

# VEJHISTORIE

Tidsskrift fra  
**Dansk  
Vejhistorisk  
Selskab**



Nr. 8 Forår 2004



Dansk  
Vejhistorisk  
Selskab

VEJHISTORIE  
Tidsskrift fra Dansk Vejhistorisk Selskab  
Nr. 8 Forår 2004  
ISSN 1600-776X

Udgivet af  
Dansk Vejhistorisk Selskab  
med støtte fra Asfaltindustrien

Tryk: Kallow Graphic A/S  
Oplag: 500 eksemplarer

Årsabonnement: 75 kr, pr. nr. 50 kr.  
Udkommer forår og efterår.  
Kan købes hos DVS på nedenstående  
adresse

Redaktion:  
Cand.mag. Michael Hertz, redaktør  
Dr.phil. Per Ole Schovsbo  
Universitetslektor, lic.phil. Per Grau Møller  
Mag.art. Kirsten-Elizabeth Høgsbro  
Akademingeniør Carl Johan Hansen

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

Dansk Vejhistorisk Selskab  
c/o Vejdirektoratet  
Niels Juels Gade 13  
Postboks 9018  
1022 København K  
Tlf. 3341 3333, Fax 3392 3830.  
E-mail: [cjh@vd.dk](mailto:cjh@vd.dk)  
Hjemmeside: <http://www.vejhistorie.dk>

## Forord

Forordet til dette hæfte bør være kort og ydmygt, da det er formanden for redaktionsudvalget selv, der udfylder de fleste af siderne. Adskillige vejhistorikere har allerede haft adgang til det manuskript, som embedsmanden C.L. Paulsen under den sene enevælde udarbejdede om det danske vejvæsen, og det er baggrunden for, at Dansk Vejhistorisk Selskab nu søger at få det udgivet. Hæftets afhandling om Paulsen hviler på et manuskript til det foredrag, hvori undertegnede i november i fjor havde lejlighed til at delagtiggøre Selskabets medlemmer i arbejdet med den kommende udgivelse. Den anden artikel er om "Oldtidens veje på Cypern" af Tønnes Bekker-Nielsen, som tidligere har bidraget til VEJHISTORIE. Artiklen bygger på hans disputats, som er antaget til forsvar på Syddansk Universitet (i Esbjerg) den 17. september i år. Den udkommer også som bog med titlen *The Roads of Ancient Cyprus*.

*Michael Hertz*



Michael Hertz f. 1939. Cand.mag.. Tidligere seniorforsker i Rigsarkivet. Medlem af bestyrelsen for Dansk Vejhistorisk Selskab og formand for redaktionsudvalget for tidsskriftet VEJHISTORIE. Har publiceret afhandlinger om administrationshistoriske, landbohistoriske og lokalhistoriske emner. Arbejder for tiden bl.a. med udgivelsen af C.L. Paulsens manuskript: "Forsøg til en historisk beretning om vejvæsenet i Danmark".



Tønnes Bekker-Nielsen, f. 1955. Cand.mag. i historie og kunsthistorie fra Aarhus Universitet 1981 og lic.phil. 1989 på afhandlingen "Magtens geografi". Han har været redaktør ved tidsskriftet *Sfinx*, leder af Aarhus Universitetsforlag, medlem af styringsgruppen for det danske Akamas-projekt og lektor ved Universitetet i Bergen. Siden februar 2000 er han ansat som lektor i antikkens historie ved Syddansk Universitet, Esbjerg.

## Embedsmand og vejhistoriker - C.L. Paulsen

af cand.mag Michael Hertz

Det er en pioner i dansk vejhistorisk forskning, der skal præsenteres i det efterfølgende.

Hans navn var Carl Ludvig Paulsen og hans pionerarbejde, 'det ældste stykke dansk vejhistorie' med cirka 400 foliesider smukt skreven tekst, foruden 85 bilag og 4 store såkaldte "tableauer", det vil sige skemaer eller oversigtsdiagrammer, foreligger som en journalsag fra 1823 i Rigsarkivet under signaturen: Rentekammerets Vejkontor j. nr. YY 261. Arbejdet er betitlet: "*Forsøg til en historisk beskrivelse af vejvæsenet i Danmark.*" Paulsens manuskript er aldrig blevet trykt, men det har været kendt og benyttet af flere senere forskere i vejhistorien.

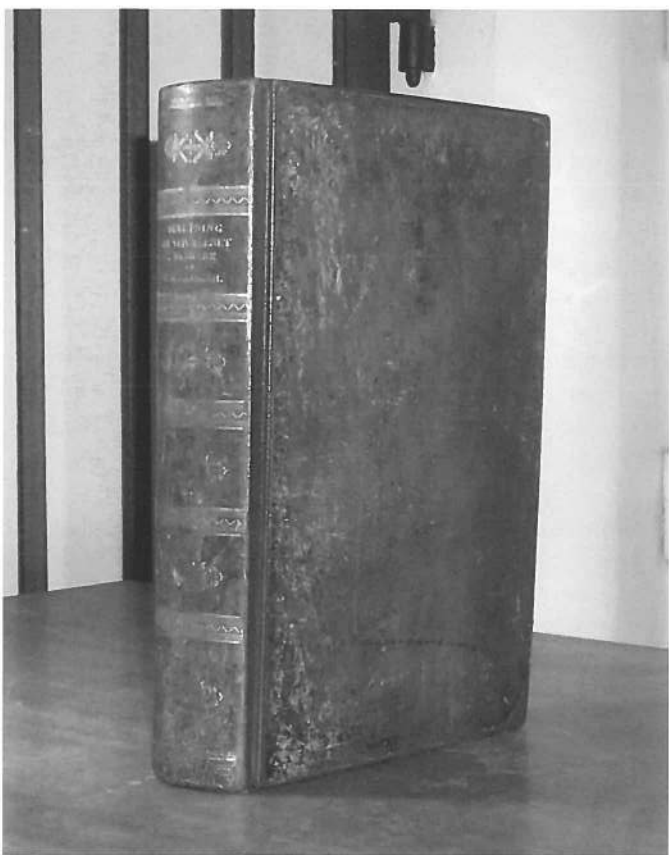


Fig. 1. Rentekammerets Vejkontor. Journalsag YY 261. Foto forf.

Af en journalsag at være er den højst usædvanlig, hvad vi senere vil vende tilbage til. Inden vi undersøger baggrunden for værkets tilblivelse, skal C.L. Paulsen præsenteres for læseren. Når hans arbejde skal behandles i dette tidsskrift, er grunden, at Dansk Vejhistorisk Selskab har besluttet at få det udgivet. I november 2003 havde jeg lejlighed til at holde foredrag for Selskabets medlemmer herom, og det er manuskriptet til dette foredrag, der er omarbejdet til disse linjer.

Carl Ludvig Paulsen var født 28. august 1791 i Horsens og døde 25. okt. 1842 i Hillerød. Forældrene var oberstløjtnant Peter v. Paulsen og hustru, Anna Cathrine Claudine Bertelsen de Cederfeld. Faderen var født i 1735, var altså i midten af 50'erne og med andre ord en aldrende herre, da Carl Ludvig så dagens lys. Peter v. Paulsen blev afskediget i 1803 med rang som generalmajor (rytteriet) og døde i 1815.

Carl Ludvig havde en ældre broder, Bartholin Hans Chr. Ernst P., som forfattede skrifter om hippologiske og ornitologiske emner. En anden broder, Joh. Pet. Fred. Paulsen blev officer (oberst, kammerherre) og godsejer som faderen. Jeg er i anden forbindelse stødt på en yngre, ugift søster, som overlevede Carl Ludvig, og som endnu i 1850'erne havde en lille årlig hævning fra hoffet.

Vi er med andre ord i den pænere ende af "societeten". Slægten Paulsen hørte om ikke til adelen så dog til blandt de patriciske slægter. v. Paulsen'erne var våbenførende, en stråleomkranset sol i et blå felt, og godsbesiddende, generalmajoren har kunnet skrive sig først til Skerrildgård og senere til Lerbæk og Lillerup, alle gårde liggende på Horsens-Vejle-kanten. Også moderens slægt var godsbesiddende. Slægten Cederfeld – nu Cederfeld de Simonsen – ejede godserne Erholm og Søndergårde på Fyn, der senere blev ophøjet til stamhus. Såvidt om Carl Ludvig Paulsens familiebaggrund.

Forfatteren angiver sig på titelbladet som fuldmægtig i Sekretariatet for Vejsager under Rentekammeret. Hans arbejde er som anført dateret København 1823. Paulsen blev ikke optaget i den kreds af berømtheder, som er skildret i Biografisk Leksikon, men man kan dog i diverse håndbøger opspore en del oplysninger om manden. Ikke overraskende viser det sig, at Vejkontorets fuldmægtig er blandt de biograferede i A. Falk-Jensen & Hjort Nielsen: ... Jurister 1736-1936, eftersom han tog dansk juridisk eksamen i 1812; ligesom forfatteren til "*Forsøg til en historisk beskrivelse af vejvæsenet i Danmark*" i 1822 også har publiceret en artikel i Nye Landøkonomiske Tidender, hvilket førte til at han blev registreret i Th. H. Erslev: Dansk Forfatterleksikon 1814-40.

Dertil kommer så det arkivalske materiale, hvoraf noget har dannet grundlag for ovennævnte biografier. Bl.a. er Paulsens petitum til aflæggelse af den dansk-juridiske eksamen bevaret, ligesom man i Rentekammerets "personalesag" på ham finder et større antal ansøgninger fra hans hånd. Sammen med petitummet udgør disse en slags løbende ajourført selvbiografi gjort af hovedpersonen selv.

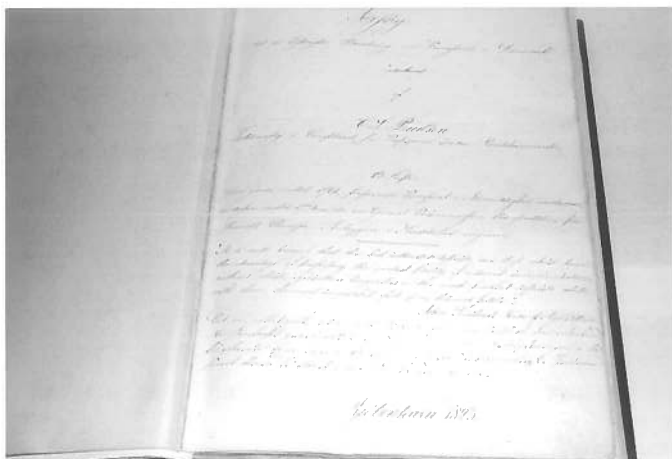


Fig. 2. "Forsøg til en historisk beskrivelse af veivæsenet i Danmark", titelblad. Foto forf.

Det ligger jo ligefor, at en søn af et sådant ægteskab allerede fra barndommen spores mod en embedskarriere. Nogen militær karriere synes ikke at have været overvejet for Carl Ludvigs vedkommende. Han blev i 1804 anbragt i Horsens latinske Skole, for, som han selv udtrykker det: "... at blive så bekendt med de akademiske videnskaber, som ethvert ikke ganske ukultiveret menneske bør være". Men det var så også det! Tilstrækkelig kultiveret i akademiske videnskaber slap Carl Ludvig i 1809 for latinskolen.

Som han skriver: "Den lyst og det anlæg jeg stedse viste for handelen bevægede min fader til efter mit ønske at bestemme mig for dette fag." Det følgende år dyrkede han i hjemmet matematik og "levende sprog" – dvs. engelsk, tysk, fransk i modsætning til de 'døde sprog' – latin, græsk og hebræisk, men brød tidligt i året 1810 op hjemmefra, søgte til København for – "at blive employeret ved Handelen".

Året var altså 1810 – Det var midt under englænderkrigene. Den britiske flåde blokerede søvejene til og fra Danmark; både vores orlogsflåde og handelsflåden var gået tabt, og staden København var få år i forvejen bombarderet og lå stadig delvis i ruiner. Og set i bakspejlet ved vi jo nu, at Danmark var på vej mod statsbankerotten i 1813 og nederlaget og tabet af Norge i 1814; derpå fulgte landbrugskrisen 1818-28!

Det var med andre ord ikke det bedst valgte tidspunkt at søge "employ" i københavnske handelshuse, af hvilke adskillige i øvrigt fallerede de følgende år. Konjunkturerne stod ikke gunstigt for en forretningskarriere, så Carl Ludvig sadlede om og fik – sikkert gennem familiens gode kontakter – plads som volontør i Rentekammeret i 2. sjællandske Renteskriverkontor omkring 1810-11. Nogenlunde samtidig begyndte han at læse til dansk juridisk eksamen på universitetet.

Datidens volontørstillinger må betragtes som en slags ulønnede prøveansættelser, der gav embederne – respektive de håbefulde unge mennesker - mulighed for at se hinanden an. Forretningsområdet i renteskriverkontorerne omfattede tilsyn med lokale kassebetjente, landvæsenssager og regnskabsrevision. Det mest nærliggende at forestille sig er, at Carl Ludvig som andre unge volontører blev sat til at klare de mere elementære kontoristopgaver i 2. sjællandske Renteskriverkontor.

Juridisk embedseksamen var indført i 1736 – først efterhånden (efter Struensee) begyndte jurister at opnå status som forvaltningens generalister. Det store gennembrud kom i 1821, hvor juridisk embedseksamen stadfæstedes som betingelse for ansættelse i amtmandsstillinger.

Dansk juridisk eksamen var indført 1737 som en kortvarigere uddannelse alene i dansk og altså ikke tillige i romersk (latinsk) ret. Det var en slags discount-model af den 'rigtige' embedseksamen, oprindeligt beregnet til foreløbig at dække et uddannelsesbehov hos indehavere af de mindre – og mindre velaflagte – retsbetjentembeder eller i underordnede administrative embeder og hos underretsprokuratorer m.v. Endnu i begyndelsen af det 19. århundrede optrådte disse såkaldte danske jurister blandt ansatte i kollegierne. Men det var de egentlige jurister, der havde fremtiden for sig.

Carl Ludvig Paulsen indgav sit petitum efter et års studier af naturret, personret, proces og kriminalret samt af tingenes umiddelbare ret og erholdt i april 1812 karakteren *bequem*, hvad der svarede til et pænt mg / ottetal.

Udrustet med dette eksamensbevis gik han så i gang med at søge egentlig ansættelse i Rentekammeret. Han lagde billet ind på den (eller de) næste ledige stillinger som kopist. Kopiststillingen var den nederste faste stilling på rangstigen, når man så bort fra Rentekammerets bude og fyrbødere. Ansøgningen var anbefalet af kontorets chef, renteskriver Bonde, og i november 1812 blev Paulsen ansat som kopist i Rentekammerets Vejkontor.

Læsere af Steffen Elmer Jørgensens bog *Fra chaussé til motorvej* vil vide, at forvaltningen af vejevæsenet op til 1778 var blevet varetaget efter tur af Rentekammeret, Generalitets- og Kommissarietskollegiet og Overbygningskommissionen for i 1778 at ende hos General Vejkommisionen. Da denne blev nedlagt i 1808 overførtes vejsagerne til Rentekammeret, hvor der oprettedes et vejkontor. Vejkontoret var altså et temmelig ungt kontor, da Paulsen blev ansat.

I 1813 sendte regeringen den nyudnævnte amtmand over Hjørring Amt, Reinhold v. Jessen, til Jylland for at forestå opkøb og afsendelse af korn til Norges providering (=

forsyning). Opgaven blev siden udvidet med også at forestå forplejningen af de russiske besættelsestropper, der besatte hertugdømmerne i vinteren 1813-14. Til assistance fik Jessen den unge kopist C.L. Paulsen fra Vejkontoret. Da Jessen i 1814 blev kaldet til stiftamtmand over Lolland Falsters stift, fik den 23-årige Paulsen overdraget hvervet med at afhænde for kongelig regning det betydelige kvantum korn, der var samlet til Norges providering. Åbenbart viste han megen duelighed i dette hverv; og han må have høstet ros fra allerhøjeste sted for sin indsats. Det fremgår flere steder i hans senere ansøgninger og i hans anbefalinger. Dels vover han gentagne gange at minde majestæten om sine bedrifter og de løfter, man dengang stillede ham i udsigt, dels har v. Jessen ved flere lejligheder – senest i 1840 – søgt at støtte Paulsens karriere med varme anbefalinger. Jessen gav allerede i 1817 udtryk for, at Paulsens evner rakte videre end til det forretningsområde, han varetog med vejsagerne. Samarbejdet mellem de to mænd har formentlig bekommet begge godt. Paulsen forsøgte i hvert fald i 1819 at opnå ansættelse som amtsforvalter i Nykøbing Falster – altså under v. Jessen, ("*... i Tilfælde det allernaadigst maatte behage Deres Majestæt at forflytte Cammerraad Cøln fra Amstforvalter Tjenesten paa Falster; dette Embede da allernaadigst maatte forundes mig*") uden ansøgningen dog blev imødekommet.

Paulsen var i disse år en meget ivrig ansøger, ikke unaturligt at et ungt menneske prøver at få gang i karrieren, og at han søgte bredt. Vi skal ikke fordybe os i alle de stillinger, Paulsen søgte, men det ser ud til, at han fremdeles arbejdede på at videreudanne sig teoretisk (universitetsforelæsninger) og praktisk i statistik så vel som i skattevæsen. Tilstrækkeligt til at betegne hans kompetence og det ry, han nød, må være, at han i 1819 igen trækkes til et midlertidigt job uden for Vejkontoret, idet en Kammersekretær Feilberg ved sin død havde efterladt sig "*indviklede sager ... for flere millioner*", som det imidlertid lykkedes Paulsen at få bragt i orden og aflægge regnskab for "*til høje vedkommendes tilfredshed.*"

Vi får indtryk af Paulsen som en forretningsduelig, velanskreven – og ambitiøs – ung regnedreng, – måske en slags 'trouble-shooter' af en embedsmand – en ung mand der i hvert fald selv mente sig kapabel til at bestride mere ansvarsfulde tjenesteposter.

Vejkontoret var dengang bemanded med tre faste embedsmænd, chefen, Høyer, en fuldmægtig, O. Kastrop og så kopisten Paulsen. I 1819 blev Kastrop udnævnt kontrollør for Klasselotteriet, og Paulsen lagde billet ind på den ledige fuldmægtigstilling. Også denne ansøgning støttedes af Paulsens kontorchef, citat:

*"Supplicanten har siden 2. Nov. 1812 være Copist i det mig anbefoede Contoir og altid vist en saa udmærket Flid Duelighed og Nøiagtighed i de Contoiret forefaldne Forretninger, at jeg med hensyn hertil saavel som hans gode moralske Character anser det for fuldkomen pligt allerunderdanigst at anbefale ham til at blive forundt den ansøgte Fuldmægtig Plads, da han som bekiendt med Forretningerne i Tilfælde af at jeg, som nu er næsten 60 Aar gammel skulle blive syg, ville kunne forestaae Contoiret – Høyer".*

Og denne gang var der gevinst. Efter 7 års ansættelse som kopist i Vejkontoret fik Paulsen nu stillingen som fuldmægtig, dvs. som næstkommanderende under Høyer. En kopist havde efter det daværende lønningsreglement en fast årsindkomst på 400 Rbd., en fuldmægtig lønnedes med 5-800 Rbd., så fuldmægtigstillingen i sig selv kunne næppe anses som tilfredsstillende slutpost. Og Paulsen søgte fortsat, ikke bare højere stillinger, men også poster, som kunne give biindtægt, for eksempel sekretærarbejde med tabelværket.

Da han den 6. maj 1824 således allerunderdanigst ansøgte om at måtte blive forundt en af de – "*... for Tiden vacant-blivende Amtsforvalterembeder ...*", stod lykken ham bi endnu en gang, og han udnævntes til posten som amtsforvalter i det nyoprettede amtsforvalterdistrikt for Møen. Amtsforvalterposten på Møen var lønnet med 1.100 Rbd. om året. Til sammenligning kan anføres, at stillingen som amtmand på Bornholm var aflagt med 2.500 Rbd. og stillingen som stiftamtmand på Sjælland med 5.000 Rbd. Amtsforvalteren i Frederiksborg Amt fik 1.500 Rbd. i årsløn. Som amtsforvalter skulle man stille kaution som sikkerhed for de ofte betydelige beløb, man blev ansvarlig for. Men som en række andre af datidens kassebetjente indebar stillingen også muligheder for en række emolumenter og sportler, som – legalt eller accepteret – kunne sætte indkomsten væsentligt over den normerede årsløn.

Ejendommeligt i vores sammenhæng er, at Paulsen ikke i ansøgningen direkte berørte det store historiske arbejde, som er genstand for vores interesse i dag, og som netop var færdigt, da han søgte amtsforvalterposten. Han nøjedes med at anføre, at hans – citat:

*"... Forretninger ... ikke have indskrænket sig aleene til Expedition af forefaldende Sager, Revision etc., men til lige indbefatter adskillige Udarbejdelser fornemmeligen Veivæsenet vedkommende ..."*

Kontorchef Høyer gentog og bekræftede i sin anbefaling sine tidligere udsagn og fremhævede yderligere Paulsens udmærkede retskaffenhed, duelighed, nøjagtighed og flid og gode moralske karakter ... etc.

Paulsen var omkring 20 år gammel, da han først gjorde entré i Rentekammeret, og 28 da han blev fuldmægtig. Det var altså en moden og erfaren embedsmand på 33, der i sommeren 1824 indfandt sig i Stege for – omsider – at tiltræde en selvstændig embedsstilling. Og det blev i Stege, Paulsen udfoldede sin manddomsgerning fra 1824 til 1840. Et femår efter sin stillingstiltræden var Paulsen tilstrækkelig konsolideret til at indgå ægteskab. Han giftede sig februar 1829 med Nina Cathrine Holten, datter af oberst og kammerherre, Chr. Ludvig Holten og hans hustru, Juliane Dorothea Haxthausen. Vi er fremdeles blandt honnorte folk. Nina var født 1804 i øvrigt i Vestindien, hvor faderen da var tjenstgørende officer. Ægteparret Carl Ludvig og Nina Paulsen fik seks børn, af hvilke fem overlevede forældrene.

Amtsforvalterens opgave var først og fremmest af oppebørselsmæssig art. Han skulle modtage hartkornskatter m.v. fra beboerne i distriktet. Men det pålåg ham også efter anvisning fra kollegierne i København eller amtmanden af sine indtægter at afholde statslige udgifter, som måtte falde i området. Og selvsagt skulle der aflægges regnskab.

Statsbankerotten i 1813 og den påfølgende landbrugs-krise gjorde tingene vanskelige for adskillige kongelige kassebetjente. Ikke alle formåede at skille privatøkonomien og embedets økonomiske forpligtelser; og vi har i disse år flere tilfælde, hvor kongelige embedsmænd gik fallit på embedets vegne eller blev tiltalt for kassebesvigelser. Men Paulsen synes at have klaret alle skær.

Det er tilmed tydeligt, at han lod sin embedsvirksomhed brede sig også på andre områder end de kasse-mæssige. Selv mente han i 1840 at – citat: *”... have benyttet enhver Lejlighed til efter ringe Evne at stifte saa megen Gavn til Fordeel for Almenvellet som jeg har set mig i stand til.”*

Således prøvede han at op hjælpe en spindeindustri blandt landarbejder- og husmandsfamilier på Møen; engagementet i spindeindustrien gav anledning til kontakt til Linnedmanufaktur i Køng, som staten havde overtaget i 1820, og i hvis bestyrelse Paulsen deltog. Indsatsen her fremkaldte en anerkendende anbefaling, da Paulsen i 1840 søgte ansættelse som amtsforvalter over Frederiksborg Amtstuedistrikt. – (citat:)

*”... Disse hans patriotiske Foretagender [har] paa mange Maader ... virket gavnligt for Møenboerne og deriblandt ogsaa til Aftagelse af Betlerie og andre Laster som Lediggang i de simplere Klasser medføre, saa skyldede vi idag ikke mindre at bevidne vor Taknemmelighed for den ufortrødne, med mange Opoffrelser forbundne, vedligeholdte Iver, hvorved Kammerraaden uanseet de*

*mangfoldige Besværligheder, som især Begyndelsen medførte, gennemførte dette hæderlige Foretagende og for al den Uleilighed, som Bestyrelsen for Spinderiet for det Kjøngske Manufactur medførte ...”*

Paulsen var i 1828 blevet benådet med titulatur og rang som kammerråd.



Fig. 3. Møens Tugt- og Forbedringshus, senere Sindssygehospital, Stege. Foto, Møens Museum.

På Møen erindrede man siden hans indsats til forskønnelse af Stege gennem regulering og oprydning og beplantninger på byens middelalderlige forsvarsvold og måske især, at han i 1833 efter opfordring indtrådte i Inspectionen (= bestyrelsen) for Møens Tugt- og Forbedringshus.

Bygningen, som ligger i Langgade i Stege, var oprindelig opført til brug for en Navigationsskole, som den enevældige regering forestillede sig, ville fremme søfarten fra Møen. Skolen gik imidlertid ikke, og bygningerne blev i stedet fra 1737 anvendt til at rumme Møens Tugt- og Manufakturhus. – Tugthuse med fabriksvirksomhed! Et øjemed med datidens kriminalforsorg var gennem pædagogisk indsats at forvandle kriminelle og lediggængere til nyttige samfundsborgere – eller måske snarere: – at udnytte de indsattes arbejdsevne for at nedbringe statens udgifter til straffeanstalten. Fra 1792 kaldtes institutionen Møens Tugt- og Forbedringshus. Den var tillige en lemmestiftelse for sindssyge og arbejdsuføre. I 1851 knap ti år efter Paulsens bortrejse blev Tugt og Forbedringshuset ændret til udelukkende at være sindssygehospital.

Om sin indsats på Møen skriver Paulsen – citat:

*”Uden at frygte for at ansees for ubeskeden tør jeg tro under saare uheldige locale Forhold at have medvirket Noget til, at en forandret Tingenes Orden nu er bleven indført, saavel ved den egentlige Straffeanstalt som ved den dermed i Forbindelse staaende Daarekiste ...”*

Øvrige medlemmer af inspektionen var byfogeden, Meincke, provsten – den senere biskop - Tage Müller og den kendte købmand og konsul, C.F. Hage – stamfaderen til et berømt dynasti, der som aldrig inspektør nu gerne ville lettes i dette hverv. Paulsens funktion i bestyrelsen synes at have været en allestedsnærværende praktisk gris. Senere udsagn fra Paulsen tyder på, at han fandt hvervet byrdefuldt.

Måske det var medvirkende til at han 1839 søgte til Frederiksborg. Selv angiver han, at opdragelsen af en ”tiltagende” familie på så afsidesliggende sted som Møen vanskeliggjorde bestræbelserne for – citat:

*”... at skaffe mine Børn en saadan Opdragelse, som Tidens Fordringer gjør Krav paa og hvormed jeg tør haabe engang til Staten at kunne afgive dygtige Borgere..”*

Således talte en sand statstjener!!

Amtmanden over Frederiksborg Amt, I.F. Neergaard, var bekendt med Paulsens virksomhed og havde vist fordelagtigt indtryk af ham. Når hans anbefaling kun i formen støttede Paulsen, kan det hænge sammen med, at Neergaard måske også skyldte hensyn til en anden ansøger. Derfor, citat:

*”... vover jeg allerunderdanigst at formeene, at Supplicanten, naar Talen er om Andre end dem, der af egen Erfaring igjennem en Række af Aar kjende de med Frederiksborg Amtsstue forefaldende vistnok byrdefulde Forretninger, fortrinligen qualificerer sig til at anbetros denne Post...”*

Balancegang i sleben cancellistil!

Stillingen, der var forbundet med embedet som regimentskvartermester, gik 3. marts 1840 til Paulsen, som imidlertid kun fik lidt over to et halvt år på posten, inden han døde i oktober 1842. Hustruen flyttede til København, hvor hun døde i 1851. Begge blev begravet på Nyhuse gamle Kirkegård i Frederiksborg Slotssogn. Paulsen, der i 1828 var blevet Kammerraad (7. Rangklasse nr. 2), udnævntes i juni 1840 til Justitsråd (5. Rangklasse nr. 3) og i oktober samme år til Virkelig Justitsråd og nåede således ved sin karrieres slutning at se sig indplaceret i 4. Rangklasse nr. 3 - på højde med professores ordinarii ved Københavns Universitet og næsten på højde med sin fader, der som oberstløjtnant jo stod i 4. Rangklasse nr. 1. Han havde dermed ret til at blive tiltalt og tilskrevet: 'Høiædle og Velbaarne Herre ...' Vi har grund til at tro, at hans relativt tidlige død hindrede ham i at stige yderligere på rangstigen.

Paulsen fik et pænt eftermæle, en nydelig nekrolog i Berlingske Tidende (Berl. Tid. 1842 nr. 289), og få år efter

hans død rejste taknemmelige borgere i Stege, der påskønnede hans indsats for at udbedre og bevare byvolden, en mindestøtte for ham.



Fig. 4. Mindesten for C.L. Paulsen i Stege, rejst i 1846. Foto Møns Museum.

For ca. 100 år siden var stenen udsat for hærværk og måtte restaureres. Den blev da flyttet til sin nuværende plads. Desværre ser den i dag igen noget miserabel ud.

Paulsen er skildret som en lille, striks – og tør man vel tro – pertentlig herre. Man har hæftet sig ved, at han i lighed med flere andre af sin samtids kongelige oppebørselsbetjente forventede, at bønderne havde aftalte penge, når de mødte på amtsstuen for at indbetale skat. – Ikke noget med at amtsstuens ansatte skulle give skatteyderne penge tilbage. Som om amtsstuen var en almindelig krambod !! – Vi har dog ikke oplysninger om, at Paulsen, som tilfældet var på amtsstuen i Esbønderup, skulle have stukket bønderne lussinger, hvis de ikke mødte med aftalte penge.

Her, efter at have afsluttet gennemgangen af Paulsens levned, melder spørgsmålene sig: Hvorfor skrev Paulsen et manuskript om vejvæsenets historie? Hvordan skilte han sig fra opgaven? Og hvad kan det bruges til?

Formalia først: Der er altså tale om en journalsag i Vejkontoret. Journalnummeret er YY 261. De to y'er viser, at sagen blev journaliseret i 1824. Dato for modtagelsen var 28. juni i øvrigt samme dag, Paulsen daterede følgeskrivelsen. Han havde altså endnu ikke forladt København for at tiltræde amtsforvalterposten! – Men sagen er af sin egen art! Den fremtræder, som en smuk, læderindbunden foliant med guldtryk på ryggen. Det var ikke normalt, at Vejkontoret sagsbehandlede sager indbundet i læder.

Den håndskrevne ca. 400 sider lange beretning falder i 2 hæfter. Første hæfte (pag. 1-166) behandler vejvæsenets almindelige forhistorie siden verdens skabelse og i fem kontinenter – glider dog, som fremstillingen skrider frem, over i en beskrivelse af det danske vejvæsens historie (s. 17), som dækkes fra oldtiden (Saxo, s. 24) og frem til 1777. Den er fordelt sådan, at side 20-87 dækker perioden frem til forslaget om nye hovedlandevejes istandsættelse fra 1761. De resterende 80 sider beskriver forløbet fra Marmillods ankomst til oprettelsen af General Vejkommisionen. Hæftet slutter med skildringen af arbejdsindsatsen i året 1777.

Derefter følger 85 bilag fordelt på 106 dobbeltsider; fra pag. 166 nummereres (= folieres) bladene. På disse ark er bilagsteksterne afskrevet eller, hvor der er tale om trykt forlæg, indklæbet. Meget af bilagsstoffet er lovtekster, forordninger eller reglementer; der er også et lille antal kortplaner og tegninger.

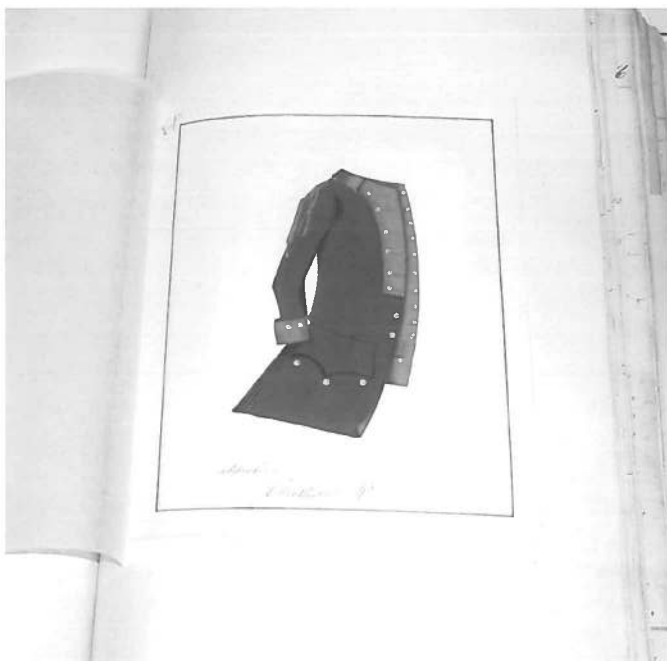


Fig. 5. Tegning af uniformskjol for Vejkorpsets 'Ingenieurs-geographes' forelagt 28. dec. 1766 til kgl. godkendelse (bil. 54). Foto forf.

Blandt tegningerne finder vi en tegning til den kongeligt approberede uniformsfrakke for Vejkorpsets 'Ingenieurs-geographes'. Af teksten (s. 110) fremgår – citat:

*"For disse Ingenieurs-geographes, der udgjorde et militairt Corps, reglementeredes s. D. [= 28. dec. 1766] en egen Uniform: grøn Kjole med røde Rabatter, Krave og Opslager, gule Knapper, guld Skulderbaand, rød Vest etc."* – Man må håbe, at det var tilladt ingeniør-geograferne at bære benklæder, selv om de ikke nævnes.

Med 'Ingenieurs Geographes' mentes 1 første og 1 anden ingeniørkaptajn, 2 overkonduktører og de 2 konduktører. Det var i forbindelse med korpsets oprettelse og udnævnelsen af disse 6 personer til overordnede vejbetjente, at et udkast til uniform og til reglement var blevet forelagt til kgl. godkendelse.

Efter bilagsafsnittet følger hæfte 2 (fol. 173-208), der bringer fremstillingen fra 1778, året for oprettelsen af General Vejkommisionen frem til 1793, året for udstedelse af den store vejforordning af 13. dec. Også dette afsnit ledsages af bilag (nr. 86-90) samt 4 store, tableauer, som efter journaloplysningerne at dømme må have udgjort en særskilt del af afleveringen, da Vejkontoret i 1824 modtog Paulsens værk.

Forfatteren har lagt særlig omhu i udarbejdelsen af disse tableauer, bl.a. har han signeret hvert enkelt. Formatet er rent ud sagt uhåndterlig, og udgiveren får store vanskeligheder ved at skulle gengive tekstindholdet på manerlig vis.

Fra værkets disposition vender vi os nu mod dets indhold.

Fremstillingen indledes i første hæfte med en slags apologi for gode forbindelseslinjer og med fremhæven af de samfundsmæssige goder, der er forbundet med et godt vejvæsen. Med Paulsens egen formulering – citat:

*"Ved en ligesaa lang som fordeeltig Erfaring er det beviist, at en aaben, let og hurtig Communication mellem en Stats forskjellige Provindser og dissers Beboere, er den første Betingelse for Landets Opkomst og Indbyggernes physiske, ja moralske Velbefindende. – Gode Veje sammenknytte Statslegemets mangfoldige Dele til hinanden og forbinde Stater med Stater. De lette for Landmanden Salget af møisommeligen erhvervede Naturfrembringelser, for Kjøbstædbeboerne Tilførselen af raae Producter og Forsendelsen af færdige Varer. Og ikke alene blive de saaledes vigtige Midler til et Lands oeconomiske og mercantile Flor, idet de befordre Vareomsætning og Pengecirculation, men ved at lette og forøge Samfærdselen mildne de Sæderne, fremme de videnska-*

*belige Meddelelser og selskabelig Omgang, befordre Kunster og Videnskaber. De forskjønne Provindser og Byer. De ere som Mainotterne, Bjergskotternes og andre Bjergboeres Historie viser endog uundværlige for at bevare hele Folkeslag fra Vildhed og Barbarie ...*" osv.

Det er et tema, forfatteren gentagne gange vender tilbage til i det følgende. Frem til s. 17 udfolder teksten sig i en bred kulturhistorisk redegørelse om veje. Fremstillingen giver et indblik i, hvad en dannet embedsmand med berøring til vejsektoren kendte til almen litteratur og hvilke dele af international og national forskning og debat han fulgte med i.

Paulsen præsenterer os for, hvad klassiske autores (Bibelen, Xenophon, Herodot, Isidorus, Diodorus Siculus, Plutarch, Polybius, Strabo, Tacitus) har ment og meddelt om vejvæsenet, Også yngre og moderne teoretikere og praktikere og samtidens arkæologi bliver inddraget.

Fra *'Ballenstedt Archiv für die neuesten Entdeckungen aus der Urwelt'* refererer han således omtalen af en i 1818 i en hollandsk sump opdaget 12 fod bred og mere end 3 mil lang – *"med Øxe vel tilhuggen Træbroe ... (trædæmning) som upaatvivligen er en af dem, Tacitus omtaler i 1. ste Bog 63. Cap"*.

Og han opruller, hvad romerne og senere tyske kejsere, og andre potentater i middelalderen og frem har udrettet for vejvæsenet i Europa. Der bliver tid til udblik over andre civilisationer – måske ikke meget om Kina. Paulsen mente, at kineserne havde travlt med at bygge og vedligeholde den store mur til at gøre egentlig indsats på vejområdet – men fra såvel Nord- og Sydamerika – de tvende 500 Mile lange peruvianske (inka) veje mellem Quito og Cusco – citat:

*"Disse skjønne Veje, der vare indfattede med suffissante Mure og prydede med Træer, havde en Bredde af 25-40 Fod og vare paa sine Steder belagte med Steen af den uhyre Størrelse af endog 10 Fod i [kvadrat]."*

– som fra Ostindien – citat:

*"... hvor f. Ex en Privatmand i Aarene 1819 til 21 i Anledning af et Veianlæg paa egen Bekostning opførte en af de skjønneste Broer i Verden, en Broe som er 1000 Fod lang, 13 bred og 33 høi, der bæres af 400 Steenpiller, som danne 113 Buer."*

Også i Japan og i Persien – citat:

*"finder man mangfoldige Beviser paa, at man i de nyere Tider, jo mere oplyst en Regjering har været, desto hurtigere er kommen til den Sandheds Erkjendelse, at gode*

*Veje er en sand Velstandskilde og ligesom Pulsaarerne i Statslegemet. Selv i Spanien har man i Henseende til Veianlæg ikke været aldeles ørkesløs ..."*

I datidens forestillingsverden var det nemlig en vedtagen sandhed, at spanierne var tilbagestående. Men Paulsen går så alligevel i gang med at skildre spanske vejanlæg, - inden han forelæser om chaussé-byggeriet i Frankrig (grundigt). Afsnittet rundes af med en kort behandling af den nyeste indsats i Frankrig under Napoleon og i Storbritanien, hvor John McAdam naturligt kommer ind i billedet.

I 1822 havde Paulsen i *Nye landøconomiske Tidender* bd. 4. offentliggjort en afhandling *'Underretning om det forbedrede engelske Vejvæsen ifølge John London Mac Adam'* og således præsenteret denne autoritet på vejområdet for et større dansk publikum. Der er tale om et uddrag af Adam's *"... remarks on the present system of road making"* der udkom i London 1820 – altså et temmelig aktuelt arbejde.

Fremstillingen giver indtryk af åben holdning til påvirkninger fra omverdenen og viljen til gennem studier at 'opdatere' det faglige niveau.

Et spørgsmål er, om fremstillingen alene afspejler viden indhentet og viderebragt af C.L. Paulsen, eller om den snarere afspejler faglig horisont og virksomhedskultur hos Vejkontorets medarbejdere og hos danske vejteknikere. Meget taler for, at medarbejderne ved Vejkontoret og dets forgængere længe før Paulsen har arbejdet aktivt på at tilvejebringe mest mulig information til oplysning af kontorets forvaltningsområde. Kontorets arkiv rummer stadig en omfattende samling af ældre bestemmelser for vejområdet, der tydeligvis er tilvejebragt gennem en lang periode for at danne solidt grundlag for samtidig og fremtidig vejforvaltning. Paulsens manuskript følger sig til denne række af dokumenter.

Skildringen af den danske vejhistorie følger i nogen udstrækning modellen i indledningen, det vil sige gengivelser eller referat af udvalgte historiske tekster. Som fremstillingen skrider frem bliver der også plads til mere lovstof. Flittigt har Paulsen forsket dels i kontorets samling af trykte forordninger med videre og dels i tilgængelig historisk litteratur for at kunne bringe sin oversigt.

Han kender til spor af ældre vejanlæg, "Valdemarsveje", altså brolagte vejstykker forskellige steder i riget, som man tillagde kong Valdemar eller en anden konge eller dronning.

Med afsæt i Erik Glippings forordning 1283 om kroer og gæstgivergårde (s. 37) følger han kongernes/regeringens

arbejde med vejene. Det er blevet til en brugbar materialesamling og en god indgang i problematikken. På indeværende tidspunkt tror jeg mig dog ikke i stand til at bedømme, om Paulsens materiale er dækkende. Kun vil jeg mene, at han med de forudsætninger og den adgang til kilderne, som man havde i 1820'erne, har gjort et godt stykke research.

Fremstillingen er kronologisk, kildenær og detaljeret. Vi får oplyst tidspunkter for arbejdets begyndelse, dets omkostninger og navne på ansatte embedsmænd. – År efter år, som beretningen skrider frem, anføres den bevilgede sum, antallet af favne nyanlagt vej, antallet af udkrevne soldater og løsarbejdere, navnene på de officerer, der udkommanderes med soldaterne, navnene på ikke bare vejbygmestre men også på elever, guider og pikører (hvis stillingsantal til sidst når op på 19) og sågar til geschiermesteren, som holdt orden på seletøj og redskaber. Paulsen refererer, når folk ansættes, og når de avancerer – hvor meget der betales i årsløn, i diæter og for hestehold og i penge til arbejdsklæder. Ikke mindst regnskabsoplysningerne og statistikken præger fremstillingen. Som anført underbygges fremstillingen af tekstgengivelser i det store bilagsmateriale. Teksten og stilen er bredere end vi er vant til i dag. På stort set hver side læser man, at denne eller hin situation foranlediger vejmyndighederne til at "indgå" med en "allerunderdanigst forestilling" som "Hans Majestæt Kongen" – "allernaadigst bifalder"; – og hver eneste gang er forløbet skildret med stort set det samme omstændelige ordvalg.

I det 2. hæfte, som beskriver anlægsbyggeriet under Generalvejkommisionen 1778-1793, har Paulsen valgt en friere fremstillingsform og koncentrerer sig om hovedlinjerne, eftersom han i et såkaldt Tableau (bil 85) har leveret samlet oversigt over udgifterne år for år til periodens vejbyggeri og for de årligt færdigbyggede

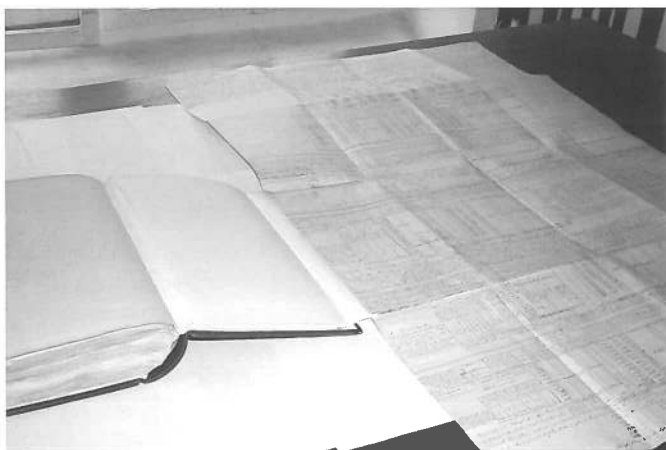


Fig. 6. "Tableau" - En af Paulsens tabellariske oversigter over vejbyggeriets resultater og omkostninger. Foto forf.

vejstrækninger. Det gør læsningen af afsnittet noget lettere. Men tilegnelsen af de i tableauform fremlagte informationer er ikke altid den letteste.

Tableauerne er udarbejdet på meget store ark papir – op til 120 x 85 cm. Ideen går ud på at samle alle relevante oplysninger i én klar oversigt. Af resultatet ser man imidlertid, at forude venter endnu 100 års udvikling af grafer og skemaer og af grafisk – og pædagogisk – formidlingsteknik.

Titlerne til de enkelte tableauer giver dog indtryk af den valgte formidlingsmetodik. – F.eks.:

Bilag 89. *General Extract over Indtægterne indtil 31. Dec. 1793 af de paa Hovedlandevejene opreiste Bomme*

Tableau – som viser hvorledes og med hvilke Bekostninger m.v. Chaussee Anlæg er fremmet under General Veikommisionen fra 1778, da bemeldte Commission blev oprettet indtil Udgang af aaret 1793, da Veiforordningen blev udfærdiget under 13. Dec. I hvilken Periode følgende Chaussee Strækninger bleve anlagte: 1) Veien fra Roeskilde til Corsøer. 2) Veien fra Klautofte til Kiøge. 3) Veien fra Callundborg for saa vidt den falder over Roeskilde Byes og forrige Roeskilde Amts Grund med Undertagelse af 810 Favne vei, som allerede i 1775 og 1776 vare anlagte pr. Entreprise imellem Svogersløv og Roeskilde Byes Mark samt 974 Favne 1 Fod 1 Tom Vei, som ved Udgang af Aaret 1793 endnu stoed i Restance – 4) Veien fra Fredensborg Veien og til Helsingøer med Undertagelse af 44 Favne 5 F. 6 Tom. Steenbroe som Entree til Helsingøer – og 5) Veien fra Kiøbenhavn til Dragøe

Underrubra: *Udgift af Veikassen / fuldført Chaussee med Belægning samt bygte Broer og Steenkister do.: Længden af Veien mellem (Roskilde-Korsør, Roskilde Kalundborg ets.) / Når anlagt / omkostninger (do. milepæle)*

Bilag 90: *Fortegnelse paa de Summer, der indtil Udgang af Aaret 1793 ere medgaaede til Vedligeholdelsen – til 1786 af hele og fra 1786 af de to første Miile af Roeskilde og Fredensborg Veiene ... [Indtil udgangen af 1793 brugtes til vedligeholdelsen 41.073 Rdl 19 ¼ sk. – henholdsvis 55.497 rdl. 51 sk. på de to vejstrækninger. I gennemsnit årligt: 2.054 Rdl. 63 sk. – henholdsvis 2.312 rdl. 38 sk.]*

Bilag ? *General Extract over Indtægterne indtil 31. Dec. 1823 af de paa Hovedlandevejene oprejste Bomme, hvor Passagepengene indtil 1. May 1813 blev erlagt i dansk Courant ... fra 1. May 1813 til 1. May 1819 erlagtes Bompengene i Henhold til ... i rigsbankpenge Navneværdi ... Skilling for Skilling indtil 1. May 1816 og fra*

*den Tid indtil 1. May 1819 med det dobbelte Beløb. Fra 1. May 1819 indtil 31. dec. 1823 udredtes Bompengene i Rigsbankdaler Sølv efter Bestemmelsen ... [De anførte beløb er tillige omregnet til Species]*

*Bilag ? Beregning over hvor meget Jylland indtil Aaret 1823 har bidraget til de nye Hovedlandevejes Anlæg i Danmark, deels i dansk Courant, deels i Rigsbankpenge Navneværdi og Rbd. Sølv Værdie, samt hvor meget dette Beløb udgjør i Species reduceret dertil efter omtrentlig Middeltal af de paa Kiøbenhavns Børs for ethvert Aar noterede Species og til deels Banco Courant*

De to sidstnævnte bilag, der ikke medregnes i nummer-rækken, bringer fremstillingen frem til udgangen af 1823. Paulsen har ikke kunnet udarbejde disse tableau'er, før regnskabstallene forelå et stykke tid efter nytåret 1824. Måske vi her har en årsag til, at hans i 1823 daterede arbejde først kunne indsendes i juni 1824?

Medtagelsen af disse sene oplysninger har lidt karakter af hovsa-løsning.

Åbenbart havde det for Paulsen eller for Vejkontoret betydning, at oversigterne over bomindtægter og jyske bidrag til vejanlæggene op til året 1823 indgik i den historiske beretning. Man fornemmer støjen af en eller anden politisk diskurs i baggrunden.

Dermed er vi tilbage ved spørgsmålet, hvorfor har Paulsen skrevet dette manuskript?

Journalens oplysninger må tydes sådan, at kontoret ikke gjorde brug af manuskriptet. Der er heller ikke henvisning til forakter, som kunne fortælle hvorfor arbejdet satte i værk; og dets modtagelse synes ikke at have udløst anden virkning, end at Rentekammeret indstillede ham til en belønning for det store arbejde. Paulsen, der på dette tidspunkt var tiltrådt som amtsforvalter, fik den 10. juli 1824 tilladelse til af amtskassen at lade sig udbetale 400 Rbd. i sedler. Derudover spores ingen anden umiddelbar reaktion end den lidt ekstraordinære, at man lod værket indbinde. I sig selv kunne dette jo antyde, at Paulsens afhandling skulle tjene et formål. Men hvilket -?

Selv skriver Paulsen indledningsvis om vejvæsenet i forskellige dele af verden (s. 16 ff.) - citat:

*"En Gjenstand som saaledes til alle Tider næsten i alle Lande er værdiget en saa fortrinlig Opmærksomhed, kan vist ikke andet end være af største sand National Vigtighed for Danmark. Ja man kan vel med Føie paastaa, at med Danmarks physiske Beskaffenhed faa Lande mere end dette trænge til et ordentligt og godt Veisystem. Beviserne herfor have flere og i Særdeleshed Herr Professor*

*Olufsen i sine oekonomiske annaler for 1805 vistnok tilstrækkeligen udviklet. En Beretning om Veivæsenets Historie i Danmark vilde derfor vist ikke være uden Interesse (...) Vi savne imidlertid hidtil selv den ufuldstændigste Udsigt endog over Chausse Anlæggene i Danmark, hvilken Fremgangsmaade man til forskjellige Tider med dem have brugt, hvilke Bekostninger disse Arbejder have medført m.v. For nogenlunde at see denne Mangel afhjulpen har mine nærmeste foresatte i Rentekammer Collegiet, Herr Etatsraad og Committeret Arentz, Ridder af Dannebrogen, gjentagende opfordret mig til at udarbejde en Historisk Beretning om Veivæsenet i Danmark forsaauidt de nye anlagte Hoved Landeveie angaae, hvilken Opfordring jeg saavel af Pligt som af egen Interesse villigen efterkommer ..."*

Paulsen er med andre ord opfordret af sin høje foresatte – Arentz sad som medlem af Rentekammerkollegiet – til at påtage sig udarbejdelsen af den historiske beretning. Man går næppe helt forkert, når man tolker Paulsens værk som et udslag af "fagimperialisme" eller som et forsøg fra Vejkontorets side på at pleje "institutionel egeninteresse". Dette røber interessante træk ved den sene enevældes embedsmandskultur. I de sidste årtier af 1700-tallet spændte vejbyggeriet et hovedvejnet ud over Sjælland. Så stod de øvrige landsdele for tur til at blive inddraget. Arbejdet på de fynske hovedvejstrækninger afsluttedes i 1818. Men med 1800-tallet fulgte krige og nederlag, statsbankerot og landetab, og oveni alt dette truede tilmed en langvarig landbrugskrise i 1818 størrelsen af de beløb, Vejkontoret fik at håndtere. I den situation kan Rentekammeret have ønsket sig et redskab til at presse for øgede bevillinger til videreførelse af hovedvejnet i Jylland og kan i dette øjemed have pålagt den unge fuldmægtig at levere et forsøg til en dansk vejhistorie.

Udover en pekuniær påskønnelse på 400 Rbd. til forfatteren har vi som nævnt ikke sikre spor til at påvise en samtidig effekt af Paulsens indsats med vejhistorien. Senere vejhistorikere, bl.a. Topsøe-Jensen, Alex Wittendorff og Steffen Elmer Jørgensen har haft adgang til det righoldige materiale, som han tilvejebragte, så det vandt en betydningsfuld plads som hjælpemiddel til at danne overblik især over de første årtier af den danske vejstats virksomhed. Men måske det er tilladt at antage, at Paulsens arbejde indirekte satte vægt bag beslutningen om at videreføre hovedvejsbyggeriet i de jyske provinser, da dette for alvor kom i gang omkring 1830. Vi kan vist bare ikke dokumentere det.

Imidlertid fortjener arbejdet at blive kendt i bredere kredse end dem, der hidtil har haft adgang til det; og det er med denne baggrund, Dansk Vejhistorisk Selskab ved undertegnede har påtaget sig at få det udgivet.

## Oldtidsveje på Cypern

af lektor, lic.phil. Tønnes Bekker-Nielsen, Syddansk Universitet Esbjerg

Cyperns centrale beliggenhed i det østlige Middelhav har gjort øen til et mødested for Levantens højkulturer, men også til en kasterbold mellem stormagterne. Perserriket, Alexander den Store, Egypten, Romerriket, Byzans, korsridderne, Venedig, Osmannerriget og Storbritannien har efter tur hersket på Cypern. I 1960 blev øen selvstændig, men en uforsonlig konflikt mellem græske og tyrkiske cyprioter førte få år senere til FN's indgriben og i 1974 til Tyrkiets besættelse af øens nordlige del, der siden har været adskilt fra Syd-Cypern af en FN-kontrolleret zone.

Institut for klassisk arkæologi ved Aarhus Universitet gennemførte i årene 1988-1993 en arkæologisk landskabsundersøgelse på Cyperns nordvestspids, Akamas-halvøen. Som et led heri foretog vi også en kortlægning af antikke vejrester i landskabet, et arbejde som efterhånden blev udvidet til at omfatte hele den vestlige del af øen. Efter afslutningen af de arkæologiske undersøgelser blev arbejdet med vejene fortsat, og det er nu for første gang muligt at tegne et – ganske vist ufuldstændigt – kort over Cyperns vejnet under egyptisk herredømme (ca. 300-30 f.Kr.) og i romersk tid (30 f.Kr.-600 e.Kr.).

### Kildematerialet

Den vigtigste enkeltkilde til Cyperns vejnet i oldtiden er den såkaldte *Tabula Peutingeriana*, en middelalderlig kopi af et romersk vejkort. Skønt øen gengives stærkt fortegnet (fig. 1), kan man tydeligt skelne hovedtrækkene i vejnettet: en kystvej hele vejen rundt samt en diagonalvej tværs over øen.

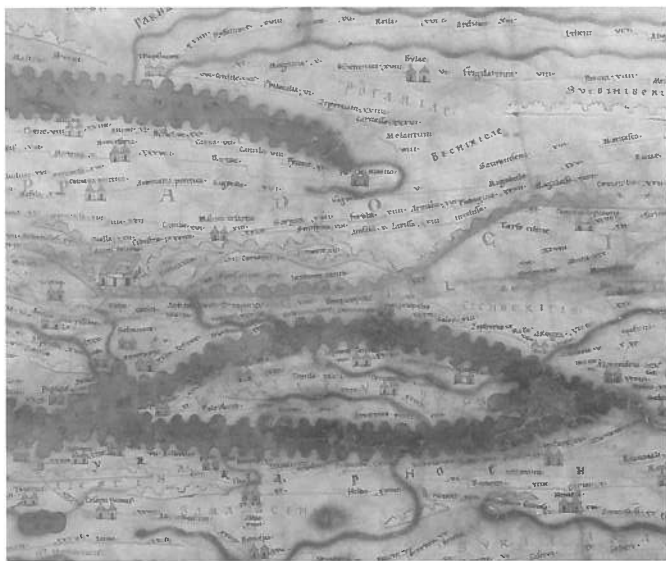


Fig. 1. Udsnit af *Tabula Peutingeriana*, en middelalderlig kopi af et romersk vejkort fra 300-tallet e.Kr. (Foto: Österreichische Nationalbibliothek, Wien).

Derudover kan vi finde spredte informationer om Cyperns veje i græske og romerske forfatters skrifter. Kun i ét tilfælde nævnes en vej direkte<sup>1</sup>, men vi har talrige oplysninger om rejser, afstande osv. hvorfra vi indirekte kan slutte til eksistensen af en vej. Den kendteste rejseskildring fra Cypern er naturligvis apostlen Paulus' missionsrejse fra Salamis til Paphos, hvor han omvendte den romerske statholder til kristendommen.<sup>2</sup> Paulus og hans rejsefælle Barnabas valgte sandsynligvis den sydlige kystvej gennem byerne Kition (Larnaca), Amathous og Kourion.

### De ældste veje

Cypern var i oldtiden berømt for sine kobberforekomster (vores ord *kobber* har samme rod som *Cypern*), som blev udnyttet allerede i bronzealderen (2300-1050 f.Kr.). Vi kan gå ud fra, at der har været primitive veje fra mineområderne ned til havnene på kysten, men disse vejforløb kan ikke længere identificeres i terrænet, da alle spor er udslettet af senere tiders minedrift. Vi ved, at der eksisterede egentlige veje på den østlige del af øen i 400-tallet f.Kr., og under kampene mellem Alexander den Stores efterfølgere omkring 300 f.Kr. blev der lagt store ressourcer i Cyperns infrastruktur. Omkring 306 anlagde man en stor havn ved Amathous og en vej herfra ind i landet, og omkring 294 f.Kr. blev havnen i Paphos udbygget som hovedbase for den egyptiske flåde.

Det var også under de egyptiske konger, ptolemæernes herredømme, at kystvejen rundt om øen blev færdiggjort, et projekt der krævede betydelige ingeniørarbejder for at føre vejen gennem Troodos-bjergene ved øens sydkyst (fig. 2).

### Romerske vejingeniører på Cypern

Da romerne annekterede Cypern efter sejren over den sidste egyptiske dronning, Cleopatra, i 31 f.Kr., fandt de et hovedvejnet, som omspændte hele øen. Det romerske bidrag til Cyperns vejnet bestod i at supplere det eksisterende vejnet med sekundære ruter, at forbedre vejens farbarhed gennem ingeniørarbejder som gennemskæringer og bjergveje, samt at opmåle vejene og forsyne dem med milesten.

Der er fundet knap tredive romerske milesten på Cypern, som alle på nær én er knyttet til hovedvejen langs kysten. Da milesten normalt blev udskiftet i forbindelse med større reparationsarbejder, giver deres kronologiske fordeling et billede af, hvor meget (eller lidt) den romerske administration gjorde for at vedligeholde vejene. Den ældste milesten er sat op kort efter den romerske magt-



Fig. 2. Vejgennemskæring i bjergene vest for Alekhtora på det sydlige Cypern.

overtagelse, men vi har to markante koncentrationer i slutningen af 100-tallet e.Kr. (opsat af kejser Septimius Severus) og i begyndelsen af 300-årene e.Kr. (opsat af kejser Konstantin og hans sønner). Septimius Severus' interesse gjaldt først og fremmest øens vestligste del, hvor han bl.a. lod bygge en helt ny bjergvej, som forkortede rejsen mellem Paphos og Polis med godt en time. De konstantinske milesten er mere jævnt fordelt over øen, hvad der tyder på en generel renovering af vejnettet. Mod slutningen af den romerske periode havde Cypern

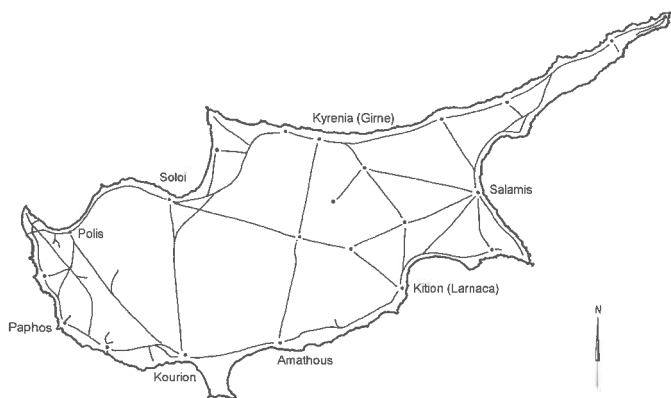


Fig. 3. Cyperns vejnet i 300-tallet e.Kr.

et vejnet, der dækkede hele øen. Heraf er det lykkedes at identificere omkring 1.400 km (fig. 3) og vi kan forsigtigt anslå, at det samlede antikke vejnet (inklusive de dele, som er ukendte for os) må have været på mindst 2.000 km.

### Transportmidler

Antikken anvendte et broget udvalg af transportmidler: to- og firehjulede vogne, pak- og ridedyr, bærestole eller slet og ret, de rejsendes egne fødder. De stejle stigninger og snævre kurver på mange af Cyperns veje tyder på, at de fleste vogne var tohjulede, mens firehjulede vogne har været en sjældenhed. Tohjulede vogne anvendtes allerede i den sene bronzealder og kendes bl.a. fra terrakotta-modeller fundet i cypriotiske grave og helligdomme.

Efter det romerske riges sammenbrud forfaldt vejnettet, og man holdt næsten helt op med at bruge vogne til rejser og fjerntransport. I stedet anvendte man karavaner af æsler, muldyr eller kameler. Så sent som i begyndelsen af 1990'erne kunne man møde æselkaravaner i Troodosbjergene.

Både det egyptiske ptolemæerrige og Romerriget havde et postvæsen baseret på kurerer<sup>3</sup>, men vi har ingen sikre vidnesbyrd om, at den ptolemæiske eller romerske post var aktiv på Cypern. Muligvis var øen så ubetydelig, at man ikke fandt det ulejligheden værd at etablere et kostbart apparat med poststationer og rejsestalde.

### Vejbygningsteknik

Med udgangspunkt i de skriftlige kilder er det muligt at identificere vejene i terrænet og danne sig et indtryk af materialevalg og byggeteknik. Det er karakteristisk for Cyperns oldtidsveje, at kørebanen var belagt med grus eller hugget ned i klippen (fig. 4). Brølægning med store, flade sten, som vi kender det andre steder i Romerriget, anvendtes tilsyneladende kun i byerne.

I fladt terræn er vejbredden 3-4 m, med plads til at to vogne kan passere hinanden. I bjergegne er det derimod kun hovedvejene, fx kystvejen rundt om øen, der er så brede. De mindre bjergveje er typisk 1,6-1,8 m brede og har ofte så skarpe og snævre kurver, at det næppe har været muligt for en firehjulet vogn at komme rundt. Romerretten foreskrev ellers at veje skulle have en minimumsbredde på 8 fod (2,3 m) på lige stræk og 16 fod (4,6 m) i kurver, men disse retningslinier blev tydeligvis ikke håndhævet på Cypern. Tydeligvis stillede man sig tilfreds med de bjergveje, som var anlagt under det egyptiske herredømme eller tidligere, og fandt det kun sjældent værd at udvide dem til romersk standard.

En del veje har været i brug siden oldtiden, og her er den oprindelige belægning blevet erstattet med en senere brølægning eller i nyeste tid med asfalt. Navnlige turistin-



Fig. 4. Oldtidsvej på Cyperns vestkyst nær kap Drepanon. Vejbanen er hugget ned i grundfjeldet og som det ses af kanten i højre side, er kørebanen mindst en gang blevet hugget dybere for at fjerne huller og slidspor. (Foto: Niels Hannestad).

dustriens hastige vækst gennem de sidste 30 år har medført en hastig udbygning af vejnettet, og i samme periode er der sket brutale indgreb i landskabet for at skaffe plads til hoteller, golfbaner og bananplantager. På markerne er gamle hulveje og vejterrasser blevet planeret for at give plads for moderne landbrugsmaskiner.

Disse problemer er velkendte fra hele Middelhavsområdet, men på Cypern har man FN-zonen, hvor der ikke er foretaget nævneværdige indgreb i landskabet siden 1974. Når øen forhåbentlig engang bliver genforenet og afmilitariseret, får vi en enestående chance for at undersøge et landskab, som har været "konserveret" i mere end 30 år. Det vil dog vare nogen tid, før arkæologerne kan komme til, for ude i terrænet ligger der stadig adskillige tusinde landminer, som først skal fjernes.

### Den første samlede undersøgelse

Den britiske forsker Terence Bruce Mitford publicerede i 1939 en artikel om romerske milesten på det vestlige Cypern, som senere blev suppleret med en række mindre arbejder og en – posthumt publiceret – oversigtsartikel i samleværket *Aufstieg und Niedergang der römischen Welt* (1980), men bortset herfra foreligger der ingen tidligere studier af øens antikke vejnet.

Delresultaterne fra arbejdet med Cyperns oldtidsveje er publiceret i *Report of the Department of Antiquities of Cyprus* og i udgravningspublikationen *Ancient Akamas*. Nu foreligger der en samlet oversigt over Cyperns oldtidsveje med detaljerede beskrivelser af de enkelte veje i

bogen *The Roads of Ancient Cyprus*, som udkommer på Museum Tusulanums Forlag i august 2004. Heri beskrives oldtidsvejene strækning for strækning, suppleret med illustrationer og kort, ligesom der gøres rede for den historiske baggrund, øens fysiske geografi samt de tekniske og juridiske betingelser for vejbygning i antikken. I et appendix gennemgås alle romerske milesten fra Cypern med oversættelser og kommentar.

Bogen er antaget som disputats, og forsvaret finder sted på Syddansk Universitet Esbjerg den 17. september kl. 13.15. De officielle opponenter er professor, dr.dr. Peter Funke (Universitat Münster) og lektor, dr.phil. Jesper Carlsen (Syddansk Universitet Odense). Medlemmer af Dansk Vejhistorisk Selskab har mulighed for at købe bogen med rabat (se indstik i dette nummer af *Vejhistorie*).

### Noter

1. Strabon beskriver i sin *Geografi*, 14.6.3, vejen mellem Paphos og Palaipaphos (Kouklia), hvor der hvert år foregik en religiøs procession.
2. Apostlenes gerninger 13,6; se også *Vejhistorie* nr. 1, s. 9.
3. *Vejhistorie* nr. 6, s. 3.

### Litteratur

- Bekker-Nielsen, Tønnes 1984. *Romerveje i Europa*. Århus: Antikva.
- Bekker-Nielsen, Tønnes 1994. Centres and Road Networks in Hellenistic Cyprus, i Per Bilde mfl. (red.), *Centre and Periphery in the Hellenistic World* (Studies in Hellenistic Civilization, 4). Århus: Aarhus University Press, 176-91.
- Bekker-Nielsen, Tønnes 1995. The Road System, i Jane Fejfer (red.), *Ancient Akamas I: Settlement and Environment*. Århus: Aarhus University Press, 87-132.
- Bekker-Nielsen, Tønnes 2001. The Ancient Road from Amathous to Central Cyprus, *Report of the Department of Antiquities of Cyprus* 2001, 247-54.
- Bekker-Nielsen, Tønnes, Niels Hannestad og Marit Jensen 1991. An Ancient Road on the West Coast of Cyprus, *Report of the Department of Antiquities of Cyprus* 1991, 203-10.
- Mitford, Terence B. 1939. Milestones in Western Cyprus, *Journal of Roman Studies* 29, 184-98.
- Mitford, Terence B. 1947. Notes on Some Published Inscriptions from Roman Cyprus, *Annual of the British School at Athens* 42, 201-30.
- Mitford, Terence B. 1950. New Inscriptions from Roman Cyprus, *Opuscula Archaeologica* 6, 1-95.
- Mitford, Terence B. 1966. Three Milestones of Western Cyprus, *American Journal of Archaeology* 70, 89-103.
- Mitford, Terence B. 1980. Roman Cyprus, *Aufstieg und Niedergang der römischen Welt*, II.7.2, 1285-1384.

## Dansk Vejhistorisk Selskab

**Dansk Vejhistorisk Selskab** blev stiftet i 1982 med det formål at bidrage til at fremme interessen for den historiske udvikling af vejbygning og -færdsel i Danmark samt at være støtteselskab ved oprettelsen af Danmarks Vej- og Bromuseum.

DVSs nuværende formål søges realiseret ved arrangementer som foredrag, diskussioner, ekskursioner mv. samt kontakt med tilsvarende institutioner, især i Norden. Det sker ved indsamling og registrering af effekter samt ved kortlægning og bevaring af historisk interessante vejstrækninger og bygværker. Der samarbejdes i den forbindelse med andre relevante institutioner, selskaber og personer.

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

Yderligere oplysninger om Dansk Vejhistorisk Selskab hos Selskabets sekretær Carl Johan Hansen, Vejdirektoratet, Niels Juels Gade 13, Postboks 9018, 1022 København K. Tlf. 3341 3333. Fax 3332 9830. E-mail: cjh@vd.dk.

## Dansk Vejhistorisk Selskabs publikationer

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

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

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

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

**Plan til en forbedret Indretning af Veivæsenet i Kongeriget Danmark**. Hans Excellence, Herr Geheime Raad og Greve Reventlous. Transskribent af *lektor Claus Bjørn*, Københavns Universitet, med økonomisk støtte fra DVS. Udgivet i anledning af Vejforordningens 200 års jubilæum (Pris 50 kr).

**Forordning om Vei-Væsenet i Danmark af 13. december 1793**. Genoptryk i anledning af Vejforordningens 200 års jubilæum. (Pris 50 kr).

**Den Danske vej i 200 år** af *akademiingeniør Carl Johan Hansen*, Vejdirektoratet. Udgivet i anledning af Vejforordningens 200 års jubilæum. (Pris 50 kr).

**Om Vejforordningen af 13. december 1793**. 7 artikler af *cand.jur. Torben Topsøe-Jensen*, universitetslektor *Claus Bjørn* og *civilingeniør Georg Christiansen*. Særtryk af Dansk Vejtidskrift nr. 4-11 1993.

**Generalvejkommisionens plageånd** af *ph.d. Steffen Elmer Jørgensen*. Særtryk af Dansk Vejtidskrift nr. 4 1996.

**Braut 1 - Nordiske Vejhistoriske Studier**. Udgivet af Danmarks Vejmuseum i samarbejde med Finlands Vægmuseum, Norsk Vegmuseum og Vægverkets museum, Sverige. (Pris 200 kr).

**Vejen, ingeniøren og samfundet** af *fhv. vejdirektør Per Milner*. Udgivet 1999. (Pris 50 kr).

**Fra chaussé til motorvej - Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761** af *ph.d. Steffen Elmer Jørgensen*. Udgivet 2001 af DVS i kommission hos Odense Universitetsforlag. (Pris 328 kr i boghandelen, 246 kr for DVSs medlemmer).

**Braut 2 - Nordiske vechistoriske studier**. Udgivet af Norsk vegmuseum i samarbejde med Danmarks Vejmuseum, Finlands Vægmuseum og Vægverkets museum, Sverige. (Pris 160 kr).

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

## Indholdsfortegnelse

Forord . . . . . 2  
*Michael Hertz, redaktør*

Embedsmand og vejhistoriker  
– C.L. Paulsen . . . . . 3  
*Michael Hertz, cand.mag.*

Oldtidsveje på Cypern . . . . . 12  
*Tønnes Bekker-Nielsen, lektor, lic.phil.*

Forsidefoto: Mindesten for C.L. Paulsen.  
*Foto: C.J. Hansen*

### VEJHISTORIE

Tidsskrift fra Dansk Vejhistorisk Selskab  
Nr. 8 Forår 2004 ISSN 1600-776X

Udgivet af  
Dansk Vejhistorisk Selskab  
med støtte fra Asfaltindustrien

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



Dansk  
Vejhistorisk  
Selskab