



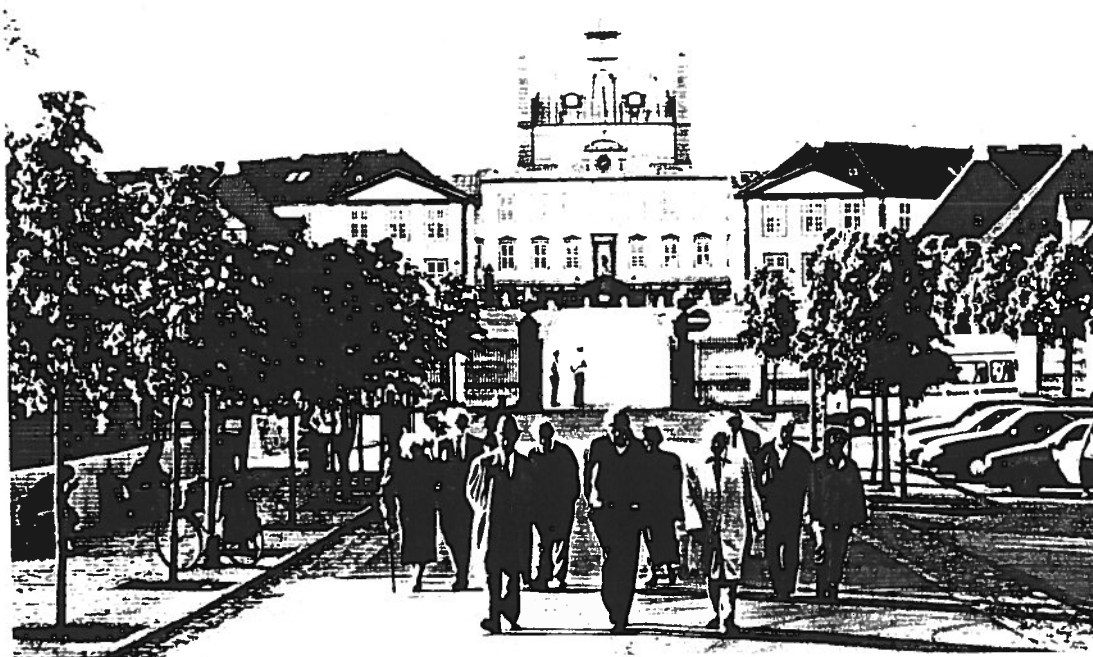
Til:
DVSs Medlemmer

MEDDELELSE NR. 95 - 5

1. Aholdte medlemsarrangementer

a. Slotsgade i Fredensborg

Mandag den 19. juni 1995 kl. 19.00 afholdt DVS et medlemsmøde med titlen **Slotsgade i Fredensborg** i Villa "Terrasserne" i Fredensborg. Ca. 20 personer var mødt frem til foredraget, som blev holdt af *cand.jur. Søren Widding* - formand for Bevaringsforeningen "Fredensborg". Bevaringsforeningen var den drivende kraft bag ombygningen af Slotsgade og etableringen af rundkørslen, så der herved blev en fin og værdig afslutning af Fredensborgvejen - Danmarks første chaussé, som var færdig i 1775. Ombygningen blev foretaget i anledning af Dronningens og Prinsens sølvbryllup i 1992.



Deltagerne spadserede ad den ombyggede Slotsgade, som fører op til Fredensborg slot



Søren Widding berettede meget inspirerende om projektet med ombygningen (eller færdiggørelsen) af chausséen - herunder også om at finde frem til div. passende vejudstyr, som både skulle ligne datidens udstyr og samtidig skulle kunne opfylde nutidens krav. I sit foredrag nævnte han også, at Marmillod oprindeligt havde regnet med en mere vestlig linieføring af Fredensborgvejen, således at den sidste strækning op til slottet ville have forløbet i en ret linie fra Asminderød uden "knækket" i rundkørslen. Søren Widding berettede videre meget levende om problemerne med at skaffe de nødvendige midler til projektets gennemførelse, herunder også om støtte fra EF.

I forbindelse med mødet spadserede deltagerne fra Villa "Terrasserne" op mod Fredensborg slot, så det fint udførte vejanlæg og rundkørslen kunne tages nærmere i øjesyn. I Marmillods rundkørsel, som i øvrigt må siges at være en af Danmarks smukkeste (om ikke den smukkeste), var lamperne i dagens anledning tændt før tiden. Det var et meget flot syn, som deltagerne kunne se fra Villa "Terrasserne", der er beliggende lige ved rundkørslen.

b. Inspektør Marmillods fortrædeligheder

Efter et bestyrelsesmøde afholdtes tirsdag den 12. september 1995 kl. 16.00 et medlemsmøde med titlen **Inspektør Marmillods fortrædeligheder - det politiske og administrative spil omkring iværksættelsen af de første hovedvejsanlæg**. Det var *cand.-mag, Ph.D. Steffen Elmer Jørgensen*, som for øjeblikket er i gang med at skrive *De overordnede danske vejes udvikling siden 1793*, som holdt dette foredrag.

Elmer Jørgensen beretter:

"Overvejningeniør og fra 1767 overvejningsinspektør *Jean Marmillod* blev sent i 1763 sammen med to yngre kolleger, *Philibert Boudin* og *Herauld de Sorbee*, indkaldt fra Frankrig for at iværksætte et dansk hovedlandevejsnet. Marmillod havde ledet chausseearbejdet i provinsen Limoges og repræsenterede den tids højeste vejtekniske standard. Straks ved ankomsten i marts 1764 gik Marmillod og kolleger i gang med at projektere Fredensborgvejen. En plan var færdig i løbet af en måned, og anlægget gik igang ved sommertide. I 1766 kunne Marmillod forelægge udkastet til Roskildevejen, som dog først igangsattes i 1769.

De tre ingeniørers virke faldt i en vanskelig periode. Den velvillige *Frederik V* døde tidligt i 1766. Den sindsyge *Christian VII* kom under forskellige former for indflydelse, der fik ham til at afskedige styrets ledende ministre, der var Marmillods protegéer, bl.a. vejplanens ophavsmand, *J.H.E. Bernstorff*. I 1766 udvirkede Rentekammeret et loft over de ekspanderende vejudgifter. Da budgettet alligevel skred, blev artillerigeneral *von Huth* sent 1766 sat til at udarbejde en probat spareplan, der reducerede vejstaben og



indsatte militære, skar lønninger ned med 30-50% og iøvrigt ville fyre de tre franske ingeniører, med mindre de accepterede store lønnedgange. I sidste ende fortrød man i erkendelse af Marmillods store kompetence. Alle tre havde sagt op, men Marmillod blev og kunne tilforhandle sig endnu flere privilegier.

Under *Struensee* var der tilløb til fyring. Siden blev Marmillod udsat for inddragelse af hans bolig og for sabotage af vejarbejdet. En af marmillods elever søgte at vinde sig overtilsynet med Roskildevejens anlæg. Det sjette og sidste angreb på hans position fulgte, da Marmillod i 1775 skulle forhandle kontrakt for endnu et år. Stærke uoverensstemmelser med Vejkorpsets chef, Kaptajn *von Restorff*, som Marmillod beskyldte for groft embedsmisbrug, førte til at Restorff anlagde sag mod Marmillod. Rentekammeret krævede sagen afgjort, før man ville forlænge Marmillods kontrakt definitivt. Marmillod nægtede at samarbejde med von Restorff og krævede denne sat fra sin post. Da Rentekammeret ikke rykkede sig, sagde Marmillod op i april 1775. Retssagen trak i langdrag og fandt først sin afgørelse i 1777. Den gik iøvrigt Marmillod imod. Marmillod vendte endeligt hjem i 1776.

Marmillod blev utvivlsomt dårligt behandlet, men han manøvrerede på den anden side behændigt i det politisk-administrative spil. Han anså angreb for det bedste selvforsvar, og forsømte ingen lejlighed til at understrege værdien af sin indsats.

Marmillod var suveræn på tre felter: 1) Han var en kompetent fag- og videnskabsmand, 2) Han var en dygtig administrator og 3) Han forstod at hævde sig i tidens politiske spil. Den danske stat udnyttede dog ikke hans ubestridte kompetence fuldt rationelt."

Det var et godt medlemsmøde, hvor foredragsholderen på udmærket måde fremlagde sit stof. Der er ingen tvivl om, at den bog om de danske vejes historie, som han arbejder på, vil blive interessant og spændende læsning for alle vejhistorisk interesserede.

c. Vejhistorisk tur til Norge

Årets vejhistoriske tur fandt sted i dagene 17.-21. september og gik som tidligere omtalt til Norge. Det var et stort og fint program, der på forbilledlig vis var tilrettelagt af Norsk Vejmuseums direktør, Geir Paulsrud, og hans medarbejdere på museet, så deltagerne kunne få det største udbytte. Geir Paulsrud, som ikke alene har et kendskab til de norske veje og deres historie uden huller, men også et all-round kendskab til det norske samfund, var guide på hele turen. Hertil kom flere lokale guider, bl.a. fra vejkontoret i Akershus fylke og Hemsedal. Det var samtidig så heldigt, at vejret langt det meste af tiden var virkelig fint, så vi fik nogle meget flotte udsigter fra bussen. Eneste minus var det lidt pressede program, så der ikke blev tid til at fordybe sig i mange af de spændende ting, der blev besigtiget - men sådan går det, når man vil nå så meget som muligt.

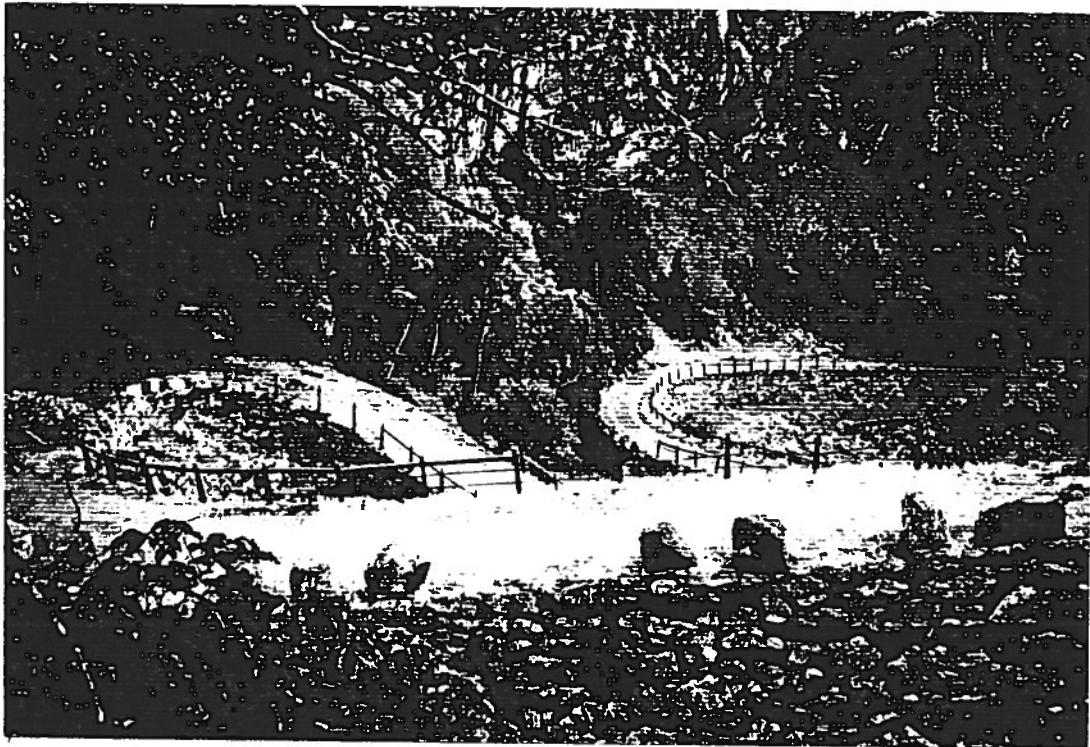


Programmet i Norge startede mandag fra Oslo gennem Akershus fylke forbi Minnesund med tre store broer fra henholdsvis 1880erne, 1959 og 1993 langs Mjøsa til Hamar. Her besøgte den 22.000 m² store Olympiahall ("det omvendte vikingskib"). Videre til Lillehammer, hvor der var besøg på Maihaugen med udstillingen "Langsomt blev landet vort" og Nordeuropas største frilandsmuseum. Herefter kørtes gennem Gudbrandsdalen til Norsk Vegmuseum, ca. 15 km fra Lillehammer og smukt beliggende i dalen. Efter kaffe i Lysaker gæstgiveri, som er flyttet til vejmuseumet fra Oslo, kørte vi først i veteranbus rundt på den udendørs udstilling. Her sås forskellige vejmaskiner, redskaber, vejstation, skystasjon mm. I den 2000 m² store indendørs udstilling er (meget smukt arrangeret) norsk vejhistorie beskrevet. Herudover indeholder udstillingen arbejdsbaraker, måleinstrumenter, vejmaskiner, køretøjer mm. Besøget på Norsk vejmuseum var en meget spændende oplevelse. Aftenen tilbragtes i den nærliggende Hunderfossen Familiepark med Trollsøl og supervideoGRAF.

Om tirsdagen gik turen først gennem Etnedal, hvor den 132 m lange naturstensbro, Lundebrua, besøgtedes. Den er bygget 1827-29 og ligger på "Den bergensiske Kongevej" - vejen mellem Christiania og Bergen. Turen gik videre gennem Valdres, hvor Kongevejen blev anlagt i slutningen af 1700-tallet. I 1860erne blev den gamle kongevej erstattet af den nuværende vej, hvis tracé stadig benyttes af dagens E16. I Valdres besøgtedes en milesten fra 1687 - en af flere milesten fra Christian Vs tid. Flere strækninger af Kongevejen, som forløber langs den nuværende vej, er nu frilagt og afmærket, så det er muligt at trave ad dem (der findes to generationers veje).



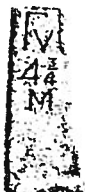
Kaffepause ved den smukke stenbro, Lunde brua



Vindhellavegen snor sig ned over fjeldet mod Husum

Fra Valdres gik turen videre via Tyinkrydsets fjellstation på en flot tur over Filefjell til Borgund Stavkirke (fra ca. 1150). Vindhellavegen, som består af to kongeveje fra henholdsvis 1793 og 1844, forløber over fjeldpasset mellem Borgund og Husum. Vejene, hvor den yngste delvis er bygget oven på den ældste, er opbygget med nogle meget flotte stenvure. Vindhellavegen, hvor især den nye må siges at være et fremragende stykke ingeniørkunst, blev gennemtravet (af nogle af deltagerne). Efter besøg i Lærdal-søyri i bunden af Sognefjorden var der overnatning på Husum skysstasjon (fra 1887) - et af de gamle herberger og overnatningssteder for de vejfarende. Vejen gennem Valdres og Lærdal har gennem tiderne været en vigtig vejforbindelse mellem øst- og vestlandet, og der satses meget på at udbygge E-vejen til en højere klasse. Herunder skal verdens længste biltunnel på 23 km mellem Lærdal og Aurland bygges, så det bliver muligt at køre mellem Oslo og Bergen uden at skulle sejle.

Onsdag gik turen over Hemsedalsfjellet med det højeste punkt Eldrehaugen 1.137 m o. h. gennem Mørkedal og Hemsedalen, hvor der var ophold på Huso Fjellgård. En dejlig tur fulgte herefter gennem Hallingdalen til Hønefoss og herfra langs Tyrifjorden til Akershus fylkes anlægskontor, hvor vi så videofilm fra det norske vejhistoriske besøg i Danmark i foråret. Endelig gik busturen til Oslo og "Danskerbåden", som sørgede for den sidste del af den begivenhedsrige tur.



2. Forslag til ændrede vedtægter

DVSs bestyrelse vedtog på sit møde den 15.juni 1995 at anbefale, at et forslag til ændrede vedtægter vedtages på en ekstraordinær generalforsamling, som afholdes den 8.november 1995 kl. 15.00 i Vejdirektoratet, jvf. vedlagte indkaldelse. Formålet med ændringerne er i hovedsagen at få flere interessentkredse repræsenteret i bestyrelsen uden, at den bliver for stor i forhold til medlemsantallet.

3. Førstkommende medlemsmøde

DVSs næste medlemsarrangement finder sted i forbindelse med den ekstraordinære generalforsamling den 8.november 1995. Her vil *dr.techn. Tom Rallis*, Danmarks Tekniske Universitet, kl. 15.30 berette om **Motorgadernes historie**. Tom Rallis beretter om sit foredrag:

1. **De første motorgader** opstod i amerikanske storbyer som New York, omtrent samtidig med de første motorveje i Italien 1920-25. Motortrafikgader, parkways og expressways defineres, ligesom semimotorgader, motorgader, freeways, tollroads, turnpikes, autostradaer, Autobahnen, Autoroutes, Limited Ways og Urban Motorways.

2. **Motorgadeplaner** fra New York, Detroit, Chicago, Boston, Philadelphia, Washington, Los Angeles, San Francisco og Tokyo gennemgås, ligesom motorgader i London, Paris, Berlin, Wien, Ruhr, Bruxelles, Amsterdam, Zürich, Rom, Stockholm og København.

3. **Udbygningen af et helt nyt motorgadenet i storbyer** hænger nøje sammen med **byplanlægningen og bybygningen i mellemkrigstiden og tiden efter 2.verdenskrig**. Og de hænger selvfølgelig nøje sammen med de konkurrerende transportmidler, navnlig **bybanerne**. Hele udbygningen skyldes naturligvis bilens indførelse og dermed den forbedrede økonomi og nye demokratiske tankegange.

Der er en række problemer i forbindelse med udbygningen: nemlig **miljø** (sikkerhed, æstetik), **kapacitet** og **økonomi** (prognoser, vurdering) af mere teoretisk teknisk og samfundsøkonomisk art, som vil blive berørt - således netteori (navnlig indre ringgader), parkering, rejsetid, maskevidde, grundværdier og egnsplanlægning.

Med venlig hilsen

Carl Johan Hansen
Sekretær i DVS
c/o **Vejdirektoratet**
Postboks 1569
1020 København K
Telf. 3393 3338