dårlige på i hvert fald visse tider af året, at militæret måtte transportere udstyr af bærere på hovedet for at være sikker på, at det kunne komme frem til alle hjørner af kolonien.



Egentlige veje kom sent

Langt tilbage i tid har der været stier i Ghana, men de var kun simple stier på måske mindre end en meters bredde i skove. Alligevel var de vigtige handelsveje brugt af købmænd og slavehandlere.³⁹ Omkring 1850 var der mindst 10 vigtige veje, som udgik fra hovedstaden i ashantiernes rige, Kumasi, hvoraf fire havde forbindelse til kysten.⁴⁰

Den britiske administration og før dem den hollandske administration var ikke interesseret i vejbyggeri, og ingen penge blev brugt på det. Planter gror så hurtigt i det tropiske klima, at selv smalle stier er vanskelige at holde ryddet for groede og faldende træer.

De dårlige veje gjorde det vanskeligt for en civil administration at udføre sit arbejde.⁴¹ I slutningen af 1800'tallet blev der større opmærksomhed på vejenes betydning, efter briterne overtog Guldkysten som en koloni. Koloniadministrationen understøttede vedligeholdelsen af stier, og landsbyer langs de mere befærdede stier blev opfordret til at holde dem åbne. De gamle spor blev gjort bredere, så de kunne blive "Hammock tracks", hængekøje-

stier, så de hvide embedsmænd kunne rejse rundt i deres distrikt mellem de forskellige administrative centre og vigtigere landsbyer.⁴² Der må have været en vis koordinering og samarbejde lokalt, selvom der ikke fandtes officielle institutioner med ansvar for at rydde og vedligeholde stierne.⁴³

Efter en diskussion i 1870 i den engelske kolonis vigtige rådgivende forsamling, Legislative Council, blev det ønsket, at de gamle spor skulle have en bredde på to meter. Briterne angav, at de indfødte ikke ønskede at få gode veje, fordi fjenden da kunne benytte dem i tilfælde af krig.⁴⁴ Samtidig ønskede den britiske administration at få vejene rettet ud i mere lige baner. I den daglige administration opdelttes vejene i vigtige og i mindre vigtige veje, hvor de vigtige syd-nord veje skulle administreres af et særligt kontor, Roads Ordinance, som skulle sikre en regelmæssig vedligeholdelse. De mindre væsentlige veje skulle kun ryddes lejlighedsvis, og kun undtagelsesvist blev der betalt penge til de lokale høvdinge til dette arbejde.⁴⁵

I 1890 udnævntes en ny leder til ansvaret for handelsvejene. Nye veje blev

bygget i den meget bredere standard på 3,7 m; man var muligvis blevet inspireret af den tyske administration i nabolandet Togoland, som havde sat standarden til 5 m. Administrationen var dog vidt forskellig mellem de to kolonier, hvor englænderne i større grad involverede de lokale. Således bestemte de i 1891, at stier skulle ryddes en gang i kvartalet. Ansvaret skulle ligge hos den lokale høvding, som til gengæld fik udbetalt 10 shilling for hver mil. Den tyske administration var til gengæld mere konsekvent og måske også effektiv. Det truede med store bøder, hvis stier ikke blev vedligeholdt, og der blev ikke altid givet kompensation.⁴⁶

Basel Missionen skal nævnes som en vigtig institution for transportsektorens udvikling på Guldkysten. Det var i mange år det største missionselskab i Guldkysten. Det blev startet i 1815 under navnet Deutsche Christentums-Gesellschaft og fik efterhånden stationer rundt om i verden. Det kom oprindeligt til Guldkysten i 1828 for at missionere med udgangspunkt i Christiansborg.

Missionens mål var ikke alene at udvide den reformerte kristendom, men

Kvinder har altid arbejdet som bærere. Disse kvinder er fotograferet med deres last af kakaobønner på vej til udskibning. Bemærk stiens gode kvalitet, hvor hældningen kan få vandet til at glide af under de heftige regnskyl. Ca. 1900. Archives Mission 21. Basel Mission Ref. Nr. D-30.22.052.



også at være en vigtig entreprenør på det tekniske område, således at de lokale kunne brødføde sig selv. Missionen forbedrede landbrug og eksperimenterede til stadighed med nye grøntsager, så de indfødte kunne få nye indtægtsmuligheder. Missionen genetablerede sig i 1843 under beskyttelse af den danske regering, hvorved missionen kunne bygge på de erfaringer, som de forskellige danske plantager havde høstet – de fleste negative, hvor bomuld og kaffe blandt andet var forsøgt dyrket, men uden held. Missionen var derfor den naturlige arvtager til plantagen Frederikssted, som oprindelig var startet af danskeren Jens Nielsen Flindt i 1793 i nærheden af landsbyen Dodowa 42 km nord for Christiansborg. Det lykkedes ham at dyrke bomuld, men uroen i forbindelse med napoleonskrigen stoppede dyrkningen, selvom han havde sendt en balle bomuld til København.⁴⁷

En af de eksperimenterende afgrøder for Basel Missionen blev kakao, som missionsstationen fik leveret fra missionærer i Basel Missionens afdelinger i andre lande. Første forsøg skete i 1857, og i 1861 kunne de første træer levere kakaofrugter. Herfra spredte kakaofrøene sig til Basel Missionens stationer andre steder i Ghana.

Dette var altså på denne tidligere dansk plantage, at det store eventyr med kakaoproduktion startede – Ghanas



Veje behøvede ikke at være ret brede, da stort set al transport foregik ved bærere. En undtagelse var transport med tønder, som kunne ruller på de smalle stier. Foto antagelig omkring 1910. Archives mission 21. Basel Mission Ref. Nr. QD-34.001.0019.

største eksportartikel igennem mange år, som landet er blevet verdens næststørste producent af og efter sigende med den bedste kvalitet.⁴⁸

Basel Missionen importerede okser for at kunne trække kærre mellem Christiansborg og Dodowa. Desværre fejlede projektet, og først da det blev muligt at købe rimelig stabile motor-køretøjer, kunne missionen siden 1904 transportere sine varer til Accra på egne lastbiler. Det er en anden spændende historie, som vil blive fortalt i en artikel i næste nummer af Vejhistorie.

BIBLIOGRAFI

- Agarwal, Seema; Attah, Memunatu; Apt, Nana; Grieco, Margaret; Kwakye, Edward A.; Turner, Jeff (1997): Bearing the weight: the kayayoo, Ghana's working girl child. *International Social Work* 40 (3), s. 245–263.
- Boni, Stefano (1999): Striving for resources or connecting people? Transportation in Sefwi (Ghana). *The International Journal of African Historical Studies*.
- Carstensen, Edward; Storsveen, Tove (2010): *Closing the books. Governor Edward Carstensen on Danish Guinea, 1842-50*. Legon, Accra, Ghana: Sub-Saharan Pub.
- Dickson, Kwabina B. (1961): The development of road transport in Southern Ghana and Ashanti since about 1850. *Transactions of the Historical Society of Ghana*, s. 33–42.
- Ghana Statistical Service (2012): *How Ghanaian women and men spend their time. Ghana time use survey 2009 report. Main report*: Ghana Statistical Service.
- Gould, Peter R. (1960): *The development of the transportation pattern in Ghana*: Dept. of Geography, Northwestern University.
- Hill, Polly (1963): *The migrant cocoa-farmers of southern Ghana: A study in rural capitalism*: CUP Archive.
- Hopkins, Daniel (2013): *Peter Thonning and Denmark's Guinea Commission. A study in nineteenth-century African colonial geography*. Leiden: Brill (Atlantic world, 24).
- Jedwab, Rémi; Moradi, Alexandre (2011): *Transportation infrastructure and development in Ghana*. Working Paper No 2011-24.
- Jedwab, Rémi; Moradi, Alexandre (2012): *Colonial investments and long term development in Africa: evidence from Ghanaian railroads*.
- Justesen, Ole; Manley, James (2005): *Danish sources for the history of Ghana, 1657-1754*. Copenhagen: Det Kongelige Danske Videnskaberne Selskab (Historisk-filosofiske skrifter, 30).
- Jørgensen, Anne Mette; Mikkelsen, Hans (2006): Nationalmuseet i Ghana; at genopføre en fælles afrikansk-dansk historie. In *Arkæologisk Forum* 14, s. 29–33.

- Krøier, Johs (1955): *J.W. Svedstrup*.
- Monrad, H. C. (1822): *Bidrag til en Skildring af Guinea-Kysten og dens Indbyggere. Og til en Beskrivelse over de danske Colonier paa denne Kyst, Samlede under mit ophold i Afrika i Aarene 1805 til 1809*. København: A. Seidelin.
- Ntewusu, Samuel Aniegye (2011): *Settling in and holding on: a socio-economic history of northern traders and transporters in Accra's Tudu: 1908-2008*. Institute for History, Faculty of Humanities, Leiden University.
- Porter, Gina; Hampshire, Kate; Abane, Albert; Munthali, Alister; Robson, Elsbeth; Mashiri, Mac et al. (2012): Child Portage and Africa's Transport Gap: Evidence from Ghana, Malawi and South Africa. In *World Development* 40(10), s. 2136–2154.
- Porter, Gina; Hampshire, Kate; Dunn, Christine; Hall, Richard; Levesley, Martin; Burton, Kim et al. (2013a): Health impacts of pedestrian head-loading: A review of the evidence with particular reference to women and children in sub-Saharan Africa. In *Social Science & Medicine* 88, s. 90–97.
- Raunkjær, Ingeborg: *Lægen Paul Iserts breve fra Dansk Guinea 1783-87*. København 1917.
- Sander, Maria (2007): *Fanny Louise von Mehren*. Nationalmuseet. Online 30/11 2014 natmus.dk/forskning/forskningsprojekter/ghana-initiativet/frederiksgaves-historie/von-mehren/.
- Sorenson, Susan B.; Morssink, Christiaan; Campos, Paola Abril (2011): Safe access to safe water in low income countries: Water fetching in current times. I *Social Science & Medicine* 72 (9), s. 1522–1526.
- Stationery Office (1906): *Colonial Reports. Gold Coast. Report for 1905*. London.
- Wulff, Wulff Joseph; Behrens, Carl (1917): *Da Guinea var dansk. Wulff Joseph Wulff's Breve og Dagbogsoptegnelser fra Guldkysten, 1836-1842*. København: Nyt Nordisk Forlag.

Jeg takker Michael Hertz for at have fundet og udskrevet de citerede breve fra Rigsarkivet.

NOTER

- 1 Monrad 1822, s. 150.
- 2 Justesen 2005.
- 3 Hopkins 2013.
- 4 Justesen 2005, s. 71; min oversættelse fra engelsk.
- 5 Justesen 2005, s. 131.
- 6 Justesen 2005, s. 136.
- 7 Justesen 2005, s. 137.
- 8 Justesen 2005, s. 200.
- 9 Justesen 2005, s. 207.
- 10 Justesen 2005, s. 262.
- 11 Jørgensen og Mikkelsen, 2006.
- 12 Hopkins 2013, s. 45; min oversættelse fra engelsk.
- 13 Hopkins 2013, s. 84.
- 14 Hopkins 2013, s. 88.
- 15 Rigsarkivet [Guineiske Sager. GJ 1805 nr. 596 – Gouverneur Major Wrisberg beretter 12. November 1804].
- 16 Monrad 1822, s. 320.
- 17 Hopkins 2013, s. 347.
- 18 Hopkins 2013, s. 400.
- 19 Hopkins 2013, s. 116.
- 20 Monrad 1822, s. 323. Hopkins 2013, s. 333 angiver for det at være Kongensteen.
- 21 Monrad 1822, s. 70-71.
- 22 Hopkins 2013, s. 489.
- 23 Krøier 1955.
- 24 Rigsarkivet. GJ 1845 nr. 226 (Indberetningen er indgået i Generaltoldkammeret på Guineisk journal 1845 nr. 187 og duplikeret på journal nr. 226). Carstensen, indberetning 19. sept. 1845.
- 25 Carstensen 2010, s. 148.
- 26 Ravnkiær 1917, s. 11-12. Sproget er lettere redigeret.
- 27 Fra et brev i privat eje; citeret fra Sander 2007.
- 28 Wulff 1917, s. 118-119.
- 29 Porter & Hampshire, 2012.
- 30 Porter et al., 2007.
- 31 Ghana Statistical Service, 2012.
- 32 Sorenson, Morssink & Campos, 2011.
- 33 Ntewusu, 2011.
- 34 Gewald, 2009.
- 35 Ntewusu, 2011.
- 36 Jedwab & Moradi, 2012.
- 37 Agarwal et al., 1994.
- 38 Stationery Office 1906, s. 49.
- 39 Jedwab & Moradi, 2011.
- 40 Jedwab & Moradi, 2011.
- 41 Dickson, 1961.
- 42 Gould, 1960.
- 43 Boni, 1999.
- 44 Dickson, 1961.
- 45 Boni, 1999.
- 46 Dickson, 1961.
- 47 Fra www.jmarcussen.dk.
- 48 Hill 1963.

Dansk Vejhistorisk Selskab blev stiftet i 1982 med det formål at fremme interessen for den historiske udvikling af Danmarks veje og deres brug ud fra samfundsmæssige og tekniske synspunkter.

DVSs formål søges realiseret ved

- at samle og aktivere interesserede ved hjælp af arrangementer som foredrag, diskussioner, ekskursioner mv.
- at formulere og bidrage til løsning af vejhistoriske opgaver såvel lokalt som landsdækkende
- at samarbejde vedrørende vejhistoriske forhold med museer, institutioner og andre.

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

Yderligere oplysninger om Dansk Vejhistorisk Selskab på nedenstående adresse.



Dansk Vejhistorisk Selskab
c/o Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Postgiro 169-1791
T 7244 3333
E dvs@vd.dk
www.vejhistorie.dk



Udgivelsen er støttet af **ASFALTINDUSTRIEN**