

# VEJHISTORIE

no. 28 // 2016

Tidsskrift fra DANSK VEJHISTORISK SELSKAB



OM PLANTNING AF VEJTRÆER

FARLIGE VEJTRÆER

# INDHOLD

Forsideillustration | Også en mulig løsning: „Farlige“ vejtræer med en beskyttende „fodlænke“ i form af autoværn. Se artiklen s.13.

03 OM PLANTNING AF VEJTRÆER  
ved Nils Kr. Zeeberg.

13 FARLIGE VEJTRÆER  
Michael Hertz, cand.mag.

## FORORD

Redaktionen gennemførte i august 2016 en enquete blandt abonnenterne, for at afklare, hvordan de stillede sig til udsendelse af VEJHISTORIE i elektronisk form. Fra abonnenterne indløb 65 besvarelser, tak for det! Af svarene fremgår, at 19 abonnenter entydigt foretrækker at gå over til elektronisk udgivelse af tidsskriftet, mens 16 abonnenter lige så entydigt foretrækker, at vi fortsætter med udgivelsen på tryk. 25 abonnenter giver udtryk for, at de – med vekslende styrke – foretrækker den trykte udgave men er villige til at modtage tidsskriftet i elektronisk form, 'hvis ikke det kan være anderledes', og 5 abonnenter erklærer sig lige tilfredse, uanset om de modtager tidsskriftet i elektronisk eller i trykt udgave. Redaktionen har derpå indstillet, at VEJHISTORIE fortsat udgives som tryksag,

så længe dette er muligt. Samtidig forbereder vi imidlertid at kunne gå over til elektronisk udgivelse den dag, vi ikke længere kan udkomme som tryksag.

De to bidrag til dette nummer handler om vejtræer, idet Nils Kr. Zeeberg afslutter og uddyber sin afhandling om diskussionen om dette emne i tidsskriftet 'Minerva' i 1795/96, som han indledte i forrige nummer, og Michael Hertz belyser temaet trafikfarlige vejtræer i det 20. århundrede. Foruden de nævnte bidragsydere takker redaktionen vore sponsorer ARKIL HOLDING A/S og COWI A/S for økonomisk støtte til udgivelsen.

Michael Hertz – Formand for redaktionsudvalget

## KOLOFON

### VEJHISTORIE

Tidsskrift for Dansk Vejhistorisk Selskab  
Nr. 28//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 og COWI 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

Viceinstituttleder 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

# OM PLANTNING AF VEJTRÆER

## Fortsat debat i 1796

ved Nils Kr. Zeeberg



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

### To svar til Gregers Begtrup's indlæg i Minerva for december 1795

I forrige nummer af VEJHISTORIE, nr. 27, 2016, bragtes Gregers Begtrup's rejsebrev til Minerva, et Maanedsskrift, ordret efter originalen fra december 1795. Dengang kunne man heller ikke meddele sig til offentligheden, uden at der var personer, der mente at de skulle kommentere det meddelte. Gregers Begtrup's tanker fra en rejse blev bragt under mærket *En dansk Reisende*, og medførte et anonymt samt et signeret svar, sidstnævnte fra K.H. Seidelin. De to brevskrivere er langt fra så konsekvente i deres retskrivning som Gregers Begtrup, og alle tre skribenters stil er tydeligt forskellig fra hverandre. Læs mere om skribenten K.H. Seidelin, og om denne formidling af de tre indlæg, efter de to breve.

**1** *Udgivers note:* sidehenvisningen er til side 255 i Minerva, december 1795. - Dette svar på Gregers Begtrup's Minerva-brev bragtes allerede i det følgende nummer, januar 1796; den anonyme brevskriver kan være Minervas redaktør Knud Lyne Rahbek selv. Det er kendt, at Rahbek skrev uden signatur i såvel Minerva som i hans *Den Danske Tilskuer/Nye Danske Tilskuer*, et alment og literært tidsskrift, der udkom 1791-1808. Skribenten har haft nogen botanisk indsigt.

Allerede i januar 1796-udgaven af Minerva aftryktes følgende unavngivne indlæg. Skribenten er kendt med landskaberne langs vejen fra København til Korsør, hvor han nævner steder som Damhuset, Vigersdal, Krebshuset og Vaarbye. Læs mere om disse sjællandske lokaliteter og om personen Hofraad Medikus på side 7-12.

### Af NN

#### Fragment af et Brev i Anledning af Brevet i forrige Hefte, om Landeveienes Beplantning med Træer.

Efter mine Tanker har Forfatteren temmelig fuldstændig opregnet Grundene for og imod Alleer paa Landeveie; men i at fremsætte hine og besvare disse har han ikke altid været lige lykkelig. Saaledes affærdiger han for hurtig den vigtigste Grund imod Alleer, at det nemlig er trættende for Øiet, bestandig at være indskrænket imellem to snoerlige Rader. Naar Synskredsen er indskrænket til nogle Skridt, er det vel mindre keedsommeligt for Øiet, at have forskellige Træearter at fæste sig paa; men dette gjelder ikke om Træer, som ere i nogen Frastand.

At Alleerne paa vore ophøiede Chausseer ikke skygge for Kornet, som Forfatteren paastaaer S.255,<sup>1</sup> er ikke sandt; thi dette foraarsager kun, at de kaste Skyggen længere bort. Blandt de Grunde, som skulde anbefale Alleer, anføres, at de kunde give Læe for en maadelig Regn. Forfatteren har ikke tænkt paa det temmelig rigtige Bonde-Ordsprog, at det regner to Gange i Skoven. Af samme Art er den Grund, at de give Læe for Kornet; thi de skade vist ligesaa meget, ved at hindre Vindens frie Strøg, som kunde tørre side, fugtige Steder, og i Høstens Tiid, der ofte har meget ustadigt Væirligt, befordre Kornets Tørring. Besynderligt er det, at Forfatteren i Begyndelsen foreslaaer Forandring af Træesorter, og opregner endog adskillige brugelige Arter, og siden anbefaler Frugttræer til Veienes Beplantning.

Efter mine Tanker er den Idee gandske rigtig, som for nærværende Tiid bliver udført paa vore Landeveie, at beplante hist og her nogle Steder med Træer, som for Ex. ved Damhuset, Krebshuset, Vigersdal, Vaarbye etc.; kun var det at ønske, at de varierte med Træearter, som ved Sorøe, hvilket især vilde tage sig ud, naar man, som Hofraad Medikus har foreslaaet, vilde vælge Træerne efter Egnens Physiognomie. Til det anførte Register kunde lægges adskillige, baade af vore og fremmede Træer; saaledes tager den almindelige Rønn sig meget godt ud om Sommeren ved sine Blomster, og om Efteraaret ved sine røde Bær. Det vilde Kastanietræ er baade ved sine Blades regelmæssige Form, Blomsternes Skiønhed, og dets ranke Vext, meget passende til Alleer; men, som sagt, kun paa enkelte Steder; thi, jeg troer, at den heele reisende Verden maatte bønfalde General-Vei-Commissionen, om at forskaane os for en evig Allee herfra og til Korsøer. Endnu maæ jeg anmærke nogle botaniske Feil, som findes i Afhandlingen. Forf. bruger adskillige Gange det tydske Slægtnavn Ahorn, da man dog har det danske Løn. Den italienske Poppel kalder han Pop. nigra, dens botaniske Navn er P.italica; Pop.alba kaldes paa Dansk hvid Poppel eller Abeel, ikke Sølvpiil. Betula alba, som i Afhandlingen kaldes hvid Ell, er den almindelige Birk. Quercus prina skal hedde Qv.prinius.

Hans Tanker om Fodstier forekomme mig meget rigtige; men jeg indseer ikke, hvorfor han ikke berører den Beqvemmelighed, at have Bænke paa Veiene, som Baggesen saa smukt recommanderer i Labyrinten.

*I marts 1796-udgaven af Minerva lagde Klaus Henrik Seidelin navn til denne kommentar til Gregers Begtrup's rejseberetning:*

#### **Klaus Henrik Seidelin:**

#### **Om Træers Plantning paa Veie.**

I Minerva for Januar [læs december 1795] læstes et Brev fra en reisende Landsmand, som høilig anbefalede Træers, og især Frugttræers, Plantning paa Veie. Der anføres Exempler af tydske Landeveie. Forfatteren troer, at Frugten af saadanne Træer vilde udgiøre en betydelig aarlig Indtægt. Brevet røber i det Heele en Patriot.

Da dette Almeen-Æmne er af Vigtighed, hvor der begyndes alvorligen at tænkes paa gode Veies Anlæg, og hvor der deels allerede er, deels med Tiden vil være Veie, om hvis Vinding eller Tab ved Beplantning det er værdt at bekymre sig; og da Beplantning idelig høres anpriist som noget ønskeligt, for den Udsigt og Kølighed, den yder de Reisende, og selv hos os er befalet; saa maatte det ikke være upassende, at ogsaa Grundene imod Beplantningen fremsættes.

Veie, i Ordets udstrakteste Forstand, inddeles i to Slags: Alveie, til hvis Befarelse enhver er lige berettiget; og Egenveie, som ere Eiendom for enkelt Mand eller Selskab. Til sidste Art henhøre eiendommelige Skov-, Strand-, Mark-, eller Drivt-Veie o.d.; til den første regnes alle Veie, som enten oprindelig eller ved Hævd ere blevne offentlige, og som Veiforordningen af 13. Dec. 1793 deler i Hoved-Landeveie, mindre Landeveie, og Biveie.

Egenveies Behandling er udenfor Lovgivningen, som for den offentlige Bedømmelse. Spørgsmaalet bliver da, om Træers Plantning er tilraadelig paa disse af Forordningen bestemte tre Arter offentlige Veie ?

Man seer strax, at Biveienes 8 Alens Bredde netop tillader to Kornlæsses Forbifart, og altsaa ingen Beplantning. De mindre Landeveie giver Forordningen 12 til 14 Alens Breede, og Hovedlandeveiene i det høieste 20 Alen. Denne Forskiel

i Breede er nok vel stor, ligesom den heele Inddeeling i Hovedlandeveis og mindre Landeveie synes mindre væsentlig i et Land, der som Danmark driver al sin omsætning til Vands, end i Brunsvig, Sachsen, eller andre Lande midt i Kontinentet. Imidlertid troer jeg endog, at Hovedlandeveienes 20 Alens Breede er for liden til, at den endnu ved Træerader burde formindskes. En Veis Breede bør svare til den Færdsel, der paa samme kan finde Sted, og de Tilfælde, som derved kunne indløbe. For ikke at fremstille et alt for usædvanligt Tilfælde, vil jeg blot sætte, at 2 lange Rækker af Høe- eller Kornlæs fare hver sin Led; disse optage da med de gaaende Kiøresvende over 8 Alen. Skulle nu to Kareter kunne fare hinanden forbi, uden at opholdes af Læssene, behøves dertil atter 6 til 7 Alen. Der er da kun 5 Alen omtrent tilbage for Fodgiængerne og Træerne på begge Sider; og at dette er for lidet, vil man indsee, naar man kiender vore Veies Tilstand, og veed, dels at der om Træerne altid vil ansætte sig store Jordforhøininger, deels at Veiskrænten ved begge Sider falder ud, og at endskiønt begge disse Brøst Tiid efter anden afhielpes, dette dog ikke skeer ofte nok, eller kan skee ofte nok efter nærværende Indretning.

Foruden denne Indvending fra Breeden fremstiller sig en anden fra Veiens Vedligeholdelse selv. Den sande Veibygning frakiender sig alt hvad der underminerer Veien, alt hvad der befordrer Fugtighed, og hindrer Soelstraalerne og Vindens tørrende Strøg, alt hvad der frembyder en fast Punkt for den flygende Sne at samle sig om, endelig alt hvad som standser Vandets Afløb fra Veien. Og alle disse Ulejligheder ere uadskillelige Følger af Beplantningen.

Sikkerheden afgiver den tredje Indvending. Bag Træerne kunne Plyndrere holde sig skjulte, indtil de pludselig kunne springe frem paa den Reisende; er Veien bar, kan saadant Baghold ikke have Sted; man kan see for sig, man kan belave sig. Da nu den sande Veibygning tilholder, at Skove, som Veien løber igennem, bør for Sikkerhedens Skyld udhugges til Siderne i et Bøsseskuds Fierning, saa maae Plantning paa Veien selv være gandske forkastelig. Det er ingen Grund

herimod, at denne Forsigtighedsregel er overseet ved vore Landeveies Anlæg, og at Stiemænd og Overfald paa Veie ere af de sieldneste Ting hos os. Den Reisende bør betrygges, ikke allene for Anfald selv, men, saavidt mueligt, endog for Frygten.

Den Muelighed, at Træerne ved Storme kunne omstyrtes, eller i det mindste Grene afbrækkes, Træernes Egenskab, som Ledere i Tordenveir, det ubehagelige Dryp i lang Tiid efter en Regn, Beskyggelsen af de paa Nordsiden af Veien liggende Kornmarker, Riims Nedfald om Vinteren, endelig Eensformigheden af en uendelig Allee; disse, skiøndt ringere Grunde imod Beplantningen, ere dog ogsaa Grunde.

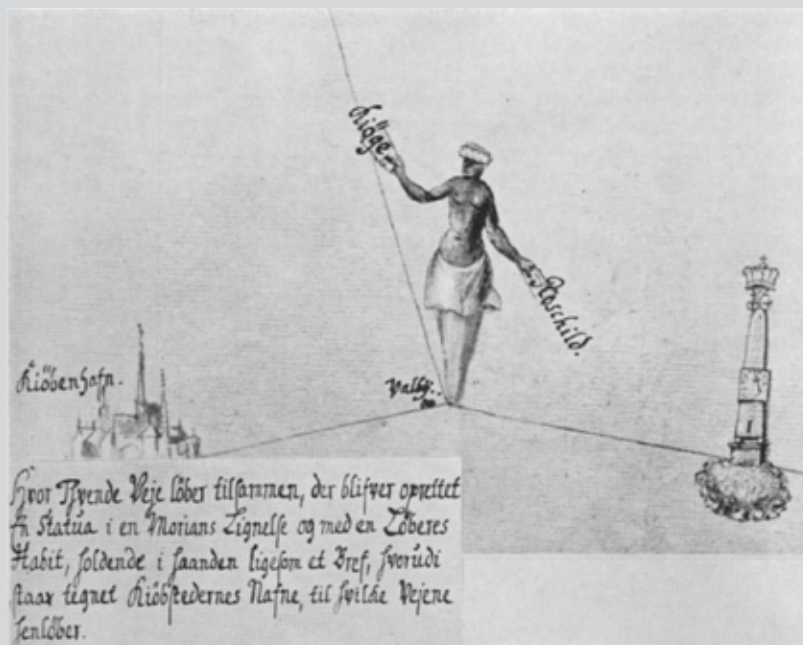
Det kan da vel paastaaes, at Veies Beplantelse er i Almindelighed en Synd imod rigtig Veibygning.

Hvad deres Beplantelse med Frugttræer i Særdeleshed angaaer, da har samme endnu flere Grunde mod sig. Træerne selv ere skrøbeligere og mindre i Stand til at modstaae Stormvinde. De af Frugt belæssede Grene hænge ned, og kunne blive til Hinder for Ridende og Agende. Træerne kunne umuelig fredes paa vore, desværre, ubebyggede Landeveie, især hvor disse, som for Ex. Kiøgeveien, løbe gennem milelange Ørkener. Den i Blæst eller af Ormstik og Modenhed nedfaldende Frugt vilde endog kunne gjøre Skade. Endelig give de hverken Lye for Soel eller Regn.

Om Egenveie derimod troer jeg gerne, at de, som mindre befarne og bedre fredede, med Fordeel kunne beplantes med Frugt- eller Løvtræer.

Der gives Steder, hvor Veibygningskunsten selv tilraader Plantning, for at fæste Grunden og give Lye for Vinden, for Ex. i Sandstrækninger; men dette er Nødsarbeide; og dog bør Huse bygges langs med Veien paa saadanne Steder for Sikkerhedens og Fredningens Skyld.

Længe nok have de Tydske Træer og Frugttræer paa Veiene! ikke alle tydske Indretninger ere gode. Deres Veies alt for høie Hvälving er intet mindre end følgværdig; ligesaa lidet deres Brug paa mange Steder af alt for bløde Brudstene. Dog er det selv i Tydskland paa nogle steder befalet, at Træerne ikke maae plantes paa Veien selv, men paa hiin Side Veigrøvten.



Forslag til opstilling af vejvisere og milepæle, tidligt 18. århundrede. Teksten lyder: *Hvor Tvende Veje løber tilsammen, der bliver oprettet en Statua i en Morians Lignelse og med en Löberes Habit, holdende i haanden ligesom et Bref, hvorudi staar tegnet Kiøbstædernes Nafne, til hvilke Vejene henløber.* Vejviseren, der ikke ville være politisk korrekt i vor tid, var tænkt opstillet i Valby, visende til venstre til Køge, og til højre/ligeud til Roskilde. København

ses til venstre i billedet. Interessant er også milepælen med solskive, dvs. et solur, en idé også K.H. Seidelin nævner. I *Vejhistorie* nr.15, forår 2008, nævnes tilsvarende idé i Sverige, vides ikke realiseret. Tegnet af Hans Winsløw (ca 1672-1740), præstesøn, hospitalsforstander i Slagelse, og så skrev han om Frederik IVs *højpriselige bedrifter* i 1705. Tegning i Rigsarkivet, efter Welblund og Hassø.

Naar man betragter, hvor meget Veies Beplantning koster, hvor mange nyplantede Træer der mislykkes, hvor mange der mishandles og berøves deres Støtter, og naar man tillige har Hensyn paa saadan Plantnings Urigtighed; saa maatte man ønske, at vor priselige General-Vei-Commision vilde beslutte en anden Anvendelse af de dertil medgaaende Penge, for Ex. Steenbænkes Anskaffelse, eller Veiens Indfredning fra Creature, som mange Steder skade den, eller Soelskivers Indretning paa Milepælene, eller Regnskures Opbygning for Gaaende paa Steder, som ere langt fra Huse, o.s.v.

Vil man dog skaffe den Vandrende Skygge, saa anlægge man ved hver Fierdingvei en Runddeel, hvor da uden Veiens Skade en liden Lund kan yde en forfriskende Hvile; men man sørge tillige for Sikkerheden, ved at bebygge Veien deromkring.

En Veis væsentlige Egenskaber er Retlinethed\*, Horizontalthed, Jevnhed, Fasthed og Tørhed, og tilstrækkelig Breede. Disse Egenskaber maae, saavidt mueligt, opnaaes. Alle andre Indretninger blive kun Biøimed, som mueligt kunne forskiønne Veien, men som aldrig maae søges, hvis man derfor skulde opofre noget af hine. Betænker man nu tillige, paa hvis Bekostning Veiene bygges og vedligeholdes, og veed, at denne, Forordningens retfærdige Ligning uagtet, bliver

paa mange Steder ved den ravgale Matrikul trykkende for Hartkornet; saa kan man vel kalde det Letsindighed, naar en Reisende, unøiet med en god Vei, vil for sin Bomskilling ogsaa have den forskiønnet; men naar han fordrer, at Veiens væsentlige Fuldkommenheder skulle tilsidesættes for at spare den Reisende for Keedsomhed, at den skal snige sig omkring i Slangelinier som en Gang i en engelsk Have, og snart tabe sig i en yndig Lund, snart løbe hen med en rindende Aae, nu stige ned i Dale, og nu paa Toppen af Bakker byde Øiet henrykkende Syner; saa veed man ikke, om man meest skal more sig, eller ærgre sig herover.

K. H. Seidelin

\* Man maatte ønske, at vort Sprog eiede et bedre Ord paa Tydskernes Geradheit. Liighed er alt for fleertydigt; kunde man ikke af det gamle nordiske Sprog optage Ordet Beenhed? Bein er vore Forfædres Gerade. De Norske sige endnu Beenvei, i Stedet for Gienvei; og vi sige selv: at gaae beent paa.  
*Udgivers note:* forkortelse: o.d. betyder og deslige.



## Om Klaus Henrik Seidelin og bearbejdningen af Minerva-artiklerne



Litteraten og bogtrykkeren Klaus Henrik Seidelin (1761-1811). Foto: Museum Lolland-Falster.

Klaus Henrik Seidelin, født 6.5.1761 i Gloslunde på Lolland, var en alsidigt uddannet herre, styrmand som ganske ung, student fra Nakskov i 1780, huslærer på St. Thomas 1787-1791, og efter hjemkomsten levede han som litterat i Maribo, hvor han fremlagde sin *Plan til en offentlig dansk Provinsbogsamling i Maribo*, det senere Stiftsbibliotek, grundstammen i Lolland Kommunes nuværende biblioteksvæsen. Her skrev han sit svar til Gregers Begtrups under mærket *En dansk Reisende offentliggjorte 'Et Par Ord om Landeveiene . . .'*, og man bør bemærke, at han omtaler Gre-

gers Begtrup som en patriot – en person der arbejder i fædrelandets interesse. Seidelin var interesseret i bøger, også deres produktion, og derfor nedsatte han sig året efter, i 1797, som bogtrykker i København, efter at have stået i lære som typograf i Hamborg – i 6 uger! Som bogtrykker, skriftstøber og udgiver arbejdede Klaus Henrik Seidelin for indførelsen af antikva-skriften til afløsning af fraktur-skriften, dog uden den store succes. Hans udgivelser af oppositionsskribenter som P. A. Heiberg, Malthe Conrad Bruun og Otto Horrebow gav ham problemer med censuren, og han mistede sit privilegium som bogtrykker i 1805, det generhvervede han dog i april 1811. Han døde tre dage senere, 5.4.1811.

*Den unavngivne skribent.* Afsenderen af indlægget i *Minerva* januar 1796 kan ikke, som Gregers Begtrup og Klaus Henrik Seidelin, findes i Rasmus Nyerups: *Almindeligt Register over Maanedsskriftet Minerva*, fra dets Begyndelse med Julii Maaned 1785 til det 18de Aarhundredes Udgang, udgivet i 1801. Rasmus Nyerup samlede dette register på et forarbejde af professor Christian Schmidt, der fra udgivelsens begyndelse har set værdien i Maanedsskriftet *Minerva*. Det kongelige Bibliotek har lagt Rasmus Nyerups register online, [www.rex.kb.dk](http://www.rex.kb.dk), søg på 'rasmus nyerup minerva'.

Tegnsætning og mellemrum: Teksterne fra *Minerva* er skrevet nøjagtigt af, hvorfor det er i overensstemmelse med originalteksten, når der er mellemrum foran specialtegn som f.eks. kolon, semikolon, spørgsmålstegn m.fl. Desuden er det vilkårligt, om der er stort begyndelsesbogstav efter disse tegn. De i de to første tekster anvendte latinske planteanavne kan ikke umiddelbart findes i *The International Code of Botanical Nomenclature, ICBN*, der først er udarbejdet fra 1905.

Den Store Danske i netversion har været et nyttigt arbejdsredskab. 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, er anvendt ved arbejdet med noterne. Desuden er Aage Welblund og Arthur G. Hassø: *Gamle Landevejskroer fra København til Korsør*, København 1946, *Aar bog for Historisk Samfund for Sorø Amt*, årgang 4/1915 og årgang 16/1928, og *Sorø*, bd. I, Egnen før og nu, af C.M. Smidt, Soransk Samfund, København 1924, anvendt. Danmarks Naturfredningsforening, DN, Sorø, og Projektet Oplevelsesstien, Ringsted, har stillet billeder til rådighed og været meget behjælpelige.

## Om nogle sjællandske lokaliteter – og Hofraad Medikus

Den unavngivne skribent til svaret i januar 1796 på Gregers Begtrups, ligeledes anonyme, brev *Et Par Ord om Landeveiene . . .* til *Minerva* i december 1795, fremhæver fire sjællandske lokaliteter, hvor han finder beplantningen langs vejen vellykket: Damhuset, Vigersdal, Krebshuset og Vaarbye, og han nævner også Hofraad Medikus i sit forslag om

at vælge varierede træer efter egnens fysiognomi.

### Damhuset

Damhuset lå hvor Damhuskroen nu ligger ved Damhussøen vest for København, og var oprindeligt opført til opsynet ved stigbordet, hvormed vandstanden i Damhussøen kunne reguleres efter anlægget af den dæmning, vi i dag kører på, når vi på rute 156 Roskildevvej passerer Damhussøen. Opstemningen

af Harrestrup Å og Langvaddam, der fra omkring år 1800 kaldes Damhussøen, var et projekt med to formål: den skulle sikre vand til Københavns søer og voldgrave, og dermed også drikkevand, via Grøndalsåen/Ladegaardsåen, og samtidig kunne man på dæmningen passere det tidligere noget sumpede område på vejen mod Roskilde. Damhussøen afledes stadig til den rørlagte Grøndalsåen under Ålekistevej mod øst. Damhusåen, der også får sit vand fra Harrestrup Å,

er i dag rørlagt fra Damhusengen, der ligger nord for Damhussøen, vest om denne, og føres stadig under Roskildevej mod syd. Dæmningen er udbygget og forhøjet i flere omgange siden 1600-tallet.

### Vigersdal

Nord for Ringsted, hvor den gamle landevej fortsatte ret ud mod Benløse, mens rute 14 nu fortsætter i omfartsvejen øst og syd om Ringsted, passeres Vigersdal Å over Staveds Bro, med indhugget kronet C VII, 1784 og STAVEDS BROE. Broen er fornyet siden, men broens facader i granitkvadrer fra 1784 er intakte og genopsat, broens lysning er 7,4 m (12 Alen). Et lokalt initiativ i Ringsted har påbegyndt en naturoplevelsessti på 25 km, der har sit ene endepunkt ved Staveds Bro, hvor stien føres på en gangbro under Christian VII's gamle bro. Under broen løber Vigersdal Å mod vest til Haraldsted Sø.



Nordvestsiden af Staveds Bro med det kronede navne-ciffer og årstal.  
Foto: Peter Hansen, Oplevelsesstiens Venner.



Broens sydøst-facade. Foto: Peter Hansen, Oplevelsesstiens Venner.



Under den rummelige Staved Bro, lysningen er 7,4 m, men der er bedre plads bag facaderne, hvor man ser den nyere betonbro. Tømrer Mads Jensen arbejder her med gangbroen til Oplevelsesstien.  
Foto: Peter Hansen, Oplevelsesstiens Venner.





O. Steenbergs Vei- Carte Ringsted-Slagelse fra år 1786. Svinget om Kræbshuus er tydeligt, men Rotonden er det mest bemærkelsesværdige. Ingen andre steder på Steenbergs kort over vejen fra København til Korsør findes tilsvarende. Rotondens funktion var let at muliggøre vendinger med vogne.

### Krebshuset

Krebshuset i Sorø eksisterer stadig som spisested, hotel og konferencecenter, i bygninger fra 1924 og frem, på nordsiden af Ringstedvej, men i 1796 lå Krebshuset på sydsiden af det nuværende vejforløb, ved den oprindelige vej der blev bevaret over knap 400 meter, da man i første halvdel af 1950erne ændrede vejens forløb til det nuværende nordligere. Denne knap 400 meter lange vej står stadig næsten intakt med den oprindelige beplantning med lindetræer, og vejbanen med siderabatter og grøfter i stort set det oprindelige udtryk fra 1790erne, dog med en nyere asfaltbelægning. Som det mest egenartede ved dette bevarede vejmiljø kan vendepladsen, Rotonden, eller runddelen, på rute



På dette billede fra GoogleMaps ses for oven Tuel Sø og Tuel Å, der føres under den i 1950-erne anlagte landevej, der tidligere forløb gennem Krebshusallen, hvis vejtræer fra slutningen af 1700-tallet danner et eventyrligt vejforløb, som kan give en oplevelsen af at færdes på en landevej for meget længe siden. Til højre i billedet ses resterne af Rotondens træcirkel, se også billederne på næste side. Bulbro Skov ligger udenfor billedets venstre side.



Rotonden og vejen, der slår et sving højre om Krebshuset. Vandstanden i Tuel Sø er sænket i to omgange, i 1780erne, og siden 1870erne med 1½ m. Udsnit af tegning af Søren Læssøe Lange dateret 5. September 1801. Foto: Aarborg for Historisk Samfund for Sorø Amt, 1928.



*De sidste af Rotondens oprindelige træer, to nord for rute 150 i Slaglille og syv på den bedre markerede del af rotonden syd for landevejen. Stensætningerne bag træerne er også til dels bevarede. En oprydning i bevoksningen samt genplantning af de manglende lindetræer vil lette formidlingen af denne helt unike vejhistorie. Foto: DN/Sorø.*

*Efter vejomlægningen i 1950'erne kaldes den bevarede vejstrækning Krebshusalleen, for enden ses Krebshusgården; den oprindelige landevej slog et knæk højre om denne gård/Krebshuset. Foto: DN/Sorø.*



150 ved Slaglille stadig erkendes med høje træer og stensætning på begge sider af landevejen. Dette vejstykke og Rotonden er fredet ved Fredningsoverenskomst, protokollat af 28.08.1965, Sorø Amtsråd/Fredningsnævnet for Sorø Amt (stadig gældende). På denne historiske vej findes naturligvis også en spændende bro, Bulbro over Tuel Å, afløbet fra Tuel Sø til Susåen øst for Sorø. Bulbro blev som tidens broer dateret, idet der på dens facader i hugne granitkvadrer blev indhugget et kronet C VII 1783 (1788?) og broens navn BOLBOR. Broens lysning er/var 3,7 m (6 Alen). Bolbor, Bolborg, Bulbro, stavemåder ændrer sig, og bul/bol er afledt af den tidligere tømmerkonstruktion på stedet med en to-fags plankebro; skoven vest for broen og Krebshuset deler navn med broen, i dag Bulbro Skov. Om Christian VII's Bulbro stadig er intakt vides ikke, den er i så fald skjult bag udvidelser (forstærkninger?) i beton.

### **Vaarbye**

Hvor landevejen til Korsør ved Vårby mark føres over Vårby Å vest for Slagelse ligger Vårby Bro, dateret kronet C VII 1786 og med navnet VAARBYE BROE indhugget. Den er som tidens broanlæg en buebro i granitkvadrer, broens lysning er 7,4 m og gennemløbet er hele 15,2 m (12 Alen og 24½ Alen). Og det er værd at bemærke, at denne bro ikke er udvidet siden opførelsen! Vårby





VAARBYE BROE, tegning i Rigsarkivet, efter Bevar din arv, Danmarks Fortidsminder 1937-1987, Skov- og Naturstyrelsen, København 1987.

Bro er, som mange af hovedvejsbroerne fra vejreformerne i anden halvdel af 1700-tallet, fredet hvad angår broens facader med volutter og stensatte indsnævring ved brofæsterne i slug og afgang, hvorimod kørebaner, autoværn og rækværker holdes som en landevej nu skal se ud i vor tid. Vor skribent henviser også til en af tidens toneangivende forfattere i linjen 'den Bequemmelighed, at have Bænke paa Veiene, som Baggesen saa smukt recommanderer i Labyrinthen'. Det er Jens Baggesen, og vor klassicistiske digter nævner Vårby Bro i sine Comiske Fortællinger fra 1785, hvor snakken går i ottende sang af Jeppe, et Eventyr, mellem helten, bonden Jeppe, og naboen der

*... gav sig med vor Helt i Snak  
Om Veiret, om den nye Almanak,  
Om Præstens Kirsten, Vorbye-Broe,  
Og fremfor alting om sin sorte Koe -  
Kort sagt, ...*

Vårby Bro var samtalestof i de år!

Jens Baggesen (1764-1826) var født i Korsør som ældste søn af kornskriver ved kornmagasinet i Korsør Bagge Baggesen (1735-1785) og hustru Anna Møller (1734-1818). I tiden før skolelovene af 1814 lærte forældrene Jens at læse og skrive, og da far Bagge havde en meget smuk håndskrift skrev også Jens let læseligt hele livet. Jens Baggesens far skal også nævnes for sin indsats ved

vejbyggeriet. Stillingen som kornskriver var ikke blandt de bedst betalte, men ved hjælp fra en af de tidligere amtsforvaltere ved Antvorskov og Corsøer Amter, som kornmagasinet hørte under, justitsråd Søren Engelbrecht der var medlem af Generalvejkommissionen fra 1779 til 1782, fik Bagge Baggesen den 17. juni 1780 tillige ansættelse som konstitueret vejassistent, Interims-Picqueur, ved det kongelige vejarbejde. Pikør-arbejdet bestod i udstikning og afmærkning i marken og inspektion af de udskrevne bønders kørsel og arbejde, og han har helt sikkert som vej-pikør færdedes på vejen fra Korsør til Slagelse, og også her ved Vårby Bro.

*11-milesten af norsk marmor opstillet omkring 1790 ved Kindertoft på landevejen mellem Sorø og Slagelse ikke langt fra Krebshuset. Som broerne blev også milestenene langs chausseen prydet med majestæters monogram. I lavningen på landevejen føres denne over Maglemose Å, hvor Maler Bro opførtes i 1782.*



## Hofraad Medikus

Titlen hofråd var ikke i brug i Danmark i 1796, det var en titel benyttet i Mellemuropa, og i Danmark anvendt under Frederik II og Christian IV for udlændinge som rådgivere for kongen i spørgsmål om fremmed ret og udenrigspolitiske spørgsmål. Gregers Begtrup kan under sine rejser i Tyskland have mødt Hofrath Friedrich Kasimir Medikus (1736-1808), hof-embedsmand ved det kurpfalziske hof, læge, botaniker og blandt meget andet en meget skrivende direktør for de botaniske haver i Mannheim og Schwetzingen i det nordvestlige hjørne af nuværende delstat Baden-Württemberg, haver der blev ødelagt ved beskydningen af Mannheim i 1795 og 1799 under Revolutionskrigene 1792-1815. Gregers Begtrup nævner disse botaniske haver i sit brev til *Minerva* december 1795, note 6, og i samme brev omtaler han også franskmændenes omhugning af de skønne Kastanie-alleer, den berømte Chaussee, die Bergstrasse, i Pfalz. Friedrich Kasimir Medikus var tilhænger af J. Pitton de Tournforts (1656-1708) gamle botaniske systematik og afviste Carl von Linnés (1707-1778) systematik for dyr og planter. Gregers Begtrup refererer til adskillige tyske botaniske værker, og han har givetvis også kendt til Medikus' bøger. Og den anonyme skribent har måske læst med! Træerne ved Sorø var i øvrigt som nævnt ovenfor lind ved Krebshuset, ask nord for Sorøs nuværende sportsområde ved Ringstedvej og elm ved Kongebroen. Hofrath Medikus findes også nævnt som Friedrich Casimir Medicus.



På gengivelsen af *Minerva* side 259 på side 14 i forrige nummer af *Vejhistorie* ses nederst under Træernes Navne: Robinia, Pseudo Acacia, uægte Acacie. Robinie, der som ægte akacie hører til ærteblomstfamilien, er en nordamerikansk art, indført til Europa i 1600-tallet, og først omtalt i de kongelige haver i Paris under hofgartneren Jean Robin (1550-1629). Botanikeren Friedrich Kasimir Medikus indførte sondringen mellem den tropiske/subtropiske akacie, der findes i mange underarter, og den beslægtede mere robuste amerikanske Black Locust, og gav denne navnet Robinie pseudoacacia efter Jean Robin, på dansk også falsk akacie. Ægte akacie kan ikke vokse på friland i Nordeuropas tempererede klima, hvorimod robinie er ret udbredt.

# FARLIGE VEJTRÆER



*Michael Hertz, f. 1939. Cand.Mag. 1967 I historie og geografi, 1968 arkivar, 1997 seniorforsker i rigsarkivet. Har publiceret studier med emner inden for landbohistorie, lokalhistorie og administrationshistorie. Medlem af dvs' bestyrelse.*

## Nyttige vejtræer

Vejtræer pynter på et landskab! – er der nogen, der mener, dog ikke alle!

Andre vil nemlig påstå, at vejtræer hæmmer de vejfarendes udsyn over landskabet, og at de i øvrigt er ked-sommelige at se på. Når nogen anser vejtræer for nyttige, fordi træerne skygger og giver læ, hvorved vejbanen holdes fugtig og støvplagen mindskes, mener andre derimod, at vejtræer er skadelige, fordi de tillige kaster skygge over landmandens marker, og fordi de sinker udtørring af vejbanen efter regn og derved øger risikoen for opkørte og ødelagte veje.

Sådan kan enhver sag jo ses fra to sider. Er glasset halvt fuldt, eller er det halvt tomt? Fuld enighed opnår man kun sjældent, og det er svært at gøre alle tilfredse. Som meningene brydes i tidsskriftet Minerva efter Gregers Begtrups optimistiske rejsebrev om vejtræer i Tyskland – gengivet i dette og forrige nummer af VEJHISTORIE – har

lignende argumenter for og imod kunnet fremføres i de halvandet hundrede år, der skulle forløbe, indtil vejtræerne optrådte i en helt ny skikkelse, nemlig som en fare for trafikikkerheden. De trafikfarlige træer vender vi tilbage til. I praksis var sagen faldet ud til fordel for vejtræerne allerede to år inden Gregers Begtrup sendte sit rejsebrev til redaktionen af Minerva.

Den skelsættende 'store' vejforordning af 13. december 1793 indeholdt nemlig en bestemmelse (§ 23) om plantning vejtræer; og allerede i 1789 var der ved kongelig resolution af 8. juli

truffet bestemmelse om at anlægge en planteskole i Valby nær Damhuset „for deri at opelske de til vejenes beplantning behøvende brugbare træer“.<sup>1</sup>

Med henvisning til at træer langs vejene var til „sand nytte“ for vejfarende i mørke og snefog, og at de skærmede grøfter og værnede mod for tæt dyrkning, bestemte forordningen, at alle chausseer, daværende såvel som senere anlagte, skulle beplantes med træer, „naar Leilighed dertil haves“, dvs. når der var råd til det; og at man tillige skulle sigte efter at plante træer langs øvrige landeveje samt langs de biveje,



*Smukke vejtræer. Motivet træer langs vej var ikke ualmindeligt i guldaldermaleriet. Her er motivet i moderne gentagelse. Allan Otte har givet sit billede af stynede vejtræer mod en lysende himmel titlen: Salme uden tro. Foto: Carl Johan Hansen.*





*Dette ældre foto af landevejen Aalborg-Hadsund gennem Lundby Bakker skal minde os om, at man (selvfølgelig) ikke langs alle veje havde haft „Leilighed“ til at plante vejtræer. Foto: Dansk Veteranbil Klub.*



*Vejmand med sin skovl ved hånden, vejmandskasketten på hovedet og urkæde over maven. Sin rive har han stillet op ad det unge, lidt pjevsede træ bag ham. Træet kan han udmærket selv tidligere have plantet som erstatning for et udgået vejtræ. Foruden skovl og rive hørte også le og sav til vejmandens redskaber. Leen svang han de to gange årligt, hvor grøfternes græs skulle slås, og saven brugte han til at opstamme, styne eller beskære vejens træer. Kilometerstenen ved hans højre side antyder, at fotografiet stammer fra tiden efter metersystemets indførelse i 1907-12.*



*Endnu i 1923 ligger Næstvedvej ved Slagelse mellem statelige vejtræer med sin grusbelægning. Automobilets indtog medførte i første omgang, at grus og skærver udskiftedes med fast belægning, og i anden omgang at vejtræerne blev 'trafikfarlige'. Foto: Dansk Veteranbil Klub.*

som ikke var for smalle. Undtaget var kun veje på sid, dvs. fugtig, og leret jordbund. Træerne skulle være så højstammede, at blæsten kunne bestryge vejen, og træerne måtte ikke plantes tættere til hinanden end ti alen, altså med godt 6 meters indbyrdes afstand.<sup>2</sup>

Og vejtræer blev der plantet – såvel langs nyanlagte som langs allerede eksisterende veje! Instruksene (den ældste jeg har set, stammede fra 1834) pålagde vejopsynsmændene at udføre de fornødne træplantninger og at kappe, beskære og rydde træerne.<sup>3</sup> Røgten af vejtræer indgik som sideordnet led med vejvæsenets øvrige opgaver med at vedligeholde vejene. Nok var der til stadighed træløse vejstrækninger i landet, men i løbet af de følgende hundrede år blev trækransede veje et alment element i det danske kulturlandskab, og pasning af vejtræerne blev integreret i vejvæsenets almene kultur og virke. Selv om Vejforordningens bestemmelser om plantning af vejtræer ikke blev medtaget i vejloven af 1867, fortsattes plantning og plejen af vejtræer som hidtil. Etnologen Jørgen Burchardt, som vil være læsere af VEJHISTORIE bekendt, har i omtale af amtsvejvæsenet i 1930'erne ligefremt udtalt, at vejfolkene elskede deres vejtræer.<sup>4</sup>

### **Vejtræer bliver trafikfarlige.**

Det blev automobilets entré på scenen i begyndelsen af 1900-tallet, der gjorde vejtræerne 'farlige'.

*Bums! Der stod et vejtræ. Og det veg ikke sin plads for en kørende lastbil. Standhaftigheden, som træet delte med alle vejtræer, skulle blive skæbnesvanger – i første omgang for den stakkels vognmand og andre uheldige bilister og i sidste ende også for vejtræerne selv. Med sin kampagne mod vejtræer appellerede Større Færdselssikkerhed for ændring af vejenes omgivelser ud fra erkendelsen af, at ikke alle menneskenes børn er lige ufejlbarlige bag et rat. Ikke hver gang og ikke hele tiden. Endnu o. 1930 formår en sådan ulykke at samle nyfigne tilskuere. Skaren benytter anledningen til at få en dag ud af det og stiller pænt op for at komme med på fotografiet. Foto: Dansk Veteranbil Klub.*



Ikke det allerførste men et af de tidligste dødsfald i forbindelse med en bilulykke her i landet indtraf 15. juni 1911, da en ung københavnsk forretningsmand i et sving på Roskilde-Køge landevej mistede herredømmet over sin bil, og en kvindelig passager omkom, da hun blev slynget mod et vejtræ. Ulykken vakte opmærksomhed og medførte, at vejsvinget i folkemunde måtte bære navnet Cordosa-svinget efter ejeren af ulykkesbilen.<sup>5</sup> Som antallet af biler steg, steg også antallet af påkørsler af træer – mange med alvorlig udgang. I Kongelig Dansk Automobilklubs medlemsblad, Auto, kunne man 2. juni 1928 læse, at man i nogle amter var begyndt at give træer i vanskelige sving en hvid bemaling påført i halvanden meters højde med hvidtekost. Noget træerne i øvrigt mentes at have godt af!<sup>6</sup> Og i 1930 søgte Forenede Danske Motorejere at få Ministeriet for Offentlige Arbejder til at stadfæste initiativet, men ministeriet ville højst gå med til at anbefale hvidmaling af randsten ved foden af træerne. Træerne selv var 'hellige' for vejfolkene og burde derfor ikke anstryges.<sup>7</sup>

Tidsskriftet Jysk Motor havde 27. sep. 1928 på s. 3 et indlæg fra formanden for Fyns Stifts Motorklub, direktør Nørmark, som bl.a. skrev: „Jeg tror slet ikke bilisterne er så interesserede i at få vejtræerne væk. Kommer de væk vil køreturen ad vore landeveje blive endnu mere prosaisk og trist“. Han tilføjede: „En bilist bør være så meget herre over

sit automobil, at han slet ikke behøver at skyde skylden for et uheld på et vejtræ.“<sup>8</sup> Udsagnet er interessant, fordi det trods direktørens egen holdning viser, at et ønske om fjernelse af vejtræerne nu var på vej frem, og dette ønske fandt stigende tilslutning de følgende årtier. I 1930'erne indledte fabrikant Svend Bergsøe sit livslange arbejde for øget færdselssikkerhed. Han medvirkede 1935 ved oprettelsen af den private forening Større Færdselssikkerhed (1953: Rådet for større Færdselssikkerhed), og engagerede sig i adskillige kampagner til fremme for sikkerheden, – skolepatroljer, hastighedsgrænser, sikkerhedsseler og altså også: – fjernelse af vejtræer. Sammen med gode venner fik han i 1934 malet en hvid ring om et træ, der havde kostet en fælles ven livet, og vennekredsen fortsatte de følgende år ved nattetide med at synliggøre vejtræer på udsatte steder ved at male hvide ringe omkring stammerne.

Større Færdselssikkerhed fik fra 1939 statsstøtte, og Justitsministeriet nedsatte samtidig et udvalg for større færdselssikkerhed. Med journalisten Ulrik Duurloos tilknytning i 1947 som propagandachef opnåede udvalget de følgende år stor synlighed i offentligheden.<sup>9</sup> Kampagnerne rettede sig mod mange forskellige risikomomenter, men et af dem – vejtræerne – fik nu øget opmærksomhed. Det var et udslag af tilfældets ironi, når Duurloo i 1955 måtte kræve erstatning for rensning

af 120 af Rådets plakater ophængt på Vejle-egnen, hvor en fabrikant Mortensen til teksten: „Læs færdselsloven“ – havde tilføjet: „og fæld vejtræerne“. For grundlæggende var Duurloo nemlig enig med Mortensen, og han havde i mange år agiteret for at få træer langs vejene væk.<sup>10</sup>

### Udvalg om beplantning langs vejene 1950

I 1949 skete der 9.635 færdselsuheld i Danmark heraf 203 påkørsler af vejtræer. Færdselsuheld forårsagede i alt 399 dødsfald i dette år, dvs. at 2,1 % af samtlige ulykker havde haft dødelig udgang. 22 af årets trafikdræbte var omkommet ved påkørsel af et vejtræ, og herved var yderligere 95 personer kommet til skade. Det svarede til, at 11 % af alle ulykkerne med vejtræer havde haft dødelig udgang. Til trods for, at vejtræer kun var involveret i 4,2% af det samlede antal uheld, blev de anset for at være specielt farlige, da altså hele 5,5% af det samlede antal omkomne kunne tilskrives træerne. Det var med denne baggrund, at Ministeriet for offentlige arbejder 30. marts 1950 på foranledning af Danmarks Naturfredningsforening nedsatte et udvalg til at overveje beplantninger langs vejene. Initiativet fra naturfredningsforeningen synes udsprunget af et behov for at føje æstetiske og bevaringsmæssige hensyn til en debat, der væsentligst havde tilgodeset sikkerhedsmæssige hensyn.<sup>11</sup>



← Svend Bergsøe (1902-85). Iderig industrimand, landmand og debattør. En af initiativtagerne til kampagnen mod vejtræer. 1953-68 formand for Rådet for større Færdselssikkerhed. Portrætfoto – KB. Billedsamling.

→ Ulrik Duurloo (1912-91). Journalist, fra 1947 propagandachef for Justitsministeriets udvalg for større Færdselssikkerhed, I 1953 direktør for Rådet for større Færdselssikkerhed. Portrætfoto – KB. Billedsamling.



Som formand fik udvalget overvejende ingeniør K.O. Larsen fra Vejdirektoratet og som sekretærer ingeniør E. Egebo og fuldmægtig T. Topsøe-Jensen, begge fra Ministeriet for offentlige Arbejder, hertil kom repræsentanter fra Statsministeriet – datidens øverste myndighed i anliggender vedrørende naturfredning, – Forsvarsministeriet, Rigspolitiet, Amtsvejinspektørforeningen, Forenede danske Motorejere og Kongelig dansk Automobilklub. Danmarks Naturfredningsforening repræsenteredes af havearkitekten G. Th. Sørensen og desuden tiltrådte arboretforstander C. Syrach Larsen.

I sin betænkning af 3. marts 1952 enedes udvalget om at anbefale, at beplantninger ikke måtte være til gene for trafikken, og at de ikke måtte hindre udsyn over vejene eller hjørnerne til tilsluttende veje. Derfor måtte afstanden mellem vejbane og træer øges ud over de i vejreglerne anbefalede 2 m ved hovedveje hvor maksimalhastigheden var 100 km/t, henholdsvis 1,5 m ved vigtigere landeveje og 1 m ved øvrige veje, hvor maksimalhastigheden var 70 km/t. Betænkningen afsluttedes med et udkast til cirkulære til amtmændene, hvori udvalget anbefalede fældning af vejtræer langs tosporede hovedveje, vigtigere landeveje og øvrige veje, hvis de stod mindre end henholdsvis 5,5, 5,0 og 4,0 m fra vejmidten. Langs tresporede hovedveje, vigtigere landeveje og øvrige veje skulle træer, der stod mindre end henholdsvis 7,25, 6,75 og

6,25 m fra vejmidten fældes. Og selv hvor afstanden fra vejmidten svarede til disse bestemmelser, skulle træerne fældes, hvis de stod inden for 1,25 m afstand fra vejkant ved hovedveje og 0,75 m fra vejkant ved vigtigere landeveje. Langs firsporede hovedveje måtte ingen træer stå vejkanten nærmere end 2,0 m. Endelig henstillede udvalget, at træer i række udtynnedes, så den indbyrdes afstand mellem træerne øgedes til 60 henholdsvis 40 m.

Cirkulæreudkastet fortsætter: „For at modvirke den ved fældningen eventuelt forårsagede forringelse af vejenes udseende forudsætter ministeriet, at der samtidig foretages nyplantninger i overensstemmelse med de i ovennævnte betænkning angivne retningslinjer.“ Retningslinjerne angik tillige plantning af buske og hække og valg af plantearter.

### Den store massakre på vejtræer

Betænkningen vakte opmærksomhed. Man talte om, at 70% af alle vejtræer skulle fjernes, – og at altså en voldsom ændring i landskabets udseende var forestående. Om situationen i 1953 skrev Niels Jonassen, formand for Dansk Veteranbil Klub, i 1990 således: „.... Kom motorvejene ikke så hurtigt som motororganisationerne ønskede, faldt vejtræerne til gengæld. Allerede i 1930'erne var kampagnen mod træerne langs vejene begyndt, ledet af vejsikkerhedsprofeten Svend Bergsøe. Nu fik kampagnen

gennemslagskraft, og FDMs medlemsblad Motor bragte løbende billeder af stribevis af fældede vejtræer, af og til afløst af billeder af en svært beskadiget bil, der stod halvvejs inde i et af de få overlevende træer. Det gik jo ikke an at folket glemte hvem fjenden var ... Efter 50 års kamp var der ikke længere tvivl om at vejene tilhørte bilerne.“<sup>12</sup>

I hvor vid udstrækning fældningen af vejtræer fremmede færdselssikkerheden må vist blive en trossag. Uanset vejtræernes forsvinden voksede antallet af trafikulykker de følgende år i takt med øget trafik og øget antal motorkøretøjer; og det gjorde også antallet af døds ofre i trafikken. Antallet af trafikdrab pr. 1.000 indregistrerede biler i Danmark kulminerede i ganske vist i 1950, hvor det nåede op på 2,5 for derefter at dale;<sup>13</sup> men det samlede antal døds ofre nåede først et toppunkt i 1971 med 1.213 omkomne.<sup>14</sup> At det herefter svandt havde flere årsager og skyldes ikke mindst effektive sikkerhedsforbedringer over en bred front.

Der blev ikke plantet mange træer langs Danmarks første motorvejsstrækning, Hørsholmvejen, som indviedes i 1953; – og hverken det motorvejsbyggeri, der de følgende årtier bredte motorvejsnettet over landet, eller de stadige udvidelser og tilpasninger af det øvrige vejnet, som den voksende trafik nødvendiggjorde, gav i første omgang særlig megen plads til plantning af vejtræer. I stedet for træer sattes mange





Ambulance fra Zonen-Redningskorps forulykket mod vejtræ under udrykning på Aarhus Strandvej den 17. juli 1949. Foto: Dansk Veteranbil Klub.

steder buske eller andre planter, men det kunne synes som om, at røgt og plejen af vejtræer var ved at glide ud af vejvæsenets curriculum.

I et festskrift i anledning af Vejdirektoratets 50 års jubilæum kunne have- og landskabsarkitekten, Stig L. Andersson, næsten mismodigt konstatere, at mens den foreskrevne fældning af vejtræer systematisk blev gennemført, så blev den ligeledes foreskrevne genplantning overset. „Angsten for vejtræer overskyggede de æstetiske og oplevelsesmæssige kvaliteter, der var udviklet i de forløbne 150 år og vejmyndighederne opgav styringen af den æstetiske udformning af vejene.“<sup>15</sup> Æstetikken havde vanskelige kår i konkurrence med sikkerhedshensynene. – Eller snarere: Motoriseringen havde åbnet for nye æstetiske rammer i vej anlæg og vejforvaltning. Andersson efterlyste dog initiativer til bevaring af aldrende alleer bl.a. ved herregårdene og til mere effektive plejeplaner.

Selvfølgelig kom der indvendinger imod at ofre vejtræer på trafiksikkerhedens alter, – dels i form af beklagelser

over den „barnepige-mentalitet“ der begyndte at brede sig i forvaltning og politik: det var jo ikke træernes skyld, at de blev påkørt, – samme betragtning, som direktør Nørmark var fremkommet med i 1928, – og dels i form af påpegning af alle de mange andre faststående hindringer langs vejene: lysmaster, skilte, rækværker, sten og bygninger, der også truedes af påkørsel, som gav anledning til dødsfald. I årene 1950-51 påkørtes således 234 vejtræer men også 149 andre faststående genstande, heraf 66 master, 25 vejsten, 9 rækværker, 49 skiltestandere, husmure, diger plankeværker eller lignende, og yderligere 74 kørte i grøften, ned ad skråninger eller ind på marker uden at ramme andre genstande. De involverede køretøjer var: 305 biler, 129 motorcykler, 4 knallerter og 19 cykler.<sup>16</sup> Ikke desto mindre: træerne måtte falde.

### Andet syn på vejtræer?

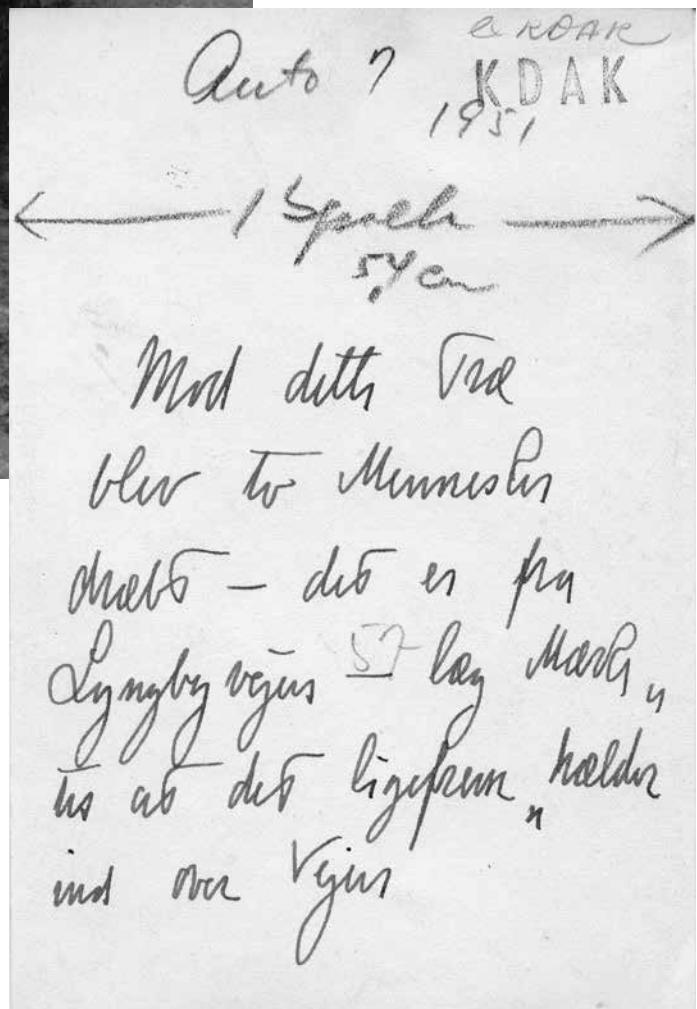
Ikke bare æstetiske men også praktiske hensyn kunne imidlertid fortsat tale for plantning af vejtræer. En artikel i Dansk Vejtidskrift fra 1953, – trykt midt under

den store fældningskampagne, – anførte således med eksempler fra Tyskland, hvordan man kunne udnytte signalværdien ved vejtræer til ”optisk føring” af trafikanter, idet klynger af træer kunne angive vejforløb gennem sving og ved vejtilslutninger.<sup>17</sup> Sådanne tanker har da også siden fundet vej herhjemme. Langs motorring 3 omkring København finder man jo vejtilslutningerne til andre motorveje markeret med plantninger af forskellige træsorter. Og vi har jo også fået øjnene op for træernes værdi for byrummene, byernes pladser og gader. Her og der, især langs ruter gennem naturskønne områder, som f.eks. på strækningen Frederikssund – Kirke Sonnerup (rute 53), kan man med glæde konstatere, at der langs vejen hinsides grøfter og i stor afstand fra vejkant med 40-50 meters mellemrum er plantet træer.

Andre hensyn er også begyndt at gøre sig gældende. Arkitekt Ulla Egebjerg, Vejdirektoratet, har i august 2016 over for Pernille Stensgaard anført, at „De gamle planlæggere havde bare deres vej og deres landskab. Der var en fornem



Fotoet af træet på Lyngbyvejen ved København stammer fra Kongelig Dansk Automobilklub. Den håndskrevne tekst på bagsiden lyder: „Mod dette træ blev to Mennesker dræbt... Læg mærke til at det ligefrem 'hælder' ind over Vejen.“ Årstallet var 1951. Foto: Dansk Veteranbil Klub.



tradition for beplantning langs vejen, men ikke for alt det andet.” – Med ’alt det andet’ tænkte hun på skiltning, belysning, støjskærme og stadige udvidelser forårsaget af støt tiltagende trafikmængder. – „Nyt er hensynet til de dyr og planter, der findes langs vejen ... Nyt er, at vi er blevet rigere, men fattigere. Man planter ikke nær så meget som før, fordi det koster penge at passe ... tårnhøje poppeltræer plantet med store armbevægelser i 1970’erne er i dag svære at forestille sig ... og hvad mon der sker med dem i fremtiden.”<sup>18</sup>

Men i vore nabolande – i Tyskland og Nederlandene f.eks., – hvor trafikpresset ikke er mindre end her, finder man stadig mange alleer bevaret langs vejene; og der blev i Tyskland i 1992 oprettet et arbejdsfællesskab – Deut-

sche Alleenstrasse – for bevaring og vedligeholdelse af tyske alleer. Den tyske motororganisation ADAC medvirker aktivt i dette arbejdsfællesskab på linje med turistmyndigheder og kommuner

mv. Måske man ligesom i sin tid Begtrup her kan finde inspiration til et andet syn på vejtræerne, end det der brød igennem herhjemme i 1950-erne. Måske det igen er tid til at finde øget plads til vejtræer?





Randersvej set fra Lisbjerg mod Aarhus i 1969. Ikke et træ at se langs vejen! Foto: Vejdir, Skanderborg.

## NOTER

- 1 Paulsen, C.L.: *Forsøg til en historisk beretning om vejvæsenet i Danmark* udgivet ved Michael Hertz. 2009 s. 208.
- 2 *Forordning om Vej-Væsenet i Danmark af 13. December 1793*. Faksimileudgave, Vejdirektoratet, 1993.
- 3 Kjemtrup, E.: *Vejmanden og hans virke gennem tiderne*. 1993 s. 48 og s. 70.
- 4 Burchardt, Jørgen og Mette Schönberg: *Lige ud ad landevejen*. 2006 s. 233.
- 5 „En alvorlig Automobilulykke i Eftermiddags“, *Dagbladet* 16. juni 1911 s. 2. – Jf. Jørgensen, Steffen Elmer: *Fra chaussé til motorvej*. 2001 s. 268.
- 6 Andersen, Arnold: *Motoriseringens lømmelalder*. 2010 s. 458.
- 7 Burchardt, Jørgen og Mette Schönberg: *Lige ud ad landevejen*. 2006 s. 97.
- 8 Andersen, Arnold: *Motoriseringens lømmelalder*. 2010 s. 302.
- 9 Burchardt, Jørgen og Mette Schönberg: *Lige ud ad landevejen*. 2006 s. 235.
- 10 „Træerne“, *Information* 2. august 1955 s. 1.
- 11 Statens Netbibliotek: *Betænkning vedr. beplantning langs vejene mv. 1952*. Jf. Burchardt, Jørgen og Mette Schönberg: *Lige ud ad landevejen*. 2006 s. 314.
- 12 Jonassen, Niels: *Danskerne veje*. 1990 s. 69 f.
- 13 Jørgensen, N.O.: Vejtrafikens ulykker i 1900-tallet belyst gennem uheldsstatistikken. – i: *Vejhistorie* 7, 2003 s. 7 f.
- 14 Burchardt, Jørgen og Mette Schönberg: *Lige ud ad landevejen*. 2006 s. 349.
- 15 Andersson, Stig L.: „Vejtræer – eller træer i vejen“ – i: *Smukke veje – altid*. Vejdirektoratet 1999, s. 33.
- 16 *Betænkning vedrørende beplantning langs vejene mv. 1952* s. 9
- 17 „Veje og landskab i Tyskland af i dag“ – i: *Dansk Vejtidskrift* 1953 s. 135 ff.
- 18 „Da motorvejen kom til byen“, *Weekendavisen*. Samfund 26/8 2016 s. 4.

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

