

VEJHISTORIE

no.44 // 2024

Tidsskrift fra DANSK VEJHISTORISK SELSKAB



DA BILEJERE OPSATTE ADVARSLER. DANSKE FÆRDSELSTAVLERS HISTORIE - DEL 1

VEJHISTORISK STUDIETUR TIL HOLSTEN

BOGANMELDELSE: BUSSTOPPESTEDER I DANMARK

INDHOLD

Forside | Collage af vejskilte fra artiklen 'Da bilejere opsatte advarsler'



03 DA BILEJERE OPSATTE ADVARSLER.
DANSKE FÆRDSELSTAVLERS HISTORIE – DEL 1
METTE SCHØNBERG & JØRGEN BURCHARDT

17 VEJHISTORISK STUDIETUR TIL HOLSTEN
PER WINTHER

BOGANMELDELSE

30 BUSSTOPPESTEDER I DANMARK

VEJHISTORIE

Tidsskrift for Dansk Vejhistorisk Selskab
Nr. 44 // 2024

Medlemsblad for Dansk Vejhistorisk Selskab.
Udkommer forår og efterår.

ISSN 1600-776X

Udgives halvårligt af Dansk Vejhistorisk Selskab med
støtte fra Asfaltindustrien, Nordisk Vejforum, Rambøll
A/S, ARKIL HOLDING A/S og COWI A/S.

Grafisk design | Kvorning Design &
Kommunikation

Lay-out | Anna Falcon, annafalcon.dk

Tryk | Frederiksberg Bogtrykkeri a/s

Oplag | 500 eksemplarer

Redaktion: Jørgen Burchardt (ansv.), Nils Kristian
Zeeberg, Michael Bregnsbo, Steffen Elmer
Jørgensen, Mette Schønberg, Michael Deichmann
& Martin Wilson Christiansen

Korrektur: Per Winther.

Forfattervejledning findes på selskabets
hjemmeside. Forslag til artikler kan sendes til
redaktion@vejhistorie.dk.

Dansk Vejhistorisk Selskab
Carsten Niebuhrs Gade 43, 5.
1577 København V.

Postgiro 169-1791

t 7244 3333

dvs@vejhistorie.dk | www.vejhistorie.dk

DA BILEJERE OPSATTE ADVARSLER

Danske færdselstavlers historie – del 1



Mette Schönberg Cand. mag. i historie og religion, tidligere museumsinspektør på Danmarks Vej- og Bromuseum. Medforfatter til "Lige ud ad landevejen. Med hestevogn og bil på amternes veje 1868-2006".

Jørgen Burchardt, associeret forsker hos Middelalder Museum, fagansvarlig Lex.dk, næstformand i Vejhistorisk Selskab og formand for redaktions- og forskningsudvalget. Hjemmeside: www.burchardt.name

Et moderne vejsystem fungerer som en kompliceret maskine. Det sikrer, at mennesker og varer kan transporteres effektivt, hurtigt og sikkert fra sted til sted. En af de mest illustrerende dele af systemet er færdselstavlerne, der har udviklet sig i takt med behovet for at regulere trafikken.

Selvom færdselstavler kun er én del af vejsystemet, er deres historie illustrerende, fordi de er synlige for alle. Der er løbende udviklet skilte, når der opstod nye tekniske behov. F.eks. da bilerne blev mange, måtte der indrettes fodgængerovergange. Derved blev der behov for et nyt skilt, "Fodgængerovergang". Således er antallet af skilte vokset med stor hast.

Chaufførerne i hurtigtkørende biler skal advares i god tid – derfor opsatte bilejernes organisationer i begyndelsen af 1900-tallet færdselstavler, som kunne aflæses på lang afstand. Der var uenighed om antal, farve og form, og først langsomt blev vejvæsen og politi inddraget.

Færdselstavlernes historie rummer også en politisk dimension, hvor private aktører i starten tog initiativet. Løbende blev vejmyndigheder og politi medbestemmende, men endnu i 1940'erne havde organisationerne FDM og KDAK lov til at opsætte skilte.

Historien er desuden en løbende fortælling om national opfindsomhed i alle lande sammenholdt med forsøg på at få en international standard. Mange danske skilte er erstattet af internationale versioner, men stadig udvikles unikke skilte, når vejmyndighederne ser et behov.

En eller flere tavler?

Kuske på hestevogne behøvede ikke særlig mange regler. Ude på landet kunne de køre ret frit, og kun i enkelte storbyer måtte kuske passe så meget på andre trafikanter, at der blev opsat tavler med kørsel i "skridt" for at forhindre ulykker. Det ændrede

sig med de hurtige biler. Nu skulle chaufførerne advares i god tid, inden de nåede et farligt sted.

De første færdselstavler udvikledes af bilisternes organisationer, og det skete internationalt. Allerede i 1900 havde sammenslutningen af internationale touring-klubber, Ligue Internationale des Associations Touristes (i dag AIT Alliance Internationale de Tourisme) foreslået tre standardiserede advarselstavler, og i 1902 kom en fjerde til. Nationale selskaber af motorejere og selskaber som Michelin producerede og opsatte disse tavler. Sponsorerne satte deres egne navne på for at reklamere for sig selv.¹

På en konference for touringklubber i Stockholm i 1908 fandt deltagerne imidlertid, at der kun var behov for én enkelt advarselstavle: en rød trekant.² Det blev den tavle, som bilklubberne i Danmark, Finland og Norge valgte, og i Sverige var beslutningen endda støttet af den svenske regering. Tavlen var tilmed introduceret i England i 1904.³



Kommer du i dag ridende eller kører med hestevogn i Faaborg, fortæller en færdselstavle, at man både i Bøjestræde og Kapellanstræde skal sørge for, at hesten kun går i skridt. JOHN JUHLER HANSEN.



< Allerede i 1908 foreslog den svenske bilorganisation Kungliga Automo-bilklubben en trekantet advarselstavle med rød kant. Denne tavle blev standard i Sverige i 1916, men først internationalt anerkendt i 1931. I en periode var den inderste trekant åben for at forhindre sneophobning. Symbolet øverst var klubbens emblem. SCHIPPER 2009, S. 49.

> I bilernes tidlige dage udvikledes mange forskellige trafiktavler. Der blev hurtigt forsøgt at vælge en international standard, og i 1908 blev man på flere møder enige om disse fire tavler. REVUE DU TOURING-CLUB DE FRANCE MARTS 1909.



En stor kongres samme år i Paris samlede repræsentanter fra en stor del af verdens lande, for at diskutere hvorledes veje bedst kunne indrettes til biler. Man besluttede at etablere en international organisation, og siden har Permanent International Association of Road Congresses (PIARC) været samlingspunkt for diskussion af verdens veje. Konferencen endte med en konvention den 11. oktober 1909 om at bruge de fire tavler, og de blev straks samme år anvendt ved et billøb i Østrig.⁴

De fire internationale advarselstegn var hvide symboler på en mørk, rund tavle. Advarslen for korsvej var et kryds, farligt vejsving var et Z, jernbaneoverskæring – altså både ubevogtet og bevogtet – blev et stakit, og ujævn vej eller vejbump fik et

symbol med bump eller afløbsrender på tværs af vejen.⁵

Således var der i en del år to forskellige opfattelser om antallet af tavler. Det ændredes i løbet af 1920'erne, hvor man var blevet klar over behovet for flere end fire tavler. Efter 1. verdenskrig etablerede det nyetablerede Folkeforbund, forgængeren til det nuværende FN, en konference for kommunikation og transit, som i 1924 nedsatte en komite for vejtrafik. Den danske repræsentant blev den nyudnævnte kontorchef i Justitsministeriet, jurist Otto Bilfeldt, som i en årrække varetog Danmarks interesser i international sammenhæng.⁶ Bilfeldt fortalte, at man i Norden havde besluttet kun at benytte et enkelt skilt, men den italienske repræsentant imødegik det enkelte

skilt med det kolde argument, at det havde taget 10 år at indføre de fire skilte i Italien. Hvis det skulle ændres, ville det betyde store udgifter at ændre skiltene. Samtidig ville et nyt system nok også tage 10 år få indført. Den internationale komite besluttede da, at de fire skilte skulle bibeholdes. Dog ville komiteen have, at der skulle tilføjes et femte skilt: et skilt for at advare mod en ubevogtet jernbaneoverskæring. Den oprindelige tavle for jernbaneoverskæring skulle derfor udelukkende anvendes for bevogtede overskæringer.

Senere på året afholdt Conseil Central de Tourisme International en konference, hvor tavlerne igen blev diskuteret. Igen foreslog de skandinaviske repræsentanter det universelle trekantede advarselsskilt.

En færdselstavle for jernbaneoverskæring skulle oprindeligt have afbilledet skinner med sveller, men en fejl på tegnekontoret førte til, at de lodrette stave fik spidser, så færdselstavlen i stedet kom til at ligne et stakit. MARTIN REIMERS.⁸



Modstanderne var dog i flertal og afviste forslaget, hvorefter de skandinaviske repræsentanter udvandrede!⁷

Danmarks første færdselstavle

I Danmark var modstanden mod biler mange steder massiv i 1900-tallets begyndelse. Politikerne havde indført en restriktiv motorlovgivning. Det blev forbudt at køre bil på de mindre sogneveje, og om natten var det forbudt at køre bil i vinterhalvåret. Politikere og vejfolk var ikke bjergtaget af det nye tekniske vidunder. Ved f.eks. at sprøjte vand eller tjære på vejbelægningen kæmpede vejvæsenerne en hård kamp for at dæmpe den støvplage, som bilernes dæk hvirvlede op på vejene. De havde ikke tid, penge eller motivation til at afmærke og sikre vejene for de kun knap 1.000 bilister, der ejede en bil i 1910. Bilen var endnu kun en hobby for et fåtal af rigmænd, der blandt andet brugte den til at køre motorløb. Meget få biler krydsede den dansk-tyske grænse. Den eksklusive automobilskare ønskede alligevel grænseoverskridende regler for vejskiltning.

Hvornår blev den første danske færdselstavle mon sat op? Hidtil er der ikke givet noget entydigt svar på dette spørgsmål i litteraturen om vej og færdsel. Flere årstal har været forslået f.eks. 1907, 1911 eller 1913. Der er

derfor usikkerhed om, hvilket år begivenheden egentlig fandt sted. De to danske bilklubber Dansk Automobil Klub (stiftet 1901; navnet ændret i 1912 til Kgl. Dansk Automobil Klub, KDAK) og Forenede Danske Motorejere (FDM stiftet 1909) hævdede begge, at de satte den første faretavle op i Danmark. I 1912 satte Dansk Automobil Klub deres første tavler op. Det er mere usikkert, hvornår FDMs tavler blev sat op. I 1914 udtalte FDM, at klubben havde sat de første tavler op på Skyttehusvej i Vejle, men desværre ikke hvornår. FDMs jubilæumsskrift angiver første opsætning til 1911, men giver ikke henvisning.

Grønt lys med lidt betænkelighed

Dansk Automobil Klub henvendte sig tidligere end FDM til de offentlige myndigheder for at få lov til at sætte internationale færdselstavler op i Danmark. Klubbens ansøgning blev sendt til amtsrådene straks efter den internationale automobilkonvention var formuleret i 1909. Inden marts 1911 lå det første positive svar fra Københavns amt. Klubben havde fået grønt lys til at sætte tavler op. I martsnummeret af klubbens blad "Auto-Cyclen" blev nyheden overbragt til medlemmerne. Amtsvejsinspektør Winkel fra Københavns amt havde givet foreningen lov til at sætte internationale tavler op på Helsingørvejen

og Roskildevejen. Men han var dog betænkelig ved, at det var ham, som skulle give tilladelsen. Han mente derimod, at det var politimynderne, som burde træffe beslutning i den slags sager.

I midten af oktober 1911 var hovednyheden på forsiden af Dansk Automobil Klubs medlemsblad, der nu havde skiftet navn til "Auto", at klubben måtte stille tavler op på landeveje i hele landet. Men i første omgang ville klubben kun sætte tavler op på de mest befærdede ruter: København-Roskilde-Korsør, København-Helsingør, Tåstrup-Vordingborg, Nyborg-Odense-Strib og endelig fra Fredericia til Tyrstrup ved den daværende dansk-tyske grænse. Klubben forventede at sætte 60 tavler op. En noget spæd start ville nogle måske mene; det mente FDM i hvert fald nogle år senere.

Før tavlerne kunne sættes op, skulle KDAK og amtsvejsinspektørerne i fællesskab udpege de farlige steder på vejene. I juni 1912 gik rekognosceringen i gang. Formanden for sportsudvalget, redaktør Løvenskiold, fandt sammen med amtsvejsinspektørerne Winkel fra Københavns amt og Kjærgaard fra Frederiksborg amt ud af, hvor tavlerne skulle placeres på vejen fra Helsingør til København. Klubbens næstformand, oberstløjtnant Timm, skulle sørge for at udpege farlige



Færdselstavlen for indkørsel forbudt fra 1919 viser tydelige skader. Datidens tavler blev fremstillet af stålplader belagt med emalje, der som glasmateriale var meget sårbart over for slag. MARTIN MEINERS.

steder på landevejene fra Roskilde til Vejle i samarbejde med amtsvej-inspektørerne fra de berørte amter. De "farlige" steder på ruterne såsom farlige vejsving og jernbaneoverskæringer blev udpeget og afmærket. KDAK sørgede for at fremstille og levere tavler og stolper til amtsvejvæsenene, så de kunne sætte dem op på de udpegede steder.

Få tavler sat op i 1912

Da 1912 var ved at rinde ud, havde Kgl. Dansk Automobil Klub kun fået sat nogle få advarselstavler op på hovedruten fra København til den dansk-tyske grænse i Sønderjylland. Klubben havde haft en ambition om at sætte flere tavler op, nu da amtsrådene var gået med på idéen. Men fordi Danmark endnu ikke havde tiltrådt den internationale automobilkonvention fra 1909, ville klubben se tiden lidt an og kun sætte tavler op i et begrænset omfang. Målet for 1913 var at opstille tavler på flere befærdede indenlandske veje. Klubben forventede, at det ville tage mange år før skiltningen var tilendebragt. Allerede nu var mange emaljetavler desværre blevet udsat for hærværk i form af stenkast.

Dansk Automobil Klubs første runde tavler havde dens navn på tavlerne, og fra 1912 fik navnet tilføjet et Kgl. Desværre er de ældste ad-

varselstavler i emalje fremstillet hos Glud og Marstrand fra KDAK gået tabt.

De første advarselstavler blev sat op på hvide træstolper, som havde den fordel, at de lyste op i mørket. Tavlen skulle monteres højt oppe på stolpen, nemlig 2,75 meter over jorden. Advarselstavlen blev sat op 250 meter før den fare, det advarede om. En udateret tegning fra et amt viser en 2,9 m høj gråmalet stolpe, som stikker 75 cm ned i jorden.⁹

En tavlestrid blusser op

I maj 1914 startede en tavlestrid. FDM udråbte i et indlæg i klubbens medlemsblad "Motor" sig selv til at være først i tavlekapløbet. Kgl. Dansk Automobil Klub tog hurtigt til genmæle i klubbens eget medlemsblad "Auto". KDAK var lige så overbevist om, at de havde været først ude. Ikke nok med at FDM tog æren for at sætte de første tavler op, men de anklagede også KDAK for at forsinke en hurtig opsætning af tavlerne. Anklagen fortsatte "uden at Klubben har udrettet andet end at anbringe nogle enkelte Tavler med forkerte Tegn på urigtige Steder (X-Tavler, som betyder "Korsvej", paa Steder, hvor der er Jernbaneoverskæring eller farlige Vejsving...)". Tavlestriden var skudt i gang.¹⁰

Fronterne var trukket hårdt op, og det blev værre. Striden kom også til at

omhandle hvilken offentlig myndighed, der skulle bestemme, hvor tavlerne skulle stå. I 1912 havde KDAK samarbejdet med landets amtsvej-inspektører om at få sat internationale tavler op på landevejene. Men den 20. september 1913 blev denne praksis ændret i et cirkulære udsendt af Justitsministeriet.¹¹ I cirkulæret blev det bestemt, at motororganisationerne for eftertiden skulle forhandle med politiet om tavlernes placering. Det var FDM, som havde taget kontakt til ministeriet og foranlediget, at cirkulæret blev udstedt. Det var KDAK grundigt utilfreds med, da klubben allerede havde indgået aftaler med amterne om at opsætte tavler. Nu skulle de til politiet for at "genforhandle" de steder, hvor de endnu ikke havde fået leveret tavler til vejvæsenene. Desuden havde FDM allerede forhandlet med ikke mindre end 70 politimestre om opstilling af over 400 tavler.

FDMs tavler var røde kløverformede tavler med det internationale fare-symbol placeret i midten af klubbens kløveremblem. Desværre er ingen af disse skilte antagelig bevaret.

Men stridens kernepunkt var dog færdselstavlernes form og farve. De to foreninger var meget uenige om, hvordan de skulle se ud, og hvilken farve de skulle have. KDAK var overbevist om, at den holdt fanen

Færdselstavlen for indkørsel forbudt fra 1919 viser også de tydelige skader på emaljen. MARTIN MEINERS.



højt og efterlevede de internationale tavlestandarder ved at opsætte helt runde, mørkeblå tavler med hvide advarselssymboler. FDM gik egne veje og valgte at ansøge Justitsministeriet om at opsætte deres egne tavler. Tavlerne bar godt nok de hvide, internationale symboler, men de var røde og kløverbladsformede ligesom klubbens emblem. Det skabte stor irritation hos KDAK, der indkaldte FDM til et møde for at få dem til at stoppe med at stille deres egne emblemtavler op. Ifølge KDAK stemte de ikke overens med den internationale konvention. I november og december 1913 tog klubben skeen i egen hånd og klagede over FDMs tavler både til Justits- og Udenrigsministeriet, samt til landets amtsvevinspektører og politimestre.

Hvordan skulle de danske tavler se ud?

Desværre var den internationale konventions tavleregler åbne for fortolkning, da et forslag om ensartet farve og form ikke kom med. De danske motorklubber havde derfor rig mulighed for at give deres bud på, hvordan konventionens tavleregler skulle tolkes. FDM fremførte, at der ikke var specifikke krav til advarselstavlernes farver og form. De henviste bl.a. til, at andre lande havde andre former på deres faretavler, men

det internationale symbol kunne sagtens ses alligevel. KDAK var ikke enig. Deres tavler efterlevede de internationale regler, mente de. Tavlerne skulle være runde og blå med hvide symboler. FDM blev dog ikke overbevist. Klubben fremførte et andet argument. Tegningerne af de internationale advarselstavler i konventionens § 8 havde godt nok en rund baggrund, men det betød ikke, at selve tavlen skulle være rund. Og baggrunden var heller ikke blå, men sort.

Justitsministeriet gik nu ind i tavlestriden og sendte den 28. april 1914 en skrivelse til FDM, hvor foreningen blev bedt om at tage kløverbladtavlerne ned igen, "at da de omhandlede Advarselstegn skal være anbragte paa Skilte af cirkelrund Form, medens de af Selskabet opstillede Skilte er kløverformede, maa Justitsministeriet herved anmode Selskabet om snarest muligt at lade de opstillede Skilte nedtage og eventuelt lade disse ombytte med cirkelrunde."¹²

Men til KDAKs store utilfredshed gav Justitsministeriet i et cirkulære af 15. maj 1914 alligevel FDM lov til at opstille ca. 400 kløverformede tavler med rød bund og hvid kant. Tavlerne måtte blive stående, indtil de skulle ommales; først på det tidspunkt skulle FDM erstatte dem med en cir-

kelformet rand. Løsningen blev, at de kløverformede tavler skulle anbringes på en rund metal- eller træplade med rød kant. Ministeriet havde ingen krav til tavlernes bundfarve. Derudover havde FDM misfortolket reglerne for de nye tavler med nedsat hastighed, som politiet kunne hænge op på samme steder som advarselstavlerne. Klubben havde lavet tavler med begge oplysninger på, men fik også lov til at sætte dem op jf. cirkulæret. Justitsministeriet lovede at skrive rundt til landets politimestre og fortælle, at de godt måtte give tilladelse til, at tavlerne alligevel måtte sættes op.

Der var også bilister, som havde en holdning til tavlestriden. Et medlem af begge motorklubber var træt af, at de to klubber skulle strides om formen og farven på de internationale færdselstavler. Hele diskussionen om, hvem der først havde henvendt sig til myndigheder og fået lov til at sætte tavler op, var også irrelevant. Det var Gunnar Hagemann som i et indlæg i "Auto" manede parterne til besindighed. Om tavlerne var røde eller blå eller havde forskellige former var underordnet, så længe det internationale symbol var på tavlerne, kunne bilisterne sagtens finde ud af at køre efter dem. I øvrigt havde tavler i udlandet også flere forskellige former.

Punktum i tavlestrid gav tavlekapløb

Det endelige punktum i tavlesagen blev sat, da Justitsministeriet udsendte et nyt cirkulære d. 17. oktober 1914. Det blev præciseret, at tavlerne fremover skulle være cirkelrunde og have en diameter på 70 cm. Bundfarven skulle være mørkeblå og symbolet hvidt. Der måtte ikke males andet på tavlerne end de internationale tegn og klubbens navn. FDM måtte dog stadigvæk have deres kløverformede, røde tavler stående, indtil de skulle ommales. FDM var tilfreds med afgørelsen: "Med dette Cirkulæres Udsendelse vil forhaabentlig den Strid, som har staaet om Advarsels-tavlernes Anbringelse, være endelig afgjort til Fordel for Motorsagen i Danmark og til Tilfredshed for alle Motorejere."¹³

Tavlestriden var medvirkende til, at KDAK hastede med at få sat flere tavler op på Sjælland. Konsul V. Ludvigsen fra foreningen havde i midten af juni 1914 afleveret tavler og pæle til vejmandene i Københavns amt, og de var snart færdig med at stille dem op. På Lolland og Falster samt i Frederiksborg amt var der også kommet gang i tavleopsætningen. Nu skulle der også tages fat i Holbæk amt, men der var endnu ikke i slutningen af 1915 sat tavler op i dette amt. Der manglede også ad-

varselstegn i den sidste tredjedel af Frederiksborg amt og nogle ekstra i Københavns amt. Længere mod vest gik klubben også i gang. I Randers amt og Skanderborg amtsrådsreds havde klubben allerede i sommeren 1914 fået godkendt, hvor tavlerne skulle opstilles. I løbet af 1914 blev der sat 400 KDAK-tavler op. Siden begyndelsen i 1912 havde klubben i alt sat 625 tavler op. Inden 1916 var der også sat tavler op på hovedruterne i Skanderborg, Aarhus og Randers amter.

På KDAKs generalforsamling i december 1915 klagede cand. polyt., godsejer Gunnar Hagemann over, at det var lidt tilfældigt, hvor advarsels-tavlerne var sat op i Jylland. Der var sat så mange tavler op, at de virkede mere vildledende end vejledende. Konsul Ludvigsen, som havde stået for klubbens tavlearbejde, var enig i kritikken, og han forklarede, at det skyldtes, at der havde været en konkurrence med FDM.

Politiets hastighedstavler under tavlestriden

Den nye lov om motorkøretøjer vedtaget 29. april 1913 gav politiet mulighed for at sætte tavler op, der påbød "langsom kørsel". Det var steder, hvor der ikke må "køres med Større Fart, end at en voksen Mand i rask gang kan følge ved siden af Køretøjet," dvs.

ca. 8 km i timen, stod der i lovens § 24.¹⁴ KDAK arbejdede for, at politiets tavler med "langsom kørsel" blev ændret, så der kom til at stå f.eks. "10 km" på tavlerne. Det lykkedes, for i et cirkulære fra 20. september 1913 blev det nærmere bestemt, at der skulle stå en nedsat hastighed på politiets hastighedstavle oplyst i km, f.eks. 15 km/t foruden "Politiet".¹⁵

De offentlige myndigheder havde nu fået en tavle, som de kunne nedregulere farten med, mens de private motorklubber var i gang med at sætte egne tavler op med internationale advarselssymboler. To forskellige typer færdselstavler med næsten ens advarsler var en realitet. Begge skulle få bilisterne til at udvise forsigtighed og sænke farten. Hvor de internationale tavler advarede om fire konkrete farer, mens de nye hastighedstavler blev sat op ved andre farer, f.eks. hvor vejen var for smal, eller hvor der var dårligt udsyn for bilisterne. Men tavlen kunne også bruges til at sænke farten ved bratte vejsving.

Der gik knap et halvt år, før Justitsministeriet igen måtte præcisere de nye tavleregler i et cirkulære af 15. maj 1914.¹⁶ Det slog fast, at politiet måtte anbringe de nye tavler "i forbindelse med" de internationale advarselstavler. Politiets hastighedstavler var ikke overflødige, selvom der allerede var sat en faretavle op på samme sted.

Private samlere har heldigvis haft sans for at bevare de gamle færdselstavler, hvorfor vi her kan bringe billeder af to af de standardiserede tavler fra 1916, farligt vejsving og vejkryds. JOHN HJULER HANSEN OG RASMUS LUND MADSEN.



KDAK fortolkede cirkulærets ord "i forbindelse med" således, at de nye tavler med nedsat hastighed skulle hænge på samme tavlestander som deres internationale advarselstegn.

Politiets tavler – KDAK imod, FDM for

KDAK var ikke begejstret for, at bilisterne skulle orientere sig efter to forskellige typer tavler. Der var flere grunde til denne skepsis. Klubben var bekymret for, at de udenlandske bilister ville blive forvirrede, når de så en færdselstavle med dansk tekst. Den nye lov om motorkøretøjer fra 1913, havde nemlig givet udenlandske bilister lettere adgang til at køre i Danmark. Klubben fulgte den internationale konvention med de fire enkle faresymboler, der advarede bilisten om farlige steder med ét tegn og ingen tekst. I august 1913 havde Danmark netop tiltrådt konventionen med virkning 1. maj året efter. Klubben ønskede, at den blev overholdt, og at der ikke blev stillet tavler op, som var i modstrid med den. Men der var også en anden bekymring at spore hos Kgl. Dansk Automobil Klub. Politiet kunne have andre interesser end at advare bilisterne om terrænvanskeligheder på vejene. Måske var der tale om en spirende færdselsregulering, hvor bilisterne kunne risikere at få bøder, hvis de ikke sænkede farten.

FDM var derimod positivt indstillet over for de nye hastighedstavler, som politiet nu kunne sætte op. De tilbød endog både at levere og betale dem i Københavnsområdet; uden for København var det dog politikasserne som skulle betale.

Danmarks første forbudstavle

I 1913 kunne man også se en helt ny færdselstavle i et cirkulære fra Justitsministeriet. Danmark havde fået sin første officielle forbudstavle, og den var ikke international. Tavlen blev også senere brugt i Tyskland, måske inspirationen blev hentet derfra eller omvendt?

Forbudstavlen hed i starten "Forbudt Vej" og kunne sættes op for at forbyde og udelukke biltrafik på en vej. Det var en rund tavle med sort (senere blå) rand og hvid baggrund, symbolet var tre sorte (senere blå) prikker eller kugler.

Tavlen for „forbudt vej“ skulle sættes op sammen med en overtavle, der oplyste om den maksimale egenvægt for køretøjet. Kommuner og amter kunne også sætte tavlen op ved broer, der ikke var bygget til tunge og brede vogne.

Fra 1913 lovede Forenede Danske Motorejere at levere og betale for opsætning af denne forbudstavle, og det samme ville KDAK også gøre. Selvom KDAK var modstander af

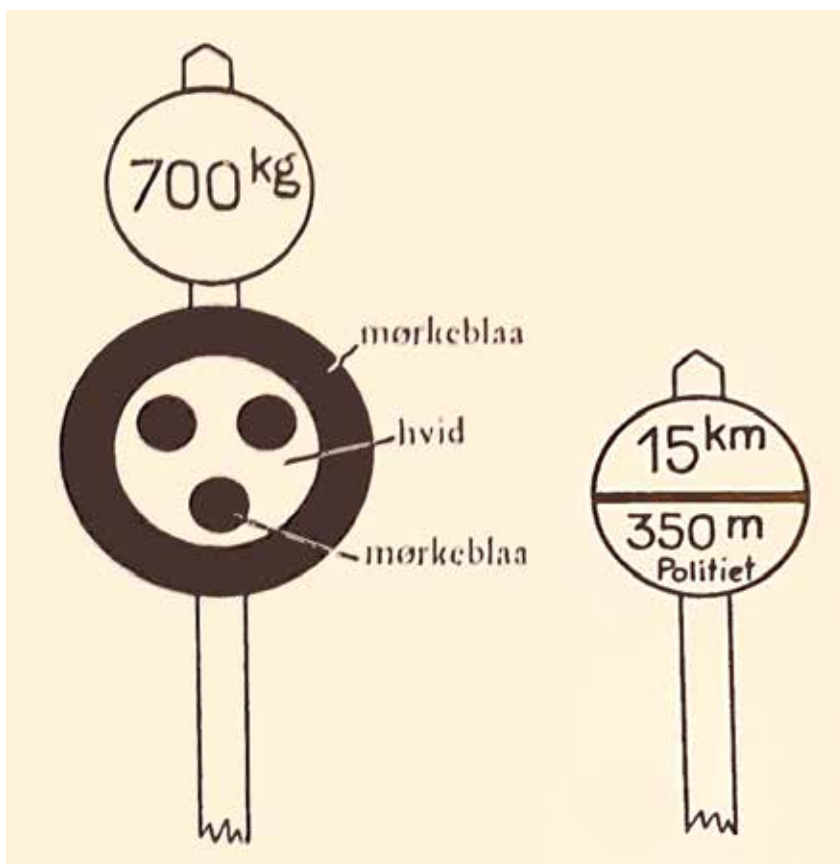
politiets hastighedstavler med dansk skrift, accepterede klubben den nye danske forbudstavle med tre prikker. Måske fordi det var et symbol, som bilister fra andre lande godt kendte til.

Færdselstavlesamarbejdet 1916-1920'erne

Forsoningsmøde

Da den verserende tavlestrid var faldet til ro, mødtes de to motorforeninger i marts 1915 og indgik et samarbejde om flere ting, bl.a. at de fremover ville sætte tavler op i fællesskab. Konkurrencen mellem de to klubber havde medført, at tavler stod for tæt på hinanden på landevejene. Nogle steder stod de ligefrem i vejen for hinanden. Justitsministeriet havde i flere cirkulærer fastsat, at de runde, blå tavler var de lovlige tavler. FDM accepterede at ændre tavlernes form og farve, så de kom til at ligne KDAKs tavler.

De to klubber blev endvidere enige om at lave helt nye fælles tavler med begge foreningers navne. I løbet af 1915 og 1916 designede arkitekt Knud V. Engelhardt seks advarselstavler, der var fælles for FDM og KDAK. I november 1917 kunne formanden for Kgl. Dansk Automobil Klub, lensgreve Raben Levetzau, fortælle, at klubbens færdselstavleudvalg havde et lager på ca. 1200 nye tavler, som skulle sættes op, når Rigsdagen havde vedtaget en



Regler for den nye tavle med prikker og politiets tavle med fartbegrænsning blev vedtaget i 1918. Amtsraadsforeningen, Amtsvejinspektørforeningen, FDM og KDAK blev enige om retningslinjerne, hvor den maksimale vægt for indkørsel blev reguleret med en overtavle på maks. 50 cm. Bemærk at staten overlod ansvaret til bilisternes organisationer og amterne. VIBORG POLITI, RIGSARKIVET.

ny lov om motorkøretøjer (den blev vedtaget 20. marts 1918). Bilkørslen skulle igen være på samme niveau som før krigen, inden flere tavler blev sat op. Benzinmangel under 1. Verdenskrig havde sat en naturlig dæmper for biltrafikken.

De nye tavler lignede de internationale tavler og de gamle tavler fra KDAK. De fik samme runde form og samme farvevalg med et hvidt symbol på en blå baggrund. Engelhardt tegnede også skitseforslag, hvor tavlerne havde en sort bag-

KDAK og FDM blev i 1916 enige om at standardisere fire færdselstavler. Begge organisationers navne stod i den yderste ring, og er designet af arkitekt Knud V. Engelhardt. Symbolerne var baseret på PIARCs tavler fra 1908, men der var antagelig ikke behov for færdselstavlen for ujævn vej i Danmark, og den blev erstattet af en tavle for begrænset indkørsel.

grundsfarve, men tavlerne blev som sagt blå. På yderkanten af tavlerne blev begge klubbers navne skrevet helt ud, og klubemblemerne blev der også plads til. KDAK kom til at stå øverst og FDM nederst. De seks tavler bar de tre internationale symboler for korsvej, vejsving og jernbaneoverskæring. Derudover havde klubberne taget to danske advarselstegn med i serien. Næmlig tegnet for "forbudt vej" med tre blå prikker i midten og "Auto Giv Agt"- tegnet. KDAK accepterede de to danske tegn i serien, til trods for, at klubben var opsat på at følge de internationale aftaler. "Auto Giv Agt"- tegnet blev ikke nævnt i tavlebekendtgørelsen fra 1919, og det kom heller ikke med i senere love og bekendtgørelser på området.

Desværre er det sjette tegn i serien lidt af en hemmelighed. Det har ikke været muligt at finde ud af hvordan det så ud. Måske var det et internationalt tegn for vejbump/ujævn vej eller



< Foruden de fire standardiserede tavler fremstillede KDAK og FDM yderligere et par tavler. Denne tavle blev opsat i samarbejde med politiet. KIM SCHMIDT-CHRISTENSEN.

> Hvornår færdselstavlen "AUTO GIV AGT" blev opsat er uklart. Det er tydeligt en supplerende færdselstavle til de første fire autoriserede tavler, som Knud V. Engelhardt udformede skriften til.



også var det en skoletavle som faktisk blev hængt op af klubberne, for at få folk til at sænke farten ved skoler. I en teoribog "Lærebog for Førere af Motorkøretøjer" fra 1926 blev skoletavlen vist sammen med de andre fælles tavler, mens tegnet for vejbump ikke var med. Det var ikke så nødvendigt at bruge vejbump-tavlen på de danske veje, fordi der ikke var så store ujævnheder tværs over vejen.

Andre typer advarselstavler

I slutningen af oktober 1915 kunne FDM fortælle Motors læsere, at de ville opstille tavler, hvorpå der var malet "Tak". Denne type tavle blev brugt i Frankrig, bare med ordet "merci". Merci-tavlen blev f.eks. sat op efter et vejsving og der, hvor bilisten netop havde passeret et vanskeligt eller farligt sted. Tavlen gjorde de kørende opmærksom på, at forhindringen nu var overstået. Men det havde også en opdragende betydning. Bilister skulle blive flove over, at de fik tak, når de ikke havde kørt efter forholdene. Vi ved faktisk ikke om FDM fik sat tavlen op, eller i hvor stor udstrækning den evt. blev brugt.

Så sent som i 1916 fortsatte FDM med til stadighed at sætte deres egne kløverformede emblem-tavler op på vejene. De forsøgte at få åbnet sognevejene for bilkørsel ved at tilbyde kommuner og sogne at sætte

tavler op. Tavlerne skulle få bilisterne til at sænke farten og advare om farlige steder på vejen. Foreningen sørgede for, at der f.eks. kom tavler op på den nyåbnede sognevej fra Græsted til Gilleleje. Denne vej blev kun åbnet for medlemmer af klubben, som på forhånd havde hentet en tilladelse på foreningens kontor.

Andre aktører satte også tavler op. På Fyn blev der i løbet af 1916 sat advarselstavler op, som var forskellige fra de fælles tavler fra KDAK og FDM. En af de fynske tavler var en rektangulært tavle med teksten "Kør Langsomt" med en pil nedenunder. De var sat op 50 meter fra vanskelige og farlige steder, hvor KDAKs og FDMs fælles tavler stod 250 meter før faren. Bilisterne på de fynske veje, hvor tavlerne var sat op, havde ikke så lang tid til at reagere i, men FDMs blad "Motor" var alligevel godt tilfredse med, at de blev sat op, da mange veje på Fyn var bugtede.

Det fælles Vejtafleudvalg – for at undgå lukkede veje

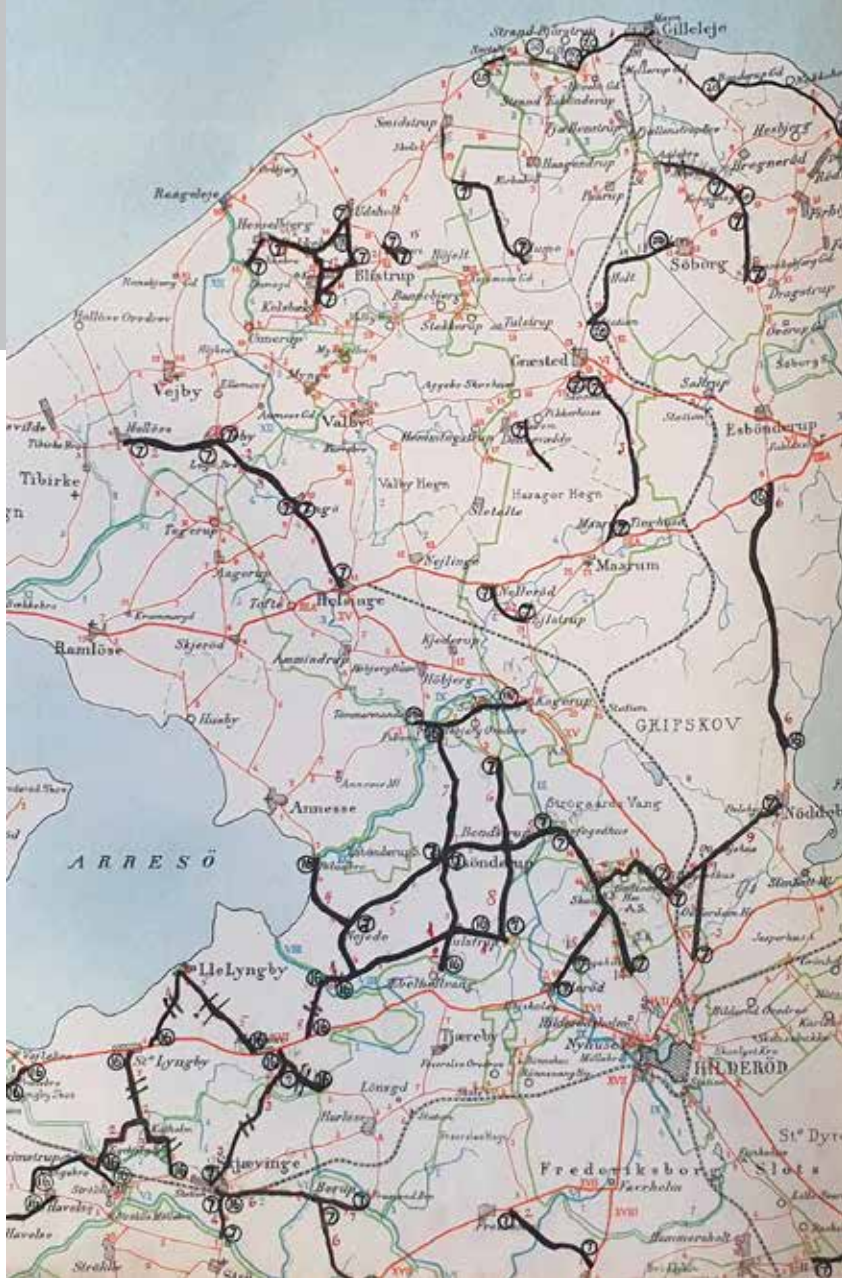
Motorejernes to organisationer, KDAK og FDM var som nævnt uenige om mange ting. Men hvis de skulle have indflydelse på udviklingen, måtte de samarbejde. Det gjorde de i 1918, hvor de i samarbejde med Amtsrådsforeningen og Amtsvejinspektørforeningen fik vedtaget to nye typer tavler.

Den ene tavle var for indkørsel forbudt, hvor den runde plade med mørkeblå ring og tre pletter på hvid baggrund angav symbolet. Ovenover var påsat en mindre tavle, hvor den maksimale vægt var angivet.

Den anden tavle var en tavle for politiet, hvor den runde tavle med mørkeblå skrift for oven angav den maksimale hastighed og nedenfor længden på strækningen. Nederst stod "Politiet", så de vejfarende kunne forstå alvoren.

FDM og KDAK var utilfredse med den nye automobillov, som trådte i kraft d. 1. januar 1919, da loven gav kommuner lov til at lukke sogneveje for motorkøretøjer på over 700 kg. Da Frederiksborg Amt havde planer for at lukke en del sogneveje efter sommerens "vilde" og "hensynsløse" motorkørsel, blev der panik i organisationerne. FDM overvejede at imødegå den hensynsløse motorkørsel bl.a. ved at fjerne vedkommende motorkøretøjs autoriserede nummerplade for kortere eller længere tid eller måske direkte ekskludere de formastelige medlemmer. Tvunget af modstanden mod bilismen, fandt de to organisationer sammen trods deres fortsatte uenigheder. De nedsatte derfor i 1919 Det fælles Vejtafleudvalg med fire medlemmer fra hvert selskab til at stå for opsætning af færdselstavler.¹⁷ Formanden blev

Overigtskort over Biveje spærret for Automobilfødsel



Kortet viser med sort de veje, som sognerådene i Nordsjælland omkring 1919 havde lukket for kørsel med biler tungere end 700 kg for at beskytte vejene. Beboere var også utilfredse med bilerne, da der i sommeren 1918 havde været meget vild og hensynsløs kørsel. De mange lukkede veje fik FDM og KDAK til at etablere Det fælles Vejtavleudvalg. FREDERIKSBORG AMTS VEJVÆSEN, RIGSARKIVET.



Færdselstavlen for landsgrænse supplerede Danmarks oprindelige fire officielle færdselstavler. Af gode grunde fremstilledes der ikke særlig mange, da Danmark kun har få grænseovergange til Tyskland. MARTIN REIMERS.

arkitekt Aage Langeland-Mathiesen, som i forvejen havde lagt mange kræfter i tavlesagen som vicepræsident i FDM og som formand for motorcykelklubben Elleham.¹⁸ Alene FDMs udgifter til tavler ville i 1919 beløbe sig til 25.000 kr., som foreningens 5.400 medlemmer betalte.

Det var måske ikke nogen dårlig idé at få de to foreninger til at arbejde sammen i et fælles udvalg. Hvis

klubberne ikke kunne enes på andre områder, blev Færdselstavleudvalget dog ved med at være et fælles projekt. I udvalget kunne medlemmerne også arbejde sammen om andre problemer end tavler. Således henvendte udvalget sig i august til landets amtsråd for at få dem til at indføre lyttetvang for hestekøretøjer i politivedtægterne.¹⁹ Udvalget blandede sig også i en anden sag,

som ikke havde med færdselstavler at gøre, da der i 1919 var udarbejdet en plan for en vej til at aflaste Strandvejen nord for København. Her udtalte udvalget sig surt over, at motororganisationerne ikke var blevet indblandet, "skønt det dog er indlysende, at de praktiske Automobilister måtte ønske at vide en lille Smule om Vejens Konstruktion, dens Stigninger og Hældninger m.m."²⁰

Danmark havde som nævnt i 1913 tilsluttet sig den internationale konvention,²¹ og Det fælles Vejtavleudvalg kunne derfor på Justitsministeriets opfordring påtage sig ansvaret for opsætning af færdsels-

De fem herrer er stolte repræsentanter fra KDAK ved opsætning af advarslen for et vejkryds omkring 1916 med KDAKs præsident kaptajn Ibsen til højre. Den runde tavle nedunder hørte ikke med til de aftalte tavler. IBSEN S. 92.



tavler, hvilket skulle ske i samarbejde med amtsvejiinspektørerne. Nogle inspektører udviste i starten "nogen uvilje", hvorfor udvalget i november 1919 måtte gøre opmærksom på, at udvalget havde påtaget sig at udføre regeringens forpligtelser i forståelse med Justitsministeriet.²²

Samarbejdet med amtsvejiinspektørerne blev etableret, og i 1920 kunne udvalget udgive en trykt udgave af "Regler for anbringelse af internationale færdselstavler". Den angav i fem punkter, hvorledes tavlerne skulle sættes op. Afstanden skulle være ca. 250 m fra de farefulde steder, de skulle stå i højre side og vinkelret på vejen, og pælene skulle være hvidmalede eller hvidkalkede. Som det sidste femte punkt blev det angivet, at man skulle undgå at sætte for mange tavler op. Hvis "den påpasselige motorvognfører ikke kan undgå at bemærke" farepunktet, så skulle der ikke opsættes tavle. Man risikerede at landet blev så overfyldt med færdselstavler, at påpasseligheden hos de kørende svækkedes, hvorved man opnåede det modsatte af, hvad målet var.²³

Udvalget kom dog også godt i gang med at koordinere opsætning af færdselstavler. Selv amtsråd anerkendte udvalgets arbejde. Således fik Viborg Amtsråd udvalget til at opsætte tre advarselstavler med indskriften

"20 km 700 m" ved indkørslen til Houlbjerg By, hvor der kort forinden havde været hele tre automobiluheld.²⁴

Efter de sønderjyske landsdeles genforening med Danmark i 1920, gik Det fælles Vejtavleudvalg i gang med opstilling af tavler på de veje, som nu var blevet danske. Arbejdet med at sætte tavler op i Sønderjylland fortsatte i 1921 på de veje, der blev bygget om eller forlænget.

I 1913 havde FDM lovet at betale for politiets hastighedstavler i nærheden af København, men i 1925 sagde Det fælles Vejtavleudvalg stop for betaling og opstilling af hastighedstavler for politiet. "Dels tog det ganske Overhaand med Opsættelsen af disse, dels blev Færdselstavleudvalgets Mening ikke hørt i alle Tilfælde, men Tavlerne blev bare rekvireret. Dette kunde selvfølgelig ikke vedblive at gaa," mente kaptajn E. J. Ipsen, præsident for KDAK.²⁵

Ødelagte emaljetavler i krigs- og fredstid

På amtsvejiinspektørernes årsmøde i 1918 blev der talt meget om de mange færdselstavler af emalje, der var ødelagt af stenkast. FDM og KDAK ønskede ikke at sætte nye tavler op, fordi krigen gjorde det svært at få fat i emalje til nye tavler. Pga. krigen kørte der heller ikke så mange biler rundt på vejene, så nye tavler var ikke tvin-



Færdselstavlen for bevogtet jernbaneoverskæring var foranstaltet af Det fælles Vejtavleudvalg, som det fik skrevet i en sort oval nederst på tavlen. I hjørnerne havde færdselstavlen de såkaldte katteøjne til at reflektere lys om natten. JØRGEN BURCHARDT.

gende nødvendige. Løsningen blev, at klubberne i fællesskab forsøgte at reparere de mest ødelagte tavler.

Selvom klubberne forsøgte at stoppe ødelæggelsen af de emaljerede tavler, var det ikke en let kamp. I 1926 havde de fået nok. I to indlæg i KDAKs blad "Auto" blev sagen igen taget op. Nu skulle der snart gøres noget aktivt fra alle sider i samfundet for at stoppe ødelæggelsen, var holdningen hos bladets redaktion: "Var det for meget at forlange, at Poli, Skole og Publikum i Almindelighed enedes om at vaage over, at disse Advarselstavler beskyttedes mod Overlast – i fælles Interesse!"²⁶



"AUTO CIVACT" var et supplement til de oprindelige fire autoriserede danske tavler. Her er det monteret på et hushjørne, hvor der antagelig kunne komme trafikanter fra siden. JØRGEN BURCHARDT.

Amtsvejsinspektør Jespersen fra Skanderborg var også beskæmmet over problemets omfang. Ødelæggelsen gik også ud over vejvæsenets ejendom såsom vejtræer og bunker med vejmaterialer. Han mente, at en aktiv indsats skulle sættes i gang fra en bestemt samfundsaktør: "Kunde Klubberne ikke tænke sig at formaa Pressen til at tage Affære, f. eks. ved at denne gratis et Par Gange om Aaret meddeler Ungdommen, at den ikke kan være bekendt at ødelægge Advarselstavler og Landevejstræer. Er det forkert at tiltænke Pressen saa megen virkelig Samfundsinteresse?"²⁷

I sommeren 1926 forsøgte FDM at gøre noget aktivt for at modvirke ødelagte tavler ved at indgå en aftale med det nyoprettede færdselspoliti, som fremover skulle holde øje med, at tavlerne ikke blev vandaliseret. KDAK blev også nævnt i pressen som

initiativtager til dette samarbejde. Den omtale var klubben utilfreds med, for den havde slet ikke haft en finger med i spillet, fordi den ikke var interesseret i dette samarbejde med færdselspolitiet.

Skal reklamer betale vejviser- og byskilte?

Bilisternes to foreninger betalte hver en halvdel af udgifterne til de opsatte færdselstavler. De fandt det derfor naturligt, at hver forening satte deres navne på skiltene.

KDAK fandt dog i 1922, at beløbet var blevet højt. Antallet af færdselstavler steg stadig, da behovet forøgedes i takt med, at bilismen spredte sig landet over. Den udbredte kørsel gav samtidig også behov for vejviserskilte og byskilte. Opsætningen af dem havde Det fælles Vejstavleudvalg besluttet at



I Tyskland finansierede de tyske motorklubber deres advarselstavler gennem private firmaer mod påsætning af reklame. Her har SHELL fået reklame på en tavle. MICKY WAYE AUKTIONS.

vente med, til hele landet havde fået advarselstavler, men den beslutning var KDAK utilfreds med. Foreningen henvendte sig derfor til dækfirmaet Dunlop for at få skiltene finansieret, og landets byer fik nu et tilbud om at modtage reklamefinansierede skilte. Der stod med store bogstaver

Hvem skulle betale for landets færdselstavler? Det offentlige ville ikke, og KDAK og FDM havde aftalt at dele udgifterne til advarselstavlerne. Da bilister for alvor kørte rundt i landet, blev der behov for vejviserskilte. Det mente KDAK ikke organisationen skulle betale for, og i stedet fik den dækfirmaet Dunlop til at betale. MARTIN REIMERS.



I 1920'erne oplevede mange mindre byer en stigning i hurtigtkørende vogne, hvorfor man ønskede byskilte ved indfaldsvejene. Sognerådet i Sønderø opsatte et kunstnerisk skilt, som tilmed påbød de kørende at køre langsomt. SØNDERØ & OMEGNS LOKALHISTORISKE ARKIV.

"Skænket af DUNLOP", og samtidig rundede skiltene foroven, så der blev plads til KDAKs bomærke.

Den beslutning var FDM utilfreds med, og foreningens magtfulde direktør anbefalede kommunerne at

undlade at lade et udenlandsk firma betale for skiltene, da det konkurrerede med danske firmaer.²⁸ Det forhindrede dog ikke KDAK i at sætte sponsorerede skilte op som vejvisere.

Er motororganisationerne ansvarlige for opsætning af tavler?

I løbet af få år havde FDM og KDAK fået sat de internationale færdselstavler op ved mange af landets vejsving, vejkryds, jernbaneoverskæringer og forbudte veje. I 1922 var opsat ca. 2.400 tavler landet over. Hertil havde færdselstavleudvalget leveret hastighedstavler til politimestre. På det tidspunkt mente udvalget, at der ikke var behov for flere tavler, bortset fra den nye del af landet, Sønderjylland.

Havde foreningerne nu også sat tilstrækkeligt med tavler op? Det blev til en juridisk diskussion i forbindelse med en alvorlig ulykke ved Hadsund i 1923. Kammerjunker Castenskiolds bil kørte ind i en postbil, som svingede ind fra en sidevej. Herved kom hans passager, sagfører Stæhr, så alvorligt til skade, at han afgik ved døden.²⁹

Det var en alvorlig sag, hvor der var store økonomiske interesser på spil. Den ansvarlige for ulykken skulle

betale enkefru Stæhr 30.000 kr., og hertil kom erstatning til postbilens passagerer, samt den materielle skade.

Der blev straks rettet kritik af, at vejstavleudvalget ikke havde opsat en advarselstavle ved det farlige vejkryds. I den efterfølgende retssag rejste forsikringselskabet Haand i Haand endda spørgsmålet, om ikke udvalget var forpligtet til at betale erstatning. Ifølge selskabet burde udvalget bære hele det økonomiske ansvar. Den lokale politimester havde henstillet, at der blev opsat en tavle, hvilket udvalget ikke havde taget højtideligt. Det var en alvorlig kritik, som også blev støttet af den lokale presse. Andre forsvarede udvalget ved at angive, at det burde være en offentlig opgave at betale og opsætte tavlerne.

Sagen endte dog med, at vejstavleudvalget ikke blev involveret. Kammerjunkeren blev idømt en stor bøde for at have overtrådt automobilloven ved at have kørt 40 km/t, hvor der ikke var fuld udsigt.³⁰

LITTERATUR

- Amtsvejinspektørforeningens 7. årsberetning 1918, s. 14-18.
- Andersen, Jesper Winther (red.): *75 år med FDM og bilen*. Forlaget Motor, 1984.
- Andersen, Kai Vidkjær: "Fra vejvisersten til vejskilte", i: Århus Stifts årbøger 2010, Bd. 93, s. 49-59.
- Auto*, årg. 1911-26.
- Auto-cyclen*, årg. 1911.
- Bilfeldt, Otto: *Slægten Bilfeldt*, København 1965.
- Burchardt, Jørgen og Mette Schönberg: *Lige ud ad landevejen. Med hestevogn og bil på amternes veje 1868-2006*. Danmarks Vej- og Bromuseum 2006.
- Cassinone, H.: *Strassensignale. 1. Internationale Strassenkongress Paris* 1908.
- Dansk Vejtidskrift*, årg. 1932-38.
- Christensen, M. A. A. P. og L. A. Damm: *Lærebog for Førere af Motorkøretøjer i Danmark særlig med henblik paa forberedelse til Førerprøver*. København 1926.
- Frederiksen, Erik Ellegaard: *Knud V. Engelhardt Arkitekt & Bogtrykker 1882-1931*. København, Forening for Boghaandværk/Arkitektens Forlag 1965.
- Ipsen, E. J.: *Kongelig Dansk Automobil Klubs Historie gennem 25 aar, 1901-1926*. København, 1926.
- Isbrandtsen, E. Klyver: *Københavns Færdsel... et tilbageblik*. København 1959.
- J.J.: "Scotchlite til vejafmærkning", i: *Ingeniøren* 9. april 1949, s. 331-332.
- Jørgensen, Steffen Elmer: *Fra chaussé til motorvej. Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761*. Dansk Vejhistorisk Selskab 2001.
- Lay, Maxwell: "The History of Traffic Signs", i: *The Precursors*, nr. 281, 1981, s. 83-88.
- Martin du Gard, M.: *Les Signaux D'obstacles*. 1er Congrès International De La Route Paris 1908.
- Motor*, årg. 1913-16, 1927-28.
- Motzkus, Frank C.: *100 år i bilistens tjeneste: Historien om FDM*, FDM 2009.
- Schipper, Frank: "European integration and infrastructures since the 19th century", i: Jean-François Auger, Jan Jaap Bouma og Rolf Künneke (red.): *Internationalization of infrastructures. Proceedings of the 12th Annual International Conference on the Economics of Infrastructures*, Delft 2009, s. 37-60.

En stor tak til John Juhler Hansen og Martin Reimers for fotografier fra deres samlinger og for kommentarer.

NOTER

- 1 Schipper, s. 48.
- 2 Schipper 2009, s. 73.
- 3 Lay, s. 86.
- 4 Lay, s. 86.
- 5 Lay, s. 86.
- 6 Bilfeldt, s. 95.
- 7 Schipper 2008, s. 132-138.
- 8 Frederiksen, s. 40.v
- 9 Udateret tegning fra Frederiksborg Amtsvejinspektorat, Rigsarkivet, Frederiksborg Amtsråd, Teknisk Forvaltning, Gruppe 53, Afmærkninger/vejviserer m.m.
- 10 *Motor*, maj 1914, citat s. 413.
- 11 Cirkulære til Politidirektøren i København og samtlige Politimestre. Justitsministeriet, den 20de september 1913 / Zahle. Gengivet i *Motor* 1913, s. 714.
- 12 *Auto*, 28. maj 1914, citat s. 463.
- 13 *Motor*, november 1914, citat s. 736.
- 14 Lov nr. 125 om Motorkøretøjer af 25. april 1913 § 24.
- 15 Cirkulære til Politidirektøren i København og samtlige Politimestre. Justitsministeriet, den 20de September 1913 / Zahle. Gengivet i *Motor* 1913, s. 715.
- 16 Cirkulære til Politidirektøren i København og samtlige Politimestre udenfor København. Justitsministeriet, den 15. Maj 1914 / Zahle. Gengivet i *Motor* 1914, s. 412-413.
- 17 *Nationaltidende* 28/6 1919, s. 3.
- 18 *Wikipedia* opslag Aage Langeland-Mathiesen.
- 19 *Middelfart Venstreblad*, 26/8 1919.
- 20 *Ingeniøren* nr. 5, 17/1 1920.
- 21 Brev fra Det fælles Vejtavleudvalg til amtsvejinspektørforeningen 10/11 1919, Rigsarkivet, Viborg Amtsråd, Amtsvejinspektøren: Advarselstavler (1919-1919).
- 22 Brev fra Det fælles Vejtavleudvalg til Amtsvejinspektørforeningen 10/11 1919, Rigsarkivet, Viborg Amtsråd, Amtsvejinspektøren: Advarselstavler (1919-1919).
- 23 *Regler for anbringelse af internationale vejtavler*, trykt, Rigsarkivet, Viborg Amtsråd, Amtsvejinspektøren: Advarselstavler (1919-1919).
- 24 *Demokraten* 22/12 1921.
- 25 Ipsen, s. 95.
- 26 *Auto* 1926, citat s. 59.
- 27 *Auto* 1926, citat s. 93.
- 28 *Nationaltidende* 30/9 1922.
- 29 *BT* 9/7 1923, *Aalborg Amtstidende* 24/6 1923 og *Aarhus Stifts-Tidende* 31/3 1923.
- 30 *Ribe Stifts-Tidende* 15/8 1923.

VEJHISTORISK STUDIETUR TIL HOLSTEN



Per Winther (f. 1943) er pensioneret oberst og militæringenjører. Som chef for Ingeniørregimentet var han i 1998-2003 medlem af Dansk Vejhistorisk Selskabs bestyrelse og har siden 2018 været valgt medlem af bestyrelsen. Han er formand for Selskabets Milestengruppe og redaktør af Selskabets hjemmeside og nyhedsbreve. Han er desuden medlem af den tyske Forschungsgruppe Meilensteine, hvis geografiske interesseområde bl.a. omfatter Slesvig-Holsten.

Efter to tidligere forsøg lykkedes det i år at samle tilstrækkeligt mange deltagere til, at selskabets vejhistoriske studietur til Holsten kunne gennemføres. Den fandt sted fra d. 13. til d. 16. september som en bustur med Egon's Rejser og Vikingbus Rejser som teknisk rejsearrangør. Den var tilrettelagt af tre af Selskabets medlemmer, Arne Rosenkvist, Ulrik Winther Blindum og Per Winther, som også var guider på turen.

Holsten og Lauenborg er tidligere danske hertugdømmer, Holsten fra 1474, Lauenborg fra 1816. Hertugen var den danske konge. Danmark måtte afstå hertugdømmerne efter nederlaget i krigen i 1864. Selv om

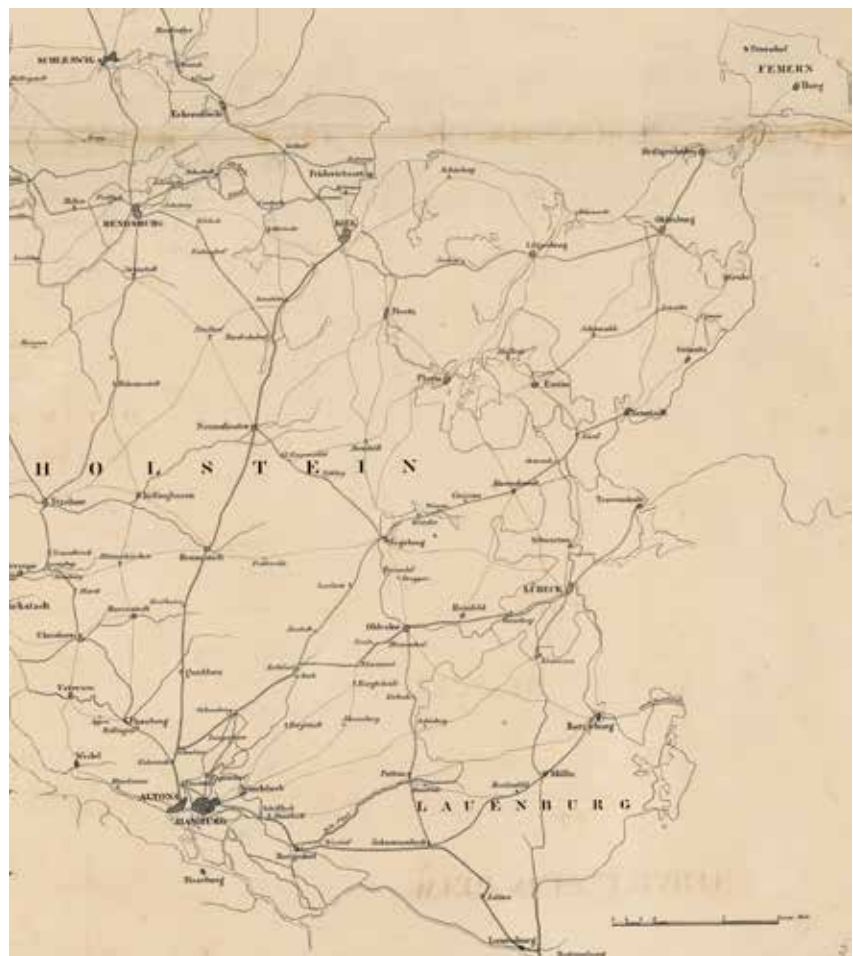
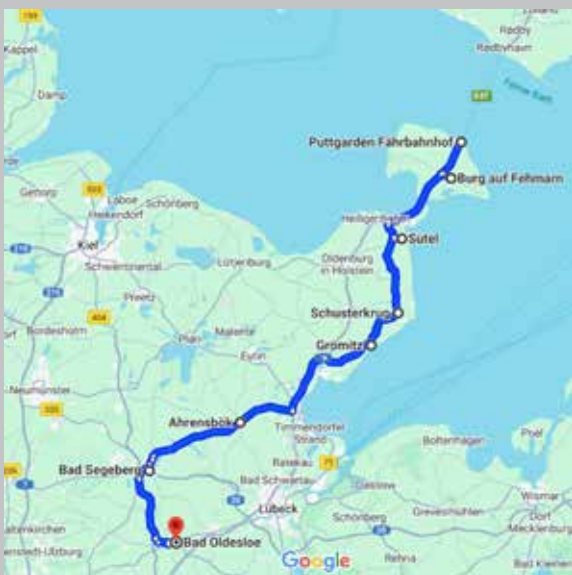


Fig. 1: Udsnit af kort over vejnettet i Slesvig-Holsten 1840. DET KGL. BIBLIOTEKS DIGITALE SAMLING.

de altid var mere tyske end danske, rummer de mange danske historiske og kulturelle minder – herunder vejhistoriske.

Der var udarbejdet et detaljeret illustreret program til deltagerne, og

undervejs blev der omdelt faktablade om hertugdømmerne samt om de danske chausséer og milesten. Endvidere detaljerede kort over de enkelte dages ruter.



Rute dag 1.



Fig 2: Femernsundbroen. FOTO: ULRIK BLINDUM.



Fig. 3: Löhrstorfer Brücke. FOTO: ULRIK BLINDUM.

Dag 1: Forbindelserne over Femern Bælt

Den første dag handlede primært om den nye Femern Bælt forbindelse og dens forgængere. Deltagerne stod på bussen ved Vejdirektoratet i Fløng og på Køge Nord Station. På vej mod færgeren i Rødbyhavn fik vi historien om den kommende tunnel under Femern Bælt og om fugleflugtslinjen samt deres tilhørende bro- og vejarlæg på Falster og Lolland.

Fra Puttgarden gik turen til Femerns hovedby, Burg, hvor vi besøgte Femern Bælt forbindelsens informationscenter og hørte om projektet set med tyske øjne. Udstillingen var ikke så stor, men meget illustrativ. Den var målrettet tyske besøgende, og de fleste tekster var derfor kun på tysk. De udstillede modeller og de filmklip, der blev vist, var dog umiddelbart forståelige.

Næste stop var ved et udsigtspunkt ved Femernsundbroens nordlige landfæste. Jernbanelinjen over broen er nedlagt, og broen er ved at blive renoveret. Den gennemgående vej- og jernbanetrafik skal i fremtiden føres gennem en ny tunnel under Femernsund, men broen vil blive bevaret af hensyn til den lokale trafik.

Både på Femern og videre i retning mod Lübeck var der omfattende vejarbejder som forberedelse til den kommende motorvej til og fra tunnelen.



For at undgå dem fulgte den videre tur så vidt muligt de mindre veje.

Vi gjorde holdt ved Löhrtorfer Brücke – en gammel granitbuebro fra 1600-tallet i nærheden af Sütel. Den var smukt restaureret i 2007, og der var opsat en tavle ved den, som fortalte om dens historie. Den har i middelalderen været anvendt af pilgrimme fra Skandinavien til Rom, og indgår også i en nyere pilgrimsrute, Via Scandinavica.

Fra Sütel gik turen til Neustadt og videre ad den tidligere Altona-Neustadt chaussé. Undervejs var der et kort stop på rasteplassen Rote Kate, hvor der er en sten med en indstøbt plade med kong Christian VIII's kronede monogram og årstallet 1843. Pladen var oprindeligt anbragt på en nærliggende bro over floden Trave, men blev flyttet, da denne bro blev erstattet af en ny.

Fra Rote Kate kørte vi direkte til Hotel Wiggers i Bad Oldesloe, som var vores base under hele turen. Ved aftensmaden fik vi besøg af en gæst, Burkhard von Hennigs, som er medforfatter til bogen "Die Chaussee Altona-Kiel" – den første kunstvej i Slesvig Holsten. Bogen er omtalt i VEJHISTORIE nr. 31/2018. Efter aftensmaden fortalte han om sit arbejde med bevaring af historiske veje, bygninger, parker og alléer i Kreis Stormarn.



Fig. 4-5: Pladen med kong Christian VIII's monogram ved Rote Kate samt teksten på pladen. FOTO: ULLRIK BLINDUM.



Rute dag 2.



Fig. 6: Napoleonbroen i Trittau. FOTO: ULRIK BLINDUM.



Fig. 7: Kaffepause ved Hohenfelder Damm. FOTO: PER WINTHER.

Dag 2: Saltet – "det hvide guld" – og saltvejene

Hovedtemaet for dag to var de gamle saltveje og deres betydning. Saltet blev udvundet i Lüneburg, som ligger på en salthorst. På grund af saltudvindingen, og fordi saltet opløses af grundvandet, kunne dele af den gamle by tidligere synke op til 3-5 cm pr. år. Saltet blev eksporteret til bl.a. sildemarkederne i Danmark og Skåne og var i middelalderen byens vigtigste indtægtskilde. I Lüneburg findes det tyske saltmuseum, som der dog ikke var tid til at besøge. Transporten af saltet nordpå foregik enten til lands ad den gamle saltvej, eller til vands på kanalerne fra Elben til Lübeck – og derfra videre med skib.

På vejen mod Lüneburg gjorde vi holdt ved den gamle Napoleonbro i Trittau. Det er tvivlsomt, om Napoleon nogensinde har passeret broen, men den er bygget omkring 1805-08, da Lauenborg var besat af franske tropper. Broen er muligvis tegnet af den danske arkitekt C. F. Hansen, som i perioden 1785-1804 var landbygmester i Altona og Holsten. Fra broen vandrede vi et kort stykke på den gamle brolagte vej fra det 18. århundrede, Hohenfelder Damm. Vejen er brolagt, men har i den ene side en grusbeltet "sommervej".

Derefter gik turen forbi godset Friedrichsruh, som den tyske kejser

Fig. 8: Hohenfelder Damm. I venstre side ses den grusbelagte sommervej. FOTO: ULRIK BLINDUM.



Wilhelm I skænkede til Otto von Bismarck som anerkendelse for hans sejr i den fransk-tyske krig og oprettelsen af Det tyske Rige i 1871. Friedrichsruh var feltlejr for det kommando, som i de sidste måneder af 2. Verdenskrig hentede danske og norske fanger hjem fra Neuengamme og andre tyske koncentrationslejre med de hvide busser.

Fra Lüneburg gjorde vi en afstikker til et andet sted af betydning for Danmarks historie, nemlig Timeloberg, hvor den tyske admiral von Friedeburg overgav sig og de tyske styrker i Holland, Nordvesttyskland og Danmark til den britiske feltmarskal Montgomery om aftenen d. 4. maj 1945. Briterne rejste efter krigen et mindesmærke på "Victory Hill", men det blev flyttet til Royal Military Academy Sandhurst i 1958. Selve stedet ligger i dag på militært område, men i udkanten af dette findes en mindesten og nogle informationstavler, der fortæller om begivenheden. Stenen har desværre – som andre monumenter, der vidner om det tyske nederlag – været udsat for hærværk.

Næste stop var ved Schiffshebewerk Scharnebeck, en „skibselevator“ på en sidekanal til Elben, som kan løfte eller sænke skibe på op til 100 meters længde 38 meter. Her spiste vi frokostmadpakken fra hotellet, mens vi så et skib passere.



Fig. 9: Mindestenen på Timeloberg. FOTO: PER WINTHER.



Fig. 10: Schiffshebewerk Scharnebeck. FOTO: ULRIK BLINDUM.



Fig. 11: Palmslusen på Stecknitz-kanalen. FOTO: ULRIK BLINDUM.



Fig. 12: Den gamle brolagte saltvej mellem Schnakenbek og Lüttau. FOTO: ULRIK BLINDUM.



Fig. 13: Færgen ved Siebeneichen. FOTO: ULRIK BLINDUM.



Fig. 14: Grøppebillede på færgen. FOTO: FÆRGEKOMMANDØREN.

Derefter krydsede vi Elben igen og så Palmslusen, som er den bedst bevarede af de oprindeligt 17 sluser på Stecknitz-kanalen fra Elben til Lübeck. Den tidligere indre tyske grænse gik kun en kilometer øst for slusen. Det var i en periode muligt at passere grænsen ved et overgangssted kaldt "Checkpoint Harry". Nu er de fleste spor af Jerntæppet fjernet her – kun nogle få af de østtyske grænsetroppers vagttårne står tilbage.

Fra Palmslusen gik turen videre til Sandkrug, som var det landingssted på nordsiden af Elben, hvor man mener, saltet blev landet og transporteret videre på hestevogne til Lübeck. Vi fulgte den gamle brolagte saltvej ca. 5 km fra Schnakenbek til Lüttau.

Turen fortsatte mod nord langs den nyere Elbe-Lübeck Kanal til Siebeneichen. Her kan man krydse kanalen med en lille færgе, som betjenes af en støtteforening af frivillige.

Færgen var oprindeligt en trækfærgе, men er nu motordrevet – dog stadig ved hjælp af et trækkabel og et styrekabel. Overfarten varer kun få minutter. Turen er gratis – men frivillige bidrag er velkomne. Vi tog en tur frem og tilbage.

Sidste stop på dagens tur var ved Berkenthin, hvor vi besøgte den gamle kirke, der var viet til Maria Magdalene – skytshelgen for skipperne på saltprammene på kanalen.



Fig. 15: Kirken i Berkenthin og kirkestibroen over kanalen.
FOTO: PER WINTHER.



Fig. 16: En kopi af en af de gamle saltpramme. FOTO: ULRIK BLINDUM.



Fig. 17: "Kanalsilden" ved Berkenthin. FOTO: ULRIK BLINDUM.

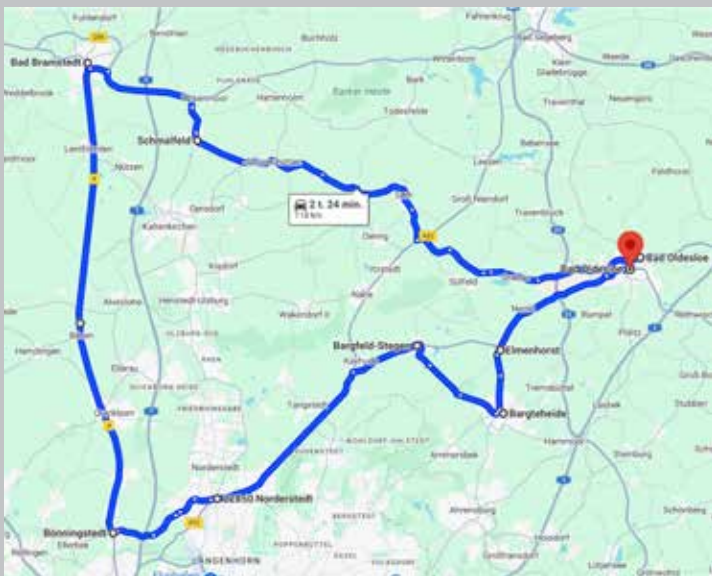


Fig. 18: Slusebroen ved Berkenthin. FOTO: ULRIK BLINDUM.

Ved kirken findes et gravsted for en af dem. Vi vandrede over kirkestibroen og videre langs kanalen til slusen. Undervejs passerede vi en kopi af en af de gamle saltpramme og en nyere skulptur med titlen "Der Kanalhering" – kanalsilden. Skulpturen symboliserer kanalen som transportvej for salt og saltede sild. Dens opdeling symboliserer kanalens forskellige niveauer mellem sluserne.

Vejbroen ved slusen er bygget i 2010. Det er Tysklands første bro med jordvarme. Om vinteren holdes kørebanen fri for sne og is af 11-12 grader varmt grundvand, som pumpes op fra 75-80 meters dybde.

Fra Berkenthin gik turen tilbage til hotellet og aftensmaden.



Rute dag 3.

Dag 3: Chausséeer, milesten og broer

Den første danskbyggede chaussée (kunstvej) i Holsten gik fra Altona til Kiel, som var den vigtigste østersøhavn i Østholsten. Den blev anlagt i årene 1830-32. Forinden var der dog bygget en prøvestrækning på ca. 2 kilometer ved Pfungstberg nær Plön (se mere under dag 4). I de følgende år blev der anlagt chausséeer fra Altona til Lübeck (1840-43) og til Neustadt (1842-45). Disse chausséeer forløb i Hertugdømmet Holstens område og gik derfor i en bue vest og nord om Hamburg. De to hansestæder Hamburg og Lübeck ønskede imidlertid en mere direkte vejforbindelse mellem de to byer. De oprettede derfor en "Elmenhorst-Wandsbeker-Chaussee-Bau-Verein", som af den danske konge fik koncession til at anlægge og drive en privatfinansieret chaussée fra Hamburgs bygrænse ved Wandsbek til Elmenhorst, hvor den stødte til Altona-Lübeck chausséen. Linjeføringen blev dog bestemt af Danmark. Chausséen blev anlagt i 1841-43.

Chausséeerne blev anlagt som makadam-veje, men er senere blevet brolagt og endnu senere asfalteret. Der blev plantet vejtræer langs dem – de er dog kun delvis bevaret i dag. Man måtte betale bompenge (Chausseegeld) for benyttelse af vejene. De



Fig. 19: Milestenen ved Blumendorf.

FOTO: WIKIPEDIA (LISTE DER DÄNISCHEN MEILENSTEINE IN HAMBURG UND HOLSTEIN).

fleste bomhuse er for længst nedrevet, og de få, der er bevaret, er kraftigt ombygget.

Næsten alle milesten på chausséeerne er bevaret. De er fremstillet af granit og har form som keglestubbe – samme type som fra 1840'erne blev opsat på flere af de danske hovedlandeveje. De bærer den danske konges (Frederik VI, hhv. Christian VIII) kronede monogram. En undtagelse er dog milestenene på chausséen til Neustadt. De er mindre, har form som runde søjler med afrundet top, og kun en enkelt har kongeligt monogram.



Fig. 20: Milestenen ved Bargteheide.

FOTO: PER WINTHER.

Dagens program indledtes med en kort tur på Altona – Lübeck chausséen. Første stop var ved Blumendorf, nogle få kilometer sydvest for Bad Oldesloe. Her står milestenen 6 mil fra Altona. Næste stop var ved Bargteheide på Hamburg-Elmenhorst chausséen ved milestenen 4 mil fra Hamburg.

Herfra gik turen forbi det adelige gods Jersbek, gennem en smuk gammel allé med (oprindeligt) fire rækker lindetræer. Tilbage på Altona-Lübeck chausséen (i dag B75/B432) gik turen i retning mod Hamburg. Vejen forløber tæt ved Hamburgs



Fig. 21: Alléen ved Jersbek. FOTO: GOOGLE MAPS STREETVIEW.



Fig. 22: 5½-milestenen i Bad Bramstedt. FOTO: PER WINTHER.



Fig. 23: Altonaer Strasse. FOTO: PER WINTHER.

nordlige bygrænse. Området hedder fra gammel tid "Ochsenzoll", fordi oksedrifterne her måtte passere et toldsted på grænsen mellem Hamborg og Hertugdømmet Holsten.

Fra Ochsenzoll krydsede vi mod vest til Hasloh på Altona-Kiel chaus-

séen (i dag B4), som vi fulgte til Bad Bramstedt. Undervejs passede vi flere historiske broer og milesten, hvor det desværre ikke var muligt at standse.

I Bad Bramstedt gjorde vi et længere ophold. Vi stod af bussen

ved 5½-milestenen (fra Altona) og vandrede ad Altonaer Strasse, som er en velbevaret del af den gamle chaussé – med allétræer og brolægning fra 1926. Vejen fører til den historiske Friedrichsbrücke, som blev bygget i 1830-32 og indviet af



Fig. 24: Friedrichsbrücke.
FOTO: ULRİK BLINDUM.



Fig. 25: Beeckerbrücke. FOTO: ULRİK BLINDUM.



Fig. 27: Königsbrücke. FOTO: ULRİK BLINDUM.

kong Frederik VI i 1833. Slutstenen i den midterste brobue har kongens monogram. Det første udkast til broen stammer fra 1789 og tilskrives C. F. Hansen. Desværre er broen og dens nærmeste omgivelser i dag i ret dårlig stand. Derfra gik turen til den anden historiske bro, Beeckerbrücke. Broen er samtidig med Friedrichsbrücke, men er i 1850 gjort bredere og har fået nyt gelænder.

Ved Beeckerbrücke findes en skulptur til minde om Wiebke Kruse (Vibeke Kruse). Det fortælles, at kong Christian IV kom gennem Bad Bramstedt i 1625 og fik øje på en smuk ung bondedatter, som vaskede tøj i åen. Han tog hende med til Danmark, hvor hun først kom i tjeneste hos kongens anden hustru, Kirstine Munk, og fra 1629 blev kongens elskerinde indtil hans død i 1648. Hun fødte ham to børn. Kongen købte slottet i Bramstedt og den tilhørende mølle i 1631 og skænkede dem i 1633 til Vibeke Kruse for at sikre hendes og deres børns fremtid. Slottet er senere revet ned, og kun portbygningen er bevaret i dag.

Sidste punkt på turen var den gamle granitbuebro Königsbrücke (Kongebroen) ved Schmalfeld øst for Bad Bramstedt. Broen er bygget i 1785 og er formentlig den ældste af de store stenbroer i Holsten. En af Oksevejens forgreninger havde tidli-



Fig. 26: Wiebke Kruse-skulpturen.

FOTO: ULRIK BLINDUM.

gere passeret Schmalfelder Au ved et vadested i nærheden. Königsbrücke erstattede en tidligere egetræsbro på stedet. Den var i brug indtil 1983, hvorefter den blev fredet og restaureret. Trafikken ledes i dag over en ny betonbro ved siden af den gamle. Det vides ikke, hvorfra navnet Königsbrücke stammer. En af de mulige forklaringer lyder, at kong Christian VII på en rejse til Hamborg skulle have stoppet op og besigtiget broen, hvorefter han udbød: "Den er jo kun af sten – jeg troede, den var lavet af guld!". Broen havde kostet 1769 mark – næsten ti gange så meget som den tidligere træbro.

Efter hjemkomsten til hotellet var vores gæst, Burkhard von Hennigs, guide på en byvandring gennem den ældste del af Bad Oldesloe. En stor del af byen blev ødelagt af et engelsk bombeangreb i slutningen af 2. Verdenskrig, fordi den var et vigtigt jernbaneknudepunkt. Altona – Lübeck chausséen gik tidligere gennem byen, men er nu ledt udenom. Milestenen 4½ mil fra Altona står dog på sin oprindelige plads ved en af broerne i byen. Rådhuset er opført af den danske arkitekt C. F. Hansen i 1801-04, men har senere fået tilbygget en ekstra etage. Også andre bygninger i og omkring byen er tegnet af C. F. Hansen og hans elever.



Fig. 28: På byvandring i Bad Oldesloe. FOTO: ULRIK BLINDUM.



Fig. 29: C. F. Hansens rådhus i Bad Oldesloe. FOTO: ULRIK BLINDUM.



Dag 4: Hjemrejse, vejhistorie og krigshistorie

Turen gik først gennem Trave-dalen til Bad Segeberg på Altona – Neustadt chausséen. Her står en søjleformet milesten fra 1845 med kong Christian VIII's monogram og den usædvanlige afstandsangivelse 7 1/3 mil fra Altona og 6 5/6 mil fra Hamburg. De øvrige milesten på chausséen er enten hel- eller halvmilesten. På nogle af helmilestenene (fra Altona) er tilføjet afstandene fra Neustadt (0,95 – 1,95 – 2,95 – ... mil).

Derefter gik turen til Bornhöved, hvor der på Adolfplatz er mindesmærker for tre slag af betydning for Danmarks historie. Pladsen er opkaldt efter grev Adolf IV af Holsten, som slog Valdemar Sejrs og den danske hær i et stort rytterslag i 1227.

På pladsen var der også – som i Bad Bramstedt og flere andre byer i hertugdømmerne – et monument til minde om den Slesvig-Holstenske opstand mod det danske herredømme i marts 1848. Opstanden blev anledning til den første Slesvigske Krig (1848–50). Ved monumenterne er ofte plantet en dobbelt-eg, et egetræ med én rod, men to stammer, som symbol på, at Slesvig og Holsten i al evighed er uadskillelige (up ewig ungedeelt).



Fig. 30-31: Milestenen i Bad Segeberg. FOTO: ULRIK BLINDUM.

Fra Bornhöved gik turen ad små veje til Pflingstberg sydøst for Plön. Her findes mindetavler for den første chaussé (kunstvej) i Holsten. Den blev anlagt i 1825-26 som en ca. 2 km lang prøvestrækning på vejen fra Plön til Lübeck "på Frederik VI's befaling og bekostning" efter skotten John Loudon McAdams metode. En makadam-vej er en vej, der er opbygget af tre lag sten, skærver og grus i ca. 30 cm tykkelse, som er vandet og komprimeret. Tværsnittet er hvæl-

vet, og vejen er forsynet med grøfter for at aflede vandet. Det fremgår af informationstavlen på stedet, at prøvestrækningen blev fornyet i 1928, og vejen blev yderligere udbygget i 1999.

Fra Pflingstberg gik turen uden yderligere stop til færgen i Puttgarden. Vi nåede hjem til Køge Nord Station og Fløng sidst på eftermiddagen efter fire dage mættet med indtryk.



Fig. 32: Nogle af mindestenene på Adolfsplatz. I baggrunden ses dobbelt-egen. FOTO: PER WINTHER.



Fig. 33: Arne Rosenkvist fortæller om makadam-vejen ved Pfingstberg. FOTO: ULRIK BLINDUM.

BUSSTOPPESTEDER I DANMARK

Busstoppesteder spiller en vigtig rolle i hverdagen for mange danskere. Det er her, de venter på bussen, og nogle steder er der endda et lille skur, som beskytter mod regn og sne. Tidligere kunne man bare række hånden ud for at standse bussen, men med tiden og den voksende mængde passagerer er faste stoppesteder blevet en nødvendighed. De skal også være placeret hensigtsmæssigt og sikkert i forhold til den øvrige trafik.

Denne bog handler om netop disse stoppesteder. Selvom den henvender sig til bus-entusiaster, kan vi alle blive klogere på denne ofte oversete, men vigtige del af samfundets infrastruktur. De mange illustrationer, over 300 i alt, viser, at et stoppested ikke bare er et stoppested – de er vidt forskellige i både design og placering. Nogle steder bestemmer busselskabet udformningen, mens det andre steder er kommunen, der har det sidste ord. Især med de fælleskommunale trafikselskaber fra 1970'erne begyndte man at standardisere stoppestederne. Eksempelvis indikerede et blåt skilt nogle steder, at en regionalbus ville stoppe, mens et gult skilt markerede by- eller lokalbusser.

I begyndelsen var stoppesteder blot en simpel pæl med et skilt. Senere blev der tilføjet køreplaner og skilte med destinationer. Bogen præsenterer mange forskellige udformninger, alle flot illustreret med billeder og forklarende tekster. Forfatteren har endda inkluderet stoppesteder fra Grønland og Færøerne, hvilket understreger den store variation i både design og funktion.

Det største afsnit er dedikeret til stoppestedsskure, hvor vi får et indblik i de mange forskellige arkitektoniske løsninger, der er udviklet for at beskytte passagererne mod vind og vejr. Der er stor variation i skurene – især på landet, hvor busserne ikke kører så ofte, og ventetiden kan være lang. Her har små huse eller læskærme været populære, og vi følger udviklingen fra de første skure af træ og metal til moderne glasfiberskure og glaslæskærme. De nyeste skure af glas er både praktiske og elegante, da de giver læ for vinden uden at fylde for meget på fortovet.

Fra 1950'erne begyndte arkitekter og designere at præge designet af stoppesteder. For eksempel udviklede stadsarkitekt Børge T. Lorentzen i Rødovre et metalskur, som blev



Jef Pallavicini

Busstoppesteder i Danmark

133 sider.

ISBN: 978-87-970-7727-6

J-bog, 2024.

produceret af Frederikssund Vogn- og Karosserifabrik. I 1962 introducerede møbelarkitekten Poul Cadovius sin første glasfiberkuppel, kaldet Champignon-modellen eller blot Cadomus type 1, som blev produceret af System Abstracta i Tønder.

I dag er glasskure dominerende, da de både giver god udsigt til en ankomende bus og lader chaufføren se, at der er ventende passagerer. I 1985 udskrev Hovedstadens Trafikselskab en konkurrence om "fremtidens" stoppested, som Knud Holschers design vandt. Dommerne fandt, at det med et roligt og fleksibelt udtryk faldt naturligt ind i bybilledet.

Mange steder i Danmark står stadig den ikoniske "champignon" som denne. Den blev introduceret i 1962 af møbelarkitekten Poul Cadovius.



En fornyelse på godt og ondt skete i slutningen af 1980'erne, da det franske firma AFA Decaux lancerede reklamer på læskærme, hvilket gav trafiksekskaberne en tiltrængt indtægtskilde.

Det er bemærkelsesværdigt, at ingen statsanerkendte kulturhistoriske museer systematisk har interesseret sig for denne del af danskernes hverdag. I det officielle register over danske museers samlinger er kun få skilte bevaret, og de mangler ofte både fotografier og information om deres oprindelige placering. Denne bog er derfor en vigtig dokumentation af en hidtil overset del af vores kulturhistorie – måske vil en museumsinspektør endda få inspiration til at inkludere et par af disse læskærme i sin samling, så også denne hverdagshistorie bevares.

Bogen dækker de sidste 70 års udvikling, men hvis man vil dykke længere tilbage, gemmer der sig et par skilte for busser i artikler om sporvognes skilte hos f.eks. Flemming Søeboes artikel "Stoppesteder, -standere, -skilte" og Nils Zeebergs "Et stoppested. Stoppestedsskilte kan have mange udtryk", begge fra BYtrafik.



Nutidens læskure er ofte med glas, så passagerer kan se den kommende bus, og hvor chaufføren kan se, om der er ventende passagerer. I den modsatte side af skuret kan der tjenes penge på reklamer.



Passageren måtte pænt vade igennem højt græs for at komme ind i bussen. I 1983 havde ikke alle kommuner fået gjort busstop sikre for passagerer og trafik.

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
Carsten Niebuhrsgade 43, 5.
1577 København V..

Postgiro 169-1791

T 7244 3333
E dvs@vejhistorie.dk
www.vejhistorie.dk

Udgivelsen er støttet af

