



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### Ophavsret

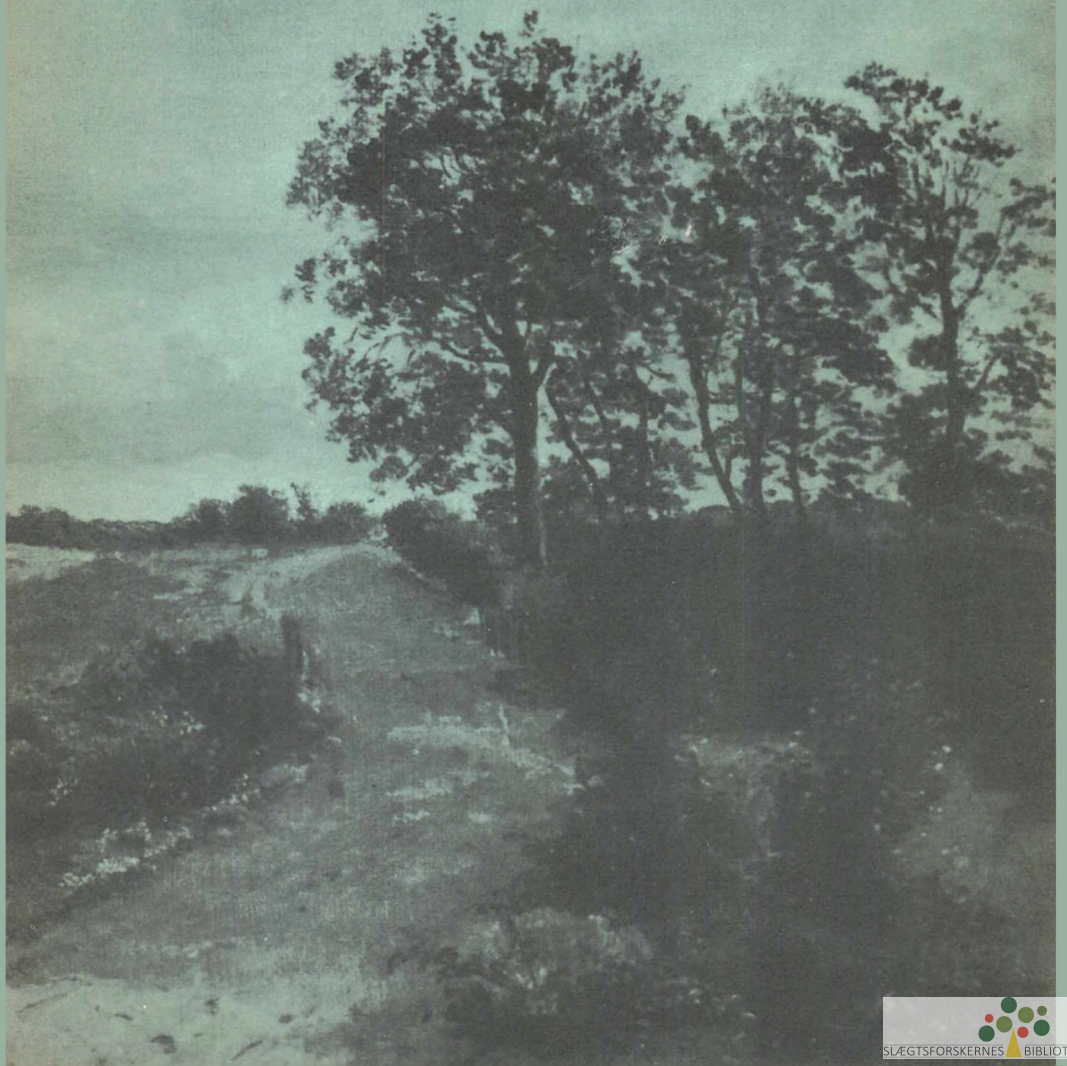
Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

# Danske veje





# DANSKE VEJE



# DANSKE VEJE

TURISTFORENINGEN FOR DANMARK

ÅRBOG 1964

REDIGERET AF KRISTJAN BURE

KØBENHAVN

Det Berlingske Bogtrykkeri

1964

DENNE BOG ER SAT MED BASKERVILLE  
OG TRYKT I  
58.000 EKSEMPLARER I  
DET BERLINGSKE BOGTRYKKERI . KØBENHAVN

KLICHEERNE ER FRA  
MIDDELBOES REPRODUKTIONSANSTALT

OMSLAGET, STUDIE AF DANKVART DREYER:  
VEJ OVER BAKKERNE, MALET 1852  
HIRSCHSPRUNGS SAMLING



## INDHOLD

OLDTIDSVEJE .....	7
<i>Af museumsinspektør GEORG KUNWALD</i>	
FRA MIDDELALDERENS HJULSPOR TIL CHAUSSÉBROLÆGNING .....	19
<i>Af auditor TORBEN TOPSØE-JENSEN</i>	
VADESTEDER OG BROER .....	65
<i>Af museumsinspektør IB VARNILD</i>	
FÆRGESTEDER .....	79
<i>Af stud. mag. RIKKE BEHREND</i>	
KROERNE – ALFARVEJENS BEDESTED .....	91
<i>Af redaktør KNUD SKRIVERGAARD</i>	
VEJENE I DET MODERNE SAMFUND .....	105
<i>Af vejdirektør KAJ BANG</i>	
VEJENE I DET DANSKE LANDSKAB .....	117
<i>Af statens konsulent i naturfredningssager C. BLIXENCRONE-MØLLER</i>	



*Årtusinders tradition ligger i de bugtede veje, der så vidt muligt holder sig i samme terrainniveau og snor sig uden om højedrag og lavninger. Vejparti mellem Hee og Hover. Fot. : G. Kunwald 1942.*

## Oldtidsveje

*Af Georg Kunwald*

I DE seneste år bygges herhjemme veje, hvis linieføring suverænt skærer sig gennem landskabet uden hensyn til dettes rytme, uden hensyn til jordbund, vandløb, ejendomsskel. Teknikken og den politiske struktur har overvundet hindringerne, kun økonomien tvinger vejkonstruktøren til i nogen grad at følge bestående vej, hvor det er foreneligt med de færdsels-tekniske hensyn. Hovedlandevejene forbinder ikke længere direkte bebyggelseskoncentrationerne, men føres oftest uden om byerne, og færrest mulige sideveje får lov at munde ud i landevejen. Husene vender den ryggen.

Med den nye vejteknik er årtusinders tradition og det intime samspil mellem vej, natur og beboelse brudt.

Lige så gammelt, som behovet er for veje til vognkørsel, er kravet til vejene om at undgå for bratte stigninger og fald. Mens de moderne veje med de lange, lige stræk er kunstigt nivellerede, skåret dybt ned i bakken eller ført over lavninger på anselige opfyldninger, bugtede vejene sig forhen gennem landskabet, omtrent som højdekurverne på et kort og med tendens til lige som disse at følge et bestemt niveau, uden om højedrag, uden om lavninger. Vort direkte kendskab til, hvordan oldtidsvejene i almindelighed så ud, og præcis hvor de gik, er stærkt begrænset. Udseendet må vi slutte os til ved sammenligning med veje i mere primitive kultursamfund og



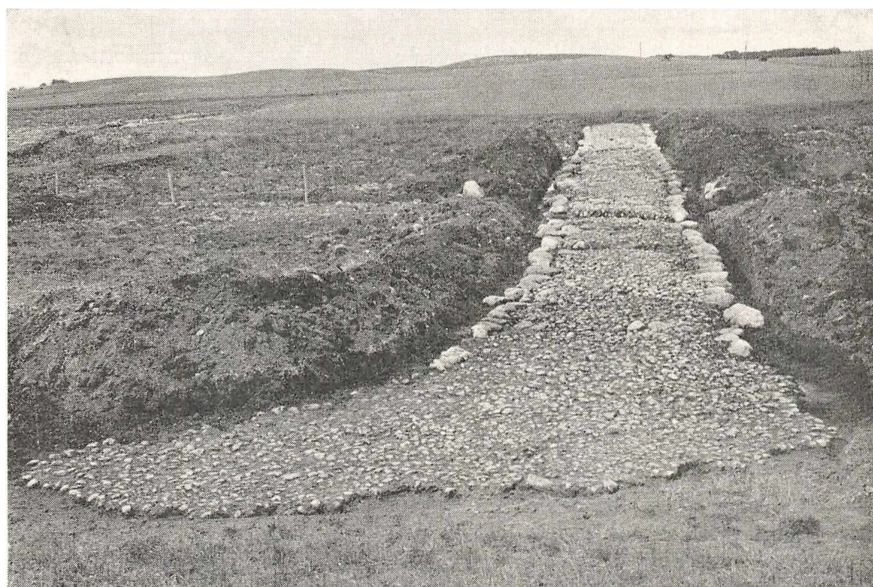
*Hulvej i skov; et af de 6 vejspor, der fører ned til den stenbyggede oldtidsvej i Broskov. Det er i skove og på udyrket terrain, man kan finde de gamle hulveje, i dyrket mark udviskes de hurtigt til ukendelighed.*

*Fot.: G. Kunwald 1959.*

med hjemlige veje af gammelt præg. For lige som man idag, jævnsides med de ingeniørbyggede veje, har snoede biveje og privatveje følgende naturlige niveauer, fandtes endnu for få år siden, i afsidesliggende, spredt bebyggede egne af landet, især i hedeegne, veje med et særdeles gammelt præg. Vejarealet er her ikke en enkelt skarpt afgrænset kørebane, men et bredt bælte med adskillige vejspor. De er gennemgående paralleltløbende, men viger hist og her fra hinanden for så atter at nærme sig hinanden, løbe sammen eller krydses. Vejarealet er ikke afgrænset, og vejbanen er ikke udbygget. Man søger hele tiden hen i det spor, der synes bedst fremkommeligt, og er de alle for opkørt, kører man et nyt »slag«. Vejen er så at sige kun bestemt af dens yderpunkter, stedet hvorfra og hvortil færdslen går. For så vidt minder disse veje i påfaldende grad om ørkenvejene med deres mønster af bil- og jeepspor. Der er megen grund til at tro, at sådan så også oldtidens veje ud, men på fladt terrain bliver sporene aldrig ret dybe, og de udviskes hurtigt ved dyrkning. Finder man bevarede vejspor i udyrket område, vil det som regel være umuligt at tidsfæste dem.

Imidlertid kan oldtidens grave, især gravhøje og stengrave, give et fingerpeg om, hvor vejene gik på den tid, da gravene byggedes. Ser man





*Stenvejen, der fører over til holmen i Borremose set fra det faste land i øst. Af samme type er største-  
parten af oldtidsvejene, med bredde på 3–3,5 m og med kørebane af næve- til hovedstore sten støttet  
af svære randsten.*

*Fot. : P. V. Glob 1935.*

på et kort over oldtidsgrave, viser det sig, at de ofte ligger i lange rækker, der utvivlsomt markerer vigtige færdselsveje. Forholdet skal forstås sådan, at gravene, hvor slægtens stormænd jordedes, og hvor dødekulten fandt sted, lagdes ved alfarvej. Det samme forhold er velkendt fra den klassiske oldtids hovedvej 1, den i sin fuldførte skikkelse 540 km lange og 8 m brede Via Appia, hvor mausolæerne for republikkens og kejsertidens rigmænd står ved vejens to sider på strækningen nærmest Rom, som husene i vore hjemlige småbyer, der er opstået ved en landevej og har denne som sin hovedgade. Bl. a. i den arabiske verden er det den dag idag skik at lægge navnkundige og hellige mænds grave ved vejen.

På fladt terrain blev oldtidsgravene sikkert lagt umiddelbart ved vejen eller i selve vejbeløbet, og gravene viser os da direkte stedet, hvor vejen gik; men gravhøje, især bronzealderens, er med forkærlighed bygget på højdedragene, hvor de kroner vore bakketoppe. Dér kan ryttere og gående have færdedes, men kørevejen kan umuligt have gået der. Det var åbenbart mere vigtigt, at højene kunne ses fra vejen, og ses viden om, end at de lå direkte ved vejen. Alt i alt markerer højene kun vejens omtrentlige forløb.

Det var nu ikke muligt helt at undgå lavninger. Her mødte færdslen de største hindringer i form af sumpede strækninger og vandløb, og her kan oldtidens veje ofte endnu direkte påvises. Hvor vognhjulene skærer sig ned i bakkeskråninger, føres det løsnede materiale bort ved regnskyl. Ved en vekselvirkning af færdselsslid og vanderosion opstår hulveje, der kan opnå meget anselig dybde og øvre bredde. Neden for hulvejen aflejres materialet som tungeformede banker, hvis vandløb da ikke fører det bort. I sig selv er det som regel umuligt at tidsbestemme hulveje, men netop hvor veje har søgt ned i lavninger for at krydse dem, ser man ret ofte gravhøje bygget på usædvanlig lavt terrain, eventuelt mellem hulvejene eller endog nedenfor dem. Dette forhold er det sikreste vidnesbyrd om, at der er en sammenhæng mellem højækker og færdselsveje. Det er næsten, som om højene er opført ved overgangsstederne med det særlige formål at være vejmarkering, men placeringen er måske blot betinget af, at netop her tvinges det ellers brede vejareal med de mange hjulspor sammen i en enkelt kørebane. Hvad end formålet har været med at opføre høje ved overgangssteder, så kan der næppe herske tvivl om, at højen er bygget på et tidspunkt, hvor vejen var i brug.

Når vejen er ført over den sumpede lavning og over vandløb i en enkelt kørebane, skyldes det, at det på slige steder var nødvendigt at udbygge vejen, for at færdsel overhovedet kunne finde sted. Sådanne byggede oldtidsveje, der i tidens løb som regel er blevet dækket af tørvelag og nedskyllet materiale fra hulveje, er genfundet i stort tal. Men det skorter endnu i høj grad på videnskabelige undersøgelser af disse interessante og ofte imponerende fortidsminder. De fleste fund kendes kun gennem korte meddelelser fra tørvegravere og dræningsfolk eller fra små avisnotitser. Mange af de mest nærliggende spørgsmål, man kan stille i forbindelse med oldtidsvejene, står endnu ubesvarede. Hvor forholdet er efterforsket, synes overgangsstedet altid valgt med megen omhu under hensyn til, at op- og nedkørslen ikke må være for stejl, og at der er kortest mulig afstand mellem den faste mark på de to sider. Vejene føres da som regel over lavningen lige på tværs af denne og gerne på steder, hvor landtunger skyder sig ud i engen, eller hvor holme danner støttepunkter. Og vejen udbygges kun, hvor bunden er blød, kun hvor udbygning er nødvendig.

Den første og største vanskelighed for at udnytte de mange vejfund til et overblik over vejenes oldtidshistorie er dateringsspørgsmålet. Det gælder langt de fleste vejfund, at man intet kan sige om vejens alder. Man kan end ikke afgøre, om de stammer fra oldtiden eller er yngre. Oldtidsvej er blevet en fællesbetegnelse for udbyggede veje, der enten bevisligt stammer fra tiden indtil vikingetid, eller hvor ingen forhold direkte tyder på, at de





*Tre vejanlæg i Tibirke Ellelose. Ældst og velsagtens fra stenalderen er stolpesætningen, der antagelig har båret et plankedække, en bro over stenalderfjorden. Stenvejen, der dækker størstedelen af den ældre stolpebro, er formentlig bygget omkring år 300 f.Kr. Yngst, men ikke stort yngre end stenvejen, er trædestensstien til venstre i billedet. I dens ender ligger stenene på række i skridts afstand. På midten har der været små stenhobe utvivlsomt forbundet med planker.*

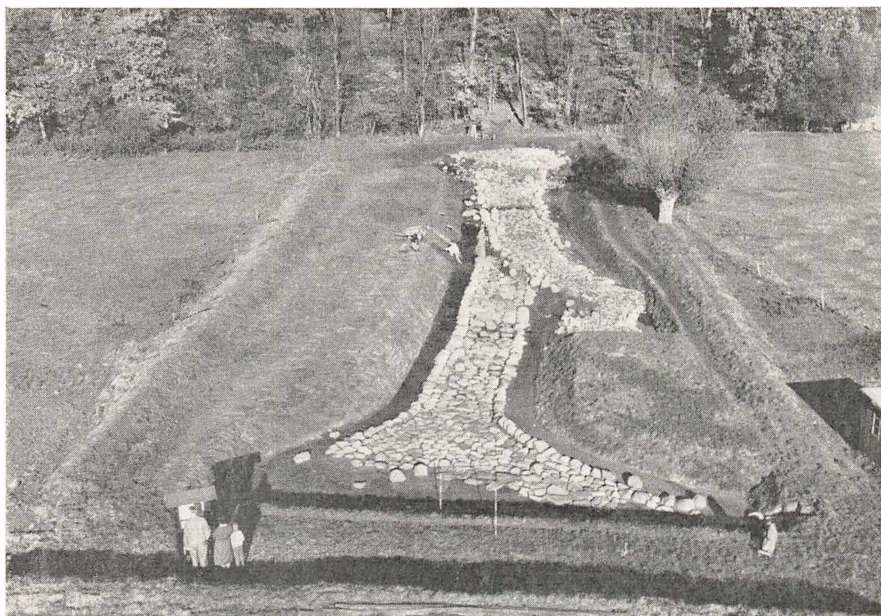
*Fot. : G. Kunwald 1946.*



er yngre. Det benyttede materiale kan være sand, grus og andre jordarter eller træ i form af grene, stammer, planker eventuelt i en omhyggeligt udført og solid tømmerkonstruktion, men er oftest sten eller en kombination af forskellige materialearter, i hvilke indgår sten. Af stenbyggede oldtidsveje har vi kendskab til over et halvt hundrede.

Det var et fund fra *Krogsbølle* på Fyn, som første gang viste, at steneveje kan stamme fra oldtiden. Ved opbrydningen omkring århundredskiftet af en stenbygget vej, der havde været i brug indtil 1830, blev der mellem stenene fundet en del våben, sværd og især spydspidser, fra tiden kort før Kristi fødsel. Det kunne ses, at vejen ikke var bygget i én omgang, idet flere påfyldningslag kunne udskilles. Fundene bevidner, at vejen allerede eksisterede i begyndelsen af jernalderen, men opdagelsen var så utrolig, at den udtryktes i meget forsigtige vendinger i fundpublikationen: »Det er da sandsynligt, at Vejen eller i hvert Fald dens lavere Del virkelig hidrører fra Oldtiden.« Det var i højere grad våben-fundet end vejen, interessen rettedes imod, og oplysningerne om vejkonstruktionen er ret mangelfulde.

Anderledes veloplyst er et vejfund i *Sønderhå* sogn i Thy, undersøgt 1905. Nær vejen fandtes nogle potteskår fra romersk jernalder, og et enkelt skår lå mellem vejstenene. Helt pålidelig er dateringen ikke. Det med uomstødelig sikkerhed til oldtiden daterede og af senere tilbygning uforstyrrede vejfund lod vente på sig, og efterhånden svækkedes tilliden til de gjorde iagttagelser. Da fundet kom, sidst i 20-erne, tilmed i form af en solidt bygget og særdeles velbevaret vej, vakte det betydelig opmærksomhed. Det var vejen, der forbinder den først senere undersøgte landsby på en holm i *Borremose* i Vesthimmerland med det faste land. Kort fortalt synes der på holmen oprindeligt, dvs. på overgangen mellem bronzealder og jernalder, at være anlagt en af grav og vold beskyttet tilflugtsborg, hvortil et stenlagt vadested førte ud. Efter en tid ude af brug, en tid, hvor forsvarsværkerne forfaldt, anlægges herude en landsby med omkring en snes huse, og holmen forbindes med det faste land ved en solidt bygget, 65 m lang og 3 m bred, stenevej lagt oven på det gamle vadested. Vejen består af mindre – næve- til hovedstore – sten i flere lag kantet af svære sten. Det er i øvrigt den almindeligst forekommende vejtype, og fra dens tid, keltisk jernalder, stammer størsteparten af de daterede oldtidsveje. Forbindelsesvejen fortsatte inde på holmen i den slyngede hovedgade, der i en stor bue omslutter holmens højeste parti. Den er bevaret i en længde af 80 m og er på det største stykke 2–2¼ m bred og bygget omtrent som forbindelsesvejen. På sit laveste sted er den gennemskåret af en rendesten. På det sidste stykke er gaden kun omtrent 1 m bred. Her mangler brolægningen, og gaden består blot af 2 rækker sten. Denne del af vejen har for-



*Oldtidsvejen i Broskov er bygget af sten på indtil godt 1 m. Den fører i lige linie tværs over engen. Henved halvdelen af vejen er dækket af en stenvej fra omkring år 1300. Fot.: G. Kunwald 1961.*

mentlig været bygget af træ, men træbroen er hurtigt pløret så meget til, at man måtte markere dens forløb. Siden er træet rådnet bort uden at efterlade sig spor.

Den forcerede tørveskæring i den brændselsrationerede tid under og efter sidste verdenskrig havde fundet af adskillige oldtidsveje til følge. Samler man de oplysninger, der kom til museernes kendskab, før vejene blev splittet, fylder de beskæmmende lidt. En undtagelse danner dog *Tibirkevejen*. Den blev ikke blot undersøgt, men også bevaret. Den fører over den langstrakte Ellemose, der længe før vejen blev bygget var en fjord, en arm af den dengang salte Arresø. Endnu i løbet af stenalderen trak fjorden sig tilbage efterladende et metertykt lag af muslingeskaller. I bronzealderen var sænkningen nok udtørret og dannede ingen hindring for færdsel, men i det fugtige klima i jernalderens begyndelse kom arealet igen under vand – fersk vand denne gang – og snart efter begyndte mosen at dannes ved tilgroning. Netop det forhold, at et sted, hvor færdsel tidligere har gået, er blevet ufarbart, kan være grunden til, at man her byggede en stenvej. Man finder sig nu engang bedre i en hindring, der altid har været, end i en, der opstår. Klimaforværringen, der satte ind omkring år

500 f. Kr., kan meget vel være årsag til et vældigt opsving i vejbyggeriet, som dette synes godtgjort ved de relativt mange vejanlæg, der kan dateres til denne og den nærmest efterfølgende tid. Men vejbyggeriet neden for Tibirke bakker synes at gå meget længere tilbage end til stenvejens tid.

Til dels under stenvejen findes en stolpesætning bestående af flere hundrede pæle. Tilsammen danner de en »vejbred« stribe tværs over lavningen. I begge stolpesætningens ender står pælene regelmæssigt ordnede i 3 rækker, og også på tværs står pælene her på rad, men på det midterste og længste stykke kan der ikke skelnes noget system i pælernes indbyrdes anbringelse. Pælene går igennem skallaget og et underliggende tykt tørvelag, og er med den omhyggeligt tildannede spids banket ned i det faste sandlag. Den øvre ende er som regel bortrådnede, undertiden knækket med det øverste stykke liggende vandret. I et par tilfælde er det konstateret, at et sådant afbrækket stykke ligger nede i og er delvis overlejret af et slamlag, der er aflejret i slutningen af stenalderen på en tid, da der endnu var åbent vand, men hvor dette ikke længere var salt. Slamlaget findes mellem skallerne og det øvre tørvelag. Er iagttagelsen korrekt, må den betyde, at stolpesætningen er ældre end bronzealderen.

Stedet, hvor stenvejen og stolpesætningen går over mosen, er en snævring, idet landtunger skyder sig ud fra begge sider. Nærmest landtungen på Tibirke-siden er der en holm, der dannede en ø i stenalderfjorden. Stenvej og stolpesætning går over mosen på det bredere stykke mellem holmen og det faste land mod øst, på Ramløse-siden. På holmen, eller rettere øen, er der konstateret og delvis undersøgt en ret betydelig boplads fra jættestuetid, for omkring 4000 år siden. Stolpesætningen synes at være resterne af en regulær bro over åbent vand fra det faste land til bopladsen på øen.

Stenvejen forbinder ganske på samme måde holmen og det faste land. Forholdet svarer således til Borremose, og både i byggeform og i tid er der stor lighed mellem de to forbindelsesveje. Der er på Tibirke-holmen blot aldrig fundet mindste spor efter en bebyggelse i jernalderen. Holmen har antagelig kun været et støttepunkt i vejføringen, og uanset at der ikke er fundet vej mellem holmen og det faste land på Tibirke-siden, må man formode, at den har fortsat her, at Tibirke-vejen altså er en landevej. Som sådan har den også været af betydning. Et stort landområde vest for mosen, der i hvert fald i bronzealderen synes at have været tæt bebygget at dømme efter de mange gravhøje, var nemlig næsten helt afskåret fra omverdenen. Kun i nord er der landforbindelse, og genvejen over mosen må have sparet megen tid og møje.

Muligvis har vejen endog været stærkt trafikeret i bestemt øjemed.





*Stenen, der førte til fundet af vikingetidsvejene ved Sjellebro. Stenen er rejst, hvor den i mands minde har ligget på engfladen. Mandsmasken er trukket op med hvid farve. Fot. : P. V. Glob 1952.*

Vejen går jo over til Tibirke, med retning idag direkte mod Tibirke kirke. I byen Tibirkes navn mener man, at forleddet er gudenavnet Ti eller Tir, og navnet på nabobyen Tisvilde forklares på samme måde. Tibirke er Tirs birk, hans (hellige) område, Tisvilde skulle være opkaldt efter Tirs væld, hans hellige kilde. Og denne kilde, har man foreslået, skulle være Tofte-kilden lige neden for Tibirke kirke. Er det rigtigt, at kultstedet for keltertidens store guddom Ti lå i denne isolerede egn af Sjælland, skal forbindelsesvejen over mosen nok være blevet betrådt af mange fødder på valfartsfærd. Mindre sandsynligt er det, skønt foreslået, at vejen har ført til et vi – et indhegnet helligområde – som menes påvist lige ved kirken. Dette trekantede anlæg skulle være et sidestykke til den under den sydlige Jellinghøj fundne V-formede stensætning. Men er det rigtigt, kan anlægget næppe have eksisteret så tidligt som på Tibirke-vejens tid.

Stenvejen har i øvrigt et særtræk, som ikke kendes fra andre veje. De største kantsten ligger i nordsiden og på det stykke, hvor vejen ligger dybest. Disse kantsten rager et ganske godt stykke op over kørebanen. Vejen stiger efterhånden, som den nærmer sig holmen, og i trit hermed

stikker randstenene mindre og mindre op over kørebanen. Til sidst ligger kantstenenes overflade i plan med den øvrige vej, som de sydlige kantsten gør det over det hele. Mon ikke den nordlige vejrand har tjent som fortov i perioder, hvor den dybest liggende del af vejen var oversvømmet?

Og i denne regnrige tid er oversvømmelser nok ofte forekommet, mosedannelsen skred hurtigt frem, vejen blev mere og mere vanskelig at befare. Dens levetid synes at være kort. Tæt syd for vejen findes, i lidt højere niveau, en lige række af store sten lagt i nogen afstand fra hinanden, en trædestenssti. Ad denne synes fodgængere at have færdedes over mosen på en tid, der ikke kan være ret meget senere end stenvejens anlæggelse, men hvor vejen ikke længer var farbar. De kørende måtte søge uden om mosen, eller måske benytte en anden forbindelsesvej, og det er muligt, at vi også kender lidt til den. Ved tørvegravningen var nemlig allerede tidligere fundet en vej bygget af grus og sten af forskellig størrelse mellem hinanden og afstivet med nedrammede pæle, men dette vejanlæg blev ødelagt uden at være undersøgt. Om dets tidsmæssige forhold til den nu afdækkede og fredede vej tør intet siges med sikkerhed.

En stenbygget vej af en anden konstruktion er fundet i *Broskov* mellem Præstø og Tappernøje. Vejen fører over en eng langs Hulebækken, og i Storkeskoven lige syd for engen er bevaret til dels meget dybe hulveje, ialt 6 vejspor fordelt på tre veje, der vifteformet løber sammen ved bakkens fod og dér, hvor stenvejen fører over engen. På denne vej er fundet et par store jernspydspidser, der med nogen usikkerhed daterer vejen til op imod år 400. På den tid skulle vejen altså have været i brug. Undersøgelse af indholdet af radioaktivt kulstof i nogle grene, der må være lagt på den daværende engflade i forbindelse med vejens bygning, synes at vise, at anlæggelsen har fundet sted inden for tidsrummet 160–360 e. Kr. Vejen er bygget af usædvanligt store, udsøgte sten, der med forbavsende omhu er passet sammen, så mellemrummene blev mindst mulige. En sådan konstruktion er usædvanlig for de egentlige »oldtidsveje«, men kendes i enkelte tilfælde fra gadepartier i jernalderlandsbyer, og den kendes fra bygader og gader, der fører til helligdomme, i det antikke romerske rige. Af denne bygningsart er bl. a. Via Sacra på Roms Forum og gader i Pompeji.

Romerne er kendt for deres højt udviklede vejbygningskunst. Overalt i deres udstrakte rige har de efterladt sig imponerende, stort anlagte militærveje. Det skulle være nærliggende at tro, at de har været læremestre for de underudviklede germanere i datidens Danmark. Det synes dog ikke at være tilfældet. Vejene herhjemme ligner ikke de romerske militærveje, hverken i konstruktion eller landskabelig placering, og i modsætning til de romerske er de kun udbygget, hvor det var en nødvendighed for



*På disse egeplanker har vikingernes tungtlæssede vogne rullet. Plankerne kunne endnu den dag i dag stå for megen kørsel. Detalje af øverste plankevej i Sjellebro. Fot. : T.G.Bibby 1953.*

kørsel overhovedet. Imod antagelsen taler dog ganske særligt det forhold, at udbygningen af vore veje allerede tog fart, før romersk kultur gjorde sig gældende heroppe. Anderledes forholder det sig med Broskov-vejen og landsbygaderne af samme konstruktion. Tidsforholdet muliggør det, og her er ligheden med romerske gader – derimod ikke med militærvejene – så stor, at romersk indflydelse meget vel kan ligge bag.

Medens klimatiske forhold synes at have ført til den første store vejbygningstid i Danmark, må det skyldes andre årsager, at vejbyggeriet også havde en blomstring i oldtidens slutning, i vikingetid. Baggrunden må nok søges i ændringen af landets politiske struktur i forbindelse med udfaldet af religionskampen. Navnlig i Sverige træder det store opsving i udbygningen af vejene tydeligt frem i de mange levn af stenbyggede veje fra vikingetid, og i antallet af runesten, der beretter om vej- og brobygning. Heller ikke i Danmark savnes vejfund fra denne tid. Vel det smukkeste eksempel er *Sjellebro*-vejene. Det var en sten, der førte til deres opdagelse. En stor sten, der prydes af en indhugget mandsmaske med store øjne, kluntet næse og flettet skæg. Da man gravede ned i engen, hvor stenen havde ligget i mands minde, uden at man var klar over, hvad de mange

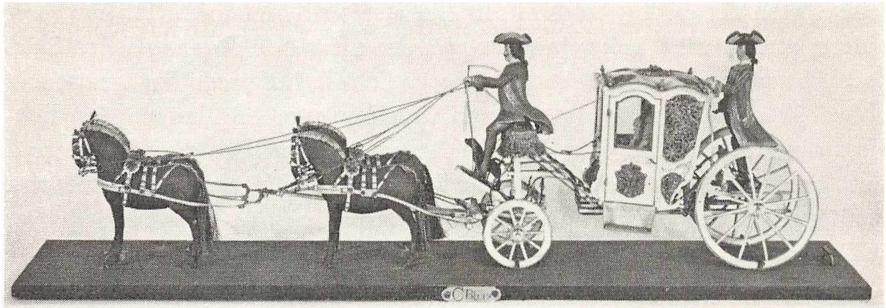


furer i dens side betød, fandt man vej. Først een, så en til, efterhånden en halv snes stykker side om side eller over hinanden. Udgravningen har hvilet længe, den bør ikke forblive uafsluttet. Vejene fører over Alling å og engen langs åen lige ved Sjellebro kro ved Randers-Ebeltoft vejen. Af de fire først påviste veje er de to øverste bygget af træ, de to nederste af sten. Af de øvrige er kun set små partier i åens ældre leje.

Stenen med mandsmasken formodes at høre sammen med en af trævejene. Den kan for den sags skyld have stået ved dem begge. De ligner hinanden så meget i konstruktionen, at der ikke kan være stor aldersforskel imellem dem. (Materialet er eg, og bevaringstilstanden er forbavsende god.) Masker af Sjellebro-stenens art tilhører den sene vikingetid omkring år 1000. De kendes fra runesten og som motiver for vikinge-kunsthåndværk. Allerede beliggenheden af de to stenveje under trævejene bevidner, at de er ældre. De ligner Borremose-vejen så meget, at man er tilbøjelig til at henregne dem til samme tid. De øvrige veje her udfylder vel tidsrummet mellem jernalderens ældre del og dens slutning og mellem vikingetid og nutid. Om den ene af dem ved man, hvornår den blev overflødig. Det var, da man for ca. 100 år siden anlagde landevejen på sin nutidige plads. Men først i 1928 opbrød man de sidste rester af den. Da fandt man et messingskilt med Christian d. IV's navnetræk. På hans tid var den næstnyeste vej på stedet åbenbart i brug.

Og Sjellebro kro ligger ved overgangsstedet, hvor den har ligget langt hinsides mands minde. Til kroen hørte fordum et landbrug på 90 tdr. land samt købmands- og kornhandel i stor stil. Langt tilbage i tiden går markerne ved Sjellebro, der indtil først i tyverne holdtes fire gange om året. Man handlede med heste, kreaturer, svin og især får. Gøglerne viste deres kunstfærdigheder. Også på kroen var omsætningen stor. Om sådanne sider af oldtidsvejenes betydning tier endnu fundene.

Af de omtalte oldtidsveje er kun vejene i Borremose, Broskov og Tibirke bevaret i afdækket tilstand. De to førstnævnte er et besøg værd. Den tredje er i en trist forfatning, tilgroet, oversvømmet. Det vil forhåbentlig vise sig økonomisk overkommeligt at sætte pumpen igang igen og påny at rense vejen for slam. Det ville være en skam, om mosen endnu en gang skulle lukke sig over den.



*Nøjagtig model af en af de kongelige kareter fra Frederik V's tid, skaaret i elfenben af en af kongens adjutanter. Rosenborg.*

## Fra middelalderens hjulspor til chaussébrolægning

*Af Torben Topsøe-Jensen*

UD over det ganske land strækker vejene nu deres net af lyse striber i landskabet. De forbinder byerne med hinanden, forgrener sig ud over marker, gennem dybe skove og øde egne – og naar selv den fjernest liggende hytte. Slægtled efter slægtled har befaret dem, historie er skabt her, og kulturpaavirkninger fra fremmede lande og verdensdele er naaet til Danmark ad vejene. Deres eksistens har været forudsætningen for hele landets trivsel, og en stor del af folkets daglige liv er foregaaet her – for der har vel næppe nogensinde levet et menneske, der ikke har haft ærinder paa vejen, haft oplevelser her, hvad enten det gjaldt en rejse til fjerne maal eller blot en runde i omegnen af den hjemlige landsby. Vejenes historie genspejler folkets historie, men er ogsaa selv en del af den. Kravene til vejene har vekslet gennem tiderne, for færdslen paa dem har stadig skiftet. Det er om dette, der i det følgende skal fortælles.

### MIDDELALDEREN

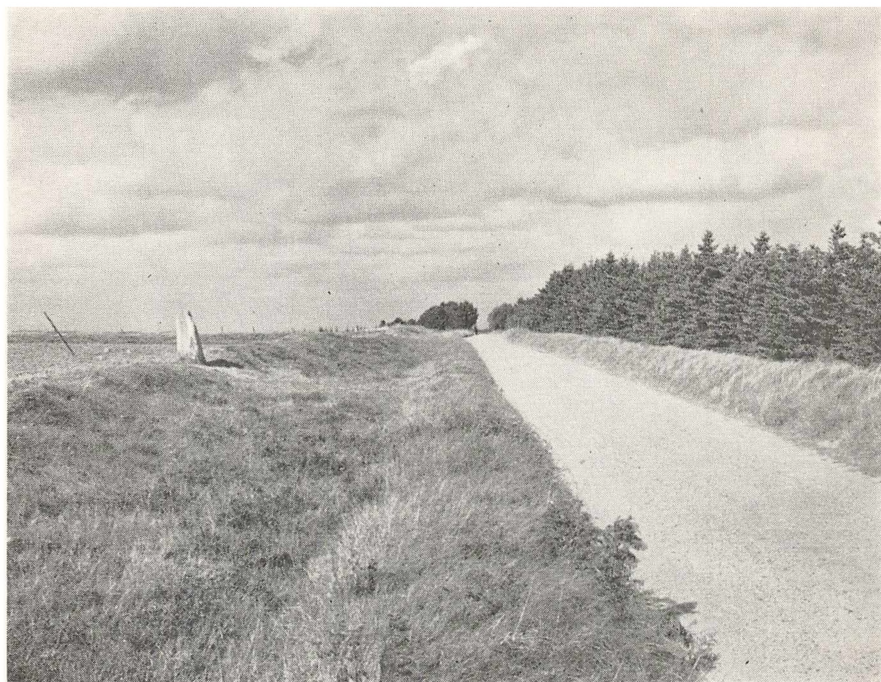
Omkring midten af det 11. aarhundrede skrev en abbed i Bremen et stort værk om de hamburgske ærkebispers historie. I beskrivelsen af Danmark siger han, at vel vimler enhver egn i Germanien skrækkelig af dybe skove, men Jylland er dog endnu mere skrækkindjagende end andre egne, – »det skys tillands paa grund af mangel paa afgrøde, tilvands paa grund af sørøvernes angreb, og det er knap nok egnet til menneskelig bosæt-

telse«. Men det er dog, trods alt, muligt at rejse derigennem, for han siger videre, at hvis man tilbagelægger vejen fra Slesvig til Aalborg i lige linie, »saa har man fem eller syv dagsrejser«. Et lille hundrede aar senere sad abbed Nicolaus i Island og skrev en vejledning for pilgrimme. Han henviser dem til, naar de gaar i land i Aalborg, da at søge over Viborg syd paa gennem Jylland, og han fortæller, at »romafarerne regner, at fra Aalborg er der to dages rejse til Viborg, derpaa en uges rejse til Hedeby«.

Den vej, der her er tale om, er jo Hærvejen – Studevejen, som den kaldes i Nørrejylland eller Oksevejen, som den benævnes længere syd paa – den ældgamle trafiklinie, der fra Viborg styrede ned gennem Jylland til Slesvig, hvor forbindelsen knyttedes til fjerne steder ud over Europa. Vejens ældste historie fortæber sig i forhistoriens mørke. Hugo Matthiessen, Hærvejens forsker og skildrer, har fastslaaet, at den i alt fald kan føres tilbage til yngre vikingetid eller ældste middelalder. Han nævner mange beviser herfor – skattefund, runestene, traditionen, valpladser og først og fremmest de historiske beretninger om færd og færdsel paa vejen. Muligvis er vejen dog endnu ældre – gravhøjenes placering langs med den peger tilbage mod bronzealderen.

Hærvejen udgik fra Viborg. Her optog den forbindelser nord fra – fra de gamle overfartssteder ved Limfjorden, Aalborg og Aggersund – søgte syd paa over Torning, Klode Mølle, Nørre Snede, over højderyggen forbi Øster Nykirke, der milevidt omkring ses som et vartegn, over Randbøl og videre mod syd over Immervad, Urnehoved, vest om Flensborg og over Lyrskov Hede. Denne sammenhængende vejlinie begyndte dog allerede i middelalderen at opløses, idet de opløstrende købstæder i nogen grad trak trafikken ud til kystlinierne, en udvikling, der fortsatte i de følgende aarhundreder. Næsten hele Hærvejen er i vore dage inddraget i det almindelige vejnet, men enkelte strækninger er fredede – f. eks. vejstykket fra Koutrup bæk og sydpaa mod Øster Nykirke. Her er Hærvejen kun sandede hjulspor, der snor sig gennem bakkerne op mod de vide udsigter paa vandskellet, hvor Gudena og Skjern aa har deres udspring kun faa hundrede meter fra hinanden. Her tager vinden fat ved jævndøgnstide, og her kendes det, at man staar paa gammel grund, paa den tusindaarige færdselsvej. Hærvejen var den vigtige handelsvej gennem Jylland. En anden vigtig trafiklinie var den øst-vestgaaende forbindelse fra Skaane, over Sjælland og Fyn, tværs over Jylland. Denne vej var forbindelsen til Østeuropa og til Vesteuropa – ad denne vej mødtes Østersø med Vesterhav.

Hvordan saa vejene i middelalderen ud? Noget tydeligt billede heraf faar man ikke ved læsning af de middelalderlige love. Jyske Lov siger, at



*Hærfstenen staar ved Hørvejen ca. 2 km syd for Immervad. Runestenen har været kendt og skaaet af de vejfarende i aarhundreder. Under krigen 1864 fjernede tyskerne den, men efter den anden verdenskrig blev den ført tilbage til sin gamle plads.*

*Fot. : Foto Service.*

til hver by bør føre fire veje, »de, der fra Arilds Tid har ført derhen«, og dem maa ingen spærre eller ødelægge, men den, som spærret eller ødelægger dem, skal bøde tre mark til kongen og dog gøre vejen godt farbar. Om vedligeholdelsen siger den, at paa hver bymark skal de ejere, som bor paa marken, istandsætte »kongens hærstræde«, d.v.s. hovedvejen. Men er den meget ufarbar, enten paa grund af mose eller store aarer, da skal hele kirkesognet være behjælpelig med at bygge bro, hvis det er nødvendigt – og paa samme maade hele herredet, hvis det er herredets vej. Det er altsaa bønderne, der bor ved vejen, der skal holde vejen vedlige – og saadan blev det ved med at være aarhundreder igennem. Videre siger Jyske Lov, at ingen maa lukke eller spærre svorne veje, der fører til købstaden eller ting eller strand eller skov, og om hovedvejen siger den, at den skal være fjorten alen bred.

Et bedre indtryk af vejenes udseende giver de arkæologiske undersøgelser. Flere gode vejstykker er efterhaanden blevet fremdraget af jordens skjul, de fleste stammende fra oldtiden, som omtalt i museumsinspektør





*I middelalderen snoede adelvejen sig fra Holstebro til Viborg. I 1830'rne blev der ført en chaussé i lige linie mellem de to byer. For 30–40 aar siden brugtes nogle af de aflagte vejstykker stadig som markveje. Bredden af den gamle adelvej kan spores paa billedet. Fot. : Nationalmuseet.*

Kunwalds artikel, men en hel del ogsaa fra middelalderen. De middelalderlige vejstykker bestaar som oftest af en vejbane belagt med kampesten. Vejbanen kan dog ogsaa være dannet af svære tilhugne egebjælker, lagt tæt sammen. Disse veje har tit ført hen over sumpede og fugtige arealer ned mod et vadested eller en bro. Vejen kan da enten være lagt paa risknipper – og kaldes saa en »vase« – eller direkte paa tørvelaget. For nogle aar siden blev ved Broskov i Præstø amt fundet en vej af denne art, eller rettere to veje, for delvis dækket af middelaldervejen fandtes en dybereliggende vej, stammende fra oldtiden og ogsaa bygget af kampesten. Middelaldervejen viste sig at være bygget af sten af forskellig størrelse, der tilsammen dannede en vejbane, solid nok til at kunne bære selv ret tunge vogne. Den førte hen over engene ned mod Hulebækken, som den passerede ved hjælp af et eller to vadesteder. Den kan dateres til omkring aar 1300. Det samme gælder en vej, der for en halv snes aar siden blev fundet i den gamle vejdamning over Værebros aadal i Frederiksborg amt. Ved snitgravning i damningen blev det konstateret, at der her havde ligget flere vejbaner over hinanden, idet damningen efterhaanden var blevet gjort højere.



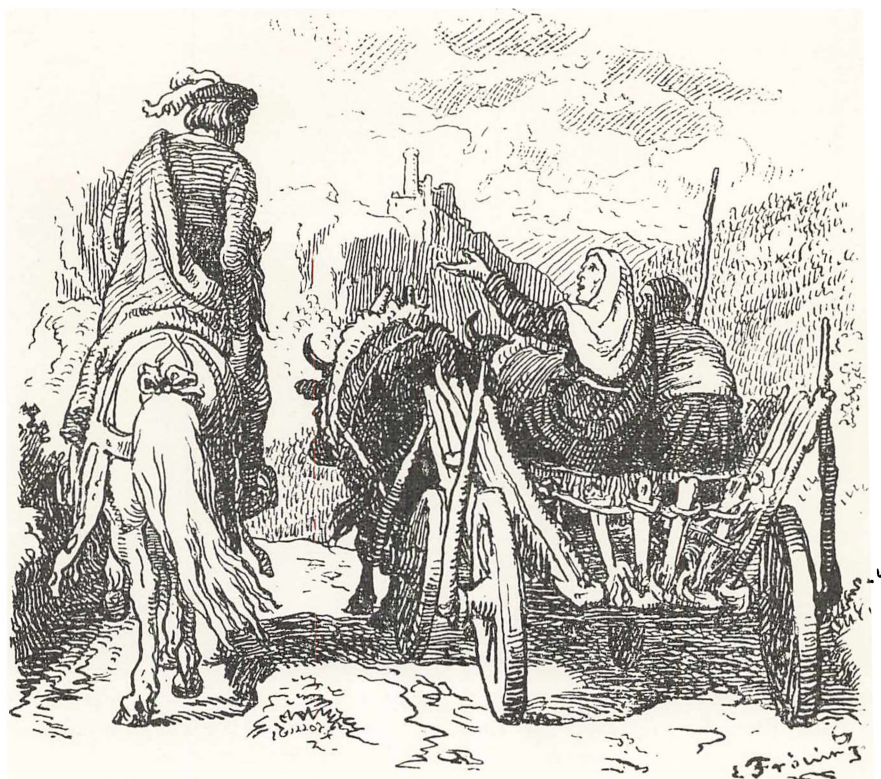


*For en menneskealder siden fandtes mange steder spor af nedlagte, ubrugte veje – her er et stykke af den gamle Viborg–Skive vej, fotograferet i 1920'erne. Aarhundreders færdsel sled denne hulvej, der bedre end mange ord fortæller, hvor besværlig færdslen har været paa de første veje.*

*Fot. : Nationalmuseet.*

Den underste og ældste vejbane bestod ogsaa her af svære kampesten, som var lagt direkte paa tørvelaget. Vejen er interessant ogsaa derved, at den synes at have bestaaet af to kørebaner, adskilt fra hinanden af en række noget højere liggende sten.

Saadanne befæstede veje var dog kun sjældne i middelalderen og er vel kun blevet anlagt, hvor terrainforholdene har gjort det absolut nødvendigt, for at trafikken overhovedet kunne komme frem. Som regel nøjedes man med den vej, som vognhjulene sled i jorden – men satte det ind med daarligt vejr og regnskyl, kunne jordvejen blive ganske ufremkommelig. Saxo fortæller et sted, at da bønderne engang skulle køre levnedsmidler ned til nogle skibe ved kysten, faldt det i med stærk kulde og regn, og der satte sig saa tykt med is og ælte om hjulene, at de ikke var til at rokke af stedet. Bønderne maatte da lade vognene staa, læsse byrderne paa hestene og selv gaa ved siden af og trække dem. Men den frosne ælte satte sig fast under støvlerne, saa de knapt kunne flytte benene. Under saadanne omstændigheder kunne det være fristende at køre ind til siden i en ny vejbane. At man ogsaa har baaret sig saadan ad, har vi eksempler paa ved



*Et møde paa en vej midt i det trettende aarhundrede. Biskop Jens Globs moder, fordrevet fra gaard og hjem, med to okser for vognen og sin trofaste pige paa vej til Rom for at klage sin nød for paven. Tegning af Lorenz Frølich til H.C. Andersen: »Bispen paa Børglum og hans Frænde«.*

Hærvejen. Ved Bække, som Hærvejen passerer, er fredet et lille stykke vej, ca. hundrede meter bredt, hvor rækker af hjulspor ligger ved siden af hinanden. Kørslen paa disse ujævne og hullede veje var ikke alene besværlig, men ogsaa farlig. Da Erik Menveds dronning, Ingeborg – »den gode frue«, som folkevisen kalder hende – engang kørte gennem Horns herred, væltede vognen, og hendes søn, den eneste levende af en stor børneflokk, mistede livet ved ulykken. Efter traditionen skal kongen være blevet saa forbitret herover, at han lod dronningen indespærre i St. Clara kloster i Roskilde.

\*

Megen færdsel kunne der være paa vejene, og mange slags folk saas. Tungt læssede fragtvogne rullede nord og syd paa gennem Jylland eller til og fra de store udskibningshavne. Stærk var trafikken, naar købstæderne afholdt deres aarlige markeder. Særlig søgt var Skaanemarkedet, hvortil





*Brolagt vej, sandsynligvis fra middelalderen, ved Helsingø i Nordsjælland. Karakteristisk for disse tidlige vejanlæg er opdelingen i de to vejbaner adskilte ved den midterste stenrække, der i visse tilfælde ligefrem kan være hævet over vejens niveau, saaledes at den danner en regulær adskillelse mellem de to vejbaner.*

*Fot. : J. Rubæk Hansen.*

købmænd stævnedes fra hele Danmark, ja fra store dele af Nordeuropa. Ind til købstædernes egentlige torvedage kom bønderne fra de omliggende landsbyer med deres pindevogne fulde af gaardens produkter – korn, kød, huder, tørv o.s.v. Af og til kunne man ogsaa møde en »karm«, folkevisens vogn, der mest blev brugt af fornemme kvinder. I visen om den danske kongedatter i Sverige siger kongedatteren, da man vil byde hende en hest:

Var jeg paa min faders land,  
da finge jeg karm og køresvend,

og i visen om Nilus og Hillelil gøres karmen rede efter bryllup, og bruden køres afsted:

De lod sadle heste  
og rede hendes karm;  
der de komme paa heden,  
der blæser saa stærk en storm.

Det har vel kun været sjældent, at man gjorde som moderen til Jens Glob den Haarde, der ifølge sagnet lod stude spænde for vognen og paa den maade kørte hele den lange vej til Rom. Riddere og stormænd red, men andre maatte gaa, og det var mange – alle slags »farende folk«, gejstlige paa vej til eller fra bispesæder eller klostre, pilgrimme paa vandring til en af de mange hjemlige hellige kilder eller paa rejse til de hellige steder i det fremmede, som Svend Felding, der i folkevisen siger:

Jeg er mig en fattig pilegrim,  
er kommen af Danemark;  
jeg vil mig til Rom at gange,  
for synden var mig saa stærk.

Nærmede man sig byerne saa man tiggemunke, og ikke sjældent de spedalske, som holdt til paa vejene, for i byerne maatte de ikke være.

Det virkede festligt, naar kongen med stort og prunkende følge rejste rundt i riget. Talrige bøndervogne blev opbudt, men tyngende var disse »ægter« for bønderne, og svært har det været at skaffe husly til hele følget. Kristoffer I's dronning, Margrete »Sprænghest«, bragte engang munkene i Øm kloster paa fortvivlelsens rand, da hun med sit følge paa 1600 ryttere foruden løbere, fodfolk og klerke i to nætter dvælede i klostret. Den ensomme vandringsmand kunne blive vækket af sine tanker ved at høre dumpe hovslag fra ryttere, der hurtigt nærmede sig og tungt og vaabenklirrende sprængte forbi ham og forsvandt i en sky af ophvirvlet støv. Det var herremænd og svende paa vej til kongens gaard eller til herredag:

De red til den herredag,  
alt om den sommer saa blide;  
skønne saa vare deres heste,  
deres skjold skinner saa vide.

Det donner under ros, de herrer til kongen udride.

Farlig kunne færden paa middelalderens veje være. Det var ikke for intet, at Peder Laale sagde, at »det er godt at finde ven paa veje«, for ingen kunne vide sig sikker for overfald.

De røver' de ligger for norden skov,  
og skoven er deres skjul,



siger folkevisen, som ogsaa fortæller om fru Mettelils tre døtre, der paa vej til højmesse mødte tre røvere, som sagde til dem:

Enten ville I være tre røveres viv,  
eller vil I miste jert unge liv?

men de gav dem til svar:

Ikke vil vi være tre røveres viv!  
langt heller vil vi miste vort unge liv!

Det var nok klogt, inden man gav sig paa rejse at ofre lidt til St. Gertrud, de vejfarendes helgen. Til hendes dyrkelse var der ofte ved byernes udkant eller uden for portene bygget smaa kapeller, der fandtes Gertrudshuse, gæstehjem for rejsende, og Gertrudsgilder, som tog sig af rejsende, der døde i det fremmede. Ved kapellerne fandtes offerbøsser. Da dronning Christina engang havde passeret Lillebælt lagde hun, maaske som tak for god overfart, 4 skilling i blokken for Hellig Kors uden for Middelfart, og da hun en sommer nogle aar senere skulle rejse fra Korsør, fik hun sin kansler til at lægge 4 skilling i St. Gertrudsbøssen. Det nævntes som St. Gertruds naadegave, at »de, som hende hædrer med gode gaver, skulle ej fare vild efter herberg hverken i live eller efter døden«.

Ogsaa loven beskyttede den vejfarende. Jyske Lov siger, at det er kongens opgave at gøre ret og frelse dem, der tvinges med vold, saasom enker og værgeløse børn, pilgrimme og udlændinge og fattige – »dem overgaar der tiest vold« – og den straffer den, der tilføjer en anden overlast paa alfar vej, saaledes at han enten tager hans trækdyr fra ham, vælter hans vogn eller hindrer ham i at drage bort med sine ejendele, men langt alvorligere ser den paa »stimandsværk«. Stimand, hedder det, er den, der ligger enten i skov eller i skjul eller paa hede eller paa alfar vej og røver enten ridende eller kørende eller gaende mand og bringer sit bytte i skjul eller fordølger sine gerninger. Bliver han »greben deri«, skal han have sin hals og sin hovedlod forbrudt til kongen, men bliver han »fældet ved edsbevis«, skal han erstatte skaden af sit gods og desuden betale fyrre mark til bonden, og selv være i kongens magt, »thi enhver mand skal styrke freden«. En af redaktionerne af Skaanske Lov siger, at en snigmorder »der for at vinde rov og bytte ved stimandsfærd uden at tænke paa, at han hører til det menneskelige samfund, paa vilde dyrs vis ikke skaaner anden mands liv« ikke blot skal lide døden, men at han tillige skal henrettes paa særlig »grum dødsmaade«, idet han enten skal ophænges med udstrakt krop paa hjul eller stenes eller brændes.



*Den hellige Gertrud, de vejfarendes helgen.  
Kalkmaleri, ca. aar 1500, i Raaby kirke, Randers amt.  
Fot.: Nationalmuseet.*

Lovene indrømmer den vejfarende særlige rettigheder. Bag bestemmelserne aner man, at der var langt mellem mennesker i middelalderens Danmark, og at rejsen var besværlig. Det kunne jo ske, at en vognaksel knækkede, mens man kørte igennem skoven. I saa fald blev den vejfarende ikke ladt i stikken, for Skaanske Lov tillader ham at hugge træ i skoven til saa mange aksler, som gik itu for ham – men den tilføjer forsigtigt, at han ikke maa fjerne mere træ, end han skal bruge. Det kunne jo ogsaa ske, at en vejfarende var faret vild og ikke naaet rejsens maal, før mørket faldt paa, saa hesten trængte til foder. Jyske Lov hjælper ham, for den siger, at hvis en vejfarende ved nattetide kommer til en anden mands ager, og han gi-

ver sin hest et neg eller lader den græsse paa stubben, da er han hverken ransmand eller tyv, saaledes som den mand, der ved nattetid drager til en anden mands ager og afskærer hans korn eller tager hans afskaarne korn. Skaanske Lov giver den mand, der i det sene efteraar drager gennem anden mands hegnede skov, lov til at samle saa mange nødder, som han kan spise paa stedet eller føre bort i sine handsker, men han maa ikke medtage nødder »i sin barm eller i kjortelfligen«.

Man kan ikke vente at finde færdselsregler i de middelalderlige love, men de indeholder dog en række bestemmelser, der i virkeligheden siger noget om, hvorledes færdslen bør foregaa. Lovene interesserer sig meget for at fastslaa, hvilke tilfælde af det vi nu ville betegne som »uforsvarlig« kørsel eller riden, der skulle medføre ydelse af en »bod« – en pengeydelse, der skulle erstatte den skete skade, men som tillige maa opfattes som en straf.

## FRA MIDDELALDEREN TIL VEJREFORMERNE

Den 9. august 1515, dagen før St. Laurentius, bevægede et prægtigt optog sig langsomt ud fra København. Først red kongen fulgt af rigets højeste embedsmænd i kostbare og farvestraalende dragter, saa kom bisperne i pragtfulde ornat, abbeder og andre gejstlige og efter dem 300 ryttere af landets fornemste adel. Saa fulgte hoffets damer og landets adelige fruer og jomfruer i store tunge karme, rigt forgyldte, hver trukket af fire kraftige hvide heste og flankeret af løbere. Optøget stiledede mod Hvidøre, hvor den kun 14-aarige prinsesse Elisabeth af Nederlandene og Østrig skulle stige i land og føres til København for at blive viet til Christian II. Mange tilskuere var mødt op, for meget var der at se paa. En del af interessen har vel ogsaa samlet sig om de store karme eller »fruervogne«. Man havde jo nok set dem før, men ikke saa mange ad gangen og næppe saa overdaadigt prydet.

I løbet af det 16. aarhundrede blev fruervogne mere almindelige. De brugtes nu til rejser af kongelige og af adelen, men de krævede gode veje – og deres større anvendelse ikke mindst paa grund af kongernes mange rejser rundt i landet er vel en af grundene til, at lovgivningen kort efter middelalderens slutning begyndte at interessere sig for vejene. De omtales i Christian III's saakaldte Københavnske Reces af 1547. Ganske vist havde allerede Christian II lovgivet om dem, men hans love fik ikke lang levetid. Kun 2 aar efter deres givelse blev Christian II fordrevet, og da man ansaa hans lovgivning for »skadelig, oc imod gode seder«, blev det i Frederik I's haandfæstning af 1523 bestemt, at al den nye lov, som kong Christian havde gjort, »skal være aldeles død og magtesløs og ikke komme



*Pilgrim paa vandring. Kalkmaleri fra slutningen af det 15. aarhundrede, i Tingsted kirke, Maribo amt.*

*Fot. : Nationalmuseet.*





*Udsnit af Braunius' prospekt af København 1587 (fra Theatrum Urbium), set fra Valby bakke. Den brede, ujævne og stenede vej, en af hovedvejene til byen, gaar ned til dæmningen over St. Jørgens Sø. Til venstre ses en hjemlig rejsevogn og til højre et køretøj af udenlandsk type, kun anvendt af fornemme folk. Yderst til venstre skimtes St. Jørgens Hospital, der første gang omtales i 1261 som*

nogen mand til skade efter den dag« – og for effektivt at forhindre dette lod man alle hans love offentlig brænde paa Viborgs landsting.

I recessen af 1547 er der baade bestemmelser om broer og om veje. Om veje sagde den, at hvis der er »onde oc dybe pudze«, d.v.s. huller, eller anden slig farlighed udi alfar vej, da skal kongens lensmænd lade





*de Spedalskes Hospital. Til venstre ses St. Peders Kírke som en almindelig landsbykirke, og Frue Kírkes høje spir, til højre Slotsholmen med slotet, som det saa ud under Christian III. Den solide store galge med de fire hængte, et symbol paa datidens haarde rettergang, staar, hvor den nuværende Amerikavej gaar. Fot. : Det kgl. Bibliotek.*

tilsige menige herredsmænd til at møde paa en fastsat tid og dag med heste og vogne og tilføre sten og grus og hvad andet, der er nødvendigt for at forfylde og færdiggøre slige onde og dybe veje. Han kan til dette arbejde fordele herredsmændene til bestemte vejstykker, men han maa ikke af partiskhed forskaane eller besvære den ene mere end den anden.

Hvis nogen »fortrykker sig« og ikke giver møde til fastsat tid, da skal han bøde derfor 3 mark pendinge til sit herskab »oc en tynne øl til sogne-mændene udi den sogn hand i boer«.

Disse bestemmelser blev snart efter fornyet. Christian III gav i 1558 en stor ny reces, den saakaldte Koldingske Reces, som var en samarbejdning af en række tidligere givne recesser. Den blev givet, fordi, som det siges i indledningen, »nogle vanvittige«, d.v.s. ukloge, herredsfogeder ikke kunne sammenholde de tidligere givne recesser.

Lovgivningen paa Frederik II og Christian IV's tid indskrænkede sig væsentligt til at indskræpe recessens bestemmelser, men trods alle bestræbelser paa at faa vejene sat i stand og ordentlig vedligeholdt henlaa de stadig i en sørgelig forfatning. I Christian V's tid var interessen for landets materielle vel levende, og i forbindelse hermed staar tidens ønske om at faa samfærdselsmidlerne bragt i orden. I 1670 udstedtes en forordning, »Om vejene i Danmark at forfærdige og vedligeholde«. Den vidner om, at nu skulle der gøres en kraftig indsats for at forbedre forholdene. Det siges i forordningen, at da kongen har erfaret, at vejene overalt i riget ikke holdes vedlige, men er meget brøstfældige, »skal alle og enhver, der nyder og besidder noget jordegods her i riget, lade deres tillige med Vore egne bønder, saavel Vores, som den almindelige landevej over det ganske rige, nu straks eller saa snart som muligt er, forfærdige og herefter tilbørligen vedlige at holde, saa at ingen mangler med broer eller andet herefter derpaa findes«. De som ikke efterkommer paabudet, skal »søges og pants«, og udlæg skal gøres i deres bo, »saasom for anden vitterlig giæld, for saa vidt deres anpart at forfærdige sig kand bedrage«.

I 1688 beskikkede man vejinspektører ved alle amter og paalagde samtidig amtmændene hver i sit amt at foretage en rigtig ligning og fordeling imellem bønderne og almuen over alle veje, som disse skulle istandsætte. Man udstedte mange andre bestemmelser om vejene. Blandt andet søgte man gennem adskillige reskripter at komme det uvæsen til livs, at der overalt langs med vejene henlaa aadsler af heste og kreaturer, som frembød en ulidelig stank, der ikke alene var til stor gene for de vejfarende, men som ogsaa »stor Usundhed med paafølgende Svaghed kunde foraarsage«. Aarsagen til dette uvæsen skyldtes almuens overtroiske angst for at røre ved de døde heste, en angst som først blev overvundet op i det 19. aarhundrede.

Vigtigst af Christian V's bestemmelser om veje er dog hans forordning fra 1690, »Om hvorledes herefter med Vejenes Reparation skal forholdes«. Særlig godt var det aabenbart ikke gaaet med ordningen fra 1688, for nu afskaffedes vejimestrene »saasom de lidet eller intet have iagttaget og for-





*Udsnit af Wolfgang Heimbachs maleri af arvehyldningen paa slotspladsen den 18. oktober 1660, hvor det forkyndtes, at Frederik III fremtidig besad Danmark som »frit arverige«, og at han ville regere som »en kristelig arvekonge og naadig herre«. I forgrunden ses et af den tids finere køretøjer, en stor, tung karosse, uaffjedret og med mægtige hjul. En samtidig forfatter skriver om begivenheden : »Her var saadan en mængde folk som spektatores, at alle huse, døre, vinduer, lofte op og neder vare oven fulde, ja end op i masterne og mersene paa skibe og skuder, som laae udi stranden der lige for palladset.«*

bedret Landeveiene imod den Løn, som dem hos Bønderne har været til-lagt«. I stedet for bestemtes det, at amtmændene med hinanden skal over-veje, hvilke nye veje, der bør repareres og vedligeholdes, hvorefter de hver i sit amt skal foretage en deling af alle veje »efter hvilken Deling hvert Herred, Sogn og By sine Veie og Veiparter forsvarlig skal udvises, og hver Gaard sin Andel efter Veienes Beskaffenhed, Ondhed og God-hed, rigtig ved Alenmaal tilmaales«. Ingen maatte forskaanes, og naar enhver havde faaet sin anpart tildelt, skulle amtmændene, under strafs trusel, alvorligt tilholde alle uden forskel, at de straks skulle lade deres vejparter vel reparere og derefter aar for aar holde dem forsvarligt vedlige.

Omtrent samtidig foretog man en opmaaling af alle landets hovedveje. Ledelsen heraf blev overdraget til Ole Rømer, der foruden at være en fremragende astronom ogsaa var en dygtig embedsmand og en praktisk matematiker, hvis virke har sat sig mange spor. Opmaalingen blev fore-taget i aarene 1691 til 1698 og udført paa den maade, at alle de veje, der skulle opmaales blev gennemkørt af en »milevogn«, hvorpaa var anbragt et »hodometer«, et tællværk, der registrerede den gennemkørte distance. Ole Rømers milevogn eksisterer ikke mere, den gik tabt ved Københavns brand i 1728, men paa Tøjhuset er bevaret to milevogne af lignende type. I forbindelse med opmaalingen blev opsat milepæle for hver fjerdingmil. De allerførste milepæle paa de danske veje blev opsat langs den af Frederik II anlagte Kongevej i Frederiksborg amt, men disse pæle, som var af træ, forsvandt efterhaanden. De nye milemærker var af sten, men blev allige-vel betegnet som mile»pæle«. I 1692 blev det befalet, at milemærkerne skulle opstilles paa en lille jordhøj, og at der til hvert mærke skulle føres 20 store kampesten, mindst 1 alen brede og saa lange som muligt; disse sten skulle omkranse højen, og ovenpaa denne skulle saa milepælen sættes. Ganske enkelte af disse høje er endnu bevaret, en af dem ligger ved Nyrop hegn og er ganske intakt med alle de store randsten paa plads, men selve milepælen, der har staaet oven paa højen, er forsvundet. En professor og læge fra Kiel, som i 1693 rejste gennem Danmark til Stockholm, hvor han skulle behandle den syge svenske dronning, skrev om disse milemærker, at vi »fandt det meget artig«, at der paa landevejen mellem Korsør og København var opsatte nye milemærker, og de maa aabenbart have gjort indtryk paa ham, for han lavede en tegning af dem i sin rejseberetning.

\*

I 1587 skrev Frederik II i et aabent brev, at »eftersom vor vej og rejse tit og ofte falder imellem vort slot Frederiksborg og København har vi ladet gøre og berede os en vej derimellem«. Det fremgaar af brevet, at vejen



har været dyr, og hvis den nu almindeligen skal »bruges og overfares«, vil den snart blive ødelagt og blive værre end ret alfar vej. Han forbyder derfor alle, særlig kronens bønder i Københavns og Frederiksborg len, vognmænd og andre, at køre paa vejen, og hvis nogen alligevel gør det, skal han have forbrudt hest og vogn med deri værende gods og sin halve boslod.

I et andet brev samme aar siger Frederik II, at han har ladet gøre en »ny og særdeles vej« i Koldinghus len, »paa det vi des iliger, naar det vor og rigets nødtørft fordrer« kan rejse mellem Koldinghus og vort slot Skanderborg, og ogsaa her er der tilføjet bestemmelser om forbud mod almindelig færdsel paa vejen og om straf for overtrædelser. De veje, der her er tale om, er altsaa kongens egne veje, de veje, som man noget senere kaldte »kongeveje«. Andre maatte ikke køre paa dem, og der blev opstillet bomme, hvor de krydsede de almindelige veje, og ansat folk, der skulle vogte, at færdselsforbudet blev respekteret.

Ogsaa Christian IV vaagede over, at andre ikke brugte kongevejene. I 1639 bad han lensmanden i Sorø om at lade alle og enhver tiltale, som ulovligt færdedes paa kongevejen her, og lade deres heste skyde. Christian IV's færdsel paa kongevejene var aabenbart almindelig kendt, for en fransk gesandt skrev om sit besøg i Danmark, at den 65-aarige kong Christian bestandig er paa farten fra slot til slot ad sine egne private veje, der er indgrøftede og tildels beplantede, men lukkede for andre og afspærrede paa alle de steder, hvor de skærer de almindelige landeveje. Det var ogsaa ad kongevejen, at han kom til at foretage sin sidste rejse. Han havde tilbragt julen 1647 paa Frederiksborg slot, blev syg og besluttede, at han ville flyttes til »det lille lysthus«, som han kaldte Rosenborg slot. Den 21. februar 1648 fandt rejsen sted. Det var en dag med let frost og lidt sne. Man satte hans seng paa en slæde, spændte 8 heste for, og i største hast gik det nu mod København. Saa forceret var rejsen, at en af hestene styrtede om, da man naaede Rosenborg.

Under Frederik III kom den første forordning om kongeveje. Den blev efterfulgt af flere andre, som stadig og stedse mere detailleret indskærpede forbudet mod almindelig færdsel paa kongevejene. I 1673 hedder det, kongen »ville alvorligen og strengeligen haffve forbuden, at ingen her effter, være sig hvor de være kand, undtagen Vores høye Ministri, skal understaae sig paa Konge-Veyen at agge eller ride«. Der gøres dog en ejendommelig undtagelse fra dette forbud. Det skal ikke gælde om vinteren »naar det er frøssen, oc ved Sommerens Begyndelse, naar Veyene ere gandske udtørrede«. Det var dog ikke for at vise de vejfarende en imødekommenhed, at denne tilladelse blev givet, men kun fordi kongevejene paa de tidspunkter »behøffes at vorde jeffnet«. Men det gjorde det natur-

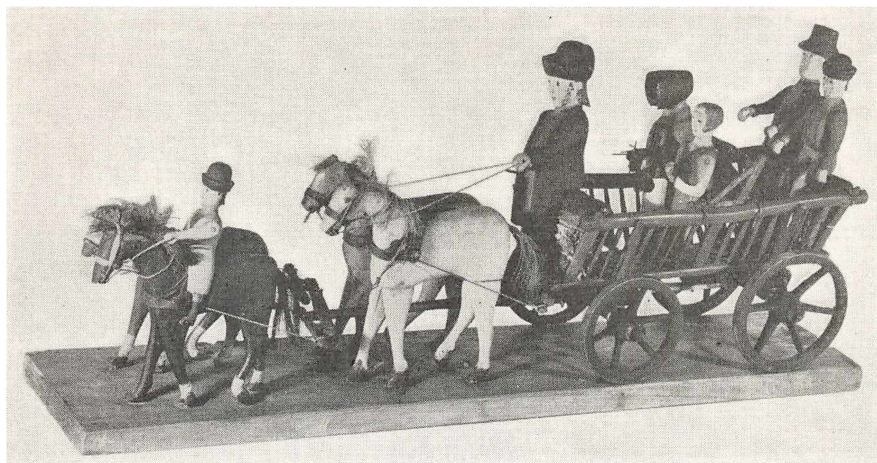


*Tegning i en stambog af en bondevogn fra sidste halvdel af det 17. aarhundrede. Fæstebønderne brugte dem til hoveriarbejde, og kronbønderne maatte køre for kongen med post, gæster, hans hofstat og med materialer til byggeføretagender. Fot. : Nationalmuseet.*

ligvis ikke lettere at faa det almindelige forbud overholdt, og det fremgaar da ogsaa af en senere forordning af 1685, at mange er blevet saa vant til at køre paa kongevejene, at de, naar de finder porte og bomme lukkede, »dennem da med Gevalt obner og Lukkelseerne sønderbryder (foruden at mange skal have Nøgle, uvidende hvor de til dennem ere komne), saa bemeldte Lukkelse altid igien med Bekostning maa repareres«.

Nye forordninger hjalp tilsyneladende ikke det mindste. I 1734 siges det, at da det sker, at bønderne ofte samler sig i flokke og med magt tvinger dem, som bor ved bommene, til at lukke op eller lade dem komme igennem deres gaarde, saa maa de, som har opsyn med kongevejene, lade dem komme igennem, naar de bliver tvunget til det – men de skal straks forfølge bønderne til næste by, og her skal sognefogeden og beboerne være dem behjælpelige med at anholde alle vognene, indtil hver af de opsætsige bønder har bødet 2 slettedaler. Hvis de gør modstand, skal de paagribes og føres til amt- eller regimentsbetjentene, som skal indlevere dem paa Bremerholm, hvor der venter dem 4 maaneders arbejde i jern. Paa kongevejene i Nordsjælland indførtes en patrulje, som baade ved nat og dag skulle afpatruljere kongevejene. Den medførte et skilt med paaskriften: Konge-Veys Patrouille, og den skulle opbringe alle, som uberettiget færdedes paa vejen.

Et stort problem var det at komme de falske nøgler til livs. En smedemester, der havde eftergjort en nøgle, havde forbrudt sine lavsrettigheder



*Lollandsk bondefamilie kører til fest – »til stads« – i begyndelsen af forrige aarhundrede. Modellen er skaaret af en mand, der havde oplevet saadanne kørsler i sin barndom omkring 1810, og findes nu i Maribo museum. Fot.: Nationalmuseet.*

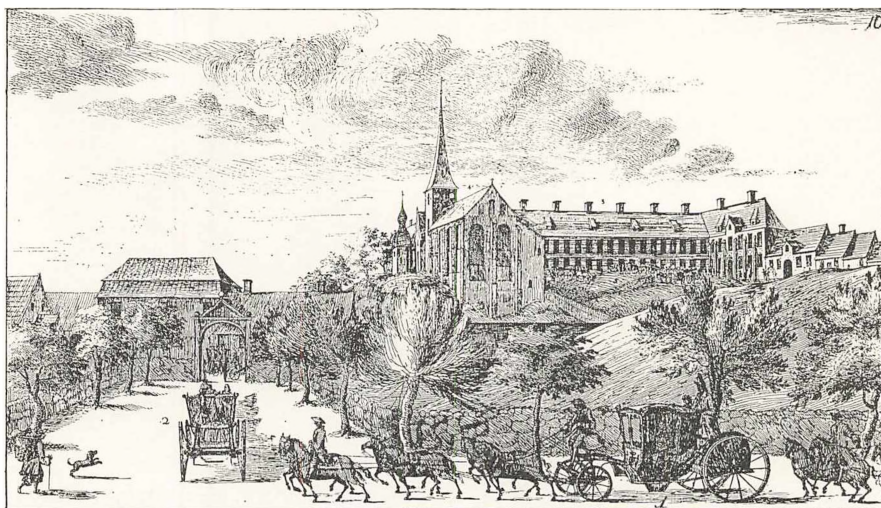
og skulle bøde 20 rigsdaler; en smed, der ikke var mester, skulle bøde 30 rigsdaler, og hvis han ikke kunne betale, skulle han straffes paa kroppen med arbejde i skubkarren i næste fæstning en maaned, for hver 10 rigsdaler. Nøglen til de færdselsberettigede blev udleveret af generalbygmesteren, og han maatte ikke lade nogen ny nøgle stemple uden kongens specielle befaling. Nye nøgler skulle forsynes med stempel, brugerens navn, nummer og aarstal for udleveringen »paa det og altid kand viides, hvor mange Nøgler der ere udgiven og til hvem«. Hofsmiden skulle i overværelse af generalbygmesteren præge nøglerne baade paa kam og krans, hvorefter stemplet straks skulle overgives i generalbygmesterens forvaring.

I 1743 lempede man omsider færdselsforbudet; det blev tilladt alle og enhver, som om sommeren ville divertere sig i Lundehuset, at køre paa kongevejen fra Vibenshus til Lundehuset. Man foreslog i 1756 kongen at tillade almindelig kørsel paa kongevejen mod betaling af en afgift, men kongen afslog det. Nogen formel ophævelse af færdselsforbudet kom i øvrigt ikke. Det gjorde nu ikke saa meget, for efterhaanden som den nye vej til Fredensborg blev færdig, var der ingen der følte trang til at køre paa kongevejen.

#### VOGNE

Jævnsides med lovgivningen om veje fulgte i disse aarhundreder bestemmelser om vogne. Det var ikke kongen ligegyldigt, hvordan vognene saa





Scen. B. May 1749. Kloken i vor Hants Kongelige. *Antwortschow.* 2. den Kongelige Korte 3. Skatted. Nagelets ankomst, og forblev Ser Nallen Over. 4. Kirken, 5. Borgegaarden. Teg. g. Spornstedt.

Frederik V rejste i 1749 gennem Sjælland, Fyn og Jylland til Norge. En ung søofficer, P. I. Grønvold, der var med i følget, tegnede undervejs og har med nøjagtighed og mange detaljer givet et udmærket indtryk af, hvordan en kongerejse foregik paa denne tid. Fot. : Rosenborg.

ud, og hvorledes de var indrettede. Rejsen med vogn var besværlig nok, og den var ikke at misunde, som skulle tilbringe 6 dage i en skrumplende, uaffjedret vogn for blot at køre tværs over Jylland, saa det gjaldt om at undgaa overflødige gener. En gene var, at de store klodsede karme ikke passede i de smalle hjulspor, som bøndernes smaa vogne dannede. Særlig galt var det paa Sjælland og i Skaane. Frederik II og Christian IV paalagde derfor lensmændene her at sørge for, at bøndernes vogne blev gjort bredere. Blev paabudene ikke efterkommet, skulle lensmændene drage omsorg for, at de paagældende blev straffet – med bøder, hvis de kunne betale, og ellers »paa kroppen«. Christian IV paalagde endog Københavns borgmestre og raad at sørge for, at alle vogne, det være sig præste-, borger- eller bøndervogne, som ikke havde de paabudte maal, blev sønderhugget ved byens porte.

Ogsaa paa anden maade interesserede kongerne sig for køretøjernes indretning. Christian IV tolererede nok, at adelen kørte i store fine vogne – men forskel skulle der alligevel være, og mere end fire heste maatte adelen ikke spænde for vognen. Christian IV dømte engang en adelmænd, der havde voget at køre med 6 heste, til at betale en bøde paa 2000 rigsdaler.

I Christian V's tid fik lovgivningen en yderligere og kuriøst begrundet interesse for køretøjernes udseende. Baggrunden var den unge enevældes



Stik efter Erik Pauelsens maleri, fra før 1790 : »Dyrhaage Lyst-Reise«. Trods de daarlige veje kørte, red eller gik københavnerne til skoven. En søndag i 1793 taltes 800 køretøjer ved Kilden, og de besøgende blev anslaaet til mellem otte og tolv tusinde! Fot. : Det kgl. Bibliotek.

opbygning af det særlige system, der skulle placere enevoldskongen i den rette ophøjede position, nemlig rangen. Det begyndte med givelsen af grevernes og friherrernes privilegier – som blev tegnet til, at den honette ambition begyndte at grassere som aldrig før. Nu gjaldt det for enhver at optræde paa en saadan maade, at man maatte tro, at han var placeret i en af de attraaede rangklasser. En forordning af 1683 beskæftiger sig blandt andet med vognene. Den siger, at alene de, som er i de 8 første rangklasser, »og som gør virkelig Tjeneste«, maa have »Karosser ganske forgyldte eller forsølvede udenpaa« og betrukne med damask eller fløjls inden i, og kun medlemmer af de 4 første klasser maa bruge guld- eller sølvfrynser i deres karosser, eller lade dem betrække inden i med noget, som »Guld eller Sølv er udi«. Andre – i de 5 næstfølgende klasser – maa have listerne og bukkene forgyldte eller forsølvede paa deres karosser, men indvendig maa karosserne ikke betrækkes med noget, »som er altsammen af Silke«. Alle andre maa kun have »tarvelige Karosser«, og inden i maa disse kun betrækkes med uldent tøj eller læder. »Topper og Qvaster maa alene de føre, som er i de 4 første Klasser i Rangen«. Ogsaa om hvem der maa føre vaabenmærke paa karosserne og om, hvorledes vaabenet skal gengives, er der regler.

Alt dette burde man skrive sig bag øret, for hvis man overtraadte be-

stemmelserne, vankede der alvorlige bøder. I 1716 blev en embedsmand tiltalt for groft at have overtraadt forordningen, fordi han havde ladet sin vogn forgyldte paa kanterne baade for og bag, og ladet sætte kroner, som »Greverne plejer at føre« paa begge døre og paa fadingen. Endelig havde han givet sin kusk og sin tjener sølv galloner paa deres liberi. Hver af overtrædelserne kunne føre til en bøde paa 1000 rigsdaler, men majestæten bestemte af kongelig naade, at straffen »indtil 600 Rigsdaler maa modereres«.

#### KØRSLEN PAA VEJENE

Det var i disse aarhundreder, at de første forskrifter om regulering af færdslen dukkede op. Det skete naturligvis i København, hvor trafikken jo var størst. En franskmand, der besøgte byen i 1702 skriver, at hvis de snavsede gader er grunden til, at man trænger til kareter, er der heller ikke mangel derpaa, og han fortsætter med at sige, at der er faa byer af lignende størrelse, hvor man har saa mange, thi uden at tale om de mange hof- og statsembedsmænd, som bor i København, er der næppe en kræmmer eller velhavende borger, som ikke har sin karete eller kalesche med 2 heste. Det kommer dels af disse borgeres forfængelighed, dels af, at det er saa billigt at holde heste.

Det var da ogsaa blevet nødvendigt at faa skabt lidt orden i trafikken. I 1685 var den første forordning herom kommet, forordningen »Om umaaelig Kørsel og adskillig Uskikkelighed paa Gaderne i Kiøbenhavn«. Denne forordning, den første egentlige færdselslov, siger bl. a. at ingen som kører med »ledige eller ladte Arbeidsvogne, maa kiøre umanerlig fast paa Gaderne, at syge Folk derover foruroliges, saa og Folk og Quæg derved Skade tilføies«, og ej maa nogen af »Modvillighed« køre fra den ene side af gaden til den anden for at hindre andre i at køre forbi. Den, der forser sig mod disse bestemmelser, skal bøde eller hensættes i to dage og nætter paa vand og brød i raadhuskælderen – foruden at han naturligvis skal erstatte den eventuelt forvoldte skade.

I løbet af det 17. aarhundrede tiltog trafikken i hastigt tempo og i takt hermed voksede færdselsproblemerne. Forordningen af 1685 blev indskærpet flere gange, men det forslog ikke. I 1758 blev udfærdiget en politiplakat, som ganske vist ikke var stor af omfang, men desto vægtigere af indhold. Den sagde for det første, at alle bryggernes, bagernes, møllernes, vognmændenes og hyrekuskenes vogne i København skulle være forsynet paa begge sider med malede numre, saa store og tydelige, at de straks kunne ses. Numrene maatte ikke skrives med kridt, da de saa straks ville blive ulæselige. Hvis hyrekuskene havde mere end en karete, skulle de for-





*Hvis snefald nu hindrer bilkørsel, bliver vejene straks ryddede med det motoriserede materiel. Her er et billede af et vinterlandskab fra 1912, der viser, at man lod tilstrækkelig sne ligge til slædekørsel. Det er vejen fra Roskilde landevej mod Kallerup, ryddet til behagelig færdsel med slæder og kaner. Runestenen, den saakaldte Kallerupsten, der blev fundet her i 1827, er nu anbragt foran kirken i Hedehusene. Maleri af L. A. Ring.* *Kunstmuseet.*

skellige vogne desuden betegnes med bogstaverne A., B., C. o.s.v., »paa det at Kiørekarlen, om han nogen Forseelse begaaer, kand udfindes«. Straffen for ikke at have vognene forsynede med numre og bogstaver er 2 rigsdaler til politikassen, hver gang en overtrædelse konstateres. For det andet bestemtes det, at alle nævnte vogne »altid skal kiøre paa den højre Side af Gaden, hvor henkiøres saa nær Rendestenen, som de kand komme«. Her møder vi første gang i lovgivningen bestemmelsen om højrekørsel, men, som det vil ses, er der ikke tale om nogen generel regel, idet bestemmelser overhovedet kun var gældende for København, og dernæst ikke gjaldt for andre vogne end de nævnte. Disse bestemmelser var ikke de eneste, der blev givet i det 18. aarhundrede, mange andre fulgte efter.

\*

Af det, der i det foregaaende er sagt om lovgivningen, kan det jo nok anes, at vejene ikke var gode og i alt fald ikke tilfredsstillende. Men hvordan saa de da egentlig ud? Lad os høre, hvad de siger, som virkelig kom paa vejene og modtog indtryk, som de har fundet værd at skrive ned.



*Landskab fra Skodsborgvej 1807. En dansk forfatter skrev i 1750'erne om Strandvejen, at »natur og kunst have forenet deres kræfter for at gøre noget smukt hele vejen igennem.« Særlig glædede han sig over »den frie prospekt til Sundet og til Skaane«. Maleri af E. Meyer. Kunstmuseet.*

Kongerne rejste meget og var absolut ikke tilfredse med vejene. De mange breve herom til de forskellige lensmænd giver luft for et væld af irritationer – lige fra gnavne paataaler af, at recessen om broer og veje ikke overholdes, til alle mulige paalæg om, at adelsvejene straks skal sættes i stand, eller om, at alle hulveje skal opryddes, og alle stene, som ligger i vejen til urydde eller ved siden, hvor axelvognene kunne støde paa dem, skal nedgraves eller fjernes, eller om, at huller skal udfyldes med sand og risknipper og meget andet. Naturligvis har det irriteret Christian IV, at f. eks. den vigtige vej fra Odense til Middelfart, hvor overgangen til Jylland var, kun kunne passeres om sommeren og i godt vejr. Det stadige omkvæd er, er de, der sidder paabudene overhørig, vil blive tiltalt og straffet for deres ulydighed, og stærke vendinger bruges der ofte som f. eks. at de ulydige vil blive straffet uden al naade. Ogsaa de daarlige broer omtales, og det siges stereotyp, at de straks skal sættes i stand, saa den vejfarende efter denne dag ikke fanger skade for broens ufærdigheds skyld.

Andre røster kommer snart til, for efterhaanden begynder almindelige mennesker jo ogsaa at faa lyst til at rejse ud. Holberg kendte rejselysten





*Strandvejen ved Skodsborg, 1892. Ogsaa fremmede har glædet sig over Strandvejen. En englænder skrev i 1672, at Strandvejen var den behageligste strækning paa 25 miles, som han nogensinde havde redet igennem. I vogn var dommen sikkert blevet en anden. Maleri af C. R. Eilersen. Kunstmuseet.*

og skrev, »at den sporer sig selv og er ikke til at styre, lige saa lidt som den, der – som Cicero siger – styrter sig ned fra den leukadiske Klippe, kan standse sig selv i Farten.« Han havde, naturligt nok, interesse for vejene. Paa en tur i Sjælland fik han engang forevist det sted, hvor en præst dagen før var væltet med sin vogn og havde slaet sig ihjel. »Ved den ene Side af Veyen laae en Steen, . . . hvorpaa Vognen stødte an, og ved den anden Side en anden Steen, hvorpaa Præsten fik sit Banesaar, saa det syntes, at begge Steenene der vare lagde allene for at styrte Reysende udi Ulykke«, skrev han. Han fortsatte med at sige, at »det er ikke det eeneste Sted paa vore Veye, hvor Reysende maa frygte sig for saadan Uheld; thi man finder overalt Veyene belagde med løse Steene, som der have ligget fra ældgamle Tider, uden at nogen haver bekymret sig om at rødde dem tilside, endskiønt de fleste ere ikke større, end at de ved en eeneste Mand kan bortveltes«. Det faar ham til at undre sig over »vore Tidens Skjødesløshed, og desmeere maa man admirere den Omsorg, de gamle, især Romerne, have haft for de alfare Veye«, som han saa nærmere beskriver.



Hans paastand om de mange farlige sten var ingen overdrivelse. Mange andre havde lignende erfaringer. I 1747 var nogle rejsende paa vej op gennem Sønderjylland. En mand, der var med, fortalte, at de en morgen med to vogne kørte fra Haderslev, men kulden var haard, »og Vejen ond og helt fuld af Slag«, saa de snart maatte mere gaa end køre. Lidt efter kunne de dog køre igen, men saa væltede den ene vogn, og »skønt Passagererne ingen synderlig Skade fik, pryglede de dog den arme Vognmand derover lesterlig af«. Da dronning Louises lig i januar 1752 skulle føres til Roskilde, var vejen hertil saa elendig, at det var nødvendigt at istandsætte den, for at vognene ikke skulle skrumples altfor meget. Samme vej var i vinteren 1763–64 saa slet, at det ikke var muligt for bønderne at føre deres varer til København. I 1763 forklarede vognmandslauget i Helsingør, at grunden til at medlemmernes antal aftog, til skade for befordringsvæsenet, var de sandede vejstykker ved Lokkerup og Vedbæk. Den opkørte stenbro gennem Humlebæk skov kunne »ikke andet end ødelægge baade Heste og Vogne«, og der gik sjældent noget aar forbi, uden at de paa »denne Tours lange og besværlige Distance tilsatte begge Dele«. I 1771 skrev generalpostamtet, at posten kommer for sent »formedelst de slette Veje igennem Sjælland, hvor det paa sine Steder snart ikke er muligt at komme frem«. Kort efter erklærede vognmændene, at landevejene fra København var saa ufarbare, »at de ingenlunde med nogen Slags Vogn kunde befordre de rejsende«.

Hvordan en rejse kunne forme sig kan vi faa at vide af rektor Henrik Taubers dagbog, hvor han skildrer sin julerejse fra København til Horsens i 1773. Han havde mange uheld undervejs. Lidt udenfor Slagelse »paa den gamle elendige Vej«, væltede hans ene vogn, og han havde den ærgrelse, at kufferten med alle hans haandskrifter sprang op, »og alle mine Papirer laa spredte paa Landevejen«. To dage efter afrejsen naaede han Fyn; uden for Odense kom han ud paa den »hæslige Lervej« og efter en halv times kørsel, var hjulene blevet saa tykke, at kuskene maatte hugge leret af med økser. Han kom over til Jylland, og da han kørte fra Vejle kunne alle søer bære, og den forvovne kusk kørte nu genveje saa rask, at man maatte gyse. Paa Vejlebanken maatte man imidlertid spænde fra, og Tauber, der efterhaanden var blevet stærkt forkølet, »krøb saa godt som paa alle fire imellemstunder« – og en halv time før han naaede Horsens, fik han en saadan rygpine, »som om Ryggen skulle brække«.

I 1797, da anlægget af den nye vej fra København til Vordingborg var i gang – man var naaet til Køge – udsendte generalpostamtet en mand, der skulle give indberetning om det resterende vejstykke samt om vejene paa Lolland og Falster. Han siger, at naar undtages nogle af og til fore-



*I 1870'erne blev store, brede veje anlagt udenfor Københavns porte. De blev inddelt i færdselsbaner for de forskellige arter af vogne, og i siderne blev plantet alléer. Samtidigt stik af F. L. Bradt: Alléen udenfor Nørreport. Fot.: Det kgl. Bibliotek.*

kommende korte stykker, som kan anses for gode, »ere de øvrige Vejstykker imellem Køge og Nakskov dels maadelige, dels slette og dels næsten ufremkommelige«. Til belysning af de sidste skal anføres et par eksempler fra indberetningen. En strækning imellem Sørup og Stokkerup, kaldet Langstræde, »er over al Beskrivelse slet. Dette Stykke Vej kaldes Stenbro, men Stenene deri ere overordentlig store og ligge saa langt fra hinanden, hvorimellem er Pøle og Morads, at man næppe med hele Lemmer er istand til at komme igennem«. Ved byen Halsted findes et stykke vej, der er indgrøftet, men det er alene opfyldt med det fra siderne opkastede ler. »Ved mindste Vaade (∩: væde) er dette Stykke Vej næsten ufremkommeligt endog med ledig Vogn; thi Hestene gaa i Ler til Knæene og Vognene til Hjulnavene, ja, paa adskillige Steder skal endog ingen Bund kunne naas, og saaledes er Posten og de Rejsende endog udsat for at blive siddende fast, indtil Hjælp kan erholdes«.

Maaske er vejilledet i denne indberetning noget ringere end gennemsnittet. Amtmanden siger i alt fald, at han forgæves har forsøgt at faa vejene forbedret, men han kunne ikke se sine ønsker opfyldt, fordi vejarbejdet er inddelt efter en meget gammel repartition, og de vejpligtige bor saa vidt adskilt fra hinanden og langt fra vejen, hvortil kommer, at den nye landevej allerede er afstukket, og der er derfor en udbredt fornemmelse af, at arbejdet med den gamle vejs istandsættelse ville være spild af arbejde og penge.

Jens Baggesen kørte tidligt i foråret 1787 fra København til Løvenborg.

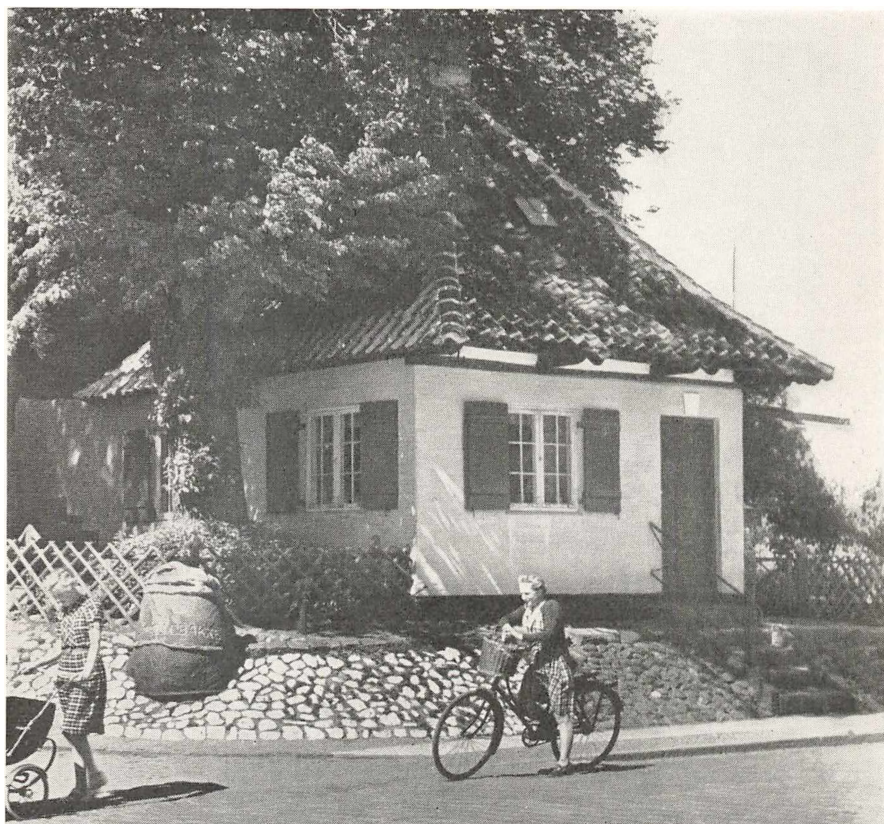


*Næsten alle bomhusene ved de gamle »hovedlandeveje« er nu forsvundet. Et af de smukkeste, bomhuset ved Langeskov, et typisk fynsk bindingsværkshus, er heldigvis bevaret og findes nu i Den fynske Landsby ved Odense. Fot. : Wermund Bendtsen.*

Køreturen hertil fra Roskilde har han skildret i et rimbrev til fru Pram, digteren Christen Henriksen Prams hustru. Levende og morsom er hans beskrivelse af kørslen ad de endnu vintervaade veje – en beskrivelse, der for saa vidt kunne gælde kørslen ad en hvilken som helst vej i de her skildrede aarhundreder:

Vi ælte-væltet giennem vilde Skove,  
 Ved Skin af Stierne, ikke nær saa nemt,  
 Som man sig havde kunnet love  
 Af en i Tøveir giennemæltet Deig  
 Af Vej;  
 Thi Hovedpuden selv i Diævelens Alkove  
 Er ikke blødere, end denne var.  
 Jeg Hjulspor oftere dog skuet har;  
 Men aldrig i mine Lives Dage  
 Saae jeg til slige Hjulspor Mage:  
 Jordbunden de saa dybt igiennemskar,  
 At (for den rene Sandhed Dem at sige)  
 Jeg svimled, ved i Furen ned at kige.





*Den velbevarede accisebod i Kalundborg. Saadanne boder fandtes i de fleste købstæder, og her maatte bønderne indtil midten af forrige aarhundrede standse og betale afgift til de forhadte »posekiggere« af de handelsvarer, de ville sælge i byerne.*

*Fot. : Türck.*

#### VEJREFORMERNE

Vejenes elendige tilstand var efterhaanden blevet ganske uudholdelig. Det stod Frederik V's regering klart, at nu maatte der gøres noget. Man befandt sig jo i merkantilismens tidsalder, hvor det gjaldt om at skabe et eksportoverskud, men hvad kunne det nytte at fremme industri og handel, naar vejene ikke kunne formidle eksporten? J. H. E. Bernstorff var virksom for at faa gennemført forbedringer af vejnettet. Han havde som gesandt i Frankrig lært de nyanlagte, franske veje at kende – men havde ogsaa mærket ulemperne ved gamle, daarlige veje. Da han engang var paa rejse i Tyskland, væltede hans vogn over 20 gange og gik tilsidst itu, og det har maaske nok faaet ham til at sende de hjemlige veje en venlig tanke.

I 1761 resolverede Frederik V, at nye hovedveje skulle anlægges i alle



*P.C.Skovgaards maleri: Landevejen ved Herregaarden Vognserup, 1849, rummer de »gamle« vejes hele charme: de smukke træer, de blomstrende buske – og ovenikøbet den hule, frønnede træstamme, vi hører om i »Fyrtøjet«.* *Kunstmuseet.*

landets provinser, og 3 aar senere bestemtes det, at den første af de nye veje skulle være vejen fra Vibenshus over Lundehuset, Rudersdal og Hirschholm til Fredensborg. Man manglede imidlertid folk med fornøden teknisk indsigt til et saadant arbejdes udførelse og indledte derfor forhandling med Frankrig om at faa nogle franske vejingeniører sendt hertil, for at de kunne forestaa hele det store anlægsarbejde, som nu skulle igang. Tre ingeniører blev udvalgt, den ene af dem, Jean Marmillod, havde været overingeniør i det franske vejvæsen i en lang aarrække og blev i 1764 ansat i Danmark som »Ober-Wey-Inspekteur«.

Den første vej, Marmillod kom til at beskæftige sig med, var vejen fra København til Roskilde. I 1766 blev planen for vejens anlæg approberet, og de mange forarbejder kunne begynde. Fire aar senere paabegyndtes selve vejarbejdet, og i 1776 var vejen færdig, et aar efter at anlægget af Fredensborgvejen var fuldendt. Paa grund af forskellige personlige uoverensstemmelser maatte Marmillod selv forlade Danmark i 1777, men vejarbejdet fortsatte paa den maade, han havde tilrettelagt det. Man har i vor tid hædret hans minde ved at rejse en støtte ved Rudersdal, hvor Kongevejen deler sig mod Hillerød og Hørsholm.





*Strækning af den samme vej et hundrede år efter, fotograferet tidligt foraar 1944. De gamle træer er faldet. Der er kommet nye, som er vokset op under vejmyndighedernes kontrol, og som stadig bliver styrede.*  
Fot. : T. Topsøe-Jensen.

Under det videre arbejde med vejsagen ansaa man det for nødvendigt at faa skabt en central myndighed, et organ, der kunne tage sig af planlægning og anlæg af de nye veje, og man nedsatte derfor i 1778 den saakaldte »General-Vei-Commission«. Den skulle være »bestandig varende« og have »Bestyrelsen over det ganske Vei-Væsen i Danmark«. Den kom til at bestaa af tre medlemmer. De første medlemmer var chefen for ingeniørerne og artilleriet, general W. v. Huth, generalprokurør H. Stampe og geheimeraad, grev A. G. Moltke. I 1784 blev grev Christian Ditlev Reventlow, der som bekendt var den drivende kraft i landboreformlovgivningen, medlem af kommissionen. Ved et reskript senere i aaret 1778 fik kommissionen sine opgaver nærmere præciseret. Det blev her ogsaa bestemt, hvad der skulle iagttages ved de nye vejes anlæg, hvordan de skulle indrettes med hensyn til bredde m. m., hvor der skulle anlægges chausseer, hvorledes arbejdet skulle udføres og meget andet. I 1785 blev der – under generalvejkommissionen – oprettet et militært vejkorps, der skulle forestaa anlægsarbejderne paa hovedvejene.

Et af de mange spørgsmaal, der skulle løses, var, hvorledes opkrævning af bompenge skulle foregaa. Bompenge var allerede blevet indført paa



vejene til Roskilde og til Fredensborg, henholdsvis i 1764 og 1774. Kommissionen udarbejdede forslag om en almindelig opkrævning af bompenge paa alle de nye hovedlandeveje, og i 1786 udstedte kongen »Forordning, angaaende Bompenges Erleggelse paa de nye Landeveie, som deels allerede ere færdige, deels begyndte og herefter anlægges i Danmark«. Det bestemtes, at der paa hovedlandevejene for hver mil skulle opstilles en bom og et bomhus, og her skulle de vejfarende betale bompeng, saa ofte de passerede, være sig paa rejse frem eller tilbage efter følgende takster:

For en Bondevogn eller Slæde, hvorunder forstaaes Bøndernes Arbeids-Vogne, Færreds- og Torve-Vogne og Slæder, men ikke deres Kurve-Vogne; saa og for en Bonde-Karre med 2 Hiul	1 Skill.
For alle andre Vogne eller Slæder, hvorunder forstaaes Post- eller Kurvevogne og Slæder, saavel Bønders og andre Landboeres, som Kiøbstæd-Beboernes og Herregaardenes Torvevogne og Slæder, med 2 Heste med flere Heste	2 - 4 -
For en Kane, med 1 eller 2 Heste	2 -
For en Kariol med 2 Hiul, hvad enten den har Fordæk eller ei	2 -
For en Jagtvogn, hvorunder forstaaes en Chaise med 4 Hiul uden Fordæk, med 1 eller 2 Heste	3 - 4 -
For en Chaise, hvorunder forstaaes en saadan Vogn med Fordæk, med 1 eller 2 Heste	4 - 5 -
For en af de brugelige Wiener-, Berliner- og andre udenlandske Reisevogne med Fordæk, med 2 Heste	4 -
med 4 Heste	5 -
med 6 eller flere Heste	6 -
For en Karet, med 2 Heste	5 -
med 4 Heste	6 -
med 6 eller flere Heste	8 -
For en Ridende	1 -
For Heste, Stykket	1 -
For Hornqvæg, Stykket	1 -
For Sviin, som bør være ringede, da uringede Sviin ej maae komme paa de nye Veie, under Straf af 16 Skil. for Stykket, foruden Foederpenge til dem, som opbringe dem, 2 Stykker	½ -
For Faar eller Lam, 4 Stykker	½ -

Der gjaldt en række fritagelser for betaling af bompeng for forskellige personer og arter af kørsel. Pligt til at benytte hovedlandevejen med bomme var der ikke, men man maatte ikke, hvis man valgte at benytte hovedlandevejen, gøre kortere omveje uden om bommene og paa den maade unddrage sig betaling af bompeng. Rettigheden til oppebørslen af bompeng blev udbudt i auktion og overdraget til den højstbydende. Forpagteren skulle være ansvarlig for, at de rejsende blev behandlet sømmeligt af bombetjentene, og at de ikke blev opholdt paa rejsen eller afkrævet for meget i afgift. Den rejsende kunne iøvrigt selv kontrollere dette, da takst-



*Flere typer af milepæle har i tidens løb staaet langs vejene. Smukkeste var nok de høje, slanke pæle af norsk marmor fra Frederik V's og Christian VII's tid. J. Th. Lundbye har tegnet denne sten 1845 til Kaalunds digt »Bissekræmmeren og hans Hund«.*

erne var malet paa et bræt, ophængt udenfor bomhuset. Der blev efterhaanden bygget bomhuse paa alle de sjællandske og fynske hovedveje, over 50 huse. Bompengelopkrævningen blev meget snart yderst upopulær, og hele systemet gav anledning til en masse gnidninger og klager.

En af de opgaver, generalvejkommisionen fik overdraget, var at fremsætte forslag til eventuelle nye anordninger »samt derefter om bemeldte Veie forfatte en saadan med Landet og Vores Øiemed passende Plan, som siden kunne følges«. For Reventlow var det altoverskyggende problem, hvorledes arbejdskraften skulle skaffes, uden at bønderne, som hidtil, blev belastet i helt urimelig grad. I 1791 havde han udarbejdet det ønskede forslag og forelagde det for kommissionen med en lang og indgaaende motivering. Han siger heri blandt andet, at han er overbevist om, at landevejenes forbedring vil udbrede en »indvortes Cirkulation i Landet, som hidtil er savnet, og hvis Standsning, især for de mindre Kjøbstæder, hidindtil har været en Hovedgrund til deres Afmagt. Det sikreste Beviis herpaa er den store Forskel, som undertiden i samme Stift findes i Prisen paa Korn og andre Vare i een liden Kjøbstad fremfor i en anden«. Og længere fremme siger han, at »naar Veiene ere gode, istedetfor tilforn slette, da kan den Reisende i een Dag komme saa langt, som ellers i to; da kan Landmanden og Fabrikanten med den halve Hestekraft i den halve Tid



*Vej med piletræer, 1847. Vi kan stadig, naar vi kommer langt nok bort fra de offentlige veje, finde steder, hvor baade vejene og deres omgivelser ser ud, som paa dette billede, der er malet for mere end hundrede aar siden af P.C. Skougaard.* *Kunstmuseet.*

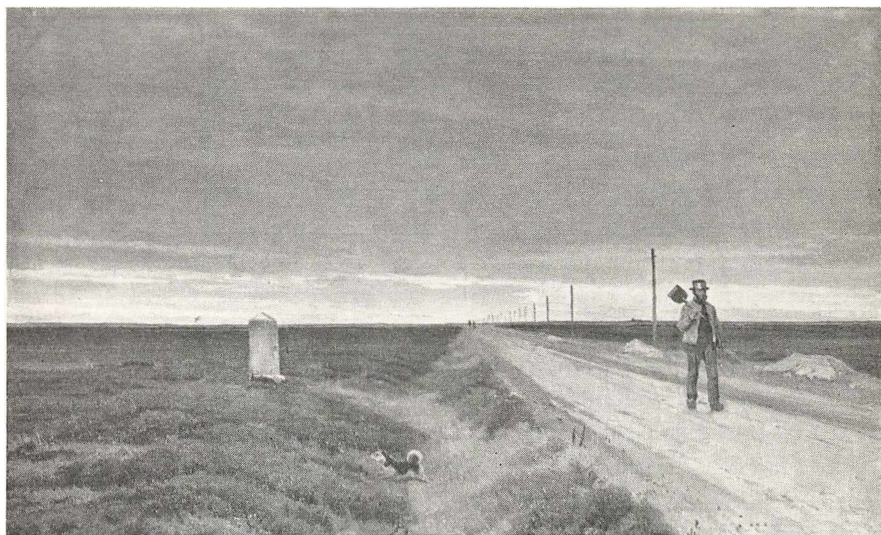
uden Fare for at fordærve Vare, Heste eller Vogne, med ulige mindre Bekostning og Tidsspilde føre sine Vare til Afsætningsstedet. Flere kunne concurrere om Afsætning; Priserne blive lettere paa de største Nødvendigheder i Landet selv, og Afsætning til Fremmede aabnes saavel af raee som af forarbejdede Varer, hvor tilforn ingen var mulig«.

Paa grundlag af Reventlows plan udarbejdede generalvejkommissionen udkast til en vejforordning, som den 13. december 1793 blev underskrevet af kongen og udstedt som: Forordning om Vei-Væsenet i Danmark.

Et af de vigtigste spørgsmaal havde været, hvorledes arbejdskraft og penge skulle skaffes. Vejarbejderne var jo fra ældgammel tid blevet udført af bønderne som pligtarbejde, men siden anlægget af de nye veje var begyndt, havde pligtarbejderne fuldstændig taget overhaand. I Nordsjælland maatte bønderne f. eks. arbejde tre dage ugentlig med heste, vogne og karle fra tidligt foraar, sommeren igennem og helt ind i oktober. Der var amter paa Sjælland, hvor de maatte gøre over 20 rejser paa 2 à 3 mil med sten og grus – ogsaa i den travle foraarstid og i høsttiden.

Reventlow var klar over, at saadan kunne det ikke fortsætte, og vejforordningen bærer præg af hans ønske om en fast begrænsning af bøndernes pligtarbejder. Den opstiller som princip den sætning, at »den, som har nytte af vejen, ogsaa bør have byrden ved dens indretning og vedlige-





*Landevej paa Herningegnen 1910. Et eksempel paa vejenes tilstand omkring aarhundredskiftet : de store skærbunker langs de dybe grøfter, den ubehandlede, meget støvede kørebane og den lokale vejmand paa eftersyn. Maleri af Hans Smidth. Privateje.*

holdelse«. Da hovedlandevejene blev anlagt til gavn for hele landet, maatte som følge heraf ogsaa hele landet – altsaa staten – bidrage til anlægget af dem. Men naar de først var anlagt, skulle de amter og distrikter, hvorigennem de løb, sørge for vedligeholdelsen, – dog skulle de rejsende ved erlæggelse af bompenger bidrage hertil. Bøndernes naturalarbejde afskaffedes ikke, men det blev paa forskellig maade begrænset og reguleret.

De nye veje var solide, godt indrettede og udstyret med forskellige indretninger til nytte for de vejfarende. Vejforordningen inddelte dem i tre grupper, »hovedlandeveje«, som forbandt den ene provins med den anden, »mindre landeveje«, som forbandt købstæder med hinanden og endelig »biveje«, som kun havde lokal betydning, f. eks. kirkeveje eller mølleveje. Hovedlandevejene eller »chausseeerne« skulle anlægges saa lige som muligt og normalt have en bredde af 20 alen. De skulle bestaa af en »stenvej« med en bredde af 9 alen, en 4–6 alen bred jordvej og en sti for gaaende.

Der skulle være dybe og brede grøfter ved siderne. Nye milepæle skulle opsættes ved hovedlandeveje og ved de mindre landeveje. Helst skulle de være af marmor – endnu kan man se enkelte af den tids milepæle, høje obelisker, prydet med kongens kronede navnetræk. 14-milepælen udenfor Korsør er af denne type. Alle de gamle milehøje fra Christian V's tid skulle nedbrydes, og randstenene blev anvendt til de nye veje. Ved vejkrøds og

vejsammenstød skulle opstilles »Veivisere«. Vejforordningen indførte ogsaa træer langs vejene. Reskriptet af 1778 havde ganske vist foreskrevet, at der skulle plantes træer, hvor vejen løb langs med en sø eller dam, men vejforordninger siger i almindelighed, at vejtræer »ere til sand Nytte for Reisende«, i mørke og snefog »ligesom for Fodgængere, i Solens stærkeste Hede«. Træerne skulle være saa højstammede, at blæsten kunne bestryge vejen, og de maatte ikke plantes nærmere sammen end 10 alen.

Under de vejpolitimæssige bestemmelser findes en del regler om, hvorledes færdslen skulle foregaa. Vigtigt er den generelle bestemmelse om vigepligt til højre. Det siges, at naar to vogne møder hinanden paa vejen, bør enhver holde til sin højre side. En tom vogn bør vige for en belæst, og for en karet eller chaise, og enhver skal være pligtig at vige af vejen for posten og postillonen, naar disse blæser i posthornet.

Hvordan var saa de nye veje at køre paa? Herpaa giver I. Chr. Hede-gaards dagbog svaret. Han skriver i 1796: »Jeg sad nu i Roeskilde, tog min Dagbog op af Lommen, men var heel forlegen, hvad skulde jeg fylde den med. At jeg var kommet heelskindet, uden at vælte, didhen, ja, det kunde jeg sagtens begynde med, og i den Anledning gjøre vor General-Vei-Commission en Compliment for de herlige Landeveje, den sørger for«.

#### VEJE OG TRAFIK I DET 19. AARHUNDREDE

Det var vejforordningens ønske, at de nye veje saa meget som muligt burde gaa i lige linje. Oehlenschläger kørte paa sin rejse til Langeland ad Roskilde landevej, men var ikke begejstret:

Langsomt, strengt og lige den brede Kongevei fremgaaer,  
Sparsom paa Skygger og Krat. Hvilken kiedsommelig Tid!

Paa Fyn kom han ud paa en af de gamle veje og siger:

Jeg kunde her nu lettelig  
Paa otte Sider male dig,  
Hvordan i otte Timer vi  
Hvert Veiens Hul fik kiørt forbi;  
Hvordan vi over Knort og Steen,  
Uden at brække Hals og Been,  
Dog endelig, forstødt, forkiørt,  
Omsider blev saavidt bønhørt.  
Men dette maa dig være nok,

— — —

At Ende vi paa Reisen fik;  
At Giggen ei i Stykker gik;

— — —

Saadan var vejene ved det 19. aarhundredes begyndelse: Enkelte gode strækninger, men flest daarlige. Endnu i 1811 kunne professor O. Chr. Olufsen – »Gulddaasen«s forfatter – skrive, at de danske landeveje har 3 dimensioner – nemlig ogsaa dybde. Inden aar 1800 var ganske vist alle de sjællandske hovedvejstrækninger blevet færdige, men under og efter krigen 1807–14 gik anlægsarbejdet næsten helt i staa. I selve aaret 1814 var man naaet op paa 35 mil »kunstveje«, næsten udelukkende paa Sjælland. Efter 1820 kom der atter gang i arbejderne, og i 1836 var 42 nye mil blevet færdige, heraf dog kun 5 i Jylland. I 1846 naaede man op paa ialt 101 mil, i 1865 ca. 182, men først omkring aar 1900 – 140 aar efter at arbejdet paa Fredensborgvejen var begyndt – kunne man sige, at man stort set var færdig. Generalvejkommisionen fortsatte sin virksomhed, indtil den i 1808 blev ophævet, hvorefter dens funktioner blev henlagt under Rentekammeret, mens vejkorpsset blev opretholdt indtil 1834, da arbejderne paa hovedlandevejene blev henlagt under ingeniørkorpsset, som varetog dette arbejde indtil 1867. Efter forslag fra de raadgivende provincialstænder ændredes i 1841 arbejdsformen ved hovedlandeveje og de mindre landeveje, idet man afskaffede det byrdefulde naturalarbejde. Landevejsbommene fortsatte deres eksistens i aarhundredets første halvdel, men under stedse større utilfredshed, især hos landbefolkningen. Allerede kort efter at forordningen om bompengge var kommet, havde P. A. Heiberg railleret meget over dem i »Rigsdalerseddelen Hændelser«. De raadgivende provincialstænder prøvede at faa dem afskaffet og indbragte i 1835 et andragende herom, hvori ulemperne stærkt blev fremhævet. Det blev blandt andet sagt, at mange steder ligger en bom saa tæt ved en gaard eller by, at beboerne her ikke kan undgaa at passere den, selv paa ganske korte ture, og det nævnes, at det tit var sket, at en rejsende, som havde haft ærinder ved siden af hovedlandevejen, var blevet anholdt af bommanden, som troede, at han ville køre udenom bommen. Mange andre ulemper blev anført, f. eks. den ulejlighed, det voldte rejsende, at de om natten maatte holde ved hver bom og vække bommanden. Kongen afslog imidlertid at fremme andragendet.

Straks efter grundlovens givelse blev sagen taget op igen, med det resultat, at bommene paa Fyn blev afskaffet i 1851 og paa Sjælland 3 aar senere – dog bortset fra bommene i Københavns amt. Bommene her – ialt 8 – ville man ikke undvære paa grund af de store indtægter, de afkastede, og opkrævningen af bompengge fortsatte altsaa her med deraf følgende hav af klager. Mange af klagerne virker unægtelig ganske pudsige, som f. eks. en klage fra en af hærens afdelinger over, at bomforpagteren ved Nyholte



bom havde afkrævet den et beløb af 36 øre for 4 vogne, som den havde brugt under march til kantonnement. Afdelingen kom i tanke om, at den dog vist ikke burde have betalt, og den fik da ogsaa ved amtsraadets mellemkomst pengene tilbage – 5 maaneder senere. I en anden sag klagede en bommand i 1884 over, at en officer af generalstaben ikke ville betale bompenge, naar han i uniform passerede bommen. Da de gældende takstbestemmelser ikke gav noget bidrag til konfliktens løsning, blev sagen forelagt krigsministeriet, som resolverede, at officerer i uniform, men *uden* sabel skulle betale, mens betaling ikke skulle ske, naar en officer passerede bommen i uniform *med* sabel. En undtagelse gjaldt dog for officerer af gardehusarregimentet, som – viste det sig – i henhold til en skrivelse fra 1792 var fritaget for at betale – selv om de ikke havde sabel paa. Først da automobilerne var blevet saa almindelige, at opkrævning af bompenge blev praktisk umulig, blev de sidste bomme sløjfet. Den 31. marts 1915 var sidste dag, bompenge blev opkrævet.

I 1847 aabnede den første jernbane – mellem København og Roskilde. Flere strækninger kom til i løbet af det følgende ti-aar og endnu flere i 1860erne. Dette gav anledning til, at man tog spørgsmaalet om hovedlandevejenes fremtidige vedligeholdelse op til nærmere undersøgelse. En kommission blev nedsat i 1864, og i sit svar aaret efter, sagde den blandt andet, at hvor det ikke allerede var sket, ville inden faa aar jernbanerne have overtaget hovedlandevejenes hvern, nemlig at forbinde den ene provins med den anden. De mindre landeveje tillagde den derimod større betydning, for »disse have overalt, hvor der er Jernbane, afløst Hovedlandeveiene som Postveie, og ere derfor af ulige større Betydning for Samfærdselen, som førende til Jernbanen, end Hovedlandeveiene, der jevnlig løbe parallelt med Banen«. Resultatet paa det hele blev en ny lov, vejloven af 1867, som ophævede det hidtidige centralstyre for hovedlandevejene og gjorde vejvæsenet til et kommunalt anliggende, dog saaledes at indenrigsministeriet – og fra aarhundredets slutning ministeriet for offentlige arbejder – skulle føre et almindeligt tilsyn med vejene. Der var nu ikke længere noget, der hed »hovedlandeveje«, idet vejloven af 1867 kun sondrede mellem to slags offentlige veje udenfor købstæderne, nemlig »landeveje«, som bestyredes af amtsraadene og »biveje«, som bestyredes af sogneraadene. Den i 1867 indførte administrationsordning har været gældende helt frem til vor tid og er først blevet ophævet ved den nugældende vejbestyrelseslov, der traadte i kraft i 1957.

\*



*Ageposten paa vej fra Frederikshavn til Skagen, 1879. Vejen var lang og turen træls. Nord for Aalbæk kørte postvognen i strandkanten. Den daglige forbindelse mellem de to byer blev først regelmæssig, da Skagenbanen aabnede 1890. Maleri af Carl Locher. Privateje.*

I første strofe af digtet: Paa Strandveien siger Henrik Hertz:

Rullende henad de støvede Veie,  
Kjøre vi muntert og let.  
Træerne strække, medens de neie,  
Efter os Bladenes Net.  
Søen er speilklar,  
Vandene blaa.  
Stjernerne spille  
Med Glands derpaa.

Foruden at digtet jo lader læseren fornemme hele stemningen ved den dejlige køretur langs Øresundskysten, siger det noget om vejen. »De støvede Veie«, som han taler om, var en plage for vejfarende. Hedegaard beklager sig i sin tidligere omtalte rejsebeskrivelse over, at han paa landevejen mellem Odense og Strib ikke kunne nyde udsigten, fordi han blev trakteret med saa meget støv, at han næppe kunne holde øjnene aabne. Selv paa den nyanlagte vej til Korsør, generede støvet. L. W. Wedel siger, at vejen naturligvis er »skøn og jevn, men om Sommeren, naar hele hundrede Torvevogne rulle i hobevis frem, er Støvet næsten utaaleligt«.



*Vejtræerne har gennem smaa 200 aar gjort god fyldest. Nu er de fleste sikkert fældet. Her er et par kraftige træer paa vejen fra Fakse til Blaabæk mølle, der nylig er blevet restaureret af Nationalmuseets mølleudvalg.*

*Fot. : Tage Christensen.*

I næste strofe af digtet hedder det:

Kudskene smelde, Hestene springe.  
 Mærker du, han vil forbi?  
 Tversover Sporet listigt vi svinge –  
 Jeg er en Kudsk med Genie! –

— — —

Her er tale om fart, om heste, »der springe«, om at køre forbi og udenom. Det glædede de vejfarende, saa hurtigt man nu kunne køre, saameget rejsetiden var sat ned. Wedel skriver, at vejen mellem Korsør og Slagelse ville være kedsommelig, »dersom ikke den hurtige raske Kiørsel skaffede Tanken en adspredende Glemsomhed; thi med et maadeligt Trav kan disse 14 Mile tilbagelægges i 12 Timer og kortere Tid, især naar Hestene forud ere bestilte«. En extrapost maatte i aarhundredets slutning ikke om sommeren bruge mere end 1 time til  $\frac{3}{4}$  mil, hvis den samlede distance ikke var over 4 mil. Den større hastighed kan jo – eller kunne ialt fald dengang – ødelægge nydelsen af landskabet og fremkalde et ønske om en





*Efter aarhundredets midte begyndte vejenes mange rejsende, naar det var muligt, at ty til jernbanerne. Hans Smidth har i sit maleri fra 1887 givet et typisk billede af en tredje klasses kupé og af passagerer fra denne tid.* *Kunstmuseet.*

langsommere kørsel. Christian Molbech kørte i 1810 fra Hillerød mod Rudersdal og kom fra de høje banker ved Kajerød ned i en dyb, ensom dal, tæt omsluttet af skov. Han fandt dette sted indtagende ved »dets romantiske Beliggenhed, ved den Stilhed og Eensomhed, hvori man saa hastigen bliver henflyttet, og hvor man pludselig og uventet befinder sig i en ny Egn. Hvor gierne havde jeg ønsket med mindre Hastighed at giennefare den – «.

Udflugterne begyndte. »Reiser betragtes med Grund som een af Livets reneste og høieste Glæder. De styrke vor Sundhed, de berige vor Aand, de udvide Phantasiens Virkekreds og aabne den bestandig nye Scener,« – saaledes indledes en skildring af en rejse, der i aaret 1809 udgik fra København – ikke til Italien eller Grækenland, som man maaske ville tro, men til Birkerød. »Den, der ikke med egne Øjne har set det, vil neppe kunne gøre sig nogen Forestilling om, at Færdslen paa de Dage, Skoven mest besøges, kan være saa stor paa Strandvejen, som den virkelig er det«, skriver i 1825 amtmanden over København amt til Rentekammeret. Og



*De vaade, opkørte veje har altid været de vejfarendes skræk. Om foråret kan man stadig nogle steder komme ud for den »dejs af vej«, som Jens Baggesen skrev om i 1780'erne. Th. Philipsen: En opkørt vej, Foraar i Kastrup, 1891. Privateje.*

han fortsætter: »Jeg overdriver det neppe, naar jeg siger, at der paa en saadan Dag kan tælles Vogne ikke i hundrede men i tusindevis«.

Rejselysten stimuleredes ved udgivelse af haandbøger for rejsende med oplysninger om bekvemme ruter, rejsetider og meget andet. Ved forordningen om befordringsvæsenet var det blevet bestemt, at der paa de store ruter, hvor det ikke allerede var sket, nu skulle oprettes privilegerede post- og gæstgivergaarde. »Extraposter« blev indført, det var vogne, der stod under tilsyn af postvæsenet, og som man kunne leje mod en fast betaling pr. mil. Man havde extraposter baade med 2 og 4 heste; vognene var enten wienervogne eller halvaabne vogne med kaleche. Naturligvis var extraposterne dyrere, men til gengæld ogsaa langt behageligere end de agende posters aabne og umagelige vogne. For at hævde befordringens gode standard skulle den rejsende, naar turen var endt, forsyne postillonens timeseddel med bemærkning om, hvorvidt han havde været tilfreds.

Med den amerikanske »stage-coach« som mønster anskaffede man i 1798 en stor diligence med plads til 9 personer, og en vogn magen til blev bygget paa en hjemlig vognfabrik. Skønt de var meget benyttet, blev de ikke fornyet, da de var slidt op. Først i 1830'rne begyndte diligencer igen





*I forrige aarhundrede havde dagvognene den store opgave at besørge personbefordringen mellem købstæderne og fra land til by. Den er i det 20. aarhundrede overtaget af de mange rutebiler. Hans Smidth : Dagvognen kører gennem Landsbyen, 1883. Kunstmuseet.*

at rulle henad landevejene. Der var fest og farve over diligencernes kørsel. En egen hyggelig stemning hviler over beretningerne om deres fart gennem landet og deres ophold ved gæstgivergaarde og postgaarde, hvor folk mødte op for at høre nyt, og hvor de rejsende fik en hastig forfriskning, mens hestene blev vandet. I en gammel beretning skildres diligencens udkørsel fra København: »At se den brede, gule Karosse med Kupeen foran, de store Lygter, den statelige højrrøde Kusk og de fire Heste svinge ud af Postgaarden paa Købmagergade, maatte gøre en Dansk varm om Hjertet og overtude ham om, at man fulgte med Tiden. . . Saa blæste Postillonen i sit Horn og smeldede med sin lange Pisk over de 4 Heste, og fulgt af flere eller færre Wiernervogne, der rummede de rejslystne, der ikke kunne finde Plads i Kareten, satte Toget sig i Bevægelse ud paa Gaden, hvor alle veg til Siden«. I en anden skildring hedder det: »Vi ilede fremad gennem den smukke Egn, nikkede til de kønne Bønderpiger, som kiggede efter os fra Husdøren, blæste de Bønder, vi mødte eller indhentede, et langt Stykke, saa de skyndsomt for tilside for den kongelige Befordring og ydmygst tog Huen af for den majestætiske Kusk«.

Efterhaanden som jernbanenettet udstraktes over landet, ændredes bil-

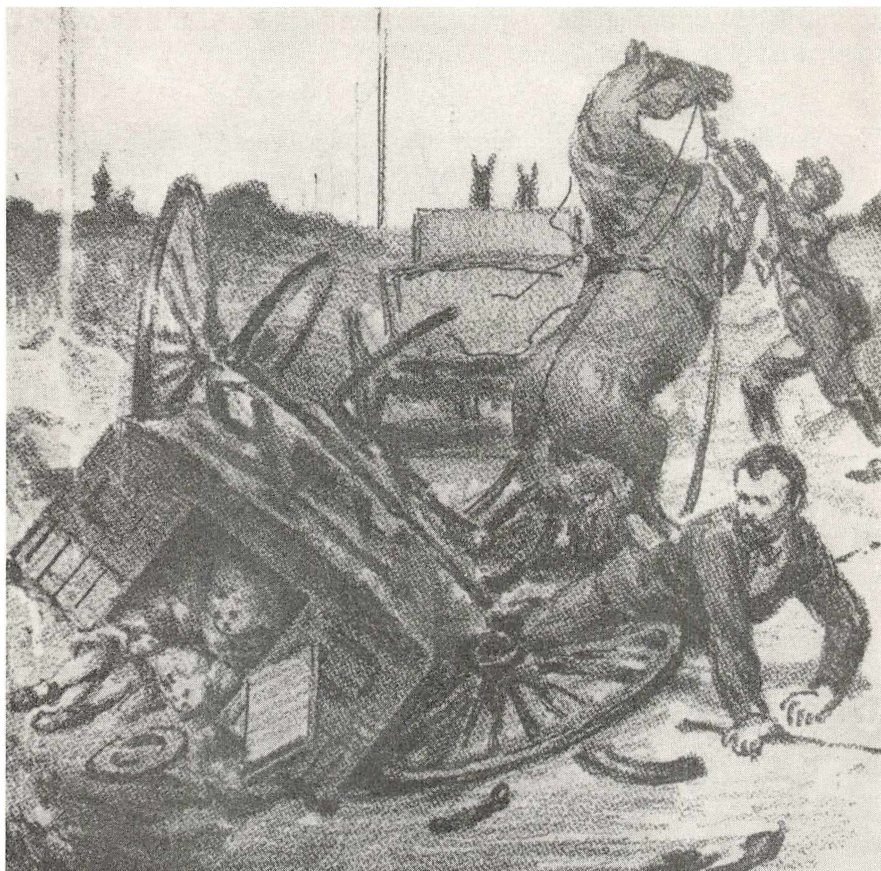




*Biler og traktorer har fortrængt vejenes gamle hestekøretøjer, der nu er sat til side i lader og vognporte. Her er en samling stillet til auktion paa en større gaard: Vandvogn, arbejdsvogne, kalechevogn, charabanc og den fine landauer.*  
*Fot. : J. Rubæk Hansen.*

ledet af landevejslivet. Fragtkørslen mellem købstæderne hørte op, diligen-  
 cen forsvandt – men en ny befordring viste sig: Dagvognene. Det var  
 private køretøjer, hvis ejer mod en fast årlig godtgørelse fra postvæsenet  
 befordrede breve og pakkepostsager, men som samtidig for egen regning  
 medtog rejsende og rejsegods. Dagvognene levede paa en maade af jern-  
 banerne, for deres ruter var føderuter for jernbanen. I aaret 1861/62 var  
 der kun 6 dagvognsruter, men antallet voksede støt og roligt og kulmine-  
 rede i 1903/04 med 69. Til landevejsbilledet i aarhundredets sidste aar-  
 tier hører ogsaa fragtmændenes lange brede kassevogne, der ude fra landet  
 kom ind til byerne med varer. Ogsaa denne trafik kunne tiltage i takt med  
 jernbanernes udbygning. Givebanens aabning i 1894 bevirkede f. eks., at  
 købmændene fra Brande, der før hentede deres varer i Vejle, nu nøjedes  
 med at køre til Give; vejen hertil blev til gengæld saa befærdet som aldrig  
 før og var tilsidst fuldstændig opkørt.

Henrik Pontoppidan giver i sine romaner og noveller i en række hastige  
 glimt træk af landevejstrafikken. Vi hører om Randerslægen, der i en



*Tegning i ugebladet »Gazetten«: Løbskørsel paa Strandvejen 1889. »Sky heste og væltede vogne, paakørster og overkørster – intet manglede«, skrev bladet. Kørselsulykker var ivoirigt ikke sjældne paa de gamle veje. Blicher fortæller, at han væltede 34 gange i vogn, de to gange med løbske heste.*

bondevogn med et par vinterlodne heste foran sidder nedsunken i doktorstolen i pels, saa man ikke ser stort andet af ham end brillerne, om herredsfogeden og hans fuldmægtig, der i en ekvipage med halvt nedslaaet kaleche ruller hjemad i jævnt luntetrav, mageligt henslængt hver i sit hjørne med en cigar i munden, eller om de endeløse rækker af skrumplende, tilstøvede bøndervogne, der hver lørdag morgen rumlede langvejsfra ind i byen med store fedtbovnende heste tungt dansende under de stramme liner. Og han skildrer trafikken ind til de store vælgermøder, hvor alle veje ude fra gaarde og landsbyer er fulde af køretøjer, og efterhaanden som de naar ud paa den brede makadamiserede amtschaussé, dannes der et ene-

ste, milelangt, uoverskueligt vogntog, der først ender i den flagsmykkede købstad langt borte i det fjerne.

\*

Man har kaldt det 19. aarhundrede for landevejenes idylliske tid. Med rette – for betagende var kørslen mellem grøftekanternes foraarsfriske bræmme af blomstrende skærplanter, forfriskende var den svale skygge under vejtræernes løv, naar sommervinden bar ind over vejen, mættet med duft af modent korn, og dejlig var køreturen ad de smaa landsbyveje, som Sophus Claussen har digtet om:

De gamle Landsby-Veje,  
som tyve Gange dreje,  
hvor sorte Snegle krybe  
og Hjulenes Spor er dybe,  
de rummer Skjulesteder,  
hvor alskens Fugle bygger  
ind under de tætte Piles  
silkefligede Skygger.

Glæden ved disse veje er stadig levende. Harald Herdal har udtrykt det i et digt, hvis første strofe lyder:

Giv mig en vej,  
en gammel vej med tid,  
tid til at bugte sig  
og følge landet,  
med bakke op  
og bakke ned,  
med grøftekant  
og gamle vejtræer randet.

En skønne dag i slutningen af aarhundredet dukkede et nyt køretøj op, i begyndelsen overset og ringeagtet, for lidt komisk var det jo. Det var bilen, automobilen, som den højtideligt kaldtes, en gøgeunge i trafikken, for i løbet af en snes aar havde den faaet has paa alle de andre køretøjer paa vejen – og ogsaa ændret vejilledet. Professor L. V. Birck, kendt for sin evne til med faa ord at give en rammende karakteristik, skrev i 1931: Landevejene under Christian VIII var endnu romantiske, under Christian IX dødkedelige, under Christian X et helvede. Hvad ville han mon have sagt om vejene under Frederik IX?





*Brobilleder findes i flere danske købstæders segl. I Grenås segl fra o. 1300 ses åløbet og plankebroen fra oven. Ved broens ender to kirker set fra siden. I Skælskørs segl fra 1350-1400 ses den buede træbro fra siden, dog med brodækket rejst på højkant. Under broen en musling. Efter Grandjean.*

## Vadesteder og broer

*Af Ib Varnild*

DEN der kører på en nutidig dansk landevej ænses næppe, at han passerer et vandløb. På afstand ser man oftest kun et stykke rækværk i vejkanthen, senere får man måske i farten et glimt af en stribe blå vand, men ellers røber intet i vejens udseende, at man her har passeret et sted, der for fortiden betød en væsentlig, til tider uovervindelig færdselshindring. Dette skyldtes især de ufarbare kær- og mosestrækninger, der fandtes overalt langs de danske åer som følge af den forholdsvis ringe vandhastighed. Selv mindre åløb kom herved til at danne skel, der har holdt sig til nutiden som sogne- og herredsgrænser. Nødvendige forbindelser over disse skel måtte fortrinsvis foregå, hvor ådalen var smal og naturforholdene iøvrigt gunstige for et vadested, d. v. s. hvor vandløbet havde så stort fald, at bunden var fast og vandstanden lav. Hvis bunden ikke var fast nok, måtte den befæstes med udlagte sten, og hvis der ikke kunne findes et sted, hvor ådalen var smal, kunne man bygge vejdæmninger gennem mosedragene. Sådanne vejdæmninger fandtes allerede i oldtiden og kendes fra Lejre å og Værebros å.

Vadestederne over de større vandløb blev i det ældste vejssystem vigtige knudepunkter for langvejstrafikken og bestemmende for færdselslinierne i

vid omkreds. Samtidig fandtes imidlertid over mindre vandløb en række overgangssteder med lokal betydning. Sådanne overgangssteders brug røbes undertiden af deres navn. Tingvad, Tingbro, Kirkevad og Kirkebro betegner således vigtige vandløbspassager på landsbyernes ting- og kirkeveje. Hvor vandløbet var smalt, kunne overgangen for fodgængere formidles ved et gangbræt lagt fra bred til bred, og denne allermest enkle brotype kunne ved lidt bredere vandløb udvides til en simpel gangbro. Gangbroen var ofte kombineret med et vadested for den øvrige trafik, en kombination, der flere steder synes at have eksisteret i en periode inden opførelsen af en egentlig bro. Vadestedets historiske forudsætning var gående og ridende trafik, og så længe vognfærdslen var ringe, kunne et godt vadested være fuldt tilfredsstillende de fleste tider af året. Behovet for en bro opstod først med stigende vogntrafik og blev størst ved de dårlige vadesteder. Hvornår vadestedet afløstes af en bro var derfor afhængigt af lokale forhold og udstrakt over en lang periode.

Mange vadesteder og broer blev tidligt naturlige mødesteder for folk fra begge sider af åløbet. Hvis et herred var gennemskåret af en å, afholdtes herredstinget undertiden ved overgangsstedet. Det gælder således Gjern herred, der havde tingsted ved Gjern å, Gørding herred, der havde tingsted ved Holsted å, og Rinds herred, der havde tingsted ved Simested å øst for Skindersbro. På lignende måde havde flere af de jyske sysler mødested ved en å, således Hardsyssel ved Storåen, Vardesyssel ved Varde å, Åbosyssel ved Århus å og Ommersyssel ved Gudenåen. Ved de vigtigste overgangssteder kunne tilstrømningen blive så stor, at der var grundlag for handel, og hvis samtidig åen var sejlbar og kunne danne havn for fremmede købmænds skibe, opstod normalt en bebyggelse på stedet. Adskillige middelalderlige danske købstæder er vokset op på denne måde. Det gælder både meget gamle købstæder som Ribe, Århus og Randers og lidt yngre købstæder som Haderslev, Varde, Grenå, Kolding, Vejle, Sakskøbing, Skive og Køge. To købstæder, Holstebro og Hobro, tog navn efter broen, der var skyld i deres opståen. Oftest foregik bydannelsen kun på den ene side af åen, og byens gadenet blev bygget op over de veje, der fra forskellige sider søgte sammen ved overgangsstedet, således som det endnu tydeligt kan ses i Randers, Varde, Haderslev og Holstebro. Broen vedblev at være det vigtigste træk i alle disse købstæders liv, og mange af dem optog derfor et brobillede i deres segl som symbol for byen. Det gælder Grenå, Vejle, Haderslev, Køge, Hobro, Skive og Holstebro. Broernes betydning for bydannelsen er ikke begrænset til middelalderen. Mange af den nyere tids bymæssige bebyggelser er opstået ved broer, og Danmarks nyeste købstad Skjern (købstadrettigheder 1958) er



*Svingelvad i Elsborg mellem Viborg og Silkeborg. Vadested og gangbro. Fot.: Hugo Matthiessen.*

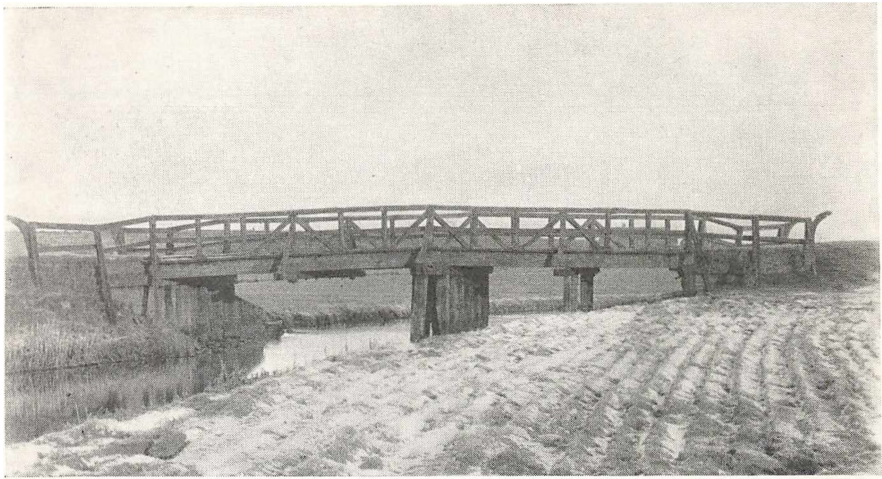
ligesom sine middelalderlige forgængere opstået ved et vigtigt overgangssted over en stor å.

Ingen middelalderlige vejbroer er bevaret til nutiden, og da broerne almindeligvis er fornyet adskillige gange på de samme steder, er mulighederne for at finde rester af de gamle broer kun små. Gennem de skriftlige kilder og brobillederne i seglene kan man få kendskab til brotyperne, men egentlige beskrivelser af broer findes ikke. For større broer var den almindeligste type bulbroen, hvis konstruktion ikke synes at have adskilt sig væsentligt fra senere tiders træbroer. Ved bredderne var der brohoveder opkastet af jord, som mod vandet var begrænset af bolværker af træ eller sten. I åløbet fandtes efter behov pæleåg, hver bestående af en række nedrammede pæle foroven forbundet med en vandret hammer. Mellem brohoveder og pæleåg lå svære træbjælker, som bar brodækkets bulfjæle. Ved siderne var som regel rækværker. En sjældnere type var den hvælvede, stenbyggede bro med en eller flere tøndehvælvinger, opført af tilhugne kvadre. Denne type kan belyses gennem en interessant gruppe på fem himmerlandske broer, hvis rester er omtalt i nyere tid eller er fundet i vore dage. På den vigtige vej mellem Viborg og Ålborg lå Løvel



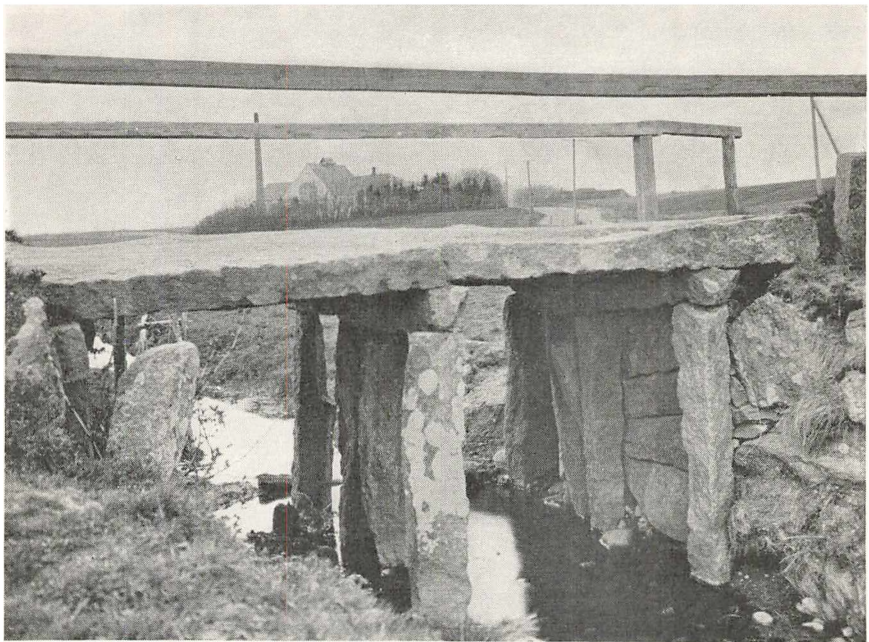
bro over Skals å og Simested bro over Simested å. Løvel bro havde to strømpiller med skarp isryg mod strømrretningen og tre hvælvinger, den midterste med en spændvidde på ca. 3,5 m og de to yderste med en spændvidde på ca. 2,9 m. Simested bro havde een strømpille, ligeledes med isryg, og to hvælvinger. Bundrup bro over Lerkenfeld å og Stenild bro over Simested å havde også hver to hvælvinger. Endelig lå på den gamle østlige vej til Ålborg den kvaderbyggede Håls bro over Lindemborg å. Disse broer forfaldt dog efterhånden, og tre af dem var forsvundet i begyndelsen af det 17. århundrede. Stenild bro blev ødelagt af bønderne 1627 for at spærre vejen for Wallensteins tropper, og Håls bro blev ødelagt under svenskekrigene. De blev alle afløst af træbroer. De himmerlandske kvaderstensbroer betegner et højdepunkt i middelalderens bygningskunst på linie med de romanske granitkirker.

Bygning og vedligeholdelse af broer på de alfare veje var et samfundsanliggende, som ofte blev emne for lovgivningen. Jyske Lov bestemte, at der på de offentlige hovedveje skulle bygges broer over de store åer, hvor det var nødvendigt. De vigtigste broer skulle bygges og vedligeholdes af alle herredets indbyggere, og de øvrige af alle kirkesognets indbyggere. Den direkte arbejdspligt på herredsbroerne blev dog efterhånden afløst af en afgift, hvis opkrævning af kongen blev overladt til en enkelt person, mod at denne påtog sig broens vedligeholdelse. Afgiften betaltes normalt i korn og kunne også bevilges til anlæg af nye broer til afløsning af vadesteder. På sognebroerne blev arbejdspligten de fleste steder bibeholdt. Recesserne af 1547 og 1558 fastslog broensmændenes forpligtelse til at holde broerne vedlige »med gode stærke stolper og bulfjæle, vel tilslagne og tilnaglede og med gode stærke og færdige rækværker på begge sider«. Hvis der om vinteren var så meget vand ved broens ender, at man ikke kunne komme over, skulle de forlænge broen eller opfylde med sten og grus. Sognebroerne skulle være under tilsyn af de kongelige fogeder, og alle broer skulle besigtiges to gange om året af den kongelige lensmand. Forordningen af 1622 og recessen af 1643 indskærpede bøndernes arbejdspligt på sognebroerne, og et missive (kongelig skrivelse til en eller flere personer) af 1639 indskærpede de kongelige lensmænds pligt til at sørge for, at broerne var i orden. Alle disse lovbestemmelser, der gentager de forskellige parters forpligtelser og truer med strenge straffe, tyder på at broernes vedligeholdelsestilstand gennemgående har været temmelig dårlig. Dette bekræftes af de ofte gentagne klager og befalinger til broensmændene om at sørge for istandsættelser. I særlig grelle tilfælde blev broen frataget den forsømmelige og overdraget til en ny mand. Hovedprincippet for fordelingen af vedligeholdelsesbyrderne var, at broerne



*Andst bro mellem Lunderskov og Vejen. Træbro med brohovedernes bolværker af træ og påledg i åløbet. Rækværkets ender er udskåret med voluter og planter. Fot. : Nationalmuseet.*

skulle bekostes af dem, der benyttede dem. Brokornet var derfor pålagt de bønder, der havde hest og vogn, som regel med en skæppe årlig. Undertiden påhvilede betalingen af brokorn kun beboerne på den ene side af broen. Således betaltes vedligeholdelsen af Gevninge bro på grænsen mellem Voldborg og Sømme herreder af bønderne i Horns og Voldborg herreder, »da deres vej mere end andres falder derover«, og vedligeholdelsen af broen i Holstebro betaltes af bønderne i Hjerm og Ulborg herreder, som kørte til torvs i byen. Købstadbroerne gav dog flere gange anledning til strid mellem bønderne, der kørte over disse broer, og borgerne, der havde fordel af varetølførslen. Enkelte købstadbroer vedligeholdtes fra gammel tid af borgerne. Mange steder kom man efterhånden ind på at supplere brokornet med en afgift for hver passage af broen. Således indførtes bropenge ved Skjern 1515, Varde 1634, Randers 1667, Køge 1741, Vejle 1743 og Holstebro 1791. Rimeligvis blev bropenge først bevilget på steder, hvor broens vedligeholdelse var særlig kostbar eller den gennemgående trafik særlig stor. Bropengenes størrelse var gradueret efter færdselsarten, og de, der ydede brokorn, havde fri passage. Som eksempel kan nævnes, at bropenge ved Skjern Bro fra 1736 betaltes efter følgende takster: Af hver hest eller høved 3 sk., et gående menneske 1 sk., en bondevogn 4 sk., en beslagen vogn 8 sk., en carosse eller chaise med fire heste 10 sk., en dito med seks heste 12 sk., en humlekærre 12 sk., et svin, kalv eller får 1 sk. For at sikre broforpagteren mod konkurrence skulle samme takst betales ved vadestedet ved Lønborg mod vest og ved færgen



*Smedevad bro øst for Holstebro. Stenplankebro med to gennemløb. Piller, hamre og bjælker af stenplanker. Broen er konstrueret nøjagtig som en træbro.*

*Fot. : Nationalmuseet.*

ved Borrig Krog mod øst. Trods forbud søgte man mange steder at unddrage sig betaling af bropenge ved at køre over de gamle vadesteder, og også adskillige kreaturer måtte i tidens løb vade eller svømme over de danske åer.

Indtil anden halvdel af det 18. århundrede var så godt som samtlige Danmarks vejbroer bygget af træ. Derefter blev stenbyggede broer almindelige, men først i slutningen af det 19. århundrede var træbroernes rolle som vejbroer definitivt udspillet. Træbroerne kunne være af en ganske anselig længde, mens bredden som regel var temmelig beskeden. I det 18. århundrede var således Skjern bro 142 alen lang og  $5\frac{3}{4}$  alen bred stående på 27 hamre, Storbroen i Holstebro var 90 alen lang og 5 alen bred, Varde Sønderbro var 84 alen lang og  $8\frac{1}{2}$  alen bred og Vejle Sønderbro var  $52\frac{1}{2}$  alen lang og 7 alen bred stående på 80 svære egepæle. For at to læssede vogne bekvemt kunne passere hinanden var en bredde på 9-10 alen nødvendig.

Brug af sten som materiale synes først at være slået rigtigt igennem fra o. 1770 i forbindelse med de moderne vejbygningsmetoder. Brobygning var en vigtig side af anlægget af de nye landeveje, og der opførtes





*Gejlå bro på Hærvejen nord for Padborg. Hvælvet stenbro med to fag. På en sten anbragt på broen er indhugget årstallet 1779, dette er muligvis opførelsesåret. Fot. : Hans Petersen.*

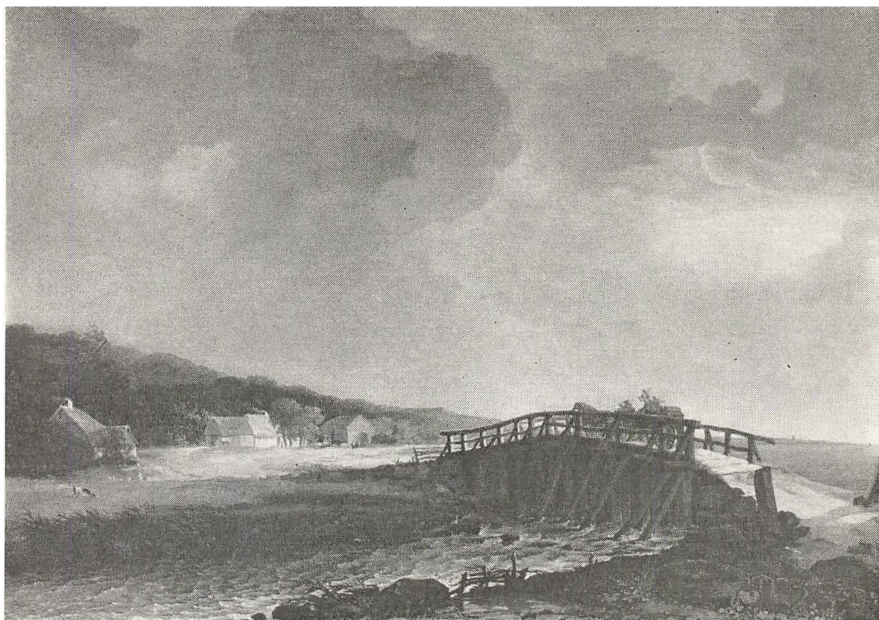
adskillige nye broer. På strækningen Roskilde–Korsør, anlagt 1779–1791, var der 12 broer og 102 stenkister, og på strækningen Klovtofte–Køge, anlagt 1778–1788, var der 6 broer og 26 stenkister. I Jylland kom reformerne senere, og endnu 1786 var samtlige 160 broer i Vejle amt bygget af træ. Vejforordningen af 1793 gik stærkt ind for, at landevejsbroerne skulle bygges af sten: »Broerne maae --- saavidt mueligt forfærdiges af tilhugne Kampestene. I de Egne, hvor man endnu ikke er bekendt med Bygningen af kløvede eller sprengte Kampestene, skal General-Vei-Commissionen være Vedkommende behielpelig til, at de kan bekomme Folk, der ere kyndige i denne Bygningsmaade«. Iøvrigt skulle broerne såvidt muligt have samme bredde og højde som vejen, og vedligeholdelsen burde ske på hele amtets bekostning. I den følgende tid kom flere og flere broer i offentligt eje, og ved lov af 1857 afløstes forpligtelsen til at erlægge brokorn og bropenge til private, hvorved alle broer på offentlige veje overgik til kommunerne.

Hvælvede broer af sten opførtes i det 17. århundrede nogle steder, således blev Højbro og Holmens Bro i København 1634 omdannet fra træbroer til stenbroer i anledning af Christian 4.s ældste søns bryllup, og

1634–37 nyopførtes Køge Bro i sten af kongens bygmester Hans Stenwinkel d. y. Ved flere herregårde anlagdes anseelige buebroer, her skal kun nævnes broen over Susåen ved Herlufsholm, bygget o. 1740 med 5 hvælvinger, muligvis efter tegning af E. D. Haüsser. Af købstadsbroer kan nævnes Vejle Sønderbro med 3 hvælvinger, opført 1802–04 under ledelse af løjtnant i vejkorpsset Caspar von Kochen. På mindre trafikerede veje kan hvælvede broer fra det 18. århundrede ses endnu, i Ledreborg allé således Blæsenborg Bro med 2 hvælvinger og Lillebro med 1 hvælving, og på Hærvejen Gejlå Bro med 2 hvælvinger og broen ved Povls Kro med 1 hvælving.

Stenbroerne blev ofte bygget som stenplankebroer, en brotype der konstruktivt kunne svare helt til træbroerne blot med piller, hamre og bjælker af kampesten, tilhugne som stenplanker. De vandrette stensbjælker kunne dog også hvile på strømpiller opmuret af tilhugne sten, hvorved broen blev bedre afstivet i tværetningen. Stenplankebroen egner sig bedst for mindre vandløb. Da hvert fags bredde er begrænset til stensbjælkernes største spændvidde på ca. 5 fod, vil et bredt vandløb kræve mange fag, hvorved broen vil komme til at yde uforholdsmæssig stor modstand mod vandet og kræve et langt større stenforbrug end en hvælvet bro med samme vandføringsevne. Stenplankebroer med 3 gennemløb kendes flere steder, således Stavids Bro nordvest for Odense, nedbrudt 1929. Af endnu bevarede stenplankebroer med 2 gennemløb kan nævnes Gerebro opført 1771 på Roskilde–Hillerød vejen, Svingelbro i Giver sogn på den gamle Hobro–Nibe landevej og Immervad Bro opført 1786 på Hærvejen. De mindste stenplankebroer med 1 gennemløb ligger i type nær de egentlige stenkister, som bygges af kløvede sten med den flade side ind mod gennemløbet. Begge typer findes endnu mange steder på de mindre veje, men bliver efterhånden udskiftet med cementrør.

Vadesteder vedblev at eksistere på offentlige veje langt frem i tiden, ofte til stort ubehag for de rejsende. Biskop Jens Bircherod beretter således om en passage over Liver å i Vendsyssel under en visitatsrejse 1707: »Thi som vandet udi en å, hvilken vi skulle over, var vokset så højt, at det næsten kunne gå til ryggen af hestene, lod jeg mig samt mit tøj og følgeskab på en liden fiskerbåd oversætte, men de tomme vogne lod jeg køre gennem åen, ihvorvel dette var såre voveligt. Ja, den bageste vogn, som var lettest, kom omkuld i vandet, og køresvenden var nær om en hals, men blev dog, laus Deo, reddet«. Vejforordningen af 1793 kom derfor også til at indeholde bestemmelser om, at vadesteder skulle afmærkes, og om vinteren opises, indtil isen kunne bære. Og endnu 1842 fortæller en indsender i »Aalborg Stiftstidende« om vadestedet over Knasborg å, »dette vanskelige far-



*Broen over Tryggevælde å ca. 1815. Høj træbro med pæledg og skråtstillede isbjælker til beskyttelse mod isdrift. Maleri af J. C. Dahl. Kunstmuseet.*

vand, hvorover endnu intet søkort haves«. Indsenderen var selv sluppet over »med nød og næppe efter mange pejlinger og skuden eller vognen halvfuld af vand«.

En særlig art vadesteder var færdselsvejene over de såkaldte vejler, lavvandede vige eller fjorde, gennem hvilke man skød genvej. Dette var ikke altid ufarligt. På vejen over den nu inddæmmede Bygholmsvejle i Vester Han herred, kunne vandet således ved pludselig vinddrejning stige eller falde så hurtigt, at hestevogne, fodgængere og kreaturer blev revet med. Til andre tider var vejen så tør, at den støvede. Endelig må nævnes de ebbeveje, der gav adgang til flere små øer. Mange af dem er senere afløst af dæmninger, men endnu kører man til Mandø og Æbelø på havbunden.

Broer over egentlige farvande adskiller sig fra de tidligere omtalte broer ved, at de normalt skal kunne passeres af skibe. Efter måden, hvorpå gennemsejlingen etableres, skelner man mellem klapbroer, svingbroer, pontonbroer og højbroer. Som bro over havne anvendtes meget tidligt den enkleste type klapbro, vindebroen, hvor klappen hæves ved hjælp af tove eller kæder, der rulles op på et håndspil. Højbro i København omtales





*Pontonbroen mellem Ålborg og Nørresundby set fra Ålborgsiden, 1928. Det bevægelige broled er trukket til side, og broen er åben for gennemsejling, mens landtrafikken må vente. Broen er bygget 1865 og fjernet 1933. Fot.: Nørregades Foto.*

som vindebro 1443, og 1570 får borgerne i Kerteminde befaling om at forandre broen ved byen til en vindebro, således at odenseborgerne, der havde havn ved Munkebo i Kertinge Nor kunne komme igennem med deres skibe. En lidt mere udviklet klapbrotype er vippebroen, hvor klappens forende er forbundet med en højtliggende vægtstang, hvis bageste del er kontravægt. Denne form havde Holmens Bro og Højbro o. 1610 og den første Knippelsbro, bygget 1618-20. En helt moderne stålvippebro findes i Køge havn.

De første varige broer over danske sunde og fjorde kom i anden halvdel af det 19. århundrede, men allerede 1658 kunne svenskerne lægge en tømmerbro hvilende på 300 tønder over Limfjorden ved Ålborg, og 1659 byggede de en pælebro over Guldborgsund nord for Nykøbing.

Tre steder afløstes gamle færgeforbindelser af pontonbroer: over Alssund ved Sønderborg 1856, over Limfjorden ved Ålborg 1865 og over Roskilde Fjord ved Frederikssund 1868. Christian 9.s Pontonbro over Limfjorden havde en samlet længde på 922 alen, hvoraf den flydende del udgjorde 730 alen. Den var sammensat af 15 broled af træ, hvert båret af 3 forankrede pontoner og havde for gennemsejlingen et bevægeligt led af smedjern, hvis ene ende kunne svinges ud båret af en ponton, mens den anden

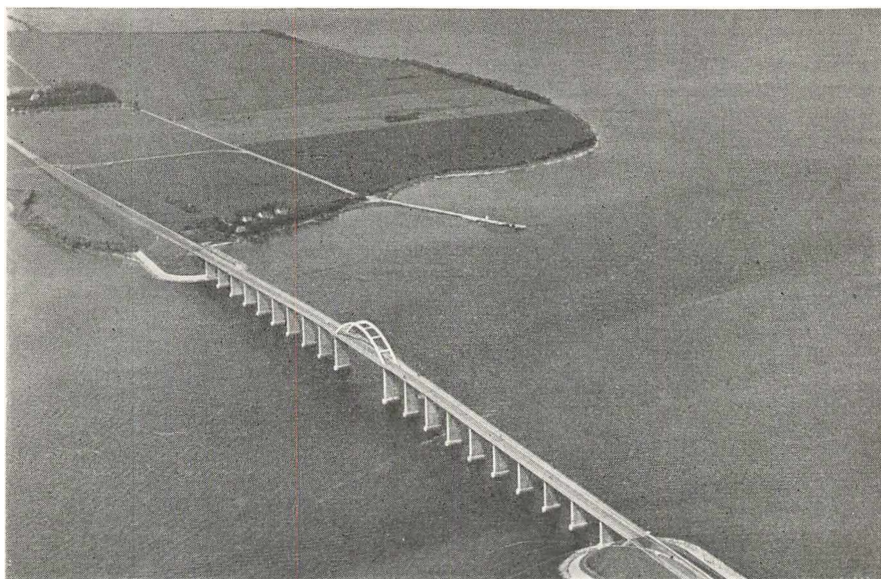


*Den første jernbanebro over Masnedsund var en gitterdragerbro med to faste fag og en dobbeltfløjet svingbro. For enderne af de faste fag fandtes 4 par murede nygotiske tårne. Broen blev opført 1883 og nedrevet 1937. Fot.: Elfelt.*

ende drejede om en tap på en fastliggende ponton. Af hensyn til den skiftende vandstand fandtes ved hver ende af broen en bevægelig klap. Frederik 7.s Bro over Alssund og Kronprins Frederiks Bro over Roskilde Fjord var begge mindre, henholdsvis 350 og 234 alen, men iøvrigt konstrueret som Limfjordsbroen, dog helt af træ. Pontonbroer er forholdsvis billige at bygge, men temmelig sårbare, og især Limfjordsbroen blev ofte afbrudt af isdrift, storm og strøm. De tre pontonbroer fik alle en levetid på ca. 70 år.

Brugen af jern til brobygning slog igennem samtidig med jernbanerne, derfor blev mange større jernbanebroer både over åer og farvande bygget af dette materiale. Således over Gudenåen den første Langåbro, der havde to  $11\frac{1}{2}$  fod høje kassedragere af smedejern, hvorimellem sporet lå båret af tværbjælker. Broen var 150 fod lang, og der var anvendt 165 tons jern i den. Den blev bygget 1862, men sprængt af tyskerne 1864, ved hvilken lejlighed den viste sig så solid, at der måtte anvendes 4 dage til sprængningen.

Blandt de fastliggende farvandsbroer i Danmark var svingbroen af jern den først anvendte type. Den ældste gruppe større broer havde alle dobbeltfløjede svingbroer, hvis bevægelige del kunne drejes om sit midtpunkt,



*Danmarks nyeste højbro. Langelandsbroen, blev indviet 1962. Den er 774 m lang og landets tredjestørste bro. Den består af 20 fag på hver 34 m og et midterfag på 90 m med en gennemsejlingshøjde på 26 m. Fot.: C. J. Gedde.*

hvilende på en cirkulær strømpille, således at der dannedes en gennemsejlingsåbning på hver side af denne. Christian 9.s Bro over Guldborgsund blev opført 1866–67 og jernbanebroen sammesteds 1875, begge med svingpartier. Jernbanebroens faste del, som var af træ, blev ombygget 1893–94 i beton og jern. Over Limfjorden byggedes den første jernbanebro, »Fastbroen« 1874–79 med overvindelse af store tekniske vanskeligheder. Den faste bund lå i 16–35 meters dybde under et meget tykt mudderlag, og bropillerne måtte sænkes ned gennem dette lag ved udgravning i et arbejdskammer under pillen, samtidig med at pillen opmuredes foroven. For at bære pillen og holde vandet ude af arbejdskammeret, måtte arbejdet foregå under tryk på indtil 3 atmosfærer, hvilket var så anstrengende, at hvert arbejdshold kun kunne arbejde  $2 \times 3$  timer i døgnet. Byggearbejdet var forfulgt af flere uheld, bl. a. væltede en af pillerne, da den havde nået en højde af 21 m og måtte gennembrydes ved opførelsen af den nye pille. Den færdige bro havde en samlet længde på 370 m og bestod af fire faste fag på 66 m, anbragt to på hver side af en dobbeltarmet svingbro på 54 m, samt ved bredderne to tilslutningsfag på henholdsvis 35 og 17 m. Overbygningen var konstrueret som 6,3 m høje paralleldragere med et ret tæt gittersystem af firdobbelte diagonaler med tilhørende vertikaler. Over de





*Langebro i København er en dobbelt klapbro. Broen er åben for gennemsejling af et skib på 16.500 t, det hidtil største, der er gået igennem med kun 40 cm vand under kølen. Tilhøjre jernbanebroen til Amager med to enkeltfløjede svingbroer.*

*Fot. : Lars Hansen.*

faste fag var dragerne kontinuerlige med en længde på 132 m. Det var tanken senere at indrette en vejbane oven på broen, hvilende på dragernes øvre tværbjælker, men dette blev aldrig gennemført. Jernbanebroen over Masnedsund, der blev bygget 1883, havde to faste fag med gitterdragere af samme form som Limfjordsbroen og imellem dem en svingbro med paralleldragere. Som de yngste svingbroer opførtes Langebro i København 1903 og Hadsundbroen 1904. Sidstnævnte er nu den eneste anvendte bro af denne type.

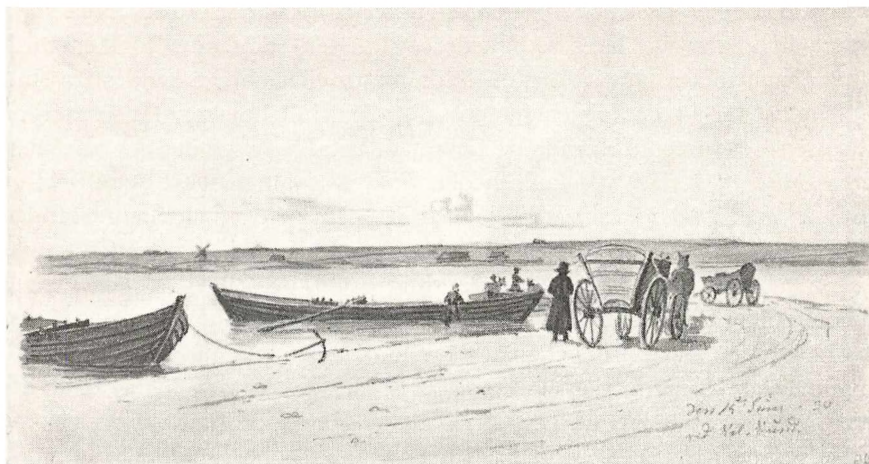
Svingbroens afløser blev den moderne klapbro, hvor klappen er forlænget bagtil udover akse og på denne klaphale afbalanceret med en kontravægt. Allerede den anden Knippelsbro, opført 1868–69, var en sådan bro. Den blev åbnet og lukket ved hjælp af vandtrykket fra vandværksledningerne. Denne Knippelsbro var længe en af de største europæiske klapbroer, skønt dens to klapper tilsammen kun spændte over et sejløb på 17,3 m og havde en bredde på 9,4 m. I 1930'erne erstattedes en lang række klapbroer: Alssundbroen 1930, Limfjordsbroen 1933, Kronprins Frederiks Bro 1935, Knippelsbro 1937, Masnedsundbroen 1937 og Jernbanebroen over Limfjorden 1938, og der byggedes nye: Guldborgbroen 1934, Odesundbroen 1938, Vilsundbroen 1939 og Aggersundbroen 1942.

Mellemlkrigstidens brobygning kulminerede med opførelsen af de tre store højbroer: Lillebæltsbroen 1935, Storstrømsbroen 1937 og Ulvsundbroen 1943. Højbroerne giver uhindret passage for skibsfarten og ingen afbrydelser i landtrafikken, samtidig med at de æstetisk er meget tilfredsstillende og kan virke berigende for landskabet.

I de første år efter anden verdenskrig byggedes ingen større farvandsbroer. Først 1952 kom den længe forberedte Munkholmbro over indløbet til den sydligste vig af Isefjorden, udført som en fast buebro med tre fag i jernbeton. 1954 fuldførtes den nye Langebro, der var blevet udskudt i 25 år, en halvhøj, dobbelt klapbro med en gennemsejlingsåbning på 35 m og en bredde på 32 m. Og 1959 indviedes Sjællandsbroen, en ny, lettere forbindelse mellem Storkøbenhavns vestlige dele og Amager.

De sidste års stærkt voksende biltrafik har i det hele taget gjort bedre forbindelser over danske farvande nødvendige. I 1963 kunne man atter åbne en højbro, Langelandsbroen mellem Rudkøbing og Siø, som i forbindelse med Siødæmningen og den endnu ikke færdigbyggede højbro over Svendborg Sund skal gøre Langeland landfast med Fyn. Samme år kom som led i Fugleflugtslinien en ny vej- og jernbanebro over Guldborgsund, og på denne internationale rute påtænkes tillige en motorvejsbro syd for Guldborgbroen.

Netop i disse år er fremtidens store broer under debat. Der projekteres en ny Lillebæltsbro og en ny forbindelse over Limfjorden øst for Ålborg, Øresundsbroens placering diskuteres livligt, og kravene om snarlig bygning af Storebæltsbroen vokser sig stærke.



*Færgestedet ved Vilsund 1830. Her foregik størstedelen af trafikken mellem Thy og Mors. Akvarel af M. Rørbye. Kobberstiksamlingen.*

## Færgesteder

*Af Rikke Behrend*

For den, der ville omkring i Danmark, har det altid været nødvendigt at sejle. De gamle veje mødte vandene, hvor disse var lettest passable, og dér opstod meget tidligt færgesteder. Fra begyndelsen var de naturbestemte, og efter at have været benyttet gennem århundreder er de blevet så stedbundne, at man også nu, når man letter overfarten ved at bygge bro eller dæmning, vælger de gamle, kendte steder.

Hvor tidligt overfarterne har lagt sig fast der, hvor de i de fleste tilfælde stadig er, vides ikke. De første historiske efterretninger, vi har om færgesteder, er fra ca. 1300 og viser, at der allerede den gang har været tale om organiseret færgesfart, idet kongen havde højhedsret over færgestederne.

I 1288 giver Erik Mændved munkene i Odense ret til fri overfart over bælteerne. 1328 får munkene i Sorø samme ret, og Kong Valdemars Jordebog nævner i sin opgørelse over kongens og kronens ejendomme og indtægter flere af de endnu kendte færgesteder. Om munkene i Tvis siges det, at »ingen af dette Convent skal betale hos noget Færgested eller Toldsted«.

Kongen regnedes i middelalderen for den retmæssige herre over rigets strømme, og denne ejendom kunne han skænke bort, sælge eller udleje mod en bestemt årlig afgift. Derved kom i tidens løb en del færgesteder på andre hænder, fortrinsvis adelens og kirkens. Ved udstedelsen af færgprivilegier



bestemte kongen, eller den nye færgestedsherre, hvem der skulle være færgemand, hvad der var hans rettigheder og pligter, samt efter hvilken tarif, »taxt«, han måtte tage sig betalt. Sådanne privilegiebreve kendes fra slutningen af 1400-tallet og er ret ens. Privilegieindehaveren får eneret på sejladsen i et bestemt område og får ret til betaling efter den nævnte taxt, som skal være opslået ved færgestedet. Taxten er altid meget detaljeret og giver indblik i fortidens rejseliv ved at vise, hvem og hvad færgemanden skulle transportere. Endelig skal han have bropenge for de rejsendes benyttelse af færgebroerne og tillige de afgifter, som kunne være pålagt egnens beboere til vedligeholdelse af færgemateriellet, og undertiden endda bestemte drikkepenge. Til gengæld skal han sørge for sikker og »anstændig« overfart af mennesker, kvæg og gods. Det bestemmes, hvilke både der skal findes, og det indskræpes, at de og færgebroerne skal være i god og sikker stand.

Til færgeprivilegiet var ofte knyttet et privilegium på krohold, der gav færgemanden eneret til at beværte de rejsende med mad og drikke og pligt til at yde dem husly og natlogi, mens de ventede på, at vind og vejr skulle arte sig, eller på, at færgen skulle blive fyldt. Der sejledes nemlig efter behov, hvilket vil sige, at der skulle en bestemt mængde gods eller et bestemt antal passagerer til, før færgen var fuld eller »hel«, og før havde færgemanden ikke pligt til at sejle, undtagen for kongen og folk i hans ærinde. Den rejsende, som havde penge nok og for travlt til at vente, kunne komme over straks ved at leje en hel færge.

Kongen benyttede også sin ret over færgestederne til at hindre uønskede personer i at færdes i riget. En særlig grundig forordning fra 1584 afspejler det aktuelle forhold til udlandet. Den formaner til at »holde nøje Opsyn med Fremmede, af hvad Stand de end er, at de ikke faae Lov til at rejse ind i Riget, særlig ikke de Vælske, Fransoser, Spanioler eller andre, med mindre de have nøjagtig Pasbord fra Konger og Fyrster eller andre med Besked om, hvorfra de komme, og hvad deres Ærinde er«. Løsgående fremmede krigsfolk skulle, når det ikke var i kongens interesse at betale for deres håndværk, pure afvises ved færgestederne. Tatere, betlere og andet kæltringpak skulle altid afvises. Og når der var pest et eller andet sted, søgte man at hindre, at rejsende førte smitte med sig, ved at befale, at kun de, der havde pas underskrevet af kongen eller rentemesteren, måtte føres over færgestederne.

Helt op imod dette århundrede skulle der ved færgestederne føres kontrol med, hvem der rejste. Færgemanden havde en »dagbog«, hvori den rejsende skulle skrive navn, bopæl, beskæftigelse og rejsemål, samt hvorledes han »havde befundet Turen at være«.



*Postsmakke fra Store Bælt. Hollænderen William Adrian bragte 1625 de første færgesmakker her til landet. Sejlsmakkerne blev snart almindelige ved de store overfarter. Man kan gætte på, at den 14-årige H. C. Andersen, da han 1819 rejste fra Fyn, sejlede med en af disse smakker. I »Mit Livs Eventyr« skriver han: »Da jeg ved Nyborg kom ud paa det store Bælt, og Skibet sejlede fra min Fødeø, følte jeg ret, hvor ene og forladt jeg var, og at jeg ingen Anden havde end Gud i Himlen.« Maleri af C. W. Eckersberg, 1831. Marinemuseet, Paris.*

Færgvæsenet kunne også bruges til at regulere handelen med kvæg både herhjemme og med udlandet. I 1511 befalede det lensmanden på Aalborghus at påse, at udførsel af øksne og stude fra Vendsyssel og Thy kun skete ved Aggersund og Aalborg. Der skulle der nemlig betales afgift til kronen, og iøvrigt var det til skade for landbruget, at for meget kvæg udførtes. I 1589 måtte udførsel med skib kun ske ved de fem almindelige toldsteder: Kolding, Ribe, Assens, Middelfart og Rødby.

I 1624 oprettede Christian IV en postrute mellem København og Hamburg og befalede, at postbude, der jo rejste i kongens ærinde, skulle have fri overfart, og at færgen altid skulle være rede til at føre posten over. I løbet af de næste hundrede år blev postvæsenet også indenlandsk. Dette førte til, at der kom adskilligt flere overfarter på ruterne og dermed til nye bryderier mellem færgemændene og postvæsenet. Færgemændene klagede over de øgede pligter, men var så træge, at postforvalterne klagede over, at der sjældent var båd at få, når posten skulle frem. Det hjalp ikke, at man tilstod færgemanden en vis godtgørelse. Da man så for at få posten

frem så regelmæssigt som muligt, og uanset vind og vejr og om det behagede færgemanden, indsatte særlige postfartøjer, opstod nye problemer. Det var et indgreb i færgemændenes eneret på overfart, og de besørgede til gengæld breve udenom postvæsenet. Men i 1807 forenedes de konkurrerende parter, idet færgævæsenet lagdes fra rentekammeret ind under postvæsenet: færgemanden blev postbefordrer og postforvalter, og færgekroen blev posthus.

Samhørigheden blev dog ikke af lang varighed. I løbet af det 19. århundrede blev færgefarten gradvis frigivet. Det gamle afgifts- og takstsystem forfaldt, samtidig med at transportforholdene i det hele taget ændrede karakter, og i 1876 lagdes de offentlige færgesteder ind under de respektive amtsråd. Ved private færgesteder, som ikke havde hørt under postvæsenet, vedblev forholdene at være, omtrent som vi ser dem skitseret i de tidligste privilegiebreve. F. eks. hævdede ejeren af Snoghøj færgebro endnu 1926 sin ret til bropenge.

De vigtigste færgesteder var før som nu dem, der bandt rigets hoveddele sammen, og dem, der forbandt det med udlandet. Fra Christian IV's tid har vi en række forordninger om deres drift, og én af disse viser, at taksterne for mange større ruter var koordinerede, idet man med København-Skånetaksten som grundbeløb fordoblede eller halverede for de andre overfarters vedkommende.

Overfarterne ved Helsingør, Storebælt og Aarhus-Kalundborg varetoges af færgelav, som havde særlige rettigheder udover de allerede nævnte. Færgemændene var undtaget fra tjeneste i flåden og havde, i hvert fald til slutningen af det 17. århundrede til gengæld for pligter til dag og nat at være rede til at overføre kongen og hans tjenere frihed for »kongelige og Byens Skatter, Indquartering, Vagt og andre Tynger«. Særlig Helsingørs færgelav var en mægtig organisation, der en overgang talte op imod en trediedel af byens borgere. Lavet var ikke altid lige let at have med at gøre for magistraten, som da også ofte klager over det.

Fra ca. 1800 går det tilbage for de Helsingør færgemænd; der oprettes organiseret lodseri og selvstændigt bjærgningsvæsen, og værst er det, at sundtolden ophæves 1857. Det fordum så stolte lav, som i 1766, da Christian VII's søster skulle giftes med den svenske kronprins, mønstrede en flåde på 17 store færger, hver med sin bugserbåd, 7 mindre, også med bugserbåde, og 54 rofartøjer, besad i 1882, da lavet ophævedes, kun 25 færger, og det havde da i nogle år været dets væsentligste beskæftigelse at sejle folk på fornøjelsesture mellem Helsingør og Dyrehaven.

Storebælt var før i tiden et farligt og frygtet farvand, dels på grund af sin størrelse og af strømforholdene, dels fordi Sprogø i den urolige middel-





*Isbådtransport over Store Bælt omkring århundredskiftet. Færgemandskabet trak og skubbete bådene over isen og sejlede, når der var åbent vand; passagererne måtte undertiden stige ud af bådene og hjælpe til.* *Nationalmuseet.*

alder kunne være hjemsted for sørøvere. Selv efter at der var kommet fredelige forhold, og Frederik II i 1571 lod indrette et gæstehus på øen for rejsende, som vind og strøm forhindrede i at krydse bæltet på een gang, var overfarten kun sjældent behagelig. Selv senere, da sejlsmakkerne, som under de gunstigste forhold kunne klare turen på to timer, var blevet almindelige, og det pralende hed, at »Færgerne ere saa gode som nogen i Europa«, varede sejladsen ofte fem–ti timer. Mange beretninger fortæller om turens ubehageligheder og om lange, uønskede ophold på Sprogø. Jagtpage Frederik v. Gram, der af kongen sammen med jagtbetjente var sendt til Jylland; hvor ulvene anrettede store ødelæggelser, måtte 1684 tilbringe flere dage på øen, og Holberg skriver, at der 1709 »ikkun findes een Seng paa Øen«, og den var endda meget slet.

Den senere departementschef J. Chr. Hedegaard skriver i tidens følsomme stil i »En Reise fra Kiøbenhavn til Weile Anno 1796«, da han ser solen skinne på tårnene i Nyborg: »der blev ogsaa Soelskin i min Sjæl«.

Kunne Storebælt være slem, så var farvandet mellem Aarhus og Kalundborg endnu værre, og når denne færgerute blev benyttet så meget, var det, fordi den trods alt var hurtigere og billigere end den landværts tur sønden-om. Det var ikke altid »Himmelvej og poetisk Storm«, der drev den rejsende ud af kurs, når han som en anden Peder Paars ville fra Kalundborg til Aars. – Det var ligefrem et mundheld, at »det bliver meget værre paa den anden Side Samsø«, og undertiden varede overfarten flere dage. Tunø blev nu og da benyttet som mellemstation på samme måde som Sprogø; Samsø lå derimod længe udenfor den almindelige rute, fordi færgefarten derfra hørte under grevskabet Samsø.

Om vinteren, når isen umuliggjorde almindelig færgefart, hjalp man sig med isbåde, også efter at dampskibe havde afløst sejlsmakkerne. Denne trafik var hverken farefri eller behagelig. Så sent som 1871 varede en isbådtrafik 51 timer, da båden kom i drift og landede på Æbelø. Det var hårdføre mennesker, som daglig udstod isbådfartens strabadser, og på spørgsmålet, om de ikke var kede af de hårde ture, kunne svare: »Det kan jo blive en smule koldt for de stakkels rejsende.«

Ved Middelfart – Melfar, det mellemste færgested, det mellem Bogense–Klakring og Fønnskov–Stenderup Hage, er Lillebælt smallest, og der er de bedste betingelser for hurtig og regelmæssig overfart. Her var da også den vigtigste overfart mellem Fyn og Jylland. Der var ikke noget færgelav, og når trafikken voksede de to-tre færgemænd over hovedet, skulle marsvinjægerlavet træde hjælpende til.

Da de få færgemænd ikke kunne mønstre skibe nok til de lejlighedsvis store transporter af kongen og hans følge eller af militære afdelinger, påhvilede det byens magistrat at sørge for tilstedeværelsen af en særlig stor »Kongens Færge«. Resterne af den blev solgt på offentlig auktion 1796, og det var måske i den, Christian II tvivlende sejlede frem og tilbage over Lillebælt. Foruden sejlførende færger benyttedes almindeligvis også færgébåde, som næsten altid blev roet, da de var for fladbundede til, at de med fordel kunne føre sejl. Først i det 19. århundrede begynder man at bruge klinkbyggede både, der kan føre sejl, når lejlighed er dertil.

Ved Middelfart er strømmen så stærk, at der kun sjældent dannes et sammenhængende isdække, men drivisen ødelagde ofte færgebroerne, og færgemændene klager over, hvor umuligt det er at holde dem i orden, fordi bropengene er for få. Her, som andre steder fristedes mange til at være deres egne færgemænd eller lade sig sætte over af fiskere. I en strøm af klager afmaler færgemændene den ynk og elendighed, den tabte arbejdsfortjeneste forårsager dem. At det måske kunne skyldes, at færgemateriellet var forsømt, og overfarterne for sjældne, som det fremgår af de rejsendes klager, undskylder de med, at det hårde arbejde var så dårligt lønnet, at de næppe havde til det daglige brød. Derfor havde de kun råd til at sejle, når båden var fuld, og derfor kunne de ikke give kroerne den påbudte standard eller reparere både og broer.

Fra de mange beklagelige forhold var Assens–Aarø Sund overfarten en heldig undtagelse. I 1824 beskriver Ejler Hagerup Tredger i »Haandbog for Rejsende i Kongeriget Danmark og Hertugdømmerne Slesvig, Holsten og Lauenburg« således Aarø Sund Post- og Færgegaard: »... Postgaardens Beliggenhed er udmærket skjøn... I en tætved liggende liden Granskov ere behagelige Spadseregange, Lysthuse... Postmesteren ejer en liden,

temmelig udsøgt Samling for det meste af Morskabsbøger i det danske, tydske, engelske eller franske Sprog, som han gjerne tillader de Rejsende at benytte sig af . . . « Det skal dog lige nævnes, at der også findes et »lille Færgehus for Rejsende af den lavere Klasse«. – »Overfarten, der med god Vind i Almindelighed medtager 1½ à 2 Timer, med Modvind sjældent over 3 à 4 Timer, sker med to store Smakker, hvori Heste og Vogne bequemt overføres, og med nogle mindre Fartøjer til Brug for de Rejsende, der blot medføre Kufferter og andet Rejsegods. Til Fartøjernes Sikkerhed og til bequem Ind- og Udskipning er i sildigere Aar med betydelig Bekostning bleven anlagt en ypperlig Havn og en fortrinlig god Færgebro. Ved trende Lampefyrrer, som underholdes i Aarøsund, paa Baagø og paa Assens Bro, ydes Overfarten den fornødne Vejledning.«

Fra ældgammel tid var der færgeforbindelse til Tyskland fra Gedser, Nysted og Rødby. En overgang var Rødby vigtigst, da den havde eneret på udførsel af kvæg. Der var ikke tale om selvstændigt færgeri eller færge-lav, færdselen var så livlig, at hver Rødby-borger havde sin egen skude. Fra ca. år 1600 går det tilbage, fordi havnen ved Dragsminde begynder at sande til. Ved midten af 1700-tallet er den ubrugelig. Atter og atter forsøger man at genoptage den store trafik, men det lykkes først i maj 1963, da »Fugleflugtslinjen« realiseres.

Mellem Sjælland, Falster og Lolland var der færger ved Vordingborg–Gåbense, Guldborg og Nykøbing. Den sidste færgeforpagter i Guldborg fortæller om dagliglivet i kroen: » . . . Gæsterne sade ikke alle ved samme Bord, nej, hver By tog Plads for sig, og det kunne f. ex. aldrig falde en Mand fra Alstrup ind at sætte sig ved Siden af Manden fra Sundby eller Brorup . . . «

Udenfor de egentlige hovedfærdselsårer var og er der her, som naturligvis også i det fynske øhav, mange forbindelser mellem øerne. En af dem er overfarten ved Grønsund, hvor Søren Færgekarl og Marie Grubbe som de første fik færgeret, og »hvor de levede i den yderste Armod af at holde Øludsalg, og hvor Marie Grubbe endte sit bevægede Liv i Juni 1718«.

Limfjorden er det farvand her i landet, der har de fleste overfartssteder. Foruden adskillige mindre med lokal betydning er der op imod en halv snes vigtige og kendte. Alene mellem Mors og Jylland nord og syd for Fjorden er der fire af dem: Feggesund, Vilsund, Næssund og Sallingsund.

Ved Aalborg var færgefarten livligst og mere regelmæssig end noget andet sted langs Fjorden. Den besørgedes af Sundby færge-lav, som fra 1660 havde 12 vældige pramme i døgndrift mellem Aalborg og Sundby med gods, kvægdrifter, heste, vogne og rejsende. Det var da også her, man med pontonbroen 1865 første gang slog bro over Limfjorden. Mange af





*Trækfærge over Gudendåen i 1890'erne. Efter næsten moderne principper kørte man »ombord« og blev sindigt trukket over åen og kunne køre fra borde. Maleri af Hans Smidth. Kunstmuseet.*

Limfjords-færgestederne blev tidligt tillagt adel eller kirke. Ofte var der kun færgemand og dermed kro på den ene side af færgeløbet. Kom der rejsende til den side, hvor der ingen færgemand var, kunne de søge at tiltrække sig hans opmærksomhed ved f. eks. at ringe med en klokke eller hejse et signal, om natten ved at tænde bål eller sætte et lys i et bestemt vindue. Men Limfjordsfærgestederne lå ofte langt fra almindelig bebyggelse, og de rejsende måtte være glade, hvis der var et skur, de kunne søge læ i. Det var der ved Oddesund. Men ellers var forholdene der så slette, at de rejsende ikke havde nogen anden mulighed for at hidkalde færgemanden end at vandre frem og tilbage i strandkanten og håbe, at det ikke varede for længe, inden han så den ventende og fandt det for godt at hente ham.

Og selv om man søgte afgang fra den side, hvor der var både kro og færgemand, var kroen elendig. Og det var afhængigt af vind og vejr og antallet af passagerer, om der kunne sejles. Det var derfor ikke sært, at det hed sig om flere af færgestederne, at det var en pine at vente på den ene side, og en plage at opholde sig på den anden. Ens trængsler var heller ikke forbi med, at man var kommet ombord i færgen. Gennem et utal af klager får vi et sørgeligt indtryk af forholdene ved Limfjorden: Færgerne var elendige og hullede og altid overfyldte. I dårligt vejr faldt heste, kreaturer, køretøjer og mennesker overbord, hvis da ikke færgerne ligefrem sank med hele lasten. Næde man endelig den anden bred, var der ingen



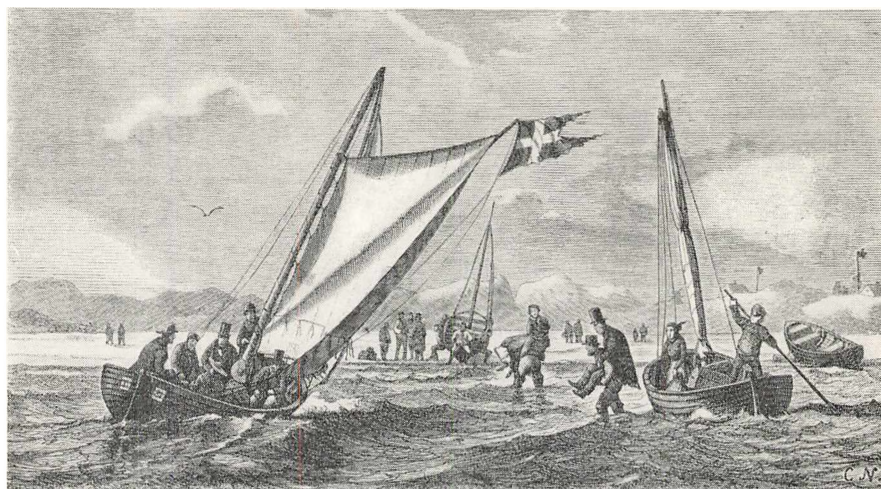
*Færgefart over Vilsund 1890. Så sent benyttede man endnu her de klodsede færgepramme, som en smule søgang eller et uroligt kreatur kunne gøre livsfarlige. Maleri af B. Nyrop. Postmuseet.*

færgebro, så hvis de rejsende skulle tørskoet i land, måtte færgemanden, som sit embedes skytshelgen St. Kristoffer, bære dem i land på sin ryg.

Det gik dog vel godt de fleste gange. Og da dampfærgerne i slutningen af det 19. århundrede så småt havde begyndt at gøre rofærgerne til romantiske levn, blev Limfjords-overfarterne endog undertiden beskrevet som behagelige afvekslinger i de ellers ensformige rejser, og de før så udskældte færgepramme rostes for rummelighed og bekvemmelighed.

Ved landets øvrige fjorde var der tilsvarende færgesteder. Om mange af dem gælder det, at de forbedrede veje fra slutningen af forrige århundrede gjorde dem overflødige til andet end lokal trafik. For den store trafik kan det betale sig at følge den gode – og navnlig sikrere – vej udenom fjorden. Limfjorden kan man imidlertid ikke køre udenom, så her indsattes tidligt dampfærgen på de vigtigste ruter, og senere blev der bygget broer. I bilens århundrede betyder det ikke så meget, om man skal køre nogle kilometer for at komme hurtigt over med en næsten konstant sejlene bilfærge eller bedre endnu ad en bro. Derfor forfalder de mindre færgesteder.

Ved Feggesund ophørte overfarten i begyndelsen af 1950'erne, ved Nymølle på Sallings vestkyst er en stensætning og en rest af en signalstang de eneste minder om, at herfra engang var overfart til Mors, og ved Virksund er det 30 år siden, der sidst sattes en vogn og heste over, og færgemanden besørger nu den såre lejlighedsvis trafik med en lille robåd.



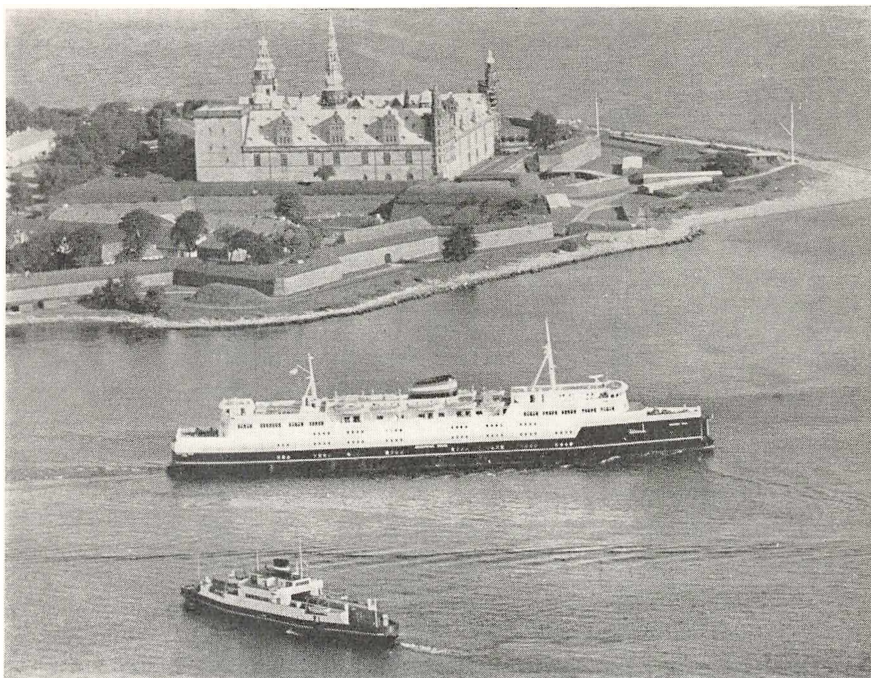
»En Sommertransport til Læsø 1870«. En anonym rejsende beretter i *Illustreret Tidende*, hvor sørgeligt det gik hans lakstøveler, der blev våde, selv om færgekarlen bar ham i land. Nationalmuseet.

Sommertaksterne ved Virksund færgested havde 1812 følgende størrelser: (Ved indførelse af møntsystemet med kroner og øre i 1875 blev værdien af en mark, der udgjorde 16 skilling, sat til  $33\frac{1}{3}$  øre. En skilling var altså godt 2 øre værd.)

Person med rejsetøj .....	3 skilling
Bonde, matros, håndværker eller lignende .....	2 -
Karet eller lignende med heste .....	1 mark 2 -
Postvogn .....	1 - 8 -
Bonde- eller fjælevogn med læs .....	1 - 4 -
do. uden læs .....	10 -
Karjol eller kærre med hest .....	8 -
Rejsevogn med hest .....	8 -
Bondevogn .....	6 -
Hest .....	3 -
Kvæghoved .....	2 -
Svin, føl, får, lam, kalv, gris .....	1½ -
1 td. korn .....	1 -

Hvor åerne var for brede til, at man byggede bro eller vadede over, fandtes også privilegerede færgesteder. Disse færgeløb var som regel ikke bredere, end at man kunne råbe færgemanden på den anden side op, når man ønskede overfart. Færgen var i reglen en tømmerflådelignende pram uden rækværk, som blev staget frem eller trukket ved et tov. En køben-





*Færgen »Arveprins Knud« forlader Helsingør. Færgen skal være verdens største bilfærge og kan rumme 400 personbiler og har plads til 1500 passagerer. Jernbanefærgen »Dan« i forgrunden kan tage 6 godsvogne, hvilket svarer til 48 personbiler.*

*Fot. : Associated Press.*

havnske rejsende, som i slutningen af forrige århundrede krydsede Gudenåen, bemærkede ved synet af kvægprammenes solide rækværk: »Man ser let, at de Firbenede ere Kjæledæggerne i Jydernes Land«. Det var de iøvrigt overalt ifølge de gamle færgetakster, som først opregner, hvad det koster at få kvæg eller heste over, dernæst hvad det koster for mennesker. Og dyrene koster mest.

Nogle af de danske øer, Bornholm, Læsø og Anholt, ligger så afsides, at der først sent bliver tale om egentlig færgeforbindelse. For Bornholms vedkommende skete det med oprettelsen af Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, og hvad Læsø og Anholt angår, er der vel egentlig stadig blot bådforbindelse til dem.

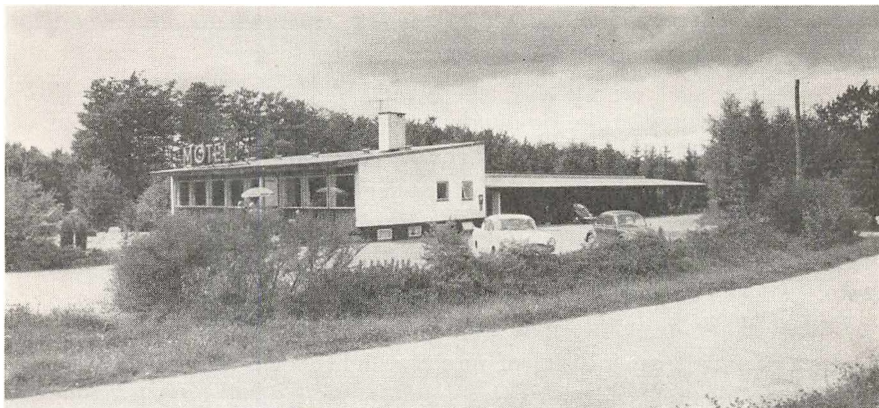
I slutningen af forrige århundrede tager den tekniske udvikling for alvor fart og viser sig indenfor landstransporten ved store vej- og jernbaneanlæg. Til søs havde man i nogen tid anvendt dampfærger jævnsides med sejl-skibene, fra 1819 »Caledonia« mellem København og Kiel, fra 1827

»Dania« mellem Aarhus og Kalundborg, og fra 1828 »Mercurius« på Storebælt. Men først da man for at følge med udviklingen til lands indsætter jernbanefærger, bliver sejlskibene slået ud. I 1872 indsættes den første af jernbanefærgerne ved Lillebælt, i løbet af 80'erne får ruterne Masnedø–Orehoved, Storebælt, Glyngøre–Nykøbing og Helsingør–Helsingborg jernbanefærger, i 1895 også København–Malmø.

Med denne udvikling følger et stigende antal rejsende, det bliver almindeligt at foretage lystrejser, begrebet turisme opstår. I dette århundrede har motorskibe afløst dampfærgerne, og bilfærger er på vej til, om ikke at afløse så at overskygge jernbanefærgerne i betydning. Det er også den stigende biltrafik, som har forårsaget dette århundredes mange store brobygninger. En Storebæltsbro er nu stillet i udsigt, thi selv om færgerne »Halsskov« og »Arveprins Knud« er Europas største bilfærger, kan overfarten ikke mere afvikles tilfredsstillende med skib. Også planer om en bro over Øresund er under udarbejdelse.

Ved gennemførelsen af disse to store projekter mister Danmark to af sine vigtigste færgeoverfarter. Også ved mange af de mindre overfartssteder opstår der i disse år planer om bygning af bro eller dæmning. Således f. eks. ved Egersund, hvor landets sidste trækfærge ellers gør udmærket fyldest. På denne måde vil Danmark engang ophøre med at være landet med de mange færgeoverfarter. Men samtidig udvikles et nyt færgebegreb, idet hurtige skibe så hyppigt besejler farvande, hvor der før kun var bådforbindelse, at man nu må tale om færgeforbindelser. Således f. eks. Grenå–Hundested, Grenå–Varberg, Hirtshals–Christianssand o. s. v.

Og endnu i nogle år frem i tiden vil der være adskillige færgesteder, større som mindre i daglig og hyppig drift. F. eks. sejler færgen Hundested–Rørvig 18 ture i døgnet, den mellem Hvalpsund–Sundøre 21, den mellem Svendborg–Vindeby ikke mindre end godt 100 ture. Og det vil endnu i nogen tid for den, der virkelig vil omkring i Danmark, være nødvendigt at sejle.



*Motellerne kan være indbydende i deres funktionalisme. De første tre moteller i Danmark oprettedes i 1955, nu er der tres.*

*Fot. : E. Betting.*

## Kroerne - alfarvejens bedested

*Af Knud Skrivergaard*

SKØNT rigtige kroer ligger ude på landet, hører de ikke landsbyen til. Ganske vist ligger adskillige lige op ad kirken, i overensstemmelse med det gamle ord om, at »hvor Vorherre lægger en kirke, der lægger Fanden en kro«. Men i virkeligheden var kroerne led i *befordringsvæsenet*. De hører landevejene til.

Kroerne var midler til at overvinde afstandene. De var stationer langs vejene, de blev centre for vejenes liv. Landevejskroernes ofte ensomme beliggenhed pointerer, at de var oprettet, ikke for de omboendes skyld, men for de rejsendes. Undtagelsesvis forekommer det endnu, at kromanen ikke må servere for den lokale befolkning.

Definerende kan en kro vel betegnes som et sted, hvor enhver kan overnatte rimelig bekvemt for en tilsvarende penge samt få sig en bid brød og en øl at gå i seng på, – *et sted til hvile og vederkvægelse, før rejsen går videre*. Omtrent sådan lød essensen af de gamle forordninger. Vor nugældende beværterlov (af 15. marts 1939) opstiller en længere række krav, hvis indhold kan sammenfattes til noget lignende.

Geodætisk Instituts kortbetegnelser dækker principielt beværterlovens. Om man bruger »kro« eller »hotel« hænger tildels sammen med det pågældende etablissemments egen benævnelse; begge dækker »steder, der skal



tage imod gæster«. Hvad angår erhvervets nyeste skud, er betegnelsen »motel« allerede at finde på de senest reviderede kort.

At folk tidligt var på rejse og havde herberge behov, fremgår bl. a. af vor børnelærdoms sætning: »... thi der var ikke rum for dem i herberget«. En anden skolebog nævnte arabernes regler for gæstfrihed: man henvendte sig til stedets fastboende, for hvem det var en pligt at imødekomme en. Nordboerne havde tilsvarende sædvane. Enhver bolig, der er større end det nødtørftige, rummer stadig et gæsteværelse.

Det at skaffe rejsende mad og husly var i middelalderen en opgave, klostrene havde taget på sig, af næstekærlighed og kristenpligt. Naturligt nok brugte klostrene dog først deres gamle okser til den gratis gæstemad. De unge slagtedyrr var for værdifulde til eksport.

Men med reformationen bortfaldt klostrene, og herremændene blev samtidig mere eksklusive. En tid måtte så præstegårdene huse de rejsende. Det var en belastning, hvis præstens kald lå på et befærdet strøg. Den Aggersborg præst besværer sig således i skrivelse af 1625 over disse byrder, al den stund »Sund og Færge ligger ret herved«.

Kroerne var da så småt på vej. I »Hærvejen« beretter Hugo Matthiesen, at »kunde den rejsende ikke finde husly i Nykirke præstegård, måtte han søge ind i Kollemorten by, og 1579 udgik der et kongeligt brev, hvorved Chresten Greersen, der boede 'paa en Alfarvej' i Nørre Kollemorten og led megen besvær med at skaffe kongens folk fortæring og vogne, opnåede nogen lempelse i sin landgilde. Allerede da trivedes der altså et lille krohold på stedet.«

Kongens brev er et udtryk for, at problemet var af et vist format. Mindst hveranden konge i de forudgående 300 år havde forordnet kroer oprettet, først i 1283, af Erik Glipping (ejendommeligt, netop han, som blev myrdet i en lade, fordi han ikke kunne nå i hus). Men overnatningsmulighed var forblevet mangelvare. »Rundt om opstod kipper og krostuer, som lokkede til svir og drik, men kun lidet var beregnet på virkelige rejsende. Natteleje i samme seng som værten og værtinden var en af de mindste ulemper, man udsattes for«, fortæller Troels-Lund.

Almindeligvis var det en ære at huse kongen selv. Men hans svende red om på gaden, og hverken trusler eller løfter kunne optø uviljen mod at tage imod dem. Nogle borgere nedbrød stalden for at undgå indkvartering.

Om hvordan en »kongelig privilegeret« kro blev til, fortæller H. D. Schepe-lern i »Den gamle Kro ved Frederiksborg«, at da Frederik 2. havde gjort



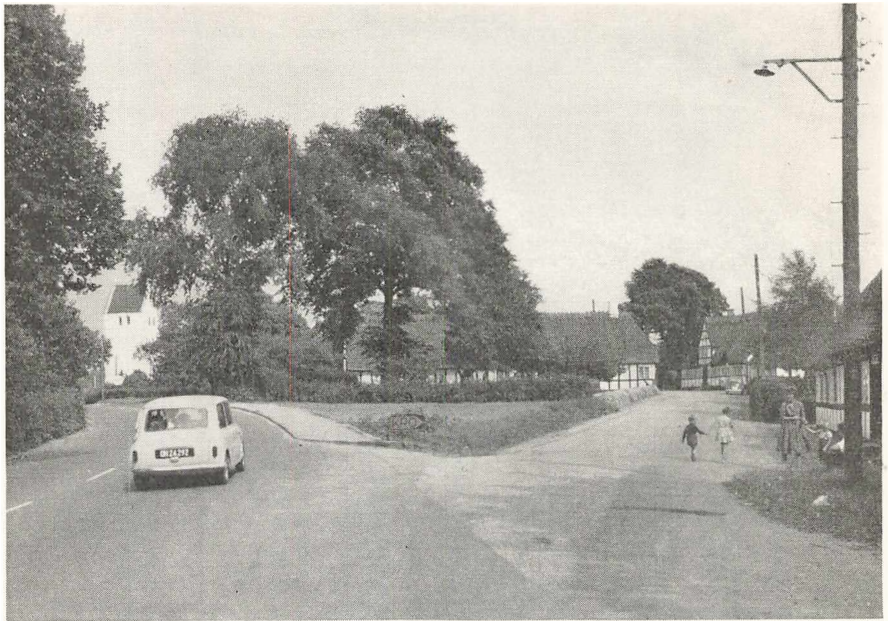
*Det maleriske liv udenfor en af de gamle landevejskroer. Her bliver skiftet heste, og de rejsende kan få sig et måltid mad. Maleri af C. D. Gebauer, omkring 1800. Kunstmuseet.*

Hillerødsholm til Frederiksborg, øgedes på een gang tilstrømningen af folk, der måtte beværtet på sømmelig vis, og kongen befalede da 1560 at lade bygge en kro »i fire huse eller fløje med god våning til kromanden, fem eller seks kamre til fremmede og staldrum til 50 heste.« At hestene fylder så forholdsvis meget siger lidt om vejenes tilstand.

Mod at skaffe de rejsende herberg og god »underholdning« til rimelig pris får kromanden ved brev af 1566 tilladelse til afgiftsfrit at indføre tysk øl, mel, humle, salt, stål og andet. Han bliver *kromand og købmand i een person*.

Desforuden får kromanden: »... så megen jord, som han kan bruge med een plov, eng til 60 læs hør, fri olden i kronens skove, frit brændsel af vindfælder samt fri græsning til 40 fæhoveder, og endelig forleningsbrev på tre bundgarnsstader i stranden ved Espergærde med den jord, der ligger til de tre pendinghuse sammesteds«.

De kongelige egnsudviklingsplaner (Hillerød contra Slangstrup) har naturligvis spillet ind, men det er karakteristisk, at det var nødvendigt at tilbyde privilegier for at få nogen til at påtage sig krodrift overhovedet.



*Vester Skerninge kro, mellem Svendborg og Faaborg, er fra 1772. Den smukke bygning er fredet. Her bekræftes det gamle ord, at kirken og kroen ofte ligger side om side. Fot.: Pressehuset.*

Frederik 2. var i det hele taget en virksom krobygger. Han anlagde 1571 på Sprogø »et godt hus, til alle tider vel forsynet med øl og mad til de rejsendes underhold«. Ved Gedser fandt han en kro »nødvendig såvel for dem, der udmattede kom i land, som for dem, der længe nok måtte vente på god bør«. Kromanden, Mathias Røver, som havde været kongens sendebud, fik rettigheder, der endog overgik Slotskroens.

I betragtning af vore kroers erhvervs- og kulturhistoriske spændvidde er det kun lidt der, samlet, er skrevet om dem og om rejse- og forlystelseslivets skik og brug. Welblund og Hassø's »Gamle Landevejskroer mellem København og Korsør« er vist omtrent enestående. Dog har allerede Troels-Lund et ret fyldigt afsnit.

I de største byer kom kroerne af sig selv, fortæller han. I København og navnlig Helsingør skød det op med herberger, hvor man kunne få natteleje og »en pot øl eller otte«, som datiden udtrykte sig. »Men ingen var sikker for et ølkruis i hovedet eller et knivstik i brystet. Kroerne i forstæderne lå helt udenfor lov og ret, og her herskede de vildeste sæder.«

Københavns bedste hotel, »Oksekoppen« (= Oksehovedet) i Østergade, blev af danskerne kun brugt i en snæver vending. Først midt i





*Hvidsten kro, bevilling fra 1634, bygningen fra 1852, var som så mange andre kroer et søgt madsted, men blev særlig kendt for begivenhederne under Besættelsen. Fot.: Pressehuset.*

1600-tallet fik hovedstaden på Amagertorv et godt hotel, »Store Lækkerbiskken«.

Vejene var elendige. Endnu i det 17. århundrede var gennemsnitsfarten 4 kilometer i timen. De tarvelige rideveje blev, da vogne kom almindeligt i brug i 1600-tallet, uden videre brugt som køreveje.

Selv på øerne med de mindre afstande kunne man have svært ved at nå fra byport til byport. Bortset fra overnatningerne var det nødvendigt at »bede« undervejs. Selv om passagererne havde kunnet holde, måtte man skifte hestene; de var på arbejde, forstår man.

Medens dronning Margrethe havde nøjedes med at påbyde en kro hver 4. mil, havde Kristoffer af Bayern (1440-48) krævet, at der skulle ligge en kro for hver 2½ mil, en afstand, der på de dårligste veje svarede til en dagsrejse. Det tog, trods Frederik 2.s bestræbelser, endnu to århundreder at gennemføre forordningen, men den skelnes den dag i dag langs vore landeveje. Skønt Christian 2. havde søgt at mindske intervallet, er netop 15-20 km mellem kroerne ikke usædvanligt.

Færgestedernes kroer er nok blandt vore ældste; fra Arilds tid var

færgemændene pligtige at yde også husly til de rejsende. I almindelighed tør det siges, at en stamme af kroer groede frem i løbet af det første hundrede år eller to efter reformationen og klostrenes bortfald. 1612 nævnes Ingesvang som første overnatningssted efter Viborg. 1621 fortærer lensmanden på Silkeborg i Rise kro mad for 2 mark samt Rostocker øl for 1½. Voerså i Vendsyssel er fra 1660, Hårby på Fyen fik kgl. bevilling 1659. Vindbyholt i Sydsjælland bærer årstallet 1595 på sit skilt.

Den mest effektive kro-forordning blev udstedt under enevælden i 1695, forberedt ved forordning af 4. juni 1689, som forbød brænding andre steder end i de privilegerede kroer. En krohistorisk fortegnelse ville vise, at den virkelig satte gang i tingene, 1700–56 udstedtes over 200 krobevillinger med ret til brænding til eget forbrug. Det befalede magistraten »i alle købstæder, hvor de ordinære agende poster fare igennem, og hvor almindelige landeveje gå, at beskikke åbne værtshuse, der skulle ligge på et bekvemt sted i byen, i det ringeste have 4 værelser med gode, rene senge, fornødne ildsteder, tætte og velforvarede vinduer og døre, gårdsrum og stalde, skjul til vogne såvel som al anden fornøden magelighed til de rejsendes nødtørft, at de der kunne være så vel logerede *som hos en af de bedste indvånere i byen.*«

Kromandens løn: beværterborgereskabet, der gav eneret på at herbergere, plus »andre privilegier, såsom på rugbrødsbaking, ølbrygning og brændevinsbrænding, salg af øl, brændevin og vin inden og uden huset, samt fritagelse for alle byens bestillinger og forretninger, herunder værgemål og indkvartering«. Privilegierne blev reelle, knyttet til stedet.

Enhver kro skulde have sin ankeprotokol, der skulde forevises politiet »en gang i kvartalet«. At det endnu langt op i tiden kneb med krovæsenets organisation og effektivitet lyser ud af nogle morgengnavne bemærkninger af H. C. Andersen (i »De To Baronesser«, 1849):

»Kort før Dagningen naaede de det første Bedested, der laae i Udkan-  
ten af en lille Landsby. Luften blev imod Morgen endnu koldere end før.  
Krostuen, de traadte ind i, var høist uhyggelig; paa Bordet stod halvtømte  
Kruse og Glas, et Tællelys brændte med lang Tande i Jernstagen; Gulvet  
laae tykt bestrøet med fugtigt Sand; Pigen, som skulde sætte Liv i det Hele,  
stod halv søvnig, med Klæderne løst om sig og samlede op fra Gulvet nogle  
Breve . . . Det Snegleagtige syntes at hvile over alt herinde denne Morgen;  
at faae gjort Ild paa og lavet en Skaal varmt Æggeøl, syntes at lægge sig  
saaledes hen i Fremtiden, at de opgave det til næste Bedested. Hestene  
havde faaet deres, og Kudskene lovede, at nu skulde det gaae rask fremad . . .«



*Jakob Skoemagers smugkro, som blev Jeppes på Bjergets skæbne, hed Stodderklemmen. Nogle steder var der ikke en fjerding vej mellem smugkroerne. Tegning af Wilh. Marstrand.*

*Kobberstiksamlingen.*

Hans samtidige, Christian Winther, var mere elskværdig. »Meget vel tilfreds«, skriver han, under 22. dec. 1829, i protokollen i den da nye Rønnede kro. Sammesteds konstaterer dog en hr. Bull den 21. dec. 1833: »En Snaps Cognac 6 Skilling – paa Taxten 4 Sk.« Tilsvarende klage forekommer, da biskop Bircherod 1708 passerede Nørre Snede: Kromanden lod sig, »for hvad jeg hos hannem bekom, saare vel betale«. 1702 savner diplomaten de Vrigny gode vine »her på heden« (i Toldsted). Han siger dog senere, at der er gode senge og fjerdyner »par tout le Danemarc«.

Jens Baggesen havde i Krebshuset ved Sorø talt lidt hårdt til værtinden





*Skænkestuene i de gamle kroer var ikke særlig hyggelige. Her er en krostue fra Skagen, malet 1886 af P. S. Krøyer.*

*Kunstmuseet.*

over regningen. Undervejs til København fortrød han, og fra Ringsted sendte han nogle rosende linier til krokonen, den navnkundige Madam Plambek, som prompte satte brevet i glas og ramme.

En malerisk gruppe kroer udgøres af smugkroerne. Betegnelsen oser ganske vist af lastefuldhed, men da materialet rummer et bidrag til sædernes historie, skal de ikke forbigås.

Problemet med krodriften var den uregelmæssige tilgang af kunder. Til sikring af kroernes opretholdelse var retten til at brænde brændevin derfor et væsentligt privilegium. Man kompenserede sig for stilstandsperioderne ved salg af brændevin til de omboende, – i nogle tilfælde dog begrænset ved forskrifter om et maximum på een pot ad gangen, pr. dag. 1757 blev det forbudt at sælge brændevin til andre end rejsende.

Sådanne egns-monopoler kan vel have medvirket til smugkroernes opståen og udvikling til »landeplage«. Welblund og Hassø opregner en hel række. Præsten Niels Blicher (St. St.s fader) fortæller i sin »Topographie



*De fleste kroers oprindelige skænkestuer er efter krolivets opblomstring moderniseret efter nutidens krav, krostuen i Kongensbro kro. Fot. : Hakon Nielsen.*

over Vium Præstekald« (1795) om en mand, der gentagne gange havde lovet den gode præst bod samt bedring, at

»... hans Drikfældighed gik saare vidt! og de græselige Synder han nu begik! ... I 10 Aar var han 4 Gange gift – og 4 Gange fik han Penge med sin nye Kone. Endeligen faldt han, paa en Rejse Norden for Viborg, efter at han den foregaaende og sidste Levenat havde sviiret, ned imellem Heste og Vogn, og – brækkede sin Hals. De ulyksalige Kroer, som holdes hist og her i Smug, og, som uagted alle Forbud og Erindringer ej ere blevne afskaffede, have især bestyrket dette Uvæsen. Brændeviin brændes her dog vist ikke, saavidt jeg har kunnet mærke; men i visse Naboe-Sogner skal det gaae temmelig frisk...«

Den Jakob Skoemager, som befordrede Holbergs Jeppe over i hans fatale rus, havde en smugkro. Folketraditionen udpeger hans hus ved Ødemark nær Tersløsegaard. Skønt de Vissenbjerg røveres tilholdssted ogsaa hed Skomagerkroen, ses det dog ikke godtgjort, at skomageri og udskænkning har haft almindelig sammenhæng. (Det bemærkes, at den nuværende

Vissenbjerg kro ejes af Vissenbjerg kirke, et usædvanligt eksempel på den gamle forbindelse mellem kro og kirke).

Derimod holdt møllerne kro; bønderne skulde have sig en møllerdrum. Det gamle ord om, at »den, der kommer først til mølle etc.« kunde antyde kø-dannelser; der har altså været undskyldning for et par søk i ventetiden.

Møllekroerne var ikke specielt velanskrevne. I Bro Mølle kro (der regner sig fra 1198) skal det have været skik at ihjelslå enkeltrejsende gæster, plyndre dem og derpå lade dem forsvinde i mølleåen.

Men normalt var kroen kommet til at betyde lys, varme, tørvejr, hvile, gæstfrihed og venligt selskab for vore vejfarende forfædre. En hel serie kronavne er blevet legendariske begreber. Et navn så poetisk som Elverdamskroen må have været lokkende midt i rejsens strabadser. Andre kronavne er det direkte ved deres fonetik: Bi-lidt, Sluk-efter, Kryb-i-Ly (1737), Hold-bi (1711), Kom-igen.

Som Tyllekro (mellem Odense og Assens) beretter endnu en serie navne om en funktion eller en kvalitet: Kребsehuset, Korskroen (ved en korsvej nær Varde), Blæsenborg (ved Lejre; nedlagt, da landevejen til Vestsjælland blev flyttet til, hvor den nu går), Den gamle Grænsekro (ved Taps), Postholdergården, Korporalskroen (1736), Lodskroen (på Tåsinge) og Toldsted (som for hertugen af Gottorp opkrævede en landevejstold).

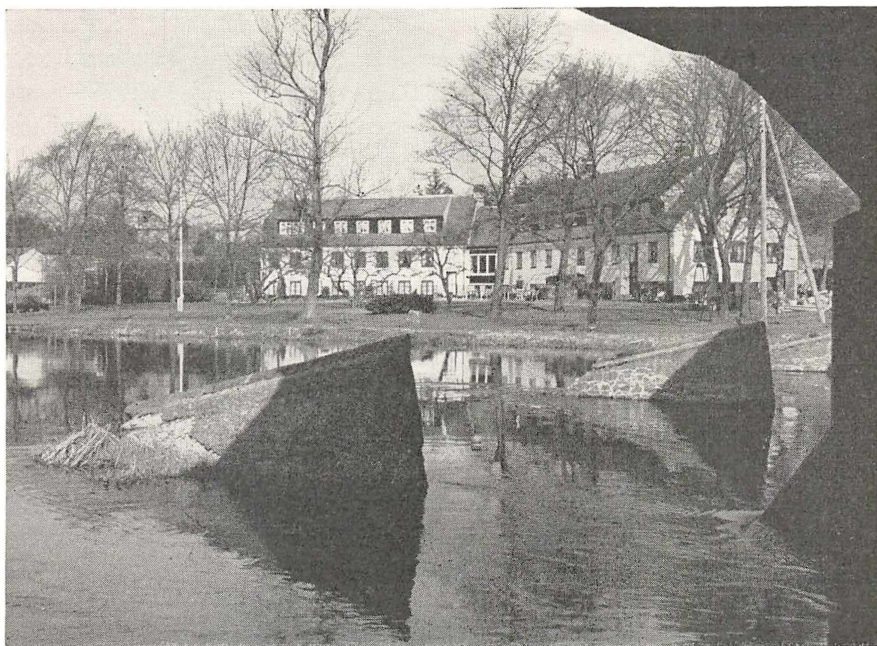
I årene omkring 1800 blev vejene væsentligt forbedret. Den centralstyrede enevoldsstat havde længe nok døjet med utilfredsstillende kommunikationslinier. Hovedstaden kom jo til at ligge i et hjørne af riget netop samtidig med enevældens indførelse.

På baggrund af bl. a. vejforbedringerne skal man nok se forordningen af 7. jan. 1804, som trods alt dokumenterer visse fremskridt siden 1695. Det hedder, at »ligesom der nu næsten allevegne på hovedturen fra Kjøbenhavn til Haderslev er privilegerede post- og gæstgivergårde, således ville Vi (= kongen, in casu kronprinsen) og med velbehag anse, at sådanne vorde indrettede i alle øvrige købstæder i Danmark, hvor pakkeposten gå, og hvor megen passage med rejsende forefalder.«

Med næringsloven af 29. dec. 1857 bortfaldt gæstgivernes automatiske ret til at bage, brygge og brænde, men »de kunne få adkomst hertil såvel som på vinhandel og vognmandsnæring, på landet også på købmands- og høkerhandel«. Funktionerne kromand, købmand og vognmand kan udtrykkeligt samles hos een person. Danske Lov, 1683, synes at anse denne mulighed for en selvfølge. Allerede 1593 eksisterede i Vindbyholt et vognmandslav til kongens befording.

Gæstgiverne kom til, som det er formuleret i en gammel udgave af





*Kongensbro kro ligger ved et ældgammelt vadested over Gudenåen. Det statelige hus er ikke af høj ælde. 1952 blev det moderniseret på foranledning af de jyske turistforeninger. Fot. : Hakon Nielsen.*

Salmonsens, at rangere »næsten som Embedsmænd« (den tids statussymbol!). Med en så distingveret social placering måtte gæstgiverne rigtignok også påtage sig indseende med postbesørgelsen.

Kroernes betydning og relative velstand afspejles i en arkitektur, der for de bevarede »ægte« kroers vedkommende kan være smuk, ja statelig. Adskillige krobygninger er fra omkring 1800 eller før og præget af 1700-tallets sans for proportioner eller bindingsværkets rolige og dog lette harmoni. Nogle er fredede.

Direktør H. P. Hjerl-Hansen fortæller i »Hjerl Hede« følgende om den fynske Skovsgaarde kro, der siden 1933–34 har stået på Hjerl hede:

»Krostuen var tillige butik, idet daværende kromand Peter Kreibjerg ifølge en i krostuen hængende bevilling, dateret 22. april 1856, erhvervede patent som 'virkelig høker'.

Kroens gamle regnskabsbøger viser, hvad der blev solgt af spirituosa og varer, og det er bemærkelsesværdigt, at fattighusets køb efter bøgerne kun bestod i brændevin. I den bygning, hvor stald og lo er, findes to »bisseværelser« – gæsteværelser for omvandrende håndværkssvende – hvis yderst spartanske udstyr sandelig ikke byder nogen komfort.«

Søllerød (bygningen fra 1677) er et fint eksempel, men også Lindenberg fra 1700-tallet og Rønnede fra 1826 er skønne at skue på deres respektive bakketoppe. På Fyen ligger Verninge, Sallinge (1742) og Falsled – samt Sortebro i Den fynske Landsby. Jyllands veje prydes af Fladbro, Kongensbro, Sønder Bjerge og Morup Mølle. Sønderho fra 1685 er en perle. – Rødvig kro (1844) er fra dagvognstiden, Borup (1856) derimod fra *efter jernbanen*.

Og notabene, oprettelsen af Borup kro – bygget samtidig med og lige overfor stationen af samme navn på Roskilde–Korsør-banen – var et memento til de nye »næsten-embedsmænd«: i den følgende periode, *jernbanealderen*, reduceredes brat kromændenes rolle.

Med jernbanens komme blev vejene tomme. 1896 var der kun en halv snes dagvognsruter tilbage; 1912 nedlagdes den sidste. Vejtrafikens nedgang medførte nedlæggelse af en del landevejskroer i en periode på en snes år på hver side af århundredskiftet. Nogle krofolk prøvede at flytte fra landevejen med hen til stationsbyen, og nogle af disse havde heldet med sig og blev *hotelejere*.

Men på et halvt hundrede år vendte billedet igen. Med de brønde 20'ere kom bilerne og flerdoblede rejsehastigheden på vejene. Medens en sådan fart hidtil havde krævet skinner og signaler og stationer og den regelbundethed, der hænger sammen med kollektiv samfærdsel, blev denne marchhastighed nu gennemførlig individuelt og fra dør til dør.

Strengt taget var der herefter ikke mere brug for landevejskroerne i Danmark. Vejene, som i mellemtiden var blevet macadamiserede, moderniseredes påny; selv på cykel og i mørke lod det sig gøre at nå hotellet i næste købstad. Da kroernes forudsætning som middel til afstandenes overvindelse således elimineredes ved bedre veje og dertil bedre transportmidler, vilde kroernes fuldstændige bortfald have været den logiske følge.

Men hvad skete? Før var kroerne nødvendige, nu benyttede man dem frivilligt. Udviklingen svarer helt til udflytningstendenserne på tilværelsens boligsektor overalt i den vestlige kulturkreds, omend vel tidligst og stærkest i USA, hvorfra billig-bilen jo kom og gjorde folk uafhængige af afstande.

Kroerne greb deres chance, da landevejen blev nummer 1 igen. Kroer, der i kraft af en inertiens lov var blevet ved landevejen, blomstrede som aldrig før. Vi har idag i Danmark ikke blot 250 kroer, af hvilke flertallet er sådanne, som har overlevet, hvad vi nu – egnhistorisk, i hvert fald – tør kalde jernbanens intermezzo. Vi har yderligere henimod 60 overnattingssteder, skabt af og for bilismen: *motellerne*.



*Vælgermøde i en sjællandsk kro 1872, tegning af Knud Gamborg i Illustreret Tidende. Midt på tribunen ses konseilspræsident Holstein-Holsteinborg, til venstre for ham Christen Berg, med hånden på brystet, og I. A. Hansen. Fot. : Det kgl. Bibliotek.*

Ordet »motel« (= »motor-hotel«) er, som begrebet, overtaget direkte fra amerikansk. De første i Danmark oprettedes i 1955 med få ugers mellemrum: Lindved nær Vejle, BP ved Roskilde, Wittrup ved Glostrup. Et af de seneste er etableret i 1963 midt på Nørrebro i København, men i reglen ligger også motellerne på landet eller dog i udkanten af byerne, hvor trafikken er medgørlig, så man kan parkere i nærheden af sin seng.

Et besøg på en »rigtig« landevejskro blev sædvane, da bilismen spydede folk i hobetal ud på tur. Som et tidligt eksempel på det landlige kromiljøes popularitet kan man bare nævne Tivolis færgekro. Denne landevejs- og kro-romantik har afstedkommet halve og hele imitationer i møbler og udsmykning. Jo ældre kro, des flere gæster. Man er nok på hjul og mekaniseret, men man aflægger gerne fortiden en visit om søndagen.

Kro-romantiken blomstrer også i almueprægede specialiteter som Kronens egen Gryde, Værtens Ærter og Flæsk, Sulemad hver onsdag, – i lokale ål eller ørred og forel, dyreryg eller fasan, hvis kroen ligger i en skovegn. Een kro har vildsvinesteg blandt sine specialiteter, en anden frikadeller. I det vandomkranste Danmark kan naturligvis ålekroernes række



nå tallerkenen rundt. Svejlbæk laver sine ål efter »original opskrift«. I en anden giver kromanden den 5. dram, siges det.

Det gastronomiske stade lader sig vanskeligt vurdere objektivt, frisk luft distraherer smagsløgene. Velstandsstigningen har øget kravene også til servering og bekvemmelighed. Et stort publikum synes derfor at foretrække sin egen tids etableringer. Men selv hvor ingen mesterkok står i køkkenet, kan jævn dansk kromad smage forbistret godt, tilberedt af konen selv og serveret af mand eller datter. Deres omhu for gæsternes velbefindende er ofte af højeste standard og er ledsaget af en hjertelighed, som ikke kan købes for drikkepenge.

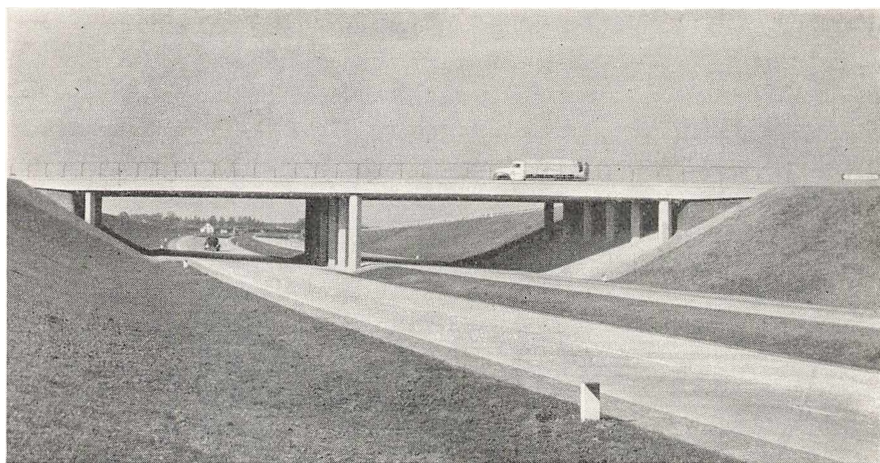
Kroerne har været stationer undervejs for rejsende af alle kvaliteter, fra præster og prangere over digtere og landsknægte til embedsmænd og fyrster. Mange har været huler for brænding, legalt eller uden hjemmel. Kroer med købmandshandel ses stadig, fx. i Humlebæk og Niverød. Bygningen kan være moderne, ja man kan ved en »tørlægnings-afstemning« i kommunen have frataget kroen retten til at føre andet end sodavand og lyst øl; men den kan have haft forgængere, hvor folk og fæ har bedet i århundreder.

Ligesom provinshotellerne har afgivet lokaler til teater- og koncertturneer, til møder, selskaber og utallige baller, således har også kroerne haft en lang række sekundære funktioner. Nogle kan huse den lokale biograf, andre deler tag med kommunale kontorer. Sagførere og sparekasser fra den nærmeste købstad opslår deres kontor for et par timer om ugen i kroens stuer. I Sønderjylland har adskillige været jernbanestationer langs de smalsporede amtsbaner, som blev overtaget ved Genforeningen, men som nu er nedlagte. Flere kroer har arrangeret kunststillinger.

Da kroerne først lå der, blev de, trods definitionen, led også i egnens liv, mødesteder i alle slags anledninger, lørdagsbal, bryllupsmiddag, begravelseskaffe, mejeriets generalforsamling, vælgermøde, selve valgbehandlingen.

Enkelte begivenheder har givet kroerne betydning ikke bare på regionalt, men på nationalt plan. Planen for Esbjerg by og havn blev således i 1870 fremlagt og vedtaget i Strandby kro. Uglebjerg kro var 1535 hovedkvarter for Johan Rantzau før slaget ved Øksnebjerg. Kromand Hammer fra Asminderød og hans søn deltog med hæder i kampen mod englænderne i 1807. Medelby (1651) opbevarer den stemmeurne, hvori Skærbæk sogn stemte sig til Danmark i 1920. Hvidstens rolle under Besættelsen er kendt.

Rungstedlund fra ca. 1680 var tidligere Rungsted kro, Johannes Ewald boede der 1773–75. Ca. 1800 blev kroen hovedbygning for Rungstedgaard og er nu efter Karen Blixen blevet Det danske Akademi's domicil.



*Viadukt under Hørsholmvejen. De krydsende veje føres over eller under motorvejene, hvorved trafik-hastigheden og færdselsikkerheden forøges.*

*Fot. : Vejdirektoratet.*

## Vejene i det moderne samfund

*Af Kaj Bang*

ETHVERT samfund har haft og har behov for transport af mennesker og varer. Transportbehovenes udvikling i de enkelte samfund har været nøje forbundet med landenes tekniske og økonomiske udvikling, hvilket har manifesteret sig i en enkel sammenhæng: jo større produktion desto større transportbehov og samtidig som oftest også øgede praktiske og økonomiske muligheder for at udnytte de tekniske fremskridt på transportmidlernes område. Denne sammenhæng har gjort sig gældende i historiens løb og finder fremdeles udtryk i forskellen mellem mere og mindre udviklede lande.

I de moderne samfund, de økonomisk og teknisk fremskredne stater, har samfærdselen antaget et hidtil ukendt omfang. Dette gælder såvel for persontrafikken som for godstrafikken. En stadig større mængde varer og et stadigt større antal mennesker skal transporteres fra et sted til et andet og stiller krav om et stedse mere omfattende og effektivt transportapparat.

Den tekniske udvikling på transportmidlernes område har været karakteriseret ved, at særligt betydningsfulde tekniske fremskridt ofte har affødt overdrevne, til dels entusiastiske, vurderinger af de nye trafikmidlers fremtidsmuligheder. Dampskibenes fremkomst førte til ønsker om et stærkt øget

kanalbyggeri. Lokomotivets opfindelse førte i mange lande til bygning af omfattende jernbanenet, der – som det senere skulle vise sig – rummede en betydelig mængde urentable strækninger; navnlig små sidelinier, der i vidt omfang allerede er, eller planlægges, nedlagt. Flyvemaskinernes fremkomst og effektivisering førte i mange lande til bygning, eller ønsker om bygning, af et stort antal flyvepladser i de enkelte samfund.

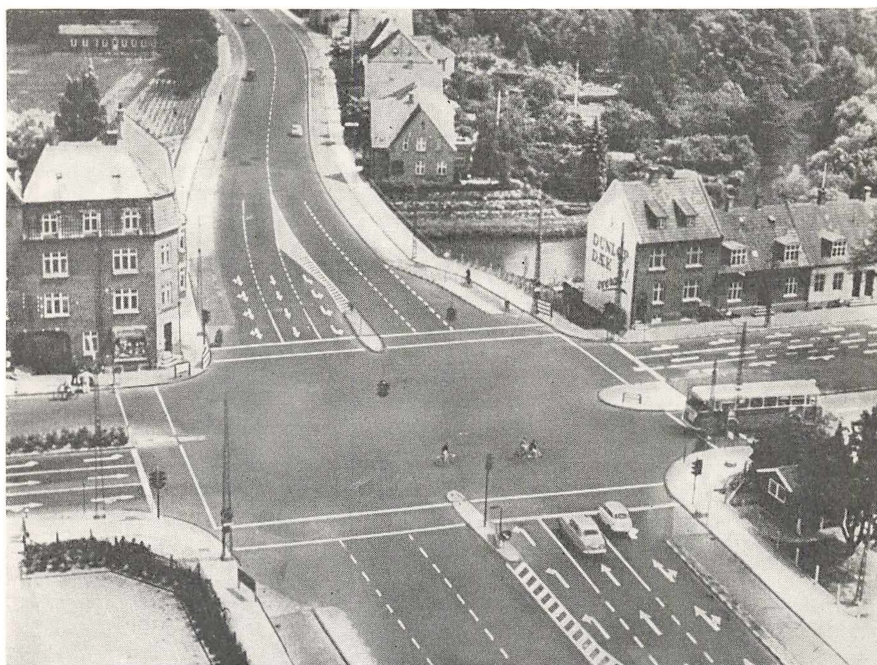
Og nu *bilen*, det transportmiddel som opmærksomheden måske samles stærkest om i dag. Når aviserne taler om trafikken, menes almindeligvis biltrafikken.

Som transportmiddel har den allerede sin egen historie strækkende sig over 6–7 årtier. Først i de senere år, navnlig efter 2. verdenskrig, har den imidlertid for alvor udstrakt sin betydning og sine problemer til lande uden for U.S.A. Bilens udbredelse og betydning må dels ses i sammenhæng med de fremskredne staters ændrede struktur, dels med borgernes øgede økonomiske muligheder. Landbrugets mekanisering og industriens og handelens stærke vækst medfører, at moderne samfund i stadigt stigende grad bliver bysamfund. Dette ændrer transportbehovet på radikal vis, og navnlig når den øgede velstand samtidig giver borgerne større muligheder for at erhverve biler. Men vi må erkende, at bilerne er her, og at de vil komme i stadigt stigende tal.

Behovet for biltransport er imidlertid ikke ensartet, og de krav, det stiller til samfundets veje, fremtræder derfor heller ikke med lige stor vægt. Man kan således opdele biltrafikken i forskellige arter, efter hvilket behov transporten skal dække: bolig-arbejdssted-trafik, transport til og fra arbejdet, *erhvervstrafik*, herunder først og fremmest transport af varer, men også bilkørsel udøvet af f. eks. læger, dyrlæger, repræsentanter etc., *indkøbstrafik*, udfoldet i forbindelse med husstandes indkøb af varer såvel til det daglige forbrug som køb af »udvalgsvarer«, beklædning, møbler etc., *besøgstrafik* i forbindelse med visitter, teaterbesøg etc., samt *rekreationstrafik*, d.v.s. speciel trafik udfoldet i fritiden f. eks. i forbindelse med udflugter, ferier etc.

Vejsystemet og bilerne udgør som nævnt kun *en del* af et samfunds transportapparat. Jernbaner, havne og flyvepladser og de dertil hørende trafikmidler udgør andre vældige anlæg, der også danner basis for trafikafvikling. En del transporter vil naturligt anvende bestemte dele af transportapparatet. F. eks. kan nævnes, at Danmarks import og eksport af varer til stadighed i væsentligt omfang foregår pr. skib. En betydelig del af transporterne kan imidlertid afvikles på mere end en måde, d.v.s., at der kan blive tale om at træffe et *valg* mellem den række forskellige transportmuligheder, som transportapparatets enkelte bestanddele byder på.





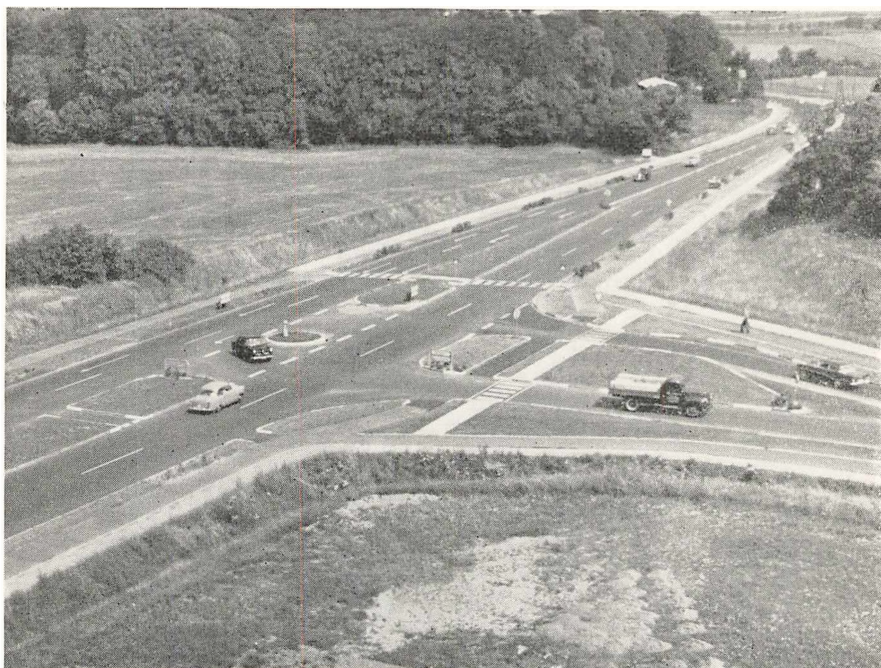
*Provinsbyers gadenet udformes med moderne regulerende foranstaltninger. – Gadekryds i Odense.*

*Fot. : Vejdirektoratet.*

Er dette apparat særligt veludbygget på et område, vil dette også øve en særlig tiltrækning. Udbygges eksempelvis et samfunds vejssystem til en høj standard, vil dette i sig selv stimulere biltrafikken og bidrage til en (yderligere) stigning i biltallene.

En række forhold vil være afgørende for valget af transportmiddel: *omkostningerne* forbundet med benyttelse af de forskellige trafikmidler, *rejsetidernes længde*, den grad af *komfort*, der kan opnås, den *sikkerhed* hvormed rejserne kan afvikles samt endelig af *trafikvanerne*. Hertil kommer dog, at anskaffelse af biler formentlig til en vis grad sker af prestige-hensyn, d.v.s., at baggrunden for bilkøb ikke *alene* er et spørgsmål om at vælge transportmiddel, men at bilens betydning som statussymbol spiller en vis rolle.

Erfaringen viser under alle omstændigheder, at valget ofte falder på bilen. I U.S.A. er biltallene nu steget til mere end 400 pr. 1000 indbyggere. I Danmark er det samlede antal biler i tiåret 1950–1960 steget fra 179.000 til 578.000, og sidstnævnte tal forventes ifølge Vejdirektoratets bilprognose næsten tredoblet inden 1980. Ved udgangen af 1962 var det samlede antal biler i Danmark 753.000 eller 161,4 pr. 1000 indbyggere.



*De traditionelle veje forbedres ved bygning af moderne tilslutningsanlæg for de tilstødende veje.  
Fot. : Vejdirektoratet.*

Disse tal rejser for tilvejebringelsen og udformningen af et moderne vejssystem en række komplicerede problemer. For det første fordi det er meget betydelige investeringer, der skal til for at skabe et vejssystem af en standard, der modsvarer en væsentlig del af de krav, de stærkt øgede biltal stiller. Eksempelvis koster (4-sporede) motorveje ca. 3 mill. kr. pr. km at anlægge, hvortil kommer vedligeholdelsesomkostninger. For det andet er det et kompliceret spørgsmål, *hvorledes* man skal udforme et vejssystem. Ser man på et lands samlede vejnet, kan man skønmæssigt beregne, hvor mange kilometer der årligt bliver tilbagelagt af biler på samtlige veje. I 1962 er omfanget af den samlede biltrafik i Danmark således beregnet til ca. 12,3 milliarder »bilkilometer«. Denne trafik fordeler sig imidlertid ikke jævnt på vejnettets enkelte dele og ej heller jævnt over året.

Trafikken varierer dels inden for døgnet timer dels på de enkelte ugedage og i årets forskellige måneder. Bytrafik såvel i storbyer som i relativt mindre byer, f. eks. provinsbyer, vil endvidere være af en anden karakter end færdselen i mere åbne områder, f. eks. på landeveje og motorveje.

I storbyen skal dels afvikles en betydelig erhvervs trafik, primært til distribution af varer til og fra industri- og detailhandelsvirksomheder, fragt-





*Motorveje bliver anlagt, facadeløse og med store kurveradier. – Ringvej ved Odense.*

*Fot. : Vejdirektoratet.*

centraler i forbindelse med f. eks. godsbanegårde, havne etc. Dels skal afvikles en oftest meget betydelig bolig-arbejdsstedtrafik. Medens den første kategori er relativt jævnt fordelt over dagen, er den sidste gruppe kraftigt koncentreret om de tidspunkter, hvor borgernes beskæftigelse begynder eller ophører, »myldretimerne«. Herved stilles meget betydelige krav til vejsystemet, ikke mindst i ældre byer, der har bevaret en bykærne med smalle gader, oprindelig udformet alene med henblik på benyttelse af hestekøretøjer. Problemet kompliceres almindeligvis yderligere derved, at netop city-området er centrum for en række funktioner, der tiltrækker trafik: store varehuse og forretninger, centraladministration, erhvervslevets, navnlig handelens, administration, banker, institutioner, teatre, biografteater, hoteller etc. Når bortses fra den af erhvervslevet skabte trafik, er det endvidere af betydning, at en ikke ringe del af de biler, der samles i byområdet, kun er i brug 1–2 timer daglig. Disse biler rejser på den ene side næsten uløselige parkeringsproblemer og skaber på den anden side ulemper for trafikens afvikling ved beslægtelæggelsen af en væsentlig del af vejnettets kapacitet.

Der eksisterer næppe moderne storbyer, der kan siges at have løst disse



problemer til fuldkommenhed, d.v.s. byer med et vejnet, der på relativt gnidningsløs måde tillader trafikken at »komme igennem« på alle tidspunkter. Men mange midler tages i brug for at effektivisere vejnettet og derigennem mindske trafikvanskelighederne: trafiklys, eventuel med »grønne bølger«, afstribninger, indførelse af ensrettede gader, bygning af parkeringshuse etc. Endvidere bliver problemerne selvsagt mindre, jo mere effektive de kollektive transportmidler er.

Et mere gennemgribende bidrag til problemernes løsning kan bestå i etablering af større *radialveje*, der fra storbyens forstæder kan opsamle og direkte indføre trafikken til byens centrale områder og tilsvarende lede trafik ud af byen. Endvidere kan etableres et eller flere sæt *omfartsveje* eller ringveje, der dels kan bidrage til, at gennemkørende trafik, d.v.s. trafik uden ærinde i storbyen, kan ledes uden om denne, dels kan tjene som forbindelse mellem de store og oftest voksende forstadsområder. Ved tilstrækkeligt store trafikmængder vil det være hensigtsmæssigt – omend ikke altid muligt – at disse veje udformes som motorveje og motorgader, d.v.s. veje, der er krydsningsfri og tillader til- og frakørsel på særligt udformede anlæg, der kan muliggøre ind- og udfletning af trafik fra tilstødende områder uden væsentlige gener for trafikken på de pågældende veje.

Også for mindre byers vedkommende er etablering af omfartsveje et middel til forbedring af trafikforholdene i selve byområderne, der ofte består af smalle gader med ringe kapacitet og ikke sjældent har en eller flere stærkt trafikerede strøggader.

Etablering af omfartsveje sker dels under hensyn til stigende fjerntrafik, men begrundes – som også i storbyer – i øvrigt ved den forøgelse af trafiksikkerheden, dette erfaringsmæssigt medfører. Nye omfartsveje kan kombineres med nye eller ombyggede *indfartsveje*, samt ved ændringer i byens interne gadenet, f. eks. ved gadegennembrud, d.v.s. ved nedrivning af spærrende bebyggelser med det formål at skabe nye vejlinier, der kan tjene som fordelingsveje langs med eller omkring det centrale byområde, hvorved dette kan aflastes for trafik.

Alle væsentlige ændringer i vejsystemet må udformes i overensstemmelse med de betingelser og særlige behov, der gør sig gældende i de enkelte områder. Således må ved beslutninger vedrørende vejes linieføring tages vidtgående hensyn til byernes forventede fremtidige vækst og eventuelle planer om dennes geografiske placering. Sådanne planer vil i Danmark almindeligvis findes udformet i byplaner, dispositionsplaner etc., der i sit grundlag bl. a. har inddraget overvejelser om det fremtidige vejssystem.

Af den samlede længde af de offentlige veje i Danmark, ca. 59.000 km, falder imidlertid kun ca. 4.000 km i byerne. Den største del af vejnettet –

ca. 55.000 km – er placeret i landområderne, og også her stiller bilparkens stigende omfang betydelige krav om vejsystemer, der kan dække biltrafikens behov på rimelig måde.

Man kan karakterisere biltrafikken i landområder ved opdeling i visse – ikke skarpt afgrænsede – hovedgrupper, der som vurderingsgrundlag benytter bilrejsernes udgangspunkt og mål og delvis rejsernes længde. Man taler således om *lokaltrafik*, omfattende dels trafik over relativt korte afstande i selve landområderne, dels byernes oplandstrafik, om *inter-urban trafik*, færdselen mellem byerne (ofte specielt anvendt om færdselen mellem nabobyer) og endelig om *fjerntrafik*, den resterende del af trafikken, der omfatter de længste bilrejs. Vedrørende fjerntrafikken skal specielt fremhæves, at der hersker stærkt overdrevne forestillinger om denne trafiks omfang i forhold til den øvrige trafik. Fjerntrafikken udgør – ifølge såvel danske som udenlandske erfaringer – kun sjældent mere end 10–15 procent af de totale trafikmængder. Undtagelser eksisterer naturligvis, f. eks. i forbindelse med veje, der fører til landegrænser, og derfor i særligt omfang er påvirket af gennemgående trafik. Som et dansk eksempel kan nævnes strækningen på hovedlandevej A 10 fra Kolding til grænsen. Almindeligvis er dog som anført fjerntrafikken af et relativt beskedent omfang.

Dette betyder imidlertid ikke, at et eksisterende – måske endog omfattende – vejnet, der er tilvejebragt før biltrafikkens voldsomme vækst og dermed ud fra et andet trafikalt grundlag, vil være tilstrækkeligt til at betjene de trafikmængder, der skal afvikles på vejene i det moderne samfunds landområder.

For den sekundære del af dette vejnet, f. eks. mindre befærdede landeveje og biveje, der hovedsagelig betjener lokaltrafik, vil det ændrede trafikbehov navnlig fordrer tilvejebringelse af mere tidssvarende tilslutninger til det overordnede vejnet samt eventuelt gennemførelse af forbedringer af vejbelægningernes kvalitet, efterhånden som den stigende tunge trafik, lastbiler, rutebiler m.v., medfører større krav til vejenes bæreevne.

Langt de største krav stilles imidlertid til den *primære del* af vejene i landområderne, d.v.s. den del, der forbinder byer og landsdele.

For det første skal disse veje naturligvis indpasses i og kombineres med de i og omkring byerne tilvejebragte moderne vejsystemer.

Hovedvejene, der fører til storbyerne, må udformes således, at de indføjes i og tilsluttes disse byers net af ringveje og radialveje, og de kan eventuelt selv virke som radialveje.

Ved mindre byer, f. eks. provinsbyer, tilstræbes det at give de større tilstødende veje fra landområderne en sådan linieføring, at de tangerer byområderne, hvor de tilsluttes – eventuelt selv fungerer som – byens om-

fartsveje. Mindre bysamfund, der er opbygget langs med og omkring stærkt befærdede veje, kan lettes for trafikpresset ved omlægning af hovedtrafikåre, således at de føres uden om de bymæssige bebyggelser.

Samtlige ovennævnte foranstaltninger bidrager til at gøre det samlede vejsystem til en effektivt virkende organisme, der kan indføre og modtage trafikstrømme fra områder med mere eller mindre omfattende koncentrationer af bebyggelse og erhvervsliv. Alt i alt vældige opgaver hvis løsning stiller store økonomiske, tekniske, planlægningsmæssige og administrative krav.

Vejsystemet bliver imidlertid først til en effektivt virkende *helhed*, når *forbindelseslinierne* mellem befolkningskoncentrationerne bringes i orden, d.v.s., når der er tilvejebragt et net af hovedveje med tilstrækkelig stor kapacitet og høj grad af færdselssikkerhed.

På dette område ligger opgaver af overordentlig stort format; dels fordi det drejer sig om meget lange strækninger, dels på grund af de nødvendige arbejders meget omfattende karakter.

I en del tilfælde vil det være tilstrækkeligt at udvide og ombygge eksisterende veje. En stor del af hovedlinierne af det overordnede vejnet vil imidlertid blive belastet af så store trafikmængder, at det fordrer bygning af *nye veje*. Disse kan i nogle tilfælde være traditionelle 2-, 3- eller, når det drejer sig om betydeligere trafik, 4-sporede veje, men på mange hovedlinier må problemerne løses ved bygning af *motorveje*. Det er da også disse veje, der tildeles den største opmærksomhed i den offentlige debat.

Rundt om i verden bygges sådanne veje i stigende omfang. Særlig kendt er det tyske »Autobahn«-system, som er under stadig udvidelse, og det landsomfattende motorvejsnet, som er under bygning i U.S.A. Også de fleste andre økonomisk og teknisk fremskredne stater har anlagt motorveje og planlægger flere, f. eks. Frankrig, England, Italien, Belgien, Holland, Schweiz, Østrig og Sverige.

Man er nået frem til en ret stor ensartethed i udformningen af motorveje, der repræsenterer den i praksis størst mulige gennemførelse af princippet om adskillelse af færdselsarter og færdselsretninger. På motorveje er alle vejkyrds ude af niveau, og motorvejen er fuldstændig facadeløs, idet til- og frakørsel, som tidligere omtalt, kun sker gennem særlige anlæg, som etableres på relativt få steder – oftest med 10 til 15 kilometers mellemrum – og som kun tillader tilkørsel *fra* højre og frakørsel *til* højre i vejenes færdselsretning. I øvrigt er motorveje af særlig høj vejteknisk standard med brede kørebaner, store kurveradier, jævne stigninger og fald samt – bortset fra undtagelsestilfælde – med dobbelte kørebaner adskilt ved midterrabat.





*De mindre befærdede landeveje og biveje kan føje sig efter terrænet og give trafikkanterne nærmere kontakt med landskabet.*

*Fot. : Vejdirektoratet.*

I færdselsmæssig henseende er motorvejene forbeholdt den hurtigt kørende bilfærdsel – til tider endog med udelukkelse af lastbiler. Udelukket er altid ikke alene fodgængere, cyklister og hestevogne, men også knallerter, traktorer og lignende. Venstresving og vendinger er dels teknisk udelukket, dels – ligesom standsninger – direkte forbudt. Langs motorvejene anlægges efter behov tankstationer, raste- og parkeringspladser m. m., altid under iagttagelse af, at der kun er adgang til anlæggene ad særlige til- og fra-kørsler i vejenes højre side.

Motorvejene har en stor kapacitet. Dette muliggør ikke alene afvikling af store trafikmængder, men tilvejebringer samtidig såvel en større rejsehastighed som en mindre risiko for færdselsuheld, end tilfældet er på »traditionelle« veje. Nyere undersøgelser i U.S.A. af sikkerheden på almindelige 4-sporede veje og på motorveje har således vist, at på traditionelle veje er dødsrisikoen i forhold til den samlede kørselslængde 2,5 gange større end på motorveje.

Som nævnt er det kun en begrænset del af et samfunds hovedvejslinier, der forudsættes udbygget som motorveje. Dette skyldes naturligvis i væsent-

lig grad den store anlægsudgift, der er forbundet med etableringen af motorveje. Af betydning er det imidlertid også, at de trafikale og sikkerhedsmæssige vanskeligheder først for alvor begynder, når trafikken bliver tæt. Dette muliggør opretholdelsen af omfattende strækninger af – eventuelt ombyggede og udbyggede – traditionelle vejtyper, der tillader afvikling af mindre trafikmængder med relativ stor rejsehastighed og begrænset trafikrisiko. Det er i øvrigt en almindelig opfattelse, at man ikke bør bygge motorveje, medmindre trafikken når en størrelsesorden af 10.000 køretøjer pr. døgn i årsgennemsnit.

Med udbygning og effektivisering af byernes og landområdernes vejnet efter retningslinier, som beskrevet i det foregående, vil de fleste moderne samfund være relativt veludrustet overfor bilalderens trafikale vejproblemer.

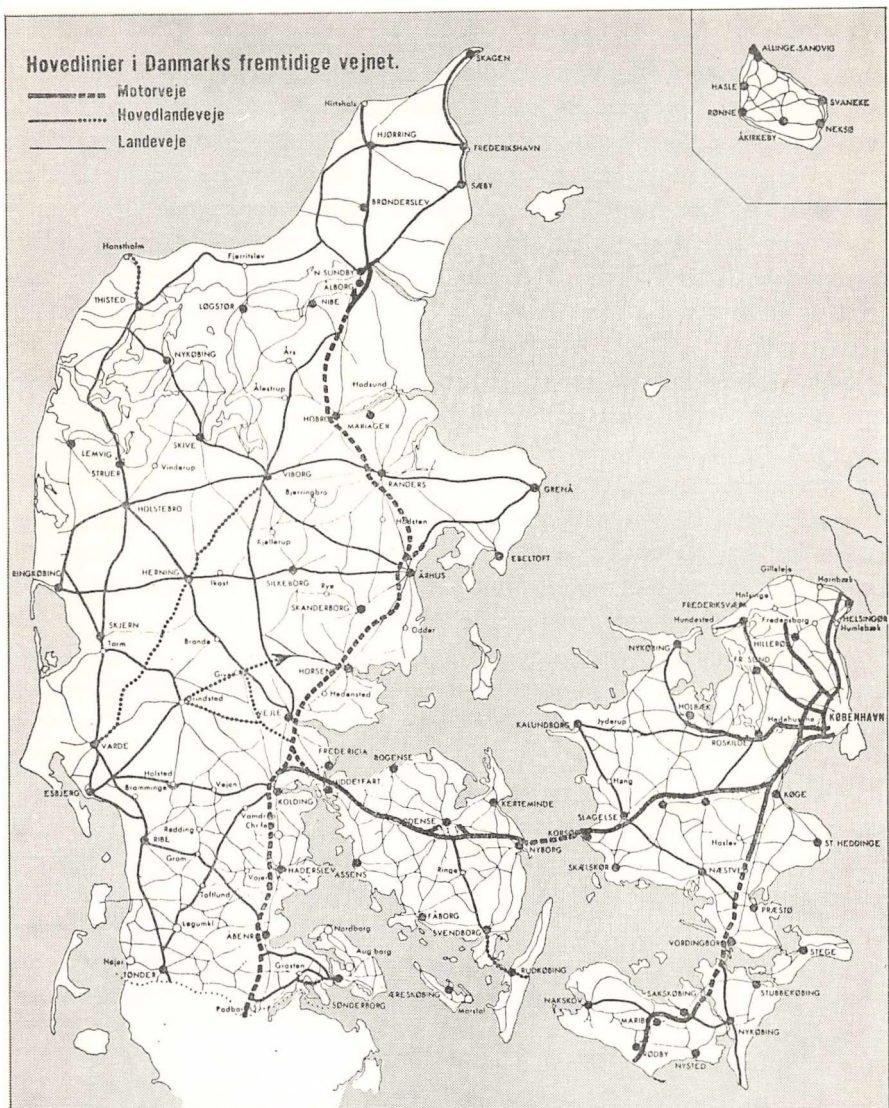
I nogle tilfælde kan en del problemer dog endnu stå tilbage, nemlig i lande, der har omfattende bjergområder, som de store vejnet skal passere, eller stater, hvis enkelte landsdele er adskilt af floder, sunde eller lignende. Her kan omfattende *broarbejder* være påkrævede.

Dette er i udstrakt grad tilfældet i Danmark, hvis eksisterende og planlagte vejnet, herunder broer, i det følgende skal omtales.

Det danske vejnet er overordentligt tætmasket. Som tidligere anført er den samlede længde af de offentlige veje i dag ca. 59.000 km, hvoraf 4.000 km i byerne og ca. 55.000 i landområderne. Af sidstnævnte kategori er 2.200 km hovedlandeveje, 6.200 km andre landeveje og de resterende knapt 47.000 km biveje. Dette vejnet er udviklet over en lang periode, idet det i alt væsentligt eksisterede, men med en anden teknisk standard end nu, før 1. verdenskrig.

Da motoriseringen efter denne krigs afslutning så småt begyndte, indledtes de påtrængende opgaver i forbindelse med tilpasningen af det bestående vejnet til biltrafikkens krav, hvilket i første omgang bestod i at forsyne vejene med slidstærke belægninger. For landevejenes vedkommende var denne opgave i det store og hele gennemført i midten af 1930'erne, medens den for bivejenes vedkommende er fortsat op til de seneste år. I dag har således hele landevejsnettet og omkring to trediedele af bivejsnettet faste støvfri belægninger.

Fra midten af 1930'erne har vejnettets udbygning mere haft karakter af forbedringer af vejenes standard, omfattende forstærkninger, forbedring af længdeprofil og linieføring, udvidelse af kørebanebredder o.s.v. Medens vejnettets oprindelig bestod af smalle 2-sporede veje, er de 2-sporede profiler i dag i almindelighed bredere, ligesom en betydelig del i de senere år er udvidet til 3- og 4-sporede veje, hovedsagelig koncentreret om landets hovedfærdselsårer.



*For de stiplede og punkterede strækninger er der ikke truffet endelig beslutning om linieføringen.*

For byernes vedkommende rejste motoriseringen ikke straks tilsvarende belægningsproblemer som på landet, idet gaderne gennemgående var brolagt. Udviklingen efter 2. verdenskrig har imidlertid rejst betydelige trafikvanskeligheder, der søges imødegået på de tidligere skitserede måder ved etablering af omfartsveje, gadegennembrud etc.

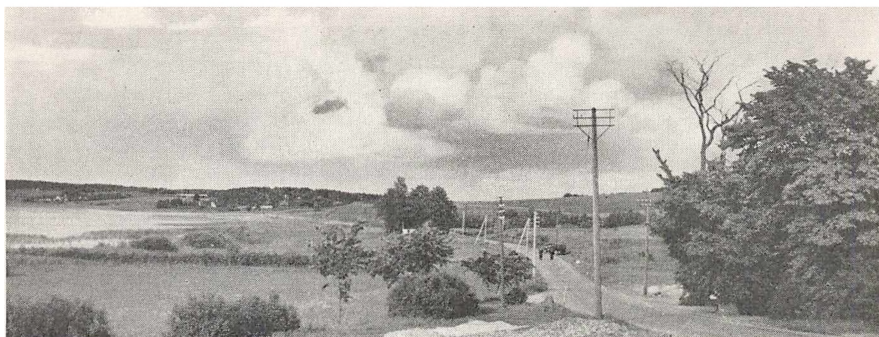


I forbindelse med løsningen af Danmarks vejproblemer samles opmærksomheden i disse år imidlertid i ganske særlig grad om tilvejebringelsen af omfattende motorvejsnet i hele landet og om skabelsen af meget omfattende broforbindelser, først og fremmest over Store Bælt og Øresund. En række andre broprojekter, f. eks. en bro over Svendborgsund og Sallingsund, en ny broforbindelse over Storstrømmen og endelig en tunnel under Limfjorden, er under forberedelse og sigter mod den sammenkædning af landets hovedlandevejsforbindelser, der med allerede etablerede broforbindelser, først og fremmest Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen, har været tilstræbt i en årrække.

Kun relativt få motorvejslinier er på indeværende tidspunkt færdige, mindre end 100 km, men et motorvejsnet med en samlet længde af 800 km er under planlægning og delvis projektering og forventes gennemført inden for den nærmeste snes år.

Løsningen af vejproblemerne stiller meget betydelige økonomiske krav. Inden for den kommende 20-års periode forventes de samlede vejinvesteringer i Danmark således at komme til at andrage omkring 20 milliarder kroner. Hertil kommer løsningen af beskæftigelsesmæssige problemer forbundet med vejenes projektering og bygning, hvor såvel mangelen på højt kvalificeret arbejdskraft som den høje beskæftigelsesgrad overhovedet medfører vanskeligheder, ikke mindst i forbindelse med bygningen af de store broer.

Med løsningen af de skitserede danske vej- og broopgaver vil såvel vejsystemet som helhed som de enkelte veje opnå en standard, der på rimelig måde imødekommer de krav, som stilles af det øgede antal biler. Det danske vejnets hovedlinier vil samtidig, med veje af høj klasse, have udviklet og forbedret tilknytningen til de primære udenlandske vejsystemer, hvorved den internationale færdsel ydes en bedre trafikbetjening, og det danske vejsystem får sin rette og naturlige placering inden for det omfattende europæiske vejsystem.



Landskab ved Arreso.

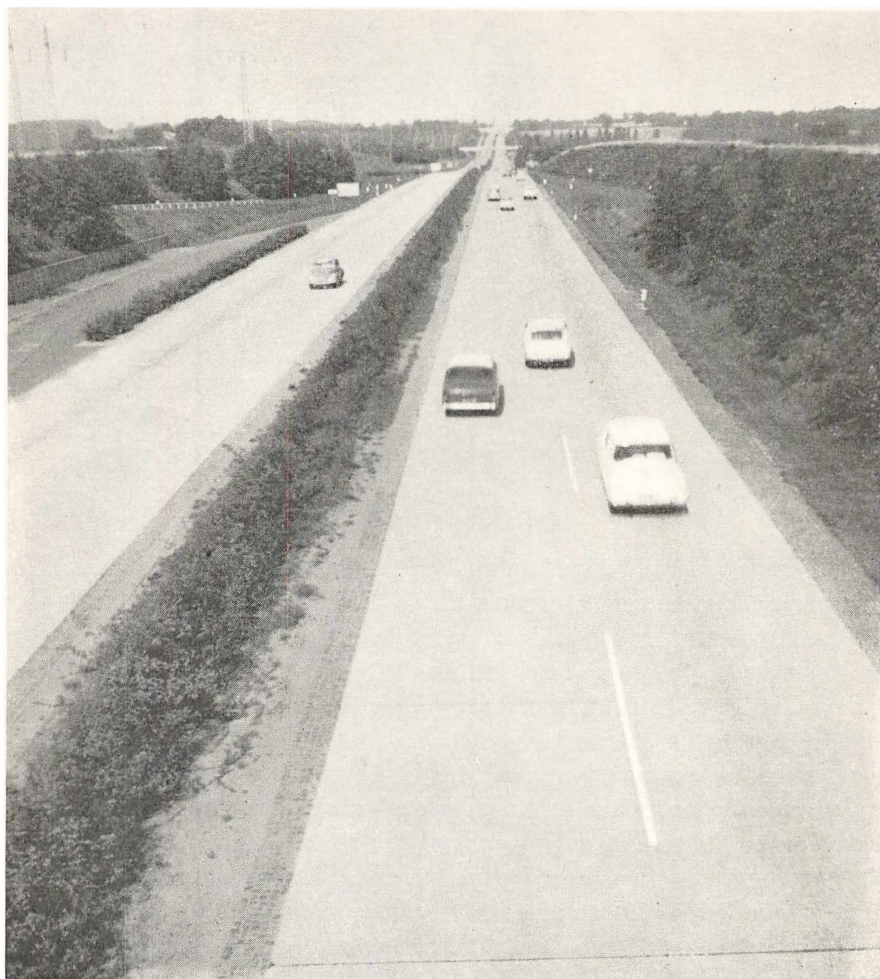
Fot. : Knud Gemzøe.

# Vejene i det danske landskab

*Af C. Blixencrone-Møller*

ET særkende ved det danske landskab er dets beskedne dimensioner. Højdeforskellene er overalt små, og de skifter i bløde overgange, der ender i en bølgende horisont, som sjældent er ret langt borte. Kun fra de højeste bakker og over Jyllands hedesletter kan vi se langt. Et andet særkende er landskabets hyppige møde med havet, både det åbne hav, hvor landskabet standser, og de talrige fjorde, vige og sunde, hvor det dukker op igen inden for synsvidden, og hvor havet ligesom bliver en del af landskabet.

Det er ikke stedet her at beskrive det danske landskabs mange andre former, som tilsammen giver vort landskab sin særlige karakter: klitterne, hedesletterne, moserne, åerne og meget mere. Det må være nok at konstatere, at alle landskabsformerne er beskedne og derfor meget sårbare over for menneskelige indgreb; bebyggelse, beplantning, vejanlæg og meget andet menneskeværk syner stærkt i landskabet. Vejene er således et stærkt træk i landskabet, de tegner sig som meget synlige bånd – jo synligere jo dybere og lige, de skærer sig ind i bakkerne, og jo højere og lige, de fyldes op i dalene. Vejene har en meget stor turistmæssig betydning, så vist som det nu om dage er fra vejene, vi oplever landskabernes vekslen og lærer dem at kende. Vejene er paradoksalt nok både tilskuerplads og scenen, hvor det foregår. Der er bygget mange smukke og hensynsfuldt placerede veje i Danmark – også moderne veje – men man kunne alligevel ønske sig, at vore vejteknikere i højere grad ville have i tankerne, at en kubikmeter jord ikke alene er fyldt til en dæmning, men også en del af det landskab, den er gravet ud af. Bedre end mange ord er måske en henvisning til omstående billeder og tekst.



Helsingørvejen.

Fot. : Blixencrone-Møller.

*Hæfter vejbyggeren sig for stærkt ved de rette linier, tvinges han til at skære mere i landskaberne end godt er. De bliver samtidig kedelige og trættende at køre på. De seneste erfaringer fra motorvejsbygning i udlandet går isørigt ud på, at motorveje såvel ud fra trafiktekniske som skønhedsmæssige grunde overhovedet ikke bør have retlinede strækninger.*

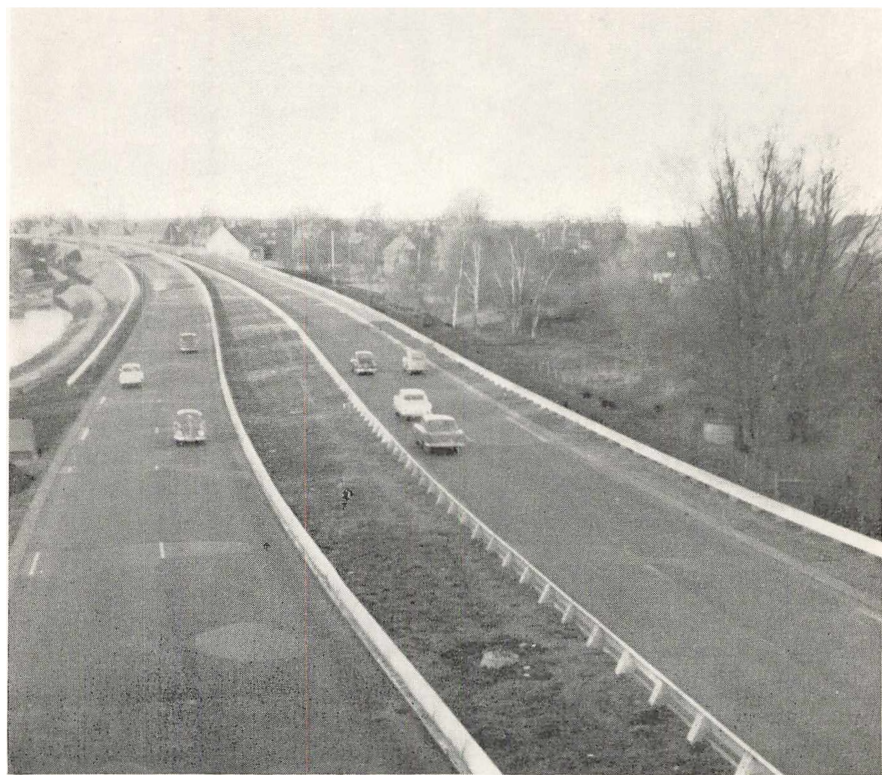




*Udfletningsanlæg ved Jægersborg.*

*Fot. : Københavns amts vejinspektorat.*

*Motorvejene med tilslutningsveje og broer beslaglægger ofte store arealer, og anlæggene medfører store ændringer i terrænet. Et tilslutningsanlæg vil være i stand til helt at gøre det af med et landskab.*

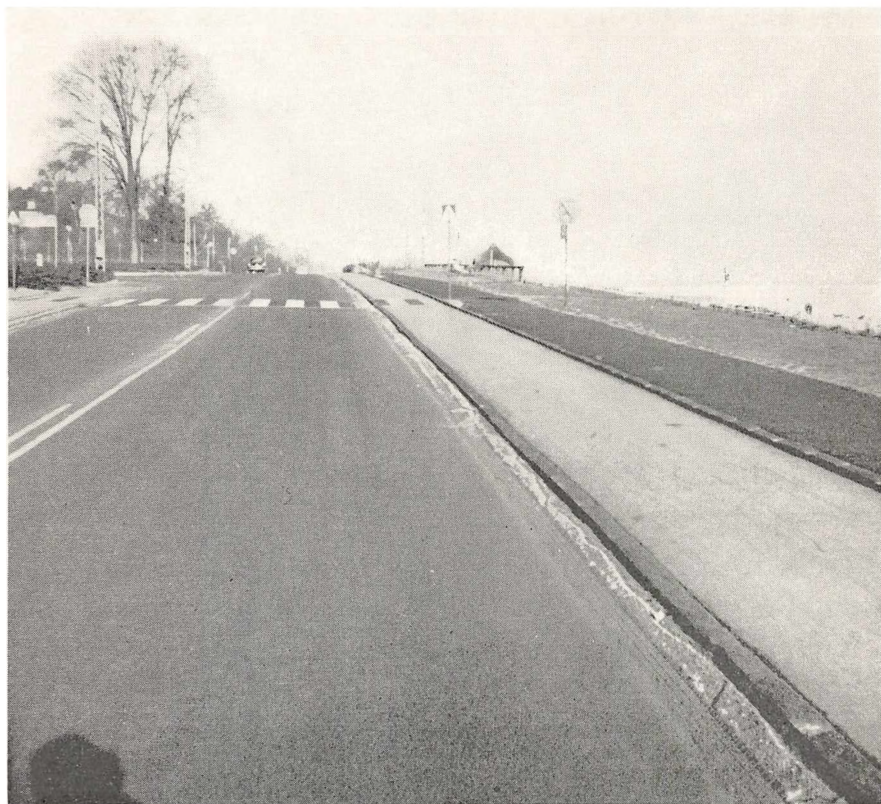


*Omfartsvej ved Lyngby.*

*Fot. : Blixencrone-Møller.*

*Nu er det åbenbart meningen at forsyne også motorvejenes midterrabat med afviserværker, fordi bilisterne ikke forstår at holde måde med farten og derved udsætter sig for at ryge helt over på den modgående kørebane. Det ser ikke godt ud, selv om man vil pynie på det med beplantning. Hvor det kan lade sig gøre, burde de to kørebaner fjernes så meget fra hinanden, at der ikke bliver tale om en egentlig rabat, men en vejside, som kun i visse tilfælde vil kræve et afviserværk.*





*Strandvejen i Rungsted.*

*Fot. : Blixencrone-Møller.*

*Man er alt for tilbøjelig til at trække byernes gadeprofiler med ud på landet. Dette vejanlæg – Strandvejen ved Rungsted – er såvist ingen fryd for øjet, – godt at man har Øresund at se på. Nogle grønne rabatter i stedet for kantstenene ville have stået bedre til de landskabelige omgivelser.*

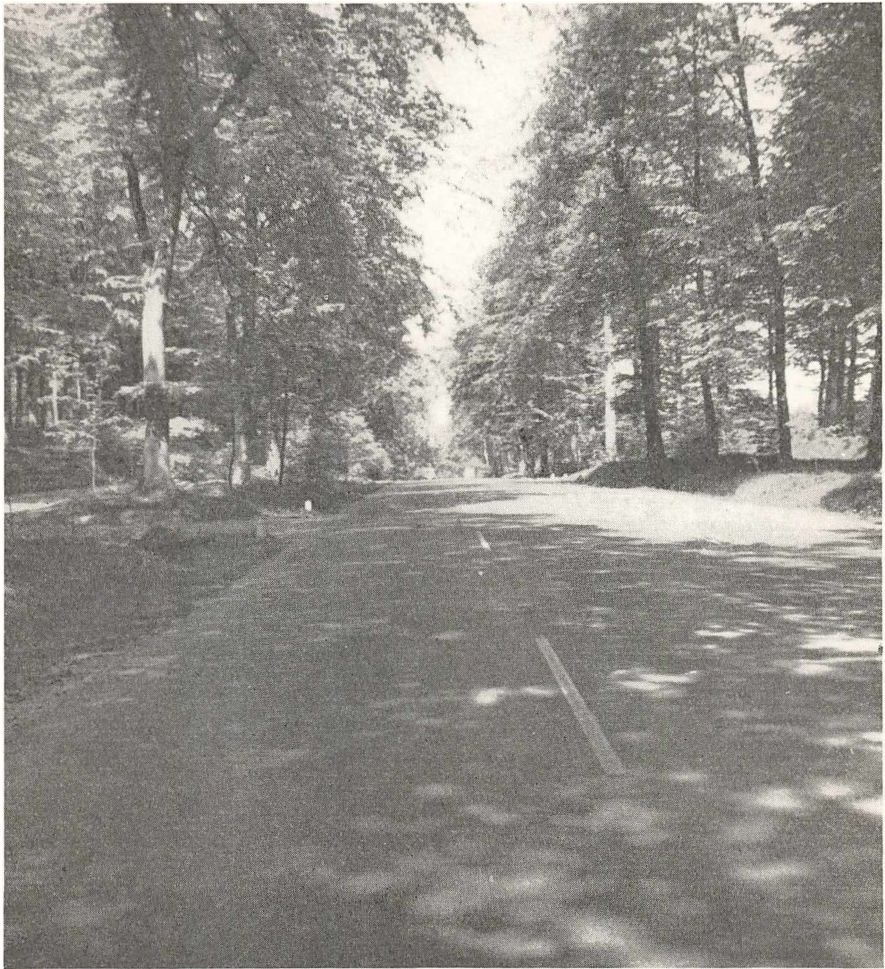




*Hovedvej 5 gennem Store Dyrehave.*

*Fot. : Blixencrone-Møller.*

*Vejudvidelser og helt nye vejanlæg medfører ofte store indgreb i skovene. Kørebaner, cykelstier og gangstier udgør tilsammen så brede arealer, at der næsten er tale om at skære skoven over i to dele.*

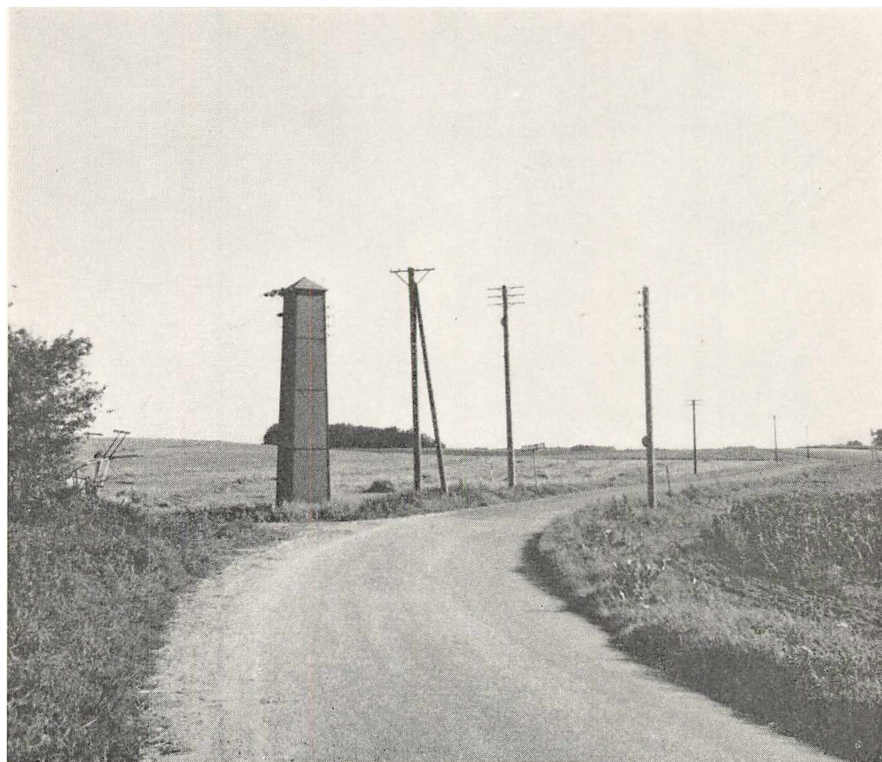


*Landevejen gennem Nørreskov ved Farum.*

*Fot. : Blixencrone-Møller.*

*Her er vejudvidelsen opnået ved bl. a. at lægge cykel- og gangstierne lidt ind i skoven. Trækronerne lukker sig både over stier og kørebane, fornemmelsen af at køre igennem skov er stadig tilstede.*





Nordsjællandsk bivej.

Fot. : Blixencrone-Møller.

*Vejene kantes i stigende grad af elmaster og transformere. Der ofres ikke disse indretninger megen omtanke. Ofte er det noget slemt roderi af blyktårne, master, skrånstivere og barduner. Som forgrund for landskabet er de i alt fald skæmmende. Bedst ville det være, om elværkerne i højere grad ville gå over til brug af jordkabler. Mon ikke den moderne teknik har gjort det økonomisk forsvarligt? For telefonledningernes vedkommende er dette sket, – flere og flere lægges ned i jorden.*





*Nyanlagt fynsk landevej.*

*Fot. : Blixencrone-Møller.*

*Hvor ville lidt grønt her være formildende.*



*Træfældning på Frederikssundsvej.*

*Fot. : Blixencrone-Møller.*

*Mod vejtræerne har der været ført krig i mange år. Krigen er snart endt med træernes totale udryddelse. En udvalgsbetænkning, som blev udarbejdet af Vejdirektoratet om spørgsmålet for nogle år siden, konkluderede i, at de »farlige« træer måtte væk og erstattes af en anden ufarlig form for beplantning, således som betænkningen nærmere gjorde rede for. Men hvad kom der ud af det? Med få undtagelser kun, at træerne blev fældet.*

*Særligt harmeligt er det at se træer fældet, hvor vejen står umiddelbart overfor at skulle slettes som »hovedvej« og erstattes af en helt ny vej (motorvej eller omfartsvej). Det er der desværre mange eksempler på.*





*Bivej i Ådalen øst for Viborg.*

*Fot. : Knud Gemzøe.*

*De små veje? – Lad dem ligge. Brug motorpengene på de store trafikveje, hvor der er alvorlige trafikproblemer at løse. Tro ikke, at bilfolkene kun forstår at værdsætte de brede, moderne veje. Det er jo ikke altid, man har travlt for at nå et eller andet fjernt mål. En køretur ad de små veje i nær kontakt med landskabet er en oplevelse i sig selv, ikke mindst på de årstider, hvor det ikke just er badestranden, som trækker.*





*Fredet udsigt ved Sejerøbugten.*

*Fot. : Knud Gemzøe.*

*Vejene ved vore kyster må vies en særlig opmærksomhed. Udsigterne til havet og fjordene er så absolut et særkende for dansk natur, og både vi selv og fremmede besøgende glæder sig herover. Hvor vi har udsigterne, bør de beskyttes ved fredning, og hvor vi har mulighed for at åbne nye udsigter eventuelt i forbindelse med nye veje, bør vi gøre det. Men man må ikke komme kysten så nær, at det kommer til at gå ud over strandbredden.*

*Så er der de kommende forbindelser mellem landsdelene over vandene. Her må broer, som giver det frie udsyn til alle herlighederne, foretrækkes for tunneler. Passage gennem en tunnel er en ualmindelig trist oplevelse. Perrontunneler, fodgængertunneler og S-banetunneler kender vi alt for godt til i hverdagen.*

