

VEJHISTORIE

no. 27 // 2016

Tidsskrift fra DANSK VEJHISTORISK SELSKAB



HULVEJE I ROLD SKOV

ET FREMSTØD FOR PLANTNING AF VEJTRÆER – ET DEBATOPLÆG FRA 1795

NY FORMÅLSFORMULERING SØGES FOR DANSK VEJHISTORISK SELSKAB

INDHOLD

Forsideillustration | Prospect af den nye anlagte Vey udenfor Stadens Nørre Port, 1790. Dvs. alleen fra Vibenshus Runddel set mod Frederiksborgvej.

- 03 HULVEJE I ROLD SKOV
Sara Lea Kronvang, cand.mag.
- 09 ET FREMSTØD FOR PLANTNING AF VEJTRÆER – ET DEBATOPLÆG FRA 1795
ved Nils Kr. Zeeberg.
- 19 NY FORMÅLSFORMULERING SØGES FOR DANSK VEJHISTORISK SELSKAB
Michael Herz, cand.mag.

FORORD

Akademiingeniør Carl Johan Hansen, medstifter af Vejhistorisk Selskab, vores æresmedlem og aktive næstformand, døde uventet mandag 22. februar af et hjertestop – 73 år gammel.

Hermed mistede redaktionen af VEJHISTORIE en engageret, ivrig og vidende medarbejder. Det hæfte, De nu holder i hånden, bliver det første, der udsendes uden Carl Johans medvirken. Han var en kritisk og sprogbevidst læser af modtagne manuskripter og dertil en grundig korrekturlæser. Vi kommer til at savne samværet med denne kyndige og altid hjælpsomme mand og hans store, faglige netværk, som redaktionen kunne trække på.

Hæftet indeholder bidrag fra arkæolog Sara Lea Kronvang om arkæologisk datering af vejspor og fra tidligere formand for Teknisk Museums Venner Nils Kr. Zeeberg om en diskussion i 1795-96 om plantning af Vejtræer. Sidstnævnte artikel fortsættes i næstkommende nummer. Endelig bringer vi en redaktionel oplysning om igangværende overvejelser om den fremtidige vision for Vejhistorisk Selskab.

Redaktionen ønsker at rette tak til de to forfattere for deres bidrag samt 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. 27//2016

Medlemsblad for Dansk Vejhistorisk Selskab.
Udkommer forår og efterår.

ISSN 1600-776X

Udgives halvårligt af Dansk Vejhistorisk Selskab med støtte fra Asfaltindustrien for det ene nr. og ARKIL HOLDING A/S, COWI A/S og Sweco Danmark 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

Dr. phil. Karl Erik Frandsen

Viceinstitutleder Morten Dam Rasmussen

Grafisk ingeniør Jørgen Burchardt

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

HULVEJE I ROLD SKOV



Sara Lea Kronvang, f. 1987 i Aarhus. Cand. mag. i Forhistorisk Arkæologi ved Aarhus Universitet i 2014. Har siden arbejdet som projektsansat arkæolog ved Nordjyllands Historiske Museum, ArkVest, Museum Lolland-Falster og Museum Østjylland.

Indledende bemærkninger

Denne artikel handler om hulvejene i Rold Skov, samt deres dateringer og placeringer. Artiklen er blevet til på baggrund af mit speciale, hvori jeg daterede 57,5% af skovens hulveje. Hulvejene er en lidt overset kildegruppe blandt professionelle arkæologer, sikkert fordi de har ry for at være nærmest umulige at datere.¹ Men det er slet ikke så umuligt som hidtil, og med brug af LIDAR kort – avancerede højdekort – er de også blevet langt lettere og hurtigere at finde.

Den arkæologiske definition på en hulvej er en "Vej som ligger senket i forhold til det omkringliggende terrengets overflade. Senkningen i terringer er U-formet i tværsprofil. Senkningen står i forhold til den ytre bredden og skilles blant annet fra grøfter og erosjonsspor i linjeføring, profil og ved forholdstall. Den ytre bredde delt på dybde i hulveger har forholdstall større eller lik 2."²

Sagt på en anden og mere mundret måde, så er en hulvej en nedslidt vej.

Nedslidningen, og dermed sænkningen i forhold til det omgivende terræn, sker dels, fordi vejen bliver brugt, og dels på grund af naturlig vand- og vinderosion. Moderne vejes asfaltbelægning sikrer mod denne nedslidning, men grusveje og stier i den fri natur kan være meget sårbare. Her kan nedslidningen gå hurtigt, når først det beskyttende lag grus eller græs er skyllet væk eller trampet ned.

Nu da vi ved hvad en hulvej er, kommer næste spørgsmål. Hvorfor dog undersøge og datere disse veje? De er selvfølgelig flotte og ligger ofte og gør gåturen i det grønne en smule mere varieret, javist, men... hvorfor?

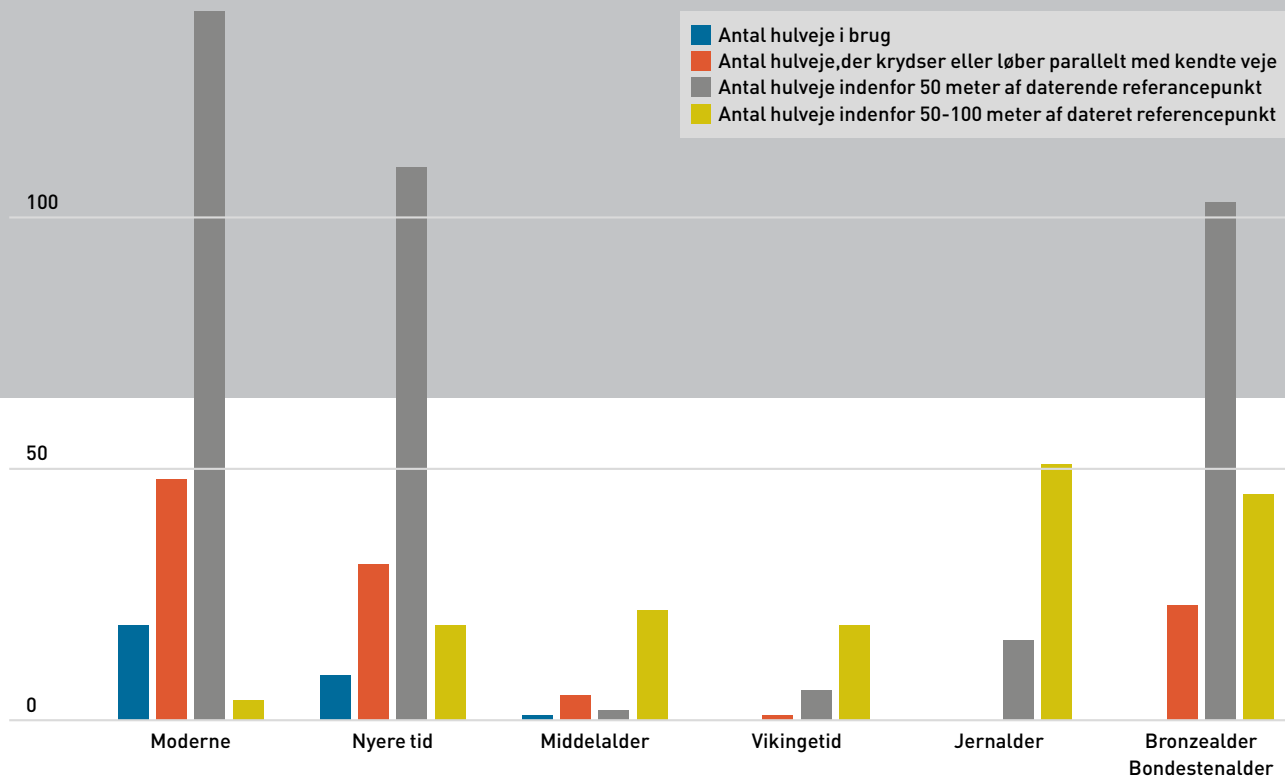
Grundlag for undersøgelsen

I museumsloven står der, at fortidsminder, deriblandt veje, skal fredes,³ men er hulvejene fortidsminder? Ofte bliver hulveje blot beskrevet som værende gamle eller fra oldtiden, men denne beskrivelse dækker også en ganske bred forståelse af alting før nu. De generelt manglende dateringer bekræftes ligeledes ved en søgning på Kulturstyrelsens hjemmeside "Fund og Fortidsminder", da hovedparten af de registrerede hulveje står som enten udaterede, fra historisk tid eller fra oldtid.⁴ Hulvejenes alder er ellers blevet debatteret, f.eks. om det er muligt at kunne datere alle hulvejene samlet, når de ligger i forbindelse med gravhøje.⁵ Vi ved nu, at hulvejene er opstået løbende igennem tiden. Derfor er det vigtigt

at kortlægge og datere de allerede eksisterende hulveje, så fredningen kan målrettes de bevaringsværdige hulveje. Ellers kommer vi til at stå tilbage med skuffede jordejere, som mod deres vilje får en fredet hulvej på deres jord, fordi de en våd oktoberdag kom til at lave en ny hulvej, da de kørte med maskine i vådt føre. Kortlægningen og dateringen af hulvejene giver også den fordel, at de nyfundne bevaringsværdige hulveje kan blive fredet, så de ikke bliver ødelagt af f.eks. nybyggeri eller skovning.

Mere viden om fortidens færdsel vil desuden kunne bruges til at gøre os klogere på fortiden. Et kendt vejnet vil gøre det lettere at bestemme, hvor vigtige forhistoriske steder som byer og gravpladser har ligget, fordi de sandsynligvis har været tilknyttet vejnettet.⁶

Kendskab til fortidens vejsystemer vil også gavne planlægningen af vores fremtidige vejsystemer. Det kunne f.eks. være muligt at imødegå de spontant opståede trampestier, som ganske anarkistisk går gennem hække og skærer hjørnerne på fortovene, hvis byplanlæggerne kunne forudsige, hvor folk ville gå, i stedet for at lappe på skaderne. I nationalparkerne i USA er disse trampestier og hulveje et omkostningsfyldt problem, men i nationalparken Yosemite Valley bruges de i stedet positivt. I 2004 blev der lavet en analyse af de uofficielle trampestier og hulveje, da trampestierne skulle danne grundlag for de nye officielle stier i parken.⁷



Hulvejenes afstand til kendte referencepunkter

Der er altså gode grunde til at undersøge hulvejene (og vejnettet i al almindelighed). Derudover er det i de fleste tilfælde muligt at give en bred datering, selv uden en dyr udgravning. I mit speciale daterede jeg hulvejene ved hjælp af en kulturgeografisk metode, som end ikke er destruktiv for hulvejene.

Metodebeskrivelse

Metoden kaldes Den Retrogressive Metode. Idéen er, at yngre lag af landskabet kan pilles af, hvorefter der fremkommer et stadig ældre landskab. For at komme frem til landskabet "under" den moderne tid, bør f.eks. jernbaner, motorveje og nye bebyggelser fjernes.⁸ Metoden har den svaghed, at senere aktivitet kan have ødelagt tidligere spor, f.eks. asfaltering og udjævning af hulveje. Til gengæld gør arkæologiske fund metoden bedre, fordi det giver flere referencepunkter i landskabets historie.⁹

Jeg har relateret vejene til seks tidsperioder. Nutiden (2010-2013), Nyere Tid (16-1900 e.Kr.), Middelalder

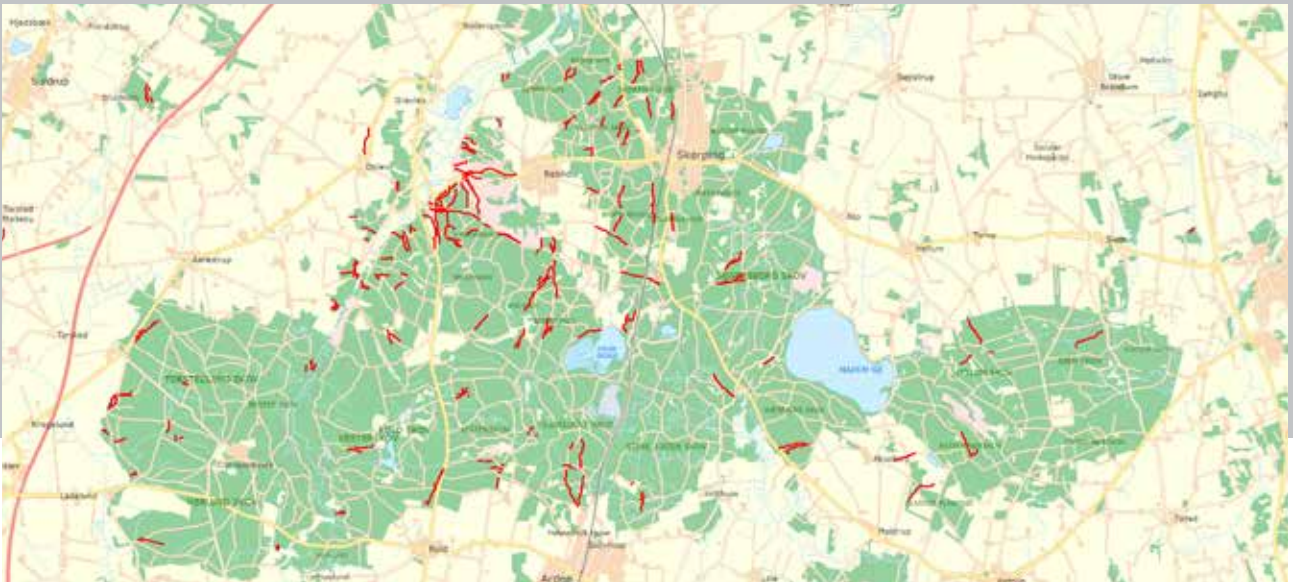
(1536-1050 e.Kr.), Vikingetid (800-1050 e.Kr.), Jernalder (800 e. Kr.-500 f.Kr.) og Bronzealder/Bondestenalder (500 f.Kr.-4000 f.kr.). Den svenske kulturgeograf Kalle Måhl lavede et lignende projekt på Gotland, hvor han projicerede de førindustrielle veje tilbage til Jernalderen.¹⁰ Et delmål med specialet var netop at undersøge, om det samme gælder for det danske vejnet før udskiftningen, som blev foretaget i forbindelse med landbrugsreformerne i slutningen af 1700-tallet.

Som referencepunkter til Nyere Tid har jeg brugt de gamle kort over området, dvs. Original 1-kortene og Videnskabernes Selskabs Kort. Middelalderens referencepunkter kom fra den arkæologiske database Fund og Fortidsminder. Databasen blev ligeledes brugt som referencepunkter til Vikingetiden, Jernalderen og Bronzealderen/Bondestenalderen. Jeg valgte at slå Bronzealder og Bondestenalder sammen til en kategori, da referencepunkterne til disse perioder består af et stort antal gravhøje, som

formodes at komme fra en af disse to tidsperioder.

Jeg vurderede, at hulveje, som ligger mindre end 50 meter fra et givent referencested (f.eks. en gravhøj), ville have interageret med referencestedet, hvis de havde været til stede på samme tid. Dette er en tilnærmelsesvis datering. Ligger hulvejen på selve fundstedet, hvilket ses ved sammenligning af kortmateriale, er dateringen derimod væsentligt mere sikker. Der er desværre indbyggede usikkerheder i metoden. Flere fundstrukturer, såsom ildsteder, gruber og huse, kan netop ikke forventes at ligge på selve vejen, men et stykke derfra. Det kunne f.eks. ses ved udgravningen af landsbyen Vorbasse. I 900-tallet lå her 6 gårde samlet om en fælles vej. Gårdenes hovedhuse lå alle 30-50 meter fra vejen, mens gårdenes mindre bygninger lå helt op til 110 meter fra vejen.¹¹

Det er dermed muligt at anvende metoden til at undersøge hulvejenes alder. Det sidste, der mangler, er et område



Kort over Rold Skov med angivelse af placeringen af hulveje (rød signatur).

eller et casestudy. Jeg valgte Rold Skov. Her findes i forvejen mange hulveje og fra tidligere studier vidste jeg, at der sandsynligvis lå endnu flere uopdagede hulveje her.

Casestudy

Rold Skov er Danmarks største skov på ca. 8000 ha, delt mellem de fire parter Staten, Willestrup Gods, Nørlund Gods og Lindenberg Gods, men skovens opland er væsentligt større. Formentligt har de fire herreder, hvis grænser mødes i skoven, alle brugt skovens ressourcer.

Geologisk set breder skoven sig over flere smeltevandsdale fra sidste istids ophør. Disse geologiske forudsætninger var til stede, allerede da de første mennesker slog sig ned i området og tilpassede sig dem. Flere studier har vist, at færdslen oftest følger naturlige forløb i landskabet, såsom smeltevandsdale. Geologien giver Rold Skov et meget varieret landskab, som i dag giver skoven flere turistattraktioner i form af Tingbæk Kalkminer, smukke kilder og søer, samt sjældne planter og dyr.¹²

Rold Skov ligger afsides midt mellem de større byer i Himmerland med ca. 20 km til Aars, Hobro, Hadsund og Aalborg. Til Viborg er der længere

endnu, næsten 50 km. Til udforskningen af skovens og vejnettes (for)historie er dette både en gave og en forhindring. En gave, fordi der ikke er sket store omvæltninger inden for de sidste mange hundrede år (modsat området omkring kongens hovedstad København med f.eks. udjævning af hulvejene og dannelsen af kongevejene).¹³ En forhindring, fordi den afsondrede beliggenhed heller ikke genererer skriftlige kilder eller udgravninger i skoven, som kunne bruges til at belyse dens historie. Af Valdemar Sejrs Jordebog kan det således læses, at kongen i 1231 ikke havde len eller handelspladser i skoven og dens nære omgivelser.¹⁴ Pollenprøver har vist, at størstedelen af området altid har stået i skov, men at skoven også har været væsentligt mindre end den er i dag.¹⁵ Videnskaberens Selskabs Kort¹⁶ viser skoven i dens formentlig mindste udstrækning på ca. 5000 ha. På dette tidspunkt var skoven kun et tilbagehugget skovkompleks pga. intensiv skovning, ligesom skovene i resten af Danmark.¹⁷

Hulvejenes geografiske placering

Mine undersøgelser af LIDAR-scanningerne og adskillige rekognosceringsture

gav gode resultater. Jeg genfandt størstedelen af de allerede kendte hulveje, samt yderligere 117 nye hulveje.

Rudolf Sørensen, Mads Lidegaard og Kulturstyrelsen i form af Jette Bang undersøgte allerede skoven for hulveje i henholdsvis 1948, 1983 og 1994-95. Deres registreringer dannede grundlag for undersøgelsen.

De nyopdagede hulveje ligger oftest i områder af Rold Skov, hvor der allerede er registreret flere hulveje. Det gælder områderne omkring Rebild Bakker, Vælderskov og Nørreskov, som ofte bliver udnævnt til at være områder med særdeles mange hulveje.¹⁸ Igennem skoven er der en nord/sydgående, og en øst/vestgående transportkorridor. Hulvejene følger de naturlige dalstrøg ned til Lindenberg Ådal, hvor der er mulighed for at krydse åen – altså tvangspassager. Den moderne trafik krydser også stadig over ådalen på flere af disse steder. Den nord/sydgående transportkorridor skal sandsynligvis også ses i denne sammenhæng. De nye hulveje flugter ligeledes med de kendte hulveje, der f.eks. findes langs Rebild Kirkevej, de nordøst-sydvestgående spor gennem Vedsted Skov, og de syd-nordgående hulveje gennem Sønder-skov mod Rebild.



Kort over Nørrejylland med angivelse af Rold Skovs beliggenhed mellem Aalborg i nord og Hobro og Mariager i syd.

Flere genfundne hulveje er desuden blevet mere præcis afmærket, da de til tider blot var markeret som punkter. Hulvejene har dertil fået en angivelse af hvor, hvor mange og hvor lange spor, der er i de angivne grupper af hulveje.

Desuden har jeg fundet nye hulvejsspor i områder, hvor der hidtil ikke har været registeret spor. Det er bl.a. i området øst for Madum Sø, og langs den vestlige grænse af skoven i Torstedlund og Nørlund.

Hulvejenes datering

Hulvejenes skønmæssige alder er stærkt ujævnt fordelt, som det ses på grafen. Undersøgelsen viste, at 19 hulveje er i brug i nutiden, og at 40 hulveje enten ligger parallelt med, eller krydser eksisterende veje. For Nyere Tid falder antallet af hulveje i brug til ni. Yderligere 31 hulveje ligger enten parallelt med, eller krydser veje på Original 1-kortene eller Videnskabernes Selskabskort. Der eksisterer ingen kort over områdets middelalderlige vejnet. Derfor har det kun været muligt at referere hulvejene til punkter udtrykket fra "Fund og Fortidsminder".¹⁹ Det kan følgelig ikke afgøres, om hulvejene har krydset eller løbet parallelt med kendte vejspor. Seks hulveje har relationer til kendte middelalderlige fundpladser. En enkelt hulvej har direkte interaktion med et referencepunkt i Vikingetiden. Til gengæld er der seks hulveje, der ligger inden for 50 meter-zonen. Jernalderen

har ingen hulveje, der direkte refererer til nogle punkter, men i stedet ligger der 16 hulveje inden for 50 meter-zonen. Bronzealderen/Bondestenalderen er derimod rigt repræsenteret med 23 interagerende hulveje og 103 hulveje inden for 50 meter-zonen.

Diskussion af resultaterne – den geografiske fordeling

Hulvejene er særdeles ujævnt fordelt mellem de private godser og Staten. Statens ca. 25 % af jorden står for 53,1 % af de fundne hulveje (112 hulveje ud af i alt 207 hulveje), mens de private ca. 75 % af jorden står for kun 46,9 % af hulvejene (97 hulveje). Lidegaard, Sørensen, Bang²⁰ og jeg har undersøgt hulveje på både privat og offentlig grund, alligevel befinder størstedelen af hulvejene sig i Statens ca. 200 ha af skoven. Dette kan have flere årsager:

- 1 Der er flere stier i Statens del af skoven. Derfor er det lettere at komme tæt på hulvejene. Denne forklaring er mindre sandsynlig, da jeg i første omgang har tilgået skoven via kortmateriale. Derfor har jeg haft lige god mulighed for at undersøge de private og offentlige dele af skoven uden overhovedet at sætte min fod der.
- 2 Det er lovligt at gå udenfor stierne på Statens ejendom. På privat jord skal der derimod foreligge en tilladelse fra jordejeren. Dette begrænser færdslen i de privatejede områder af skoven, hvilket igen medfører dårligere

mulighed for at dokumentere hulveje.

- 3 I Statens skovdrift vægtes rekreation og oplevelsesøkonomi. Derfor er skoven og derved jorden mindre hårdt drevet. Intenst drevet skovbrug er en sandsynlig forklaring på skævrindningen af hulvejsfordelingen, da der flere steder i skoven var lavet nye tilplantninger, hvor skovbunden var stærkt forstyrret. F.eks. er der tidligere registreret store og flotte hulveje blandt bøgetræer i Ersted skov,²¹ men da jeg fotodokumenterede hulvejene i sommeren 2013, var bøgeskoven fældet, jorden pløjet og udplantet med gran. På luftfotos fra 2010 ses, at stykket allerede er ryddet for træer og hulveje på dette tidspunkt.²² Da skovejeren ikke var blevet gjort opmærksom på tilstedeværelsen af et bevaringsværdigt fortidsminde på sin jord, var udjævningen fuldt ud lovlig.²³
- 4 Offentlige midler til pleje af skoven betyder, at fund lettere kan indberettes uden negative økonomiske følger i form af fredning. De økonomiske følger er mindre sandsynlige, da hulvejene først er blevet beskyttet af Museumsloven i 1992,²⁴ og selv da kræves det, at jordejeren er blevet orienteret om fortidsmindernes eksistens. Disse fire forklaringer sætter dog alle til følge, at hulvejene har været jævnt fordelt, og at det er senere historiske begivenheder, der er ansvarlige for den ulige fordeling af hulvejene.



5 Den kendte fordeling af hulvejene kan være en reel afspejling af det tidligere vejnet, men dette er også mindre sandsynligt. Undersøgelsen viste, at kun 64,9% af hulvejene ligger i de privatejede skove. Der burde have været flere. Eksempelvis kendes der en Bronzealderboplads fra Siem Skov, hvor der har boet mennesker, men det har ikke været muligt at finde nogen hulveje i nærheden af bebyggelsen. Der findes dog en moderne vej, Thorup Hedegårdsvej, der løber under 100 meter fra bopladsen. Vejen forbinder de to byer Astrup og Siem, og den kan ses på Original 1-kortene over området. Det er sandsynligt, at ruten har eksisteret tilbage til byernes grundlæggelse. Byernes eksakte alder er ukendt, men de optræder for første gang i skriftlige kilder i 1371 (Astrup) og 1438 (Siem).²⁵ Vejen og byerne kan selvfølgelig være ældre, men det er ikke muligt at trække vejen helt tilbage til bronzealderen (1.800-500 f.kr.). Deraf kan jeg konkludere, at datidens beboere enten kun flygtigt brugte deres veje og stier, da vejene ikke er blevet slidt dybe nok til bevarelse, og/eller at hulvejene er blevet ødelagt efterfølgende.

Diskussion af resultaterne - aldersfordeling

Aldersfordelingen af hulvejene er på mange områder som forventet. Jeg forventede et stort antal moderne

hulveje, da hulveje til stadighed slides, og moderne tid er repræsenteret med 19 hulveje i brug. Derimod skyldes det store antal af hulveje (141), der ligger inden for 50 meter-zonen, sandsynligvis det tætte netværk af moderne stier og veje, der gennemskærer skoven. Lige meget hvor en hulvej ligger, vil den ligge tæt på en sti, vej eller cykelrute.

Nyere Tids hulveje er derimod en anden sag. Vejene på kortmaterialet, som jeg har relateret hulvejene til, er langt fra så finmasket som det moderne vejnet. Vejene og stierne har muligvis været der, men er ikke blevet kortlagt af praktiske eller æstetiske grunde. Alligevel er det sandsynligt, at ni af de fundne hulvejene var i brug i denne periode, da de kan ses på Original 1-kortene.

Der kommer et voldsomt fald i hulveje, der kan relateres til Middelalderen og Vikingetiden. Dette skyldes et fald i referencepunkter, da der ikke findes kortmateriale over skoven for disse perioder. Den ene hulvej, som er dokumenteret i brug i Middelalderen, kommer således fra en skriftlig kilde.²⁶ Yderligere syv hulveje er sandsynligvis knyttet til Middelalderen, fordi de ligger tæt på kendte referencepunkter fra middelalderen, f.eks. Egholm Voldsted, der ligger sydøst for Skørping. I Vikingetiden ligger 6 hulveje indenfor 50 meter-zonen, og kun en enkelt hulvej krydser et kendt vejspor. Det er heller ikke overraskende, da Vikingetiden og Middelalderen er meget ens i antallet og udbredelsen af referencepunkter.

I Jernalderen er der langt flere referencepunkter, hvilket også bliver synligt i antallet af hulveje inden for 50 meter-zonen. Jernalderen som periode dækker da også over flere år og har derved akkumuleret flere fund.

I Bronzealderen/Bondestenalderen har 23 af hulvejene kontakt med et referencepunkt (typisk gravhøje) og yderligere 103 hulveje ligger inden for en radius af 50 meter fra et referencepunkt. Resultatet skal ses i sammenhæng med et stort antal referencepunkter i selve skoven. Referencepunkterne for f.eks. Jernalderen lå derimod mestendels uden for selve skoven. Resultatet skal også ses i lyset af et generelt højt antal referencepunkter, ligesom det var tilfældet med Jernalderhulvejene.

Afsluttende bemærkninger

Generelt viser der sig altså en sammenhæng mellem antallet af referencepunkter og daterende hulveje. Det er en opløftende tanke, da det arkæologiske virke forsætter med at udforske forhistorien og derved genererer flere referencepunkter. Derfor vil undersøgelser med Den Retrogressive Metode kun blive bedre i fremtiden. Dette er naturligvis under forudsætning af, at vi når at finde hulvejene, før de forsvinder.

LITTERATUR

- Bang, J., Kristiansen, K. & Kulturarvsstyrelsen *Vejspor_reg*, upubliceret, København.
- Carlie, A. 2008, „Magnate estates along the road“, *Acta Archaeologica*, vol. 79, no. 1, s. 110-144.
- Fabæk, N., Westerberg, U. & Bolvig, K. 2008, *Rold Skov oversigtskort*, Rold Skov Natur- og Kulturcenter; Skov- og Naturstyrelsen; Mariager Kommune; Rebild Kommune.
- Fritzboeger, B. & Skov- og Naturstyrelsen 1994, Kulturskoven: *Dansk skovbrug fra oldtid til nutid*, 2. opl. edn, Gyldendal, København.
- Gansum, T. 2002, *Hulveger - fragmenter av fortidens ferd*, Kulturhistorisk Forlag AS, Tønsberg.
- Geodatastyrelsen 2013, 2013.04.25-last update, *Kortforsyningen* [Homepage of Miljøministeriet], [Online]. Available: <http://kortforsyningen.dk/> [2013, 04.30].
- Grau Møller, P. 2005, „Kommunikationsstrukturer i Vendsyssel 1600- og 1700-tallet“, *Vejhistorie*, vol. 10, s. 16-22.
- Helles Olesen, L., Dupont, H., Dam, C., f.1959-06-24, Holstebro Museum & Fortiden set fra Himlen (projekt) 2011, *Luftfotos over Danmark: luftfotoserier i private og offentlige arkiver*, Holstebro Museum, Holstebro.
- Hvass 2011, „Bebyggelse og politik i Danmarks vikingetid: udgravningerne i Vorbasse“, *Nationalmuseets Arbejdsmark*, Vol. 2011, s. 46-59.
- Johannsen, N.N. & Laursen, S.T. 2010, „Routes and Wheeled Transport in Late 4-th - Early 3-rd Milinnium Funerary Customs of the Jylland Peninsula: Regional Evidence and European Context“
- Jørgensen, B. 1994, *Stednavne ordbog*, 2. udgave edn, Gyldendal, Kbh.
- Kantner, J. 1997, „Ancient Roads, Modern Mapping. Evaluating Chaco Anasazi Roadways Using GIS Technology.“, *Expedition*, vol. 39, no. 3, s. 49-63.
- KMS / Geografisk Infrastruktur. 2011, 2011.02.01-last update, *Danmarks højdemodel, DHM/Terræn* [Homepage of Kort & Matrikelstyrelsen], [Online]. Available: <http://www.kortforsynin-gen.dk/OmData/index.htm> [2011, 2011.10.03].
- Kortforsyningen 2012, *Topo_basis (basis småskalakort)*, Miljøministeriet; Geodatastyrelsen, http://kortforsyningen.kms.dk/topo_basis?.

- Kristiansen, K. 2002, „Registrering og beskyttelse af danske vejspor“, *Vejhistorie*, vol. 4, s. 12-18.
- Kronvang, S.L.D. 2013, *Praktikrapport. Dataindsamling i Rold Skov*. Praktikrapport edn.
- Kulturstyrelsen 2013, 2013.04.01-last update, *Fund og Fortidsminder* [Homepage of Kulturstyrelsen], [Online]. Available: <http://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/> [2013, 04.30].
- Lidegaard, M. 1983, *Hærvejen i Himmerland*, Schultz, Kbh.
- Måhl, K. 2002, *Vägval. Vägar och samhälle på Gotland under 1500 år*, Calidris, Oskarshamn.
- Nielsen, N., Skautrup, P., Engelstoft, P. & Mathiassen, T. (eds) 1961, *Trap Danmark*. Ålborg Amt (VI, 3), 5th edn, G. E. C. Gads Forlag.
- Odggaard, B. 1999, „Fossil pollen as a record of past biodiversity“, *Journal of Biogeography*, vol. 26, no. 1, s. 7-17.
- Parabole & Skov- og Naturstyrelsen 2009, *Rold Skov*, rev. 2009 edn, Skov og Naturstyrelsen, S.l.
- Qvistorff, H.V. 2001, *Rold Skov - Danmarks største*, Skandinavisk Bogforlag, Skørping.
- Rigsarkivet 1885-, *Kancelliets brevbøger vedrørende Danmarks indre forhold*, Rigsarkivet, Kbh.
- Rold Skov Natur- og Kulturcenter [2006], *Rold Skov*, Rold Skov Natur- og Kulturcenter, Skørping.
- Schovsbo, P.O. 2001, „Hvad er en vej?“, *Vejhistorie*, vol. 3, s. 3-7.
- Sørensen, R. 1962, „Hundrede år af Rold skovens historie“, *Fra Himmerland og Kjær Herred*, vol. 23, s. 109-140.
- Sørensen, R. 1948, „Gamle vejspor i Rold Skov“, *Fra Himmerland og Kjær Herred*, vol. 37, s. 208-238.
- US Air Force, C. 2013, Kortal. *Se Danmark før og nu. Basic Cover 1954*. [Homepage of COWI], [Online]. Available: <http://www.kortal.dk/privat/index.asp> [2014, 01/20].
- Vervloet, J.A.J. 1984, *Inleiding tot de historische geografie van de Nederlandse cultuurlandschappen*, 2. druk edn, Pudoc, Wageningen.
- Videnskabernes Selskab 1777-1805, *Videnskabernes Selskabs konceptkort*. Videnskabernes Selskab.
- Wittendorff, A. 1973, *Alvej og kongevej: Studier i samfærdselsforhold og vejenes topografi i det 16. og 17. århundrede*, Akademisk Forlag, Kbh. (tr. Odense).

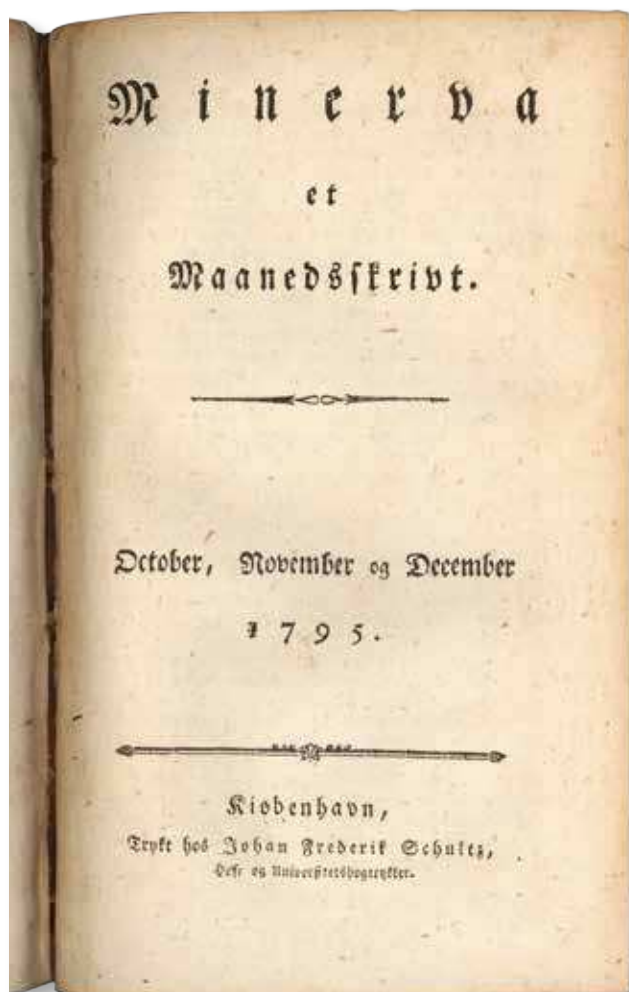
NOTER

- 1 Olesen & Mauritsen 2002 s. 35
- 2 Gansum 2002 s. 28-29.
- 3 Bilag til museumsloven – fortidsminder, der er beskyttet efter § 29 e, kapitel 1 og 2
- 4 <http://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/Sog/Resultat/?p=1>
- 5 Se f.eks. Müller 1897 s. 297-300, Johannsen, Laursen 2010, Matthiessen 1934 s. 14 og Wittendorff 1973 s. 302-309.
- 6 Carlie 2008 s. 129-132, Erikson 2001, Johannsen 2010
- 7 <http://www.des.ucdavis.edu/faculty/lubell/Teaching/ESP172/Lecture9Parks.pdf>
- 8 Vervloet 1984
- 9 Vervloet 1984
- 10 Måhl 2002
- 11 Hvass 2011
- 12 Parabole & Skov- og Naturstyrelsen 2009
- 13 Wittendorff 1973
- 14 Steenstrup 1874
- 15 Odgaard 1999
- 16 Rold Skov er tegnet ca. 1785
- 17 Sørensen 1962, Fritzboeger, B. & Skov- og Naturstyrelsen 1994
- 18 Lidegaard 1983, Rud. Sørensen 1948, KUAS.
- 19 Kulturstyrelsen 2013
- 20 Lidegaard 1983, Sørensen 1962, Bang, Kristiansen & Kulturarvsstyrelsen
- 21 Hulvejenes registreringsnumre: 118.35 og 118.54
- 22 Ortofoto 2010
- 23 Der er dog et men til ovenstående historie. For allerede i 1954 ses det på oversigtsfotos, at træerne er fældet og jorden blottet. Da Bang og Kristiansen i 1994-95 foretog deres registrering af kendte vejspor i Danmark, var dette altså allerede sket! Spørgsmålet er så, om hulvejsmarkeringen er forrykket? Rundt om tilplantningen ligger der stadig rester af bøgeskov, hvor LIDAR-kortet er for sløret til at finde hulveje. Vil man derimod være sikker på at finde ødelagte hulveje, skal man blot besøge Rold Storkro, som blev anlagt ovenpå (og derved ødelagde) flere af de største og flotteste hulveje i skoven. Resterne af disse kan stadig ses neden for kroen, hvor de søger mod Lindenberg Ådal.
- 24 Kristiansen 2002
- 25 Jørgensen 1994
- 26 Mindesten for adelhærens vej 1534, Rold Skov

ET FREMSTØD FOR PLANTNING AF VEJTRÆER

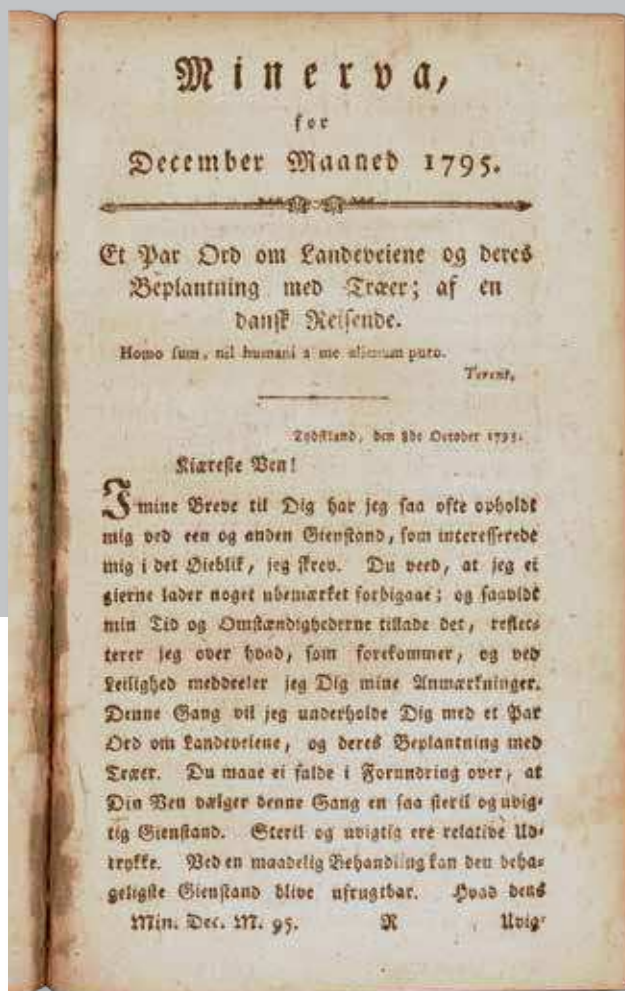
Et debatoplæg fra 1795

ved Nils Kr. Zeeberg



I årene omkring 1800 udkom i Danmark en del litterære magasiner som *Iris*, *Iris og Hebe*, *Athene* med flere, og i perioden 1785-1807 *Minerva*, et *Maanedsskrift*, med varianter heraf som *Minerva*, et *Maanedsskrift* og *Ny Minerva*; i 1808 som *Fierdingaarskriftet Ny Minerva*, fra 1815-1819 som *Dansk Minerva*, og i årene 1828-1830 som *Tritogenia*. *Minerva* blev udgivet af litteraten Knud Lyne Rahbek og den norskfødte digter og litterat Christen Henriksen Pram. Fra 1785-1789 var de begge redaktører, fra 1790-1793 var det Pram alene der stod som redaktør, og fra 1794-1830 havde Rahbek redaktørtitlen. Pram var medredaktør på *Tritogenia*. I *Minerva* december-nummeret 1795 offentliggjordes disse tanker, gjort på en rejse i Tyskland, skrevet af 'en dansk Reisende'. Denne rejsende var den senere professor i landøkonomi ved Universitetet Gregers Begtrup, en introduktion til forfatteren, der sendte dette rejsebrev to dage efter sin 26 års fødselsdag, følger på side 12. RejsEBrevet gengives her nøjagtigt med den gamle ortografi, men med noterne samlede efter teksten. En oversigt over interessante nordamerikanske træsorter, samt en vidtløftig udregning af det mulige antal frugttræer, og deres udbytte, langs vejene, er gengivet i fraktur efter originalen på rette plads i teksten. Gregers Begtrup var ret konsekvent i sin retskrivning, en enkelt variant vilde/ville kan skyldes sætteren i bogtrykkeriet. Brevmodtageren *Kiæreste Ven* kan være *Minervas* redaktør Knud Lyne Rahbek, eller måske generelt *Minervas* læsere. Gregers Begtrups brev følges op af to svar i *Minerva* for januar og marts 1796, disse bringes i næste nummer af *Vejhistorie*.

Nils Kristian Zeeberg, f.1946, der har bearbejdet Minerva-artiklerne for VEJHISTORIE, er uddannet i IT, informationsteknologi, det vi i 1960erne kaldte EDB, elektronisk data-behandling. Bestyrelsesmedlem på Danmarks Tekniske Museum, i Selskabet til bevaring af industrimiljøer og Selskabet for Københavns Historie.



Indledningen til Begtrups brev trykt i 'Minerva' for december måned 1795.

Gregers Begtrup:

Et Par Ord om Landeveiene og deres Beplantning med Træer; af en dansk Reisende.

Homo sum, nil humani a me alienum puto.
Terent.

Tydskland, den 8de October 1795.

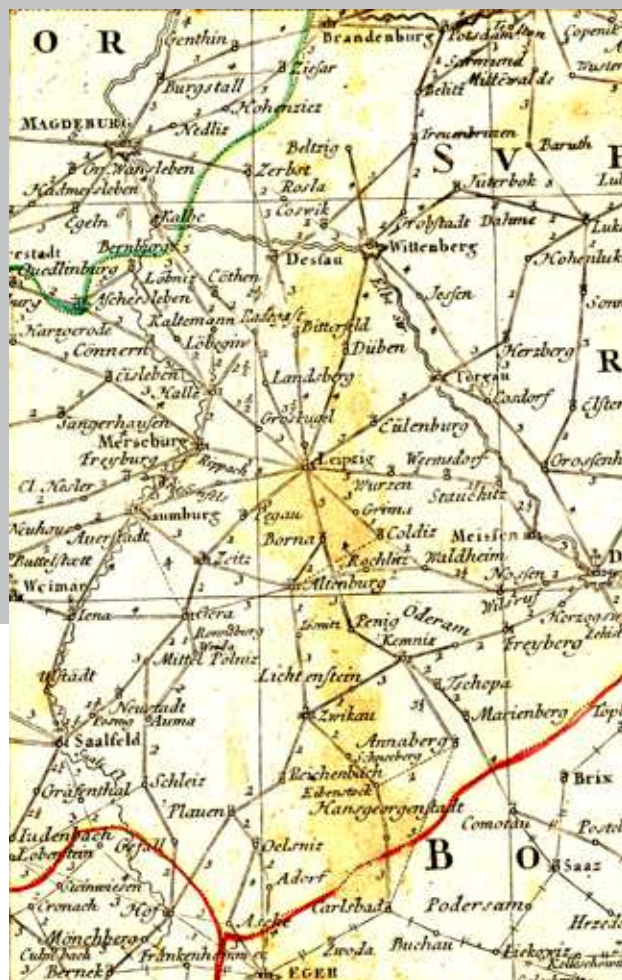
Kiæreste Ven!

I mine Breve til Dig har jeg saa ofte opholdt mig ved een og anden Gienstand, som interesserede mig i det Øieblik, jeg skrev. Du veed, at jeg ei gjerne lader noget ubemærket forbigaae; og saavidt min Tid og Omstændighederne tillade det, reflecterer jeg over hvad, som forekommer, og ved leilighed meddeleer jeg Dig mine Anmærkninger. Denne Gang vil jeg underholde Dig med et Par Ord om Landeveiene, og deres Beplantning med Træer. Du maa ei falde i Forundring over, at Din Ven vælger denne Gang en saa steril og uvigtig Gienstand. Steril og uvigtig ere relative Udtrykke. Ved en maadelig Behandling kan den behageligste Gienstand blive ufrugtbar. Hvad dens Uvigtighed angaaer, kan den være uvigtig for Dig, som sidder i Din Stue, men ei for mig og enhver, som ofte er nødt til at

lade sig skrumple paa en Vogn. Desuden er Veien, hvorpaa vi køre, naturligviis den første Gienstand, som tilbyder sig vores Opmærksomhed; og Grunden til, at vi værdige den saa sielden vores Attention, er dens store Eensformighed. Sielen forlanger en Forskiellighed af behagelige Indtryk; disse forskaffe den slagne Landevei os ikke. Kan Marken og dens Produkter, eller de fjerne Udsigter, ikke sysselsætte og opmuntre os, føle vi kiedsommelighed, og blive utilfredse. Saaledes er det gaaet mig ofte, og saaledes mange tusinde Reisende, fornemmelig naar man kører med den agende Post i Tydskland.¹

Der er sørget meget for den Reisendes Bequemmelighed, Sikkerhed og Fornøielse; men det er langt fra, at der er skeet Alt, hvad der kunde og burde skee. Det er ei nok, at der sees paa, at Chausseen er got steenbroelagt, at Furerne af Vognhulene, og Hullerne i Veien opfyldes. Veimesterne, Øvrigheden, og overhovedet de, som ere satte til at have Opsyn med Landets

Udsnit af: „Neue und vollständige POSTKARTE durch ganz DEUTSCHLAND verfertigt von JOHANN IACOB von BORS etc etc,“ (Nürnberg 1764). Gregers Begtrup kan have haft et kort som dette med på rejsen. Kortet er falsket, og måler oplæbet på lærred i 32 felter 77 x 96 cm. De af Begtrup omtalte lokaliteter kan findes på kortet, der har meget skematisk markerede veje med distancer angivet. Såvel befordrings- som posttakster afhang af rejselængden.



offentlige Veie, bør idelig stræbe at give dem saa megen Beqvemmelighed, Skiønhed og Afvexling, som de efter deres Natur kan modtage. Beqvemmelighed og Afvexling ere de to Hovedegenskaber, som jeg forlanger af en Vei. Beqvemmelighed bliver med Rette den første og fornemmeste Egenskab; thi det er Hensigten med dens Anlæggelse. Men ikke engang for denne første og vigtigste Punkt er der fuldkommen sørget paa enhver ny anlagt Chaussee. Saaledes er den nylig anlagte Chaussee mellem Leipzig og Naumburg, at jeg skal anføre et Eksempel, paa mange Steder saa høi og stærkt afrundet, at naar to Vogne møde hinanden, og de blive nødte til at forlade Hiulsporene, staae de i Fare for at kastes om, fornemmelig er det en bepakket Fragtvogn. Paa vore Veie i Siælland kan flere Vogne møde hinanden, og det med den største Sikkerhed. Et Hovedfortrin ved vore Chausseer er, at de ere broelagte med tilhugne Kampesten, og overdyngede med Gruus, saa at Veien udgør et fast Paviment. I den største Deel af Tydskland broelægges man med en porøs Sandsteen. Saasnaart Veien befares, smuldrer Sandsteenen under de svære Fragtvognes Last, og foraarsager en betydelig Fordybning, hvor Vognsporet gaar. Disse Furer opfyldes igien med smaae Steene, som gjøre Veien i høi Grad besværlig for Hestene, og som tillige tage meget paa Vognen. Disse Ubeqvemmeligheder have vore Chausseer ikke. Paa den anden Side er hos os ikke i det ringeste sørget for Fodgiængerens Beqvemmelighed.

Det synes, som vi slet ikke have tænkt paa dem ved Veienes Anlægning; og da Fodgiængerens Antal idelig er større end de Kiørendes, kan de med ligesaa stor Billighed gjøre Paastand paa en banet Vei, som den Kiørende. Denne Billighed erkende vi ved enhver Gades Anlægning. Fortogene overlades den Gaaende; og til hans Beqvemmelighed ere de belagte med bredere, og ofte med tilhugne Steene. Hvorfor nægte vi den Vandrende en lignende Beqvemmelighed paa den offentlige Landevei? Vilde Du svare mig: Steenbroen er ligesaaavel for ham som for den Kiørende, saa behøver jeg vel ei at erindre Dig om, hvor høist ubehageligt og trættende det er, at gaae længe paa en Steenbroe, hvor meget det taget paa Fodtøiet, og hvor

sensibelt det maae være for den, som er nødte til at gaae med bare Been. Paa en jevn Fodstie løber man nok engang saa let og hurtig som paa en Steenbroe, og man er istand til at gaae flere Dage efter hinanden, uden at Fødderne bliver ømme. Vil Du til vore Veies Forsvar anføre den planerede Vei, som løber paa begge sider af Steenbroen, og sig: paa den kan Fodgiængereren gaae, dersom Steenbroen skulde være for haard? Et maadeligt Tilbud. Den planerede Sidevei er tildeels opkiørt. Saasnaart Veirliget tillader det, veed enhver af egen Erfaring, at saavel den Reisende, som Bonden i Særdeleshed, kiører heller paa den planerede Sidevei, for at spare paa sin Vogn og for at lette Arbeidet for sine Heste. Har det regnet en Nat, saa er saavel Fodgiængereren som den Kiørende nødte til at forlade Siderne, og behielpe sig med Steenbroen.

Den ene Sidevei burde i det ringeste skienkes Fodgiængereren allene. Udenfor Hovedstadens Porte, i den lange Allee til Frederiksberg, er der sørget for den Gaaende. Vil Du svare mig: Ja, det er offentlige Spadseregange til Publikums Fornøielse og Sikkerhed. Hvorfor ville vi ikke skienke den reisende Vandringsmand den samme Beqvemmelighed? Skulde vi ei være betænkte paa, at gjøre ham sin Reise saa lidet besværlig som muelig? Nedbøiet af sin Randsel, eller en anden Byrde, maae han ofte kiempe med onde og ubanede Veie, uden at tale om Veirligets Indflydelse.

Til den Gaaendes Beqvemmelighed skulde den ene Sidevei spærres for Kiørende og Ridende, og overlades den vandrende Fodgiænger. Veien burde jevnes, sammenstødes, og belægges



Udsnit af kort over Århus Stift fra Pontoppidans *Den Danske Atlas* udgivet af Hans de Hofman (1768) med angivelse af Gregers Begtrups fødestavn, landsbyerne Vistoft og Begtrup liggende i bunden af Helgenæs Vig (nu: Begtrup Vig). Inden trianguleringen og kortlægningen ved Videnskabernes Selskab var Pontoppidans Atlas den mest retvisende kortlægning af Danmark. Vejlinjer er dog ikke angivet.

Om Gregers Begtrup

En dansk Rejsende er Gregers Begtrup (døbt Grais Otte Brun Begtrup), født 6.10.1769 i Vistoft på Mols som søn af en præst, og senere provst, der tillige udviste stor interesse for landøkonomi. Formen *Gregers* er det navn han virkede under i sit voksenliv. Familienavnet Begtrup er givetvis taget fra den i Vistoft Kirkes nærhed liggende landsby Begtrup. Gregers Begtrup blev kun i fødehjemmet i fem år, idet han 1774, tillige med sin to år ældre broder Joachim, flyttede med deres 23 årige søster Gregoriane til Horsens, hvor søsteren var blevet gift med den otte år ældre Johan Henrik Tauber. Gregoriane, Joachim og Gregers var hhv. 6., 15. og 16. barn af seksten, hvoraf 10 overlevede de første år. Johan Henrik Tauber var rektor på latinskolen i Horsens, og blev i 1781 rektor for katedralskolen i Odense. Herfra blev Gregers Begtrup student i 1787, og så gik turen til København, hvor han blev cand.theol. i 1791. Muligvis fulgtes han noget af vejen til København med sin søster og svoger og de første fem af deres i alt syv børn, idet Johan Henrik Tauber i 1787 blev rektor på katedralskolen i Roskilde. Ægteparret Tauber fik yderligere to børn, der døde som spæde.

Vi har her en beretning om veje, og træer, skrevet af en ung mand der forstod at bruge øjnene, og som på sin vej fra barndomshjemmet helt sikkert,

i den udstrækning han ikke er sejlet fra sted til sted, har færdedes i et Danmark uden et egentligt sammenhængende vejsystem. Da han kom til Sjælland og skulle videre til København, var kun vejen fra København til Roskilde færdiganlagt som en for den tid moderne vej – vejen fra Roskilde til Korsør var under anlæg i årene 1779-1792, og var netop i foråret 1787 færdiganlagt i hovedtrækene; de sidste arbejder trak ud til 1792. Efter embedseksamen rejste Gregers Begtrup i 1793 som ledsager for den fire år yngre stamherre til Giesegaard, Knud Bille Schack, til Kiel, hvor han indskrev sig på universitetet og erhvervede den filosofiske doktorgrad. På rejsen har han igen haft mulighed for at opleve landevejene i Danmark. Han er formentlig rejst fra København til Korsør ad rute 156 til Roskilde, rute 14 til Ringsted, og rute 150 til Korsør og Store Bælt, for nu at bruge de nutidige betegnelser på vor 1700-tals vej, og er derfra enten sejlet til Kiel, eller også er han, efter overfart til Nyborg, kørt over Fyn til Assens, idet postruten endnu frem til 1794 gik over Assens til Årøsund i Jylland. Under Kielopholdet, der også bragte ham til andre steder i Tyskland, som Jena og Göttingen, skrev han dette rejsebrev til *Minerva*. 1796 rejste Gregers Begtrup videre til Schweiz, Frankrig (Paris), og derfra med en kongelig understøttelse til Nederlandene, inden rejsen gik til



Portræt af landøkonomen Gregers Begtrup (1769-1841), forfatteren til rejsebrevet fra Tyskland om plantning af nyttige træer langs vejene.

England, hvor han, som sin far, dyrkede interessen for og studerede landøkonomi, det fag der blev hans efter hjemkomsten til Danmark i 1798. Gregers Begtrup blev professor i landøkonomi ved Universitetet, han døde i København 13.5.1841.

Kilden til afsløring af Gregers Begtrup som *den danske rejsende* er Rasmus Nyerups: *Almindeligt Register over Maanedsskriftet Minerva*, fra dets Begyndelse med Julii Maaned 1785 til det 18de Aarhundredes Udgang, udgivet i 1801. Morten Clausen har venligst meddelt sine optegnelser over Slægten Begtrup. Tillige er *Den Store Danske* i netversion, Steffen Elmer Jørgensen: *Fra chaussé til motorvej*, DVS 2001, og C. L. Paulsen: *Forsøg til en historisk beretning om vejvæsenet i Danmark*, udgivet ved Michael Hertz, DVS 2009, anvendt ved arbejdet med noterne.

med Gruus. Ved den idelige Gaaen vilde en slig Fodstie blive saa jevn og fast, som Gangene i Rosenborghave eller på Volden; og selv den stærkeste Plaskregn vilde kun lidet skade den, da Vandet flød i Graven, og ei havde Huller eller Fordybninger, at samle sig i. Saaledes finder man overalt i Tydskland Fodstier, som løbe enten ved Siden af Landeveien, eller paa Kanten af Chausseen. Jeg vil ei sige, at de ere anlagte af Øvrigheden; den Vandrende har fulgt sin Formands Fodspoer, og saaledes er der blevet efterhaanden en Beqvem Gangstie : en Vei, som den Kiørende alletider respekterer, og som den Ridende sielden beskadiger. Jeg erindrer kuns eet Sted, hvor Øvrigheden har udtrykkelig sørget for den Gaaende, og det er paa det Erfurtske Territorium, hvor det er den Ridende under Pengestraf forbudt at følge Fodstien.

Ved første Øiekast synes en slig Omhyggelighed for den Gaaendes Beqvemmelighed at være meere end et menneskekiærligt Raad. Vil vi undersøge det nærmere, og tage Erfarenhed til Hielp, skal vi snart overbevise os om, at det har en større Indflydelse paa Industrie, Fødemidlernes Lethed, og ringere Arbejdsløn, end vi troe. Gaae vi paa vore Torve paa de bestemte Torvedage i Ugen, saa vil vi strax bemerke, at selv det ubetydeligste i Henseende til Qvantitet: Æg, Smør, Frugt, Lærreder – til det vigtigere og sværere: Korn og Brænde, transporteres paa Vogne. Gaae vi derimod paa Torvene i Tydskland, saa see vi den største Velsignelse af Landets Produkter i større og mindre Qvantiteter, og kuns saare faa Vogne. Alt bliver baaret i store Kurve paa Ryggen, eller trilles paa en Hiulbøre. Det er naturligt, at Varene blive dyrere, naar de bringes til Torvs med Heste og Vogn. Bonden maae jo sætte paa sine Varer, hvad han giver ud til Bompengene frem og tilbage, hvad hans Heste koste ham at holder underveis, uden at tale om, at han kunde bruge sin Hest og Vogn nyttigere hjemme, end ved at slide dem op paa en Landevei. Enhver, der har seet de Byrder, som trilles her til Lands paa en Hiulbøre, vil tilstaae mig, at der er ofte mere paa den, end paa vore sædvanlige Bøndervogne. Det kunde ei have sted, dersom der ei gaves overalt banede Fodstier. I det Hannoveriske, Preussiske, og Saxiske, gaaer en Karl eller Pige med

en Pakke fra 50 til 100 Pd. for 3 a 4 GGr. Milen, og er istand til at gaae 6 tydske Mile en Dag, omtrent 9 danske. Dette kan intet Bud udholde hos os, fordi det ei har en planeret Fodstie for sig.

Dog, det er ei Veienes Beqvemmelighed allene, som jeg vilde gjøre Dig opmærksom paa. Det er fornemmelig paa deres Afvexling og Skiønhed. Vi forlange ikke blot at leve; vi ville og leve behageligt. I Begyndelsen byggede Mennesket sig en Jordhytte, for at redde sig for Veirets Ubehageligheder; han byggede derefter et Huus, for at nyde desto større Beqvemmelighed. Han blev ei staaende ved det første Trin til Cultur. De murede Vægge var et ubehageligt Syn ; han overstrøg dem med Kalk, belagde dem med Fiæle. Denne Eensformighed trættede Øiet, og for at afhjælpe denne Mangel malede og tapetserede han sine Vægge. Saaledes gaaer det med enhver Gienstand, som hører til det daglige Liv. Først sørge vi for det Nødvendige, derefter for det Nyttige og Behagelige. Den samme Regel bør vi ogsaa følge med vore Landeveie. For at fornøie Øiet, have vi længe været betænkt paa, at give dem en levende Begrændsning. Veien beplantes med Træer; under deres skyggende Toppe befrie vi os for de brændende Soelstraaler, og den sagte Regn. Dette Gode har vi ei vildet skiænke Landets Veie i Almindelighed; kuns i Nærheden af Hovedstaden eller et Lystslot er der plantet Alleer. Med Rette anføres dette imod Alleer, hvorfor de ei ere passende paa Landeveiene: Træerne vilde foraarsage for megen Skygge; Vandet vilde blive staaende paa Veiene af mangel paa Luft; og Sæden paa Marken kan ei modnes formedelst den stærke Skygge. Den sidste Aarsag er fornemmelig bleven motiveret i Schlesien. De mellemlange Alleer trætte Øiet, i stedet for at oplive det. Det perspectiviske og høitidelige ved Synet af en Allee af høie og velvoxne Træer vilde tabe sig, opvække Kiedsommelighed, og give Sielen en melankolsk Stemning. Men hertil svares: vi bør ei sætte Træerne saa tæt, at deres Skygge skulde have Indflydelse paa Veien. Hvad deres Skygge i Henseende til Kornmarkerne angaaer, falder det ved vore ophøiede Chausseer af sig selv bort. Ligeledes bør vi berøve Alleerne det Eensformige og Trættende, ved at give dem Afvexling. Have vi plantet paa de første tusinde Skridt den

mer, ligesledes Træe til alt Slags Snekkerarbejde *). Vore Landeveie kunde paa denne Maade blive

*) Da vi ei have hos os nogen Plantage af amerikanske Træsorter, saa vil jeg anføre nogle af de vigtigste efter v. Wangenheim's Anvisning.

| Træernes Navne. | Alder. | Høide. | Diamet. | Brug og Nytte. |
|--|---|--------|---------|---|
| Quercus alba, den hvide Eeg | I det 60, 80, 100 — 150 Aar til Bygningstræe; i sit 20—25 Aar til Lægter. | 60—80 | 2—3 | Til Skibs- og Bygningstræe, Brænde, Kul, Mast, Barken for Garverne. |
| Quercus rubra, røde Eeg | 70, 100—150 Aar til Bygningstræe; i det 20de Aar til Lægter. | 60—80 | 2—3 | Ligesledes. |
| Quercus prinus, Kastanje Eeg | I det 70, 80—100 Aar til Bygningstræe; i det 20de Aar til Lægter. | 40—50 | 2—3 | Ligesledes. |
| Juglans nigra, sort Walnuttræe | I det 60, 80—100de Aar til Bygningstræe; i det 20de Aar til Lægter. | 40—50 | 2—3 | Til alt Slags Snekkerarbejde, Brænde, Kul, Mast for Søveene. |
| Juglans cinerea, askefarvet Walnuttræe | Ligesledes. | 50—60 | 2— | Ligesledes. |
| Juglans alba, hvid Walnuttræe | I det 40—80 Aar til Bygningstræe; i det 20de Aar til Lægter. | 50—60 | 2— | Ligesledes. |
| Acer saccharinum, Sucker, Ahorn | 70—80 Aar til Bygningstræe; i det 20de Aar til Lægter. | 40—60 | 2— | Til alt Slags Arbejde, Brænde, Kul; at Sæften tilberedes Sucker. |
| Acer rubrum, rød Ahorn | 70—80 Aar til Bygningstræe; i det 20—25 Aar til Lægter. | 40—50 | 2— | Godt Arbejds træ og Veantædt. |

blive en Hjælp og Berigelse for Landet, en Planterose for Skovene, leve og Frugt og Hægt til Bondens Stæder. Landets Vorn kunde paa en let og behagelig Maade blive bekendt med de forskellige Træsorter, og efterhaanden lære at kende deres Brug og Nytte. Jeg vil ei tale om den Virkning, at det vilde forædle vor Smag i Havens væsen og Havets Anlæg, og give os rigelig Stof til Boskøvs og engelske Partier.

Jeg har hidindtil blot talt om at besætte Veiene med vilde Skovtræer. Endnu staaer en uendelig Mængde

| Træernes Navne. | Alder. | Høide. | Diamet. | Brug og Nytte. |
|--|--|--------|---------|---|
| Platanus occidentalis, nordamerikansk Platanus | 30—40 Aar til Bygningstræe; i det 15 Aar til Lægter. | 60—70 | 3—4 | Godt til alt Slags Snekkerarbejde, og til Brænde. |
| Prunus virginiana, Kirsebærtræe | 40—50 Aar til Bygningstræe; i det 20 Aar til Lægter og Staver. | 30—40 | 2— | Fortreffelig til alt Slags Snekkerarbejde, Brænde, Kul; Kræften til Vin Spiritus. |
| Morus rubra, røde Rørbærtræe | 60—80 Aar til Bygningstræe. | 50—40 | 1½ | Mottig til alt Slags Arbejde, Brænde tienslig for Silkeorme. |
| Cupressus thyoides, hvid Cypress | 80—100 Aar til Bygningstræe. | 60—80 | 3—4 | Til Skibs- og Bygningstræe, Brænde og Brænde. |
| Kobinia Pseudo-Accia, rødte Akacie | 40—80 Aar til Bygningstræe; i det 15 Aar til Lægter. | 60—80 | 2—3 | Ligesledes. |

| Træernes Navne. | Alder. | Høide. | Diamet. |
|-----------------------------|---|--------|---------|
| Quercus alba, den hvide Eeg | I det 60, 80, 100 — 150 Aar til Bygningstræe; i sit 20—25 Aar til Lægter. | 60—80 | 2—3 |
| Quercus rubra, røde Eeg | | | |

Brug og Nytte.
Til Skibs- og Bygningstræe, Brænde, Kul, Mast, Barken for Garverne

huuslige Lind, den skønne Kastanie, den stolte Gran og Fyrretræe, saa plante vi paa det næstfølgende Ask, Ahorn, Pappel, Accacie, Platanus, eller andre Træer.²

Forandring giver ofte Hverdags-Objekter et nyt Liv. Hvo seer ei med Glæde og Deeltagelse det første grønne Løv paa Træerne om Foraaret, den første Rose om Sommeren. Vi have seet det tive og tredive Gange, og dog see vi det altid med den samme inderlige Deeltagelse. Naturen er en sammenhængende Afvexling underkastet. Aldrig opholder den os saa længe ved en Gienstand, at den trætter. Den langsomme Continuitet

af Forandringer behager; og denne Kunst er det, vi bør lære af Naturen. Ny og overraskende Gienstande modtage en Landevei ikke, men en behagelig Afvexling. Vi forlange ei, at Landeveiene skal slynge sig igiennem Buske og Enge, forbi Søer og Skove. Det var mod Veiens Bestemmelse — vi have Hastværk, vi ile til Maalet, vor Tid tillader os ikke at dvæle ved den smilende Natur. Vi forlange altsaa den korteste Vei, uden derfor at være udsatte for Kiedsommelighed.

Naturen har tillagt Træerne en uendelig Varietet i Henseende til Dannelselse, Farve, Vext; saa at det blot staaer til os, at give

dem Liv og Interesse. Selv den hele Kunst i Maleriet med Lys og Skygge, Afvexling og Holdning i det Heele, kan udtømmes i en Allee. Den grønne Eng, den gule Kornmark, den lyseblaa Himmel, den bølgende Søe – Alt tiener til at elevere Planterens Penselstrøg, dersom jeg tør betiene mig af dette Udtryk. Med et Ord: En Landevej bør være en smuk indfatning om et skjønt Malerie. Jeg behøver vel ei at erindre, at Gartnerens dannende Haand bør ikke berøve Træerne deres naturlige Form. Vi forlange den simple Natur i sin eiendommelige Prydelse, men ingen kegelformige, pyramidalske, eller blomsterpottelignende Misfostere. Slige barnagtige Naturfordreininger vilde allermindst skikke sig paa en Landevei, i den simple Naturs Skiød. Det vilde opvække en latterlig Kontrast. Dersom Du ei troer, at vore Skove kunde levere saa megen Varietet, som jeg forlanger, saa staaer jo den heele Rigdom af nordamerikanske Træsorter til vor Tieneste. Kunstneren kan i Wangenheims³ Beskrivelse finde overflødig Stof til at berige sin Phantasie; han kan af den lære, hvorledes han bør behandle dem. De nordamerikanske Træer bør saa meget mere anbefales, da de fordrage vort Klima fortreffelig, og forlange ingen besynderlig Pleie. De voxer ligesaa villig som vore egne Skovtræer. Desuden have mange det Fortrin for vore egne, at de voxer hurtigere, og levere, tidligere end vore egne Skovtræer, Skibs- og Bygnings-tømmer, ligeledes træ til alt Slags Snedkerarbeide. Da vi ei have hos os nogen Plantage af amerikanske Træsorter, saa vil jeg anføre nogle af de vigtigste efter v. Wangenheims Angivelse.

[Se illustration side 14]

Vore Landeveie kunde paa denne Maade blive en Ziir og Berigelse for Landet, en Plantereskole for Skovene, levere Brændsel og Hegn til Bondens Gierder. Landets Børn kunde paa en let og behagelig Maade blive bekiendt med de forskellige Træsorter, og efterhaanden lære at kiende deres Brug og Nytte. Jeg vil ei tale om den Binytte, at det vilde forædle vor Smag i Havevæsenet og Havers Anlæg, og give os rigelig Stof til Bosqvets og engelske Partier.

Jeg har hidindtil blot talt om at besætte Veiene med vilde Skovtræer. Endnu staaer en uendelig Mangfoldighed tilbage,

som tiener til vore Veies Forskiønnelse. Den heele Riigdom og Overflødighed, som Pomona skienker sine Venner, staaer jo til vor Tieneste. Deres friske Blomster i Foraaret, de modne Frugter i Efteraaret, hvor uendelig en Afvexling levere de ei, hvilket forfriskende og kildrende Syn for Øiet! Det er ubegribeligt, paa hvilken Grund at Englænderen har udelukket det skjønneste og nyttige Frugttræ af sin Park, og endnu ubegribeligere, at Tydskeren efterligner saa slavisk den engelske Egensindighed. Et Kirsebærtræ er vel ligesaa smukt som en Hyld, vilde vi ikke forjage begge, kunde vi dog venskabelig foreene dem. Brugen af Frugttræer vilde meget vel svare til vore Begreber om et engelsk Anlæg. En engelsk Have fremstiller os den forædlede og forskiønnede Natur. Skal Naturen vise sig i en skjønnere Form end sædvanlig, bør ogsaa dens Produkter være finere. Det vilde vist ikke støde Øiet, at see i et engelsk Partie et skjønt Træ med modne Frugter; tvertimod er det mere anstødende, at den forskiønnede Natur ei bliver sig selv liig, at den frembringer, i Stedet for ædlere Frugter, blot vilde Træer, eller haarde og uspiselige Skovæbler. Det er ligesom vi skammede os ved Frugttræet; med Omhyggelighed skiule vi vore Frugthaver bag ved Husene, eller anviser dem en anden afsides Plads. Bonden overlader vi den Fornøielse, at have for sin Dør eller Vindue et Frugttræ. Folk derimod af Smag og Levemaade fjerne fra sig et Syn af modne Æbler, som de dog gjerne ønske sig paa deres Taffeler.

Paa vore Landeveie kan vi plante Æbler, Pærer, Blommer, Kirsebær, Morbær, og endnu flere Slags. Distancen imellem Træerne er for Kirsebær og Blommer i det høieste en Afstand af 20 Fod, og for Æbler og Pærer 30 Fod. Tallet 25 bliver altsaa en Middeldistance for Træer af alle Slags. En dansk Miil udgjør 24000 geometriske Fod; saasart nu Frugttræerne plantes paa begge Sider af Landeveien, er der altsaa 48000 Fod Land at plante paa. Divideres nu 25, som en Middeldistance for Frugttræer af alle Slags, i 48000, saa gives os det Produkt 1920, som er Træernes Antal paa enhver dansk Miil. Altsaa:

[Se illustration side 16]

Dersom vi nu vilde gjøre en lignende Beregning over alle de Veie, som gaar til de enkelte Kiøbstæder i Siælland, ja til de

Paa en dansk Miil, eller 48000 Fod 1920 Frugttr.
 Fra Kiøbenhavn til Roeskilde 4 Mile 7680 —
 Regnede vi fra Helsingøer til Kiø-
 benhavn 6 Mile, og fra Kiøben-
 havn til Korsøer 14 Mile — i alt
 20 Mile; saa kunde paa denne
 Chaussee igiennem Landet rigelig
 staae ' ' ' 38,400 —
 Vilde vi kuns antage een Skieppe
 Frugt aarlig paa hvert Træe, som
 er dog et alt for lidet Antal, saa
 snart Træerne blive ordentlig pas-
 sede, saa udgjør det ' ' 38,400 Skpp.
 eller ' 4,800 Td. Frugt.

*Paa en dansk Miil, eller 48000 Fod 1920 Frugttr.
 Fra Kiøbenhavn til Roeskilde 4 Mile 7680 —
 Regnede vi fra Helsingøer til Kiø-
 benhavn 6 Mile, og fra Kiøben-
 havn til Korsøer 14 Mile — i alt
 20 Mile, saa kunde paa denne
 Chaussee igiennem Landet rigelig
 staae 38,400 —
 Vilde vi kuns antage een Skieppe
 Frugt aarlig paa hvert Træe, som
 er dog et alt for lidet Antal, saa-
 snart Træerne blive ordentlig pas-
 sede, saa udgjør det 38.400 Skpp.
 eller 4.800 Td. Frugt*

enkelt Communicationsveie imellem Landsbyerne; vilde vi udstrække vores Beregning til alle Øerne, Jylland og Holsteen; saa vilde det udgjøre mange Millioner Tdr. Frugt, som Landet kunde avle paa et Terrain, som hidindtil har ligget ubrugt.

Jeg behøver vel ei at gjøre Dig opmærksom paa den store Nytte i Oekonomien, som Veienes Besætning med Frugttræer fører med sig. Til hvor uendelig mange Ting er ikke Frugt nyttig og nødvendig? En Mængde Frugt vilde aflevere en betydelig Handelsgreen, saa at vi kunde forsyne vore Naboer, fornemmelig Rusland og Norge, og i Almindelighed alle Søefarende, med friske, tørrede, og indsyltede Frugter, Most, Eddike o. d. s.⁴ I den indre Oekonomie er en Velsignelse af Frugt en betydelig Fordeel. Friske og tørrede Frugter til Mad; Mosten en behagelig og sund Drik for Landmanden. Frugt tiener ogsaa til at føde Sviin og smaae Kreaturer med. Jeg vil ei engang nævne andre Bifordeele, som en Overflødighed af Træer skienker sin Eier, f. Ex. de affaldne Blade til Strøelse under Qvæget i Staldene, til at ryge Kjød med; de friske Blade af mange Frugttræer, ogsaa af vilde Træer, give et got Foer for Køer og Faar. Jeg haaber, at Du vil ei gjøre mig den forældede Indvending: mange Ting klinge ret got at læse, men lade sig dog ei practisere. Jeg kunde anføre Dig mangfoldige Stæder i Tydskland, og andre Lande, hvor det er Skik og Brug at beplante Veiene med Frugttræer. At jeg dog skal anføre nogle Stæder, hvor jeg har seet det med egne Øine. I Grevskabet Stolberg-Werningerode, som er bekient, at det ligger meget høit og koldt, har jeg seet, paa veien til Ilsenburg, en Fierdingvei besat med Borstorfertræer, og de bare rigelig. Paa Landeveiene fra Erfurt til Gotha, saavidt det Erfurtske Territorium gaaer, omtrent to Mile, er Veien besat med Frugttræer. I det skønne og frugtbare Pfalz ligeledes, fornemmelig den berømte Chaussee, die Bergstrasse, (de skønne Kastanie-alleer skal være omhugne af Franskændene); i Sveits, i Frankerige, paa Chausseen imellem Strasburg og Paris. Det slaaer tilvisse ikke feil, at det samme jo finder Sted i Engeland.

Du kunde indvende adskilligt imod mit Forslag. Frugttræer fordrer en sort, feed, lidet sandig, noget siid, læt og god Jordbund. Jorden paa Landeveiene er haard og tilsammen-

traadt; en sagte Regn, som er tienlig for alle vegetabiliske Væsener, kan ei trænge igiennem den faste Jordskorpe. Ikke enhver Jordbund er skikket til Frugttræer; paa de frie Marker, fornemmelig naar Træerne staae enkelte, udsættes de formeget af Vindstød, saa at de brækkes, og hindres i deres Væxt. Om Vinteren vilde Barken – fornemmelig vilde det være Tilfældet ved de unge Træer – beskadiges af Harer, og andet Vildt; om Sommeren af Kreaturerne paa Marken, af Drengene, og andre letfærdige Mennesker. De unge Frugtstammer vilde af Bønderne om Natten bortstieles, og enten plantes i egne Haver, eller sælges, ja maaskee opbrændes. De fleste af disse Indvendinger ere mere sandsynlige, end virkelige. Frugttræer forlange ingen udmærket god Jord; de voxer villige næsten i enhver Jordbund, saasnart de ei ere blevne forkiaeledede i Plantereskolen. Hvor Jorden skulde være alt for slet, eller Træerne udsættes for meget for Nordvind, eller en anden skadelig Vind, kunde der plantes Skovtræer. Desuden lader Gruben, hvori Træet plantes, sig med liden Møie forbedre ved Giødning og bedre Jord. For at forhindre, at Træerne ei blive beskadigede af Vildt og andre Creature, omvindes Stammerne med Torn. Hvad Tyverie angaaer, haaber jeg dog, at vores Almue, saavel paa Landet som i Kiøbstæderne, ikke er mere fordærvet, eller tyvagtig, end i andre Lande. Har man i Tydskland og Frankerige intet at befrygte, have vi da mere Aarsag? Desuden kunde jo Øvrigheden lønne Bommændene saaledes, at de kan holde Patroller til Opsyn over Træerne, eller ved Trudsel af Straf afskrække onskabsfulde Mennesker.

Du kunde spørge videre: hvor vilde vi faae alle de mange tusinde Frugttræer, som udfordres til at besætte Landeveiene med? Hvem skulde Frugten tilhøre? Hvorledes vilde vi beskytte de modne Frugter, at de ei bleve afrystede, da enhver vilde ansee dem for et fælleds Gode. Ogsaa disse Spørgsmaale ere lette at besvare. Det er ei nødvendigt strax at besætte alle Veie med Frugttræer, men efterhaanden, som Omstændighederne tillade det. Desuden ere de Kgl. Træeskoler ventelig i en saa god Stand, at de kan levere nogle tusinde unge Stammer om Aaret.⁵ Om Høsten og Efteraaret, i de tvende Maaneder,



Frihedsstøtten uden for Københavns Vesterport gengivet på et stik fra 1820'rne. Man aner de nu velvoksne træer i den allé, som Begtrup i sit brev fra 1795 omtalte som nyanlagt. Nationalmuseet, Antikvarisk-Topografisk Arkiv.

da Frugten modnes, bør der holdes Vagt. Paa enhver halv Fjerdingsvej opkastes en Jordhytte, hvor en Mand med en Hund og et Gevær holder Vagt Dag og Nat. Om Sommeren bliver Landeveien inddeelt i Parceller, og ethvert Stykke med sine Frugttræer forpagtes enten for den Sommer, eller flere til den Høistbydende. Ethvert tiende Træ derimod, eller ogsaa enkelte Parceller kunne bortskienkes som et *commune bonum* til den Reisendes vederqvægelse. I Toppen af de bortforpagtede eller de commune Træer bindes en tott Straae, til Tegn paa hvilke Træer, der have en privat Eier, og at ingen tør forgribe sig paa dem. Af de indkommende Forpagtningspenge kunde Frugttræeskolerne underholdes, og de forefaldende Udgifter og Lønninger til Gartner og Opsynsmænd tages.

Mit Brev er blevet længere, end jeg havde troet. Naar vi interesserer os for en Gienstand, glemme vi de hverdags Mønsurer, hvortil Moden binder os. Dersom Du har Taalmodighed til at læse videre, vil jeg kortelig erindre Dig om Hovedmomenterne af Brevet. Paa en Chaussee bør der sørges ligesaavel for den Gaaendes som den Ridendes Beqvæmelighed. Til den Ende burde den ene Sidevei overlades Fodgjængere alene, (og desuden paa enhver halv Fjerdingsvei plantes en Løvhytte med en Bænk til den Vandrendes Ud hvilelse, og til Beskyttelse for Regn). Veiene besættes enten med vilde Træer, eller med Frugttræer. Ikke en evig Allé af Linde, Castanier, Ahorn, Ask, eller Piil. Vi bør sørge for Afvexling, og Rangere Træerne smagfuldt, efter deres forskellige naturlige Høide, efter Bladenes Lyshed og Dunkelhed. Overhovedet følge de samme Grundsætninger, i Henseende til Farveblandingen, som enhver smagfuld Kunstner følger ved Valget og Rangeringen af de nordamerikanske, og andre fremmede Træesorter i Anlægget af de engelske Partier. Vi have hos os ikke een eneste Have, som jeg kunde betiene mig af til Exempel, og hvor vi have fulgt

de nyere Grundsætninger i Havers Anlæg.⁶ Den afdøde Justitsraad Hirschfeld har i sin fortræffelige Teorie der Gartenkunst, opstillet mange skønne og brugbare Regler, som enhver Kunstgartner burde lægge paa Hiertet. I en Blomsterhave rangerer vi ei Blomsterne efter noget System, ei heller efter nogen symetrisk Orden. Vi give Blomsterne den Plads, hvor de gjøre det stærkeste Indtryk, eller den behageligste Overgang fra det lyse til det mørke og dunkle, hvorved det stødende og kantede taber sig, og alle de enkelte Nuancer frembringe en harmonisk og vederqvægende Eenhed. Vi kunde i nærheden af Kiøbstæderne plante Frugttræer, og paa de fiærner Distancer vilde Træer. De samme Regler, som gjælde for de vilde Træers Sammenpasning, kan tildeels ogsaa anvendes paa Frugttræer. Undertiden kunde vi afvexle med begge, og sætte til Forandring Frugttræer og Skovtræer imellem hinanden.

Især burde vi give de nærmeste Veie til Hovedstaden et skønnere Udseende. Det er afgjort, at det første Indtryk er idelig det stærkeste og meest vedvarende. Frembyder et fremmed Land den Reisende sterile og ukultiverede Prospekter, saa glemmer han, som oftest, det virkelig Smukke, som han her efter faaer at see. Af denne Aarsag burde de tvende Hovedveie fra Helsingøer og Roeskilde til Kiøbenhavn paa det fordeelagtigste og smagfuldeste forskiønnes. Den første frembyder den Reisende saa mange interessante Syner, saa mange afvexlende Gienstande, store og velbyggede Landsbyer, kongelige Lystslotte, at det vilde være en let Sag, paa enkelte Steder at komme Naturen til Hielp, og ved Træeplantager ligesom kaste et Slør over dens Ufuldkommenheder. Veien fra Roeskilde til Kiøbenhavn er i høi Grad traurig og eensformig. Ingen Afvexling, ingen opmuntrende Udsigter. Blev vi ikke idelig opvakte af de forbikiørende Vogne, vilde vi slet ingen Føde finde for vor Sandselighed. Om en Hovedstad, dens Environs, dens Haver,

NOTER

I overskriften: Homo sum, humani nihil a me alienum puto, "jeg er et menneske og anser intet menneskeligt for fremmed for mig". Brevskriveren har anvendt en lidt anden form af det latinske fyndord, sentensen stammer fra Terents komedie *Selvplageren*, vers 77.

Noterne herunder står i originalteksten fra 1795 som fodnoter nederst på aktuell side med *) – markering.

1 Den er alletider to, og undertiden tre Timer om een Miil, da den gaær kuns Fod for Fod.

2 Den afdøde Justitsraad Hirschfeld har anbefalet i sit *Gartenbibliothek*, 1ste Bind, at besætte Landeveiene med følgende Træer, som de skiønneste og meest passende: *populus nigra* (italiensk Pappel), *pop. balsamifera latifolia* (amerikansk Balsam-Pappel), *pop. alba* (Sølvpiil), *platanus occidentalis* (nordamerikanske Platanus), *populus tremula* (Zitterpappel, Espetræe), *betula alba* (den hvide Elle), og med følgende Grantræer: *pinus cembra*, *p. stroba*, *p. canadensis*, *p. larix* (Lærke-træe).

3 *Beytrag zur teutschen holzgerechten Forstwissenschaft, die Anpflanzung nordamerikanischer Holzarten, mit Anweisung auf teutsche Forsten, von Wangenheim, mit Kupfern. Göttingen*

1787. Fol. Ligeledes fortiener at anbefales von Burgedorf *Anleitung zur Erziehung u. Anpflanzung der Holzarten*. Berlin 1787. 2 Th. 8. Des semis & plantations des arbres & de leurs culture, par Duhamel. Paris 1760. 4. Oversat paa tydsk med den Titel: Duhamel von der Holzsaat u. Pflanzung der Waldbäume. Nürnberg. 1763. 4.

4 Jeg har i denne Sommer ofte havt Leilighed til at bemærke, hvor fordeelagtigt det er at lægge sig efter Frugttræer, og med hvor liden Bekostning og Ulejlighed det er forbundet. Mangen en Landsbye i det Weimarske, paa de tørre og kalkagtige Bjerge omkring Jena, i det Altenburgske omkring Naumburg og Halle, har løst nogle hundrede, ja tusinde Daler for Blommer. En vis mand i Gotha udbad sig Tilladelse af Hertugen at beplante en steinig og ubrugt Høi med Frugttræer; og den samme Mand har i dette Aar løst 800 Rdlr. blot for Blommer. Enhver, som kiender det locale, veed, at Bierget var ligesaa bart, og udsat for Vinde, som det nærliggende Bierg, hvor Hertugen har ladet bygge et Observatorium under Major Sacks Opsyn. Hr. Pratje fortæller i Indledningen til sin *Bog: Anleitung zur Anlegung, Wartung und Erhaltung eines Obstgartens, Göttingen 1782*, at mangen en Huusmand i Hertugdømmet Bremen avler for nogle hundrede Rdlr. Frugt Aarlig paa en Morgen Land til 480 Quadratruthen, en Ruthe til 14 Fod. Overhovedet finder man paa de Steder,

jeg har nævnt, paa Engene, Høiene, Biergene, ofte imellem Kornet paa Marken Frugttræer, fornemmelig Blommetræer. I det Preussiske har man i Særdeleshed beplantet Kirkegaardene med Morbærtræer for at befordre Silkeavlen. [o.d.s. betyder 'og deslige sager'.]

5 Jeg vil nævne blot den Træeskole paa Düsternbrock, under Prof. Moldenhawers Opsyn, som den eneste, jeg kiender hos os. Denne Skole har, efter Professorens Forsikkring, henimod hundrede tusinde unge Træer. Aarligt bliver der bortskienket til Landalmuen totusinde Træer, foruden den store Mængde, som bliver solgt, og efter Forlangende forsendt. Dersom enhver Gartner tager sig af sin Træeskole med den Iver, Klogskab og Omhu, som Professoren, saa vil vi kunde udrette meget i en 10 til 20 Aar.

6 Af fremmede Haver kunde jeg nævne Dig adskillige. Enkelte Forsøg ved Dockenhude i Nærheden af Hamburg. Den smagfulde og skiønne Park til Wörlitz ved Dessau med Grohmanns Beskrivelse, eller Bechers *Taschenbuch für Gartenfreunde* i Lommen. Der Stern i Weimar, den engelske Have i Gotha; Hirschfeld har beskrevet den i sin *Theorie der Gartenkunst*. Schwetsingen ved Manheim, Hohenheim ved Neugaw, der Favorit ved Mains, og endnu flere ved Rhinstrømmen, som ere ventelig blevne forstyrrede i denne Krig.

gjør enhver sig store Forventninger; jo nærmere vi komme Staden, desto stærkere stige de; blive disse Forhaabninger ikke tilfredsstillende, finde vi tvertimod Natur og Kunst under det Middelmaadige, saa føle vi os ligesom fornærmede, og kan ei tilgive, at vore Forhaabninger blive tilintetgjorte.

Jeg erindrer ret vel, at vi have begyndt at besætte Veien til Damhuset med Træer, og at vi have brugt den kloge Forsigtighed, ikke at tage Træerne lige ud af Skoven, men til den ende indrettet en Planterkole; ligeledes, at Træerne er bundne til

Pæle, for at befordre deres Vext, og hindre dem fra Beskadigelse. Men et andet Spørgsmaal er: have vi valgt de meest passende Træer? have vi ved Varietet søgt at berøve Alleerne det Eensformige og Trættende? Vi bør ikke forlange, at Regjeringen allene skulde sørge for Veienes Forskiønnelse; enhver enkelt Stad burde søge at give sit Territorium et smilende og venligt Udseende. En smagfuld og veldekoreret Allee vilde, efter mine Tanker, ikke være en uværdig Gienstand for Eieren til et Herresæde, i Stedet for de sædvanlige Pilerader.

NY FORMÅLSFORMULERING SØGES FOR DANSK VEJHISTORISK SELSKAB

Ved Michael Hertz

Generalforsamlingen i Dansk Vejhistorisk Selskab, som blev afholdt 24. februar i år, drøftede Selskabets fremtidige virksomhed. Drøftelsen udsprang af, at Selskabets bestyrelse havde nedsat en arbejdsgruppe til at overveje dette emne, og at den derfor indledningsvis ville bede generalforsamlingen, og det vil sige medlemmerne, om at bidrage med evt. forslag og ønsker.

Der er intet nyt i, at en bestyrelse gør sig overvejelser om dens fremtidige virksomhed, eller at den appellerer til medlemmerne for at få gode ideer. Aktuelt er sagen imidlertid den, at der efter nedlæggelsen af Danmarks Vej- og Bromuseum ved Andelslandsbyen Nyvang, ikke er udsigt til, at der i overskuelig fremtid etableres et vejhistorisk museum i Danmark, og at dette bør have indvirkning på Selskabets vedtægter. Ifølge vedtægterne (§ 2) er det Selskabets opgave at fremme interessen for den historiske udvikling af Danmarks veje og deres brug, og (§ 3) at realisere dette formål ved at samle og aktivisere interesserede gennem foredrag, diskus-

sioner og ekskursioner, ved at formulere og bidrage til løsning af vejhistoriske opgaver, og ved samarbejde med Danmarks Vej- og Bromuseum og andre relevante institutioner, selskaber og personer.

I stedet for blot at foreslå, at ordene "Danmarks Vej- og Bromuseum" slettedes i vedtægterne, finder bestyrelsen altså anledning til en gennemgribende overvejelse af Selskabets formål og fremtid. Endnu er tiden ikke inde til at fremkomme med endelige bud. Men arbejdsgruppen konstaterer, at medlemmernes gennemsnitsalder er temmelig høj, - at tilgangen af nye medlemmer er meget beskedent, - endvidere at Selskabets virksomhed baseres på frivillig arbejdskraft, og at disse tre forhold gør dets fremtidige virksomhed sårbar. På den baggrund opstiller arbejdsgruppen en række punkter til nærmere eftertanke. Således:

Hvem skal Selskabet være til for? – Hvad vil Selskabet opnå ved sin virksomhed? – Hvad menes med "den historiske udvikling af Danmarks veje"? – Skal "veje" omfatte vejtransport? – Hvem ønsker Selskabet at påvirke og

komme i dialog med? – Skal forholdet til forskningen styrkes? – Hvordan hverver Selskabet nye medlemmer? – Hjemmesiden? – Skal Selskabet anvende sociale medier for at "nå længere ud"? – Samarbejde eller sammenlægning med Danmarks Tekniske Museum eller med en anden enhed? – Ressourcer? – Nedlæggelse?

Drøftelsen på generalforsamlingen ledte ikke til anden afklaring end den, at ingen talte for Selskabets nedlæggelse. Man ønskede hjemmesiden aktiveret, og man foreslog udvidelser af kontaktkredsen og samarbejdspartnere, bl.a. gennem sociale medier. Der var forslag om at revitalisere den foreslåede "historiske vej", som jo var indgået i planerne for Vej- og Bromuseet. Ligeledes var der forslag om at få Selskabet markedsført i forbindelse med Hærvejen. Men der er stadig plads til visioner og konkrete forslag. Medlemmerne og herunder læserne af dette tidsskrift er hermed opfordret til at overveje, hvad de forventer af deres medlemskab af Dansk Vejhistorisk Selskab, og til at fremkomme med evt. gode forslag.

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**