

Danmarks ældste vejhistorie - Boganmeldelse

C.L. Paulsens manuskript "Forsøg til en historisk beskrivelse af vejvæsenet i Danmark" er den ældste eksisterende danske vejhistorie. Værket, der redegør for tiden frem til den store Vejforordning af 1793, foreligger som en journalsag fra 1823 i Rigsarkivet, men manuskriptet er aldrig blevet trykt. Dansk Vejhistorisk Selskab har nu rådet bod på denne mangel og gjort afhandlingen tilgængelig for et større publikum.

Af professor Bent Thagesen
thagensen@woldonline.dk

Forfatter og manuskript

C.L. Paulsen var "kopist" og senere fuldmægtig i Rentekammerets Vejkontor (oprettet i 1808). En af hans foresatte havde gentagne gange opfordret ham til at udarbejde en historisk redegørelse om vejvæsenet. Udgiveren Michael Hertz nævner, at henstillingen ikke nødvendigvis er blevet opfattet som et egentligt tjenstligt pålæg, men at det næppe har skadet Paulsens karriere, at han fulgte opfordringen. Paulsen indleverede sit manuskript samme år, som han forlod København for at blive amtsforvalter på Møn. At arbejdet blev påskønnet fremgår af, at forfatteren året efter modtog en "gratifikation" svarende til en årsløn. Endvidere blev manuskriptet indbundet som en bog, hvilket er usædvanligt for en journalsag.

Manuskriptet har været benyttet af en mindre kreds af vejhistoriske forfattere, bl.a. Alex Wittendorff (*Alvej og Kongevej*, Kbh. 1973) og Steffen Elmer Jørgensen (*Fra chaussé til Motorvej*, Odense 2001), men det er til dato forblevet utrykt og stort set ukendt. Det optræder således ikke i kildehenvisningerne til Torben Topsøe-Jensens kendte bog (*Ad hjulspor og Landeveje*, Kbh. 1966).

Paulsens afhandling er skrevet med det tidlige 19. århundredes gotiske skrift. Afsnittene er ofte meget lange. Manglende kapitelinddelinger og overskrifter gør det vanskeligt for læseren at danne sig et overblik over fremstillingen. Michael Hertz har transskriberet teksten, hvilket må have været et meget tidskrævende arbejde. For at lette læseligheden har Hertz inddelt teksten i ka-

pitler med overskrifter. De valgte overskrifter forekommer dog ikke alle at være lige velvalgte. Hertz har endvidere opdelt nogle af de meget lange passager i kortere sætninger og udeladt de dele af det meget omfattende bilagsmateriale, der allerede foreligger på tryk i landskabslove og udgivne samlinger af forordninger, reskripter m.v.

Afhandlingen indledes med et evigt aktuelt citat fra den engelske landøkonomiske forfatter Sir John Sinclair (1754-1835): "It is well known, that the best cultivated districts, are those which have the advantage of possessing the greatest facility of international communication, without which, agriculture languishes in the most fruitful districts, while, with them, the most ungrateful soil soon becomes fertile."

Historisk tilbageblik

I et historisk tilbageblik, fortæller Paulsen bl.a., hvad oldtidens græske og romerske historieskivere – fx Strabon (64 f. Kr. - 24 e. Kr.) og Tacitus (56 - 120 e. Kr.) – har skrevet om Romerrigets vejbyggeri. Blandt de første kilder til dansk vejhistorie omtales Valdemar Sejrs landskabslove fra 1200-tallet. Her citeres den kendte passage fra Jydsk Lov: "Til enhver Bye skal foruden Alvejen være 4 Veje, som fra Arilds tid, nemlig en Kjøbstædvei, en Tingvei, en Strandvei og en Skovvei, som ingen må formene." Der omtales også forskellige spor af gamle veje, som man på Paulsens tid kunne finde i terrænet.

I et kort afsnit med overskriften "Historiske Vejforordninger" omtales en række kongelige lovbud udstedt frem til midten af 1600-tallet, hvor det pålægges købstæderne og sognene at anlægge og vedligeholde

gode veje, bestemmelser der aldrig fik den store betydning. Efterfølgende omtales de såkaldte kongeveje, der blev anlagt i årene 1660-1730. De havde kun ringe værdi for samfærdslen som helhed, om end det var vanskeligt at få kongens eneret respekteret. I 1737 begyndte man at åbne kongevejene for almindelig færdsel.

Forgæves krav til bønderne

Paulsen gennemgår derefter et antal forordninger, der blev udstedt i årene fra 1662 frem til 1682 i forbindelse med forvaltningen af de almindelige landeveje. Der er tale om gentagne, mere eller mindre forgæves forsøg på at håndhæve bøndernes pligt til at vedligeholde vejene. Paulsen fremhæver Christian 5. under hvem "adskillige Indretninger og Foranstaltninger bleve truffne, som man maatte ønske stode ved Magt og bleve overholdte den dag idag, endskjønt det tilsigtede Øiemed desværre den Gang ingenlunde opnaaedes." Næste kapitel i bogen har Hertz givet overskriften "Danske lov af 1683 om Veje", hvilket måske kan misforstås. "Danske lov af 1683" samlede eksisterende dansk lovgivning i ét lovkompleks og er ikke nogen vejlov. Men den indeholdt bl.a. forbud mod at aflukke eller ændre vejene eller øve hærværk på broer. Kapitlet "Anlæggelse af landeveje 1685-1687" beskriver nogle forordninger og indstillinger om anlæg af nye veje på Sjælland, Fyn og i Jylland, arbejder som aldrig blev gennemført.

"Amternes vejforvaltning 1692-1761 - Milepæle" er et langt kapitel med gennemgang af et utal af reskripter henvendt først og fremmest til landets amtmænd, der befales at drage omsorg for, at bønderne vedligeholder deres vejstrækninger. Der henvises

her bl.a. til en forordning, som Christian 5. udstedte i 1690. Den dannede grundlag for dansk vejadministration i næsten 100 år. Her blev det bestemt, at der skulle foretages en inddeling af landets veje, og der skulle opsættes milepæle. Paulsen skriver "--- det er vel udenfor al tvivl at disse opmålinger vare ledede af den navnkundige Ole Rømer". Der savnes en nærmere omtale af Ole Rømers banebrydende arbejde.

Ansættelse af Marmillod

I de følgende kapitler i den transskriberede bog bliver beretningen mere spændende. Vi er nu nået frem til 1761, hvor Frederik 5. besluttede "såvel til Agerdyrkingens, Handlens og den indre Samfærdssels Fremme som til Beqvemmelighed for de Reisende at lade anlægge nye Hoved Veje i alle Rigets Provindser". Paulsen gennemgår det forslag, der dannede grundlag for kongens beslutning. Ifølge dette skulle der anlægges offentlige landeveje i alle kongens riger og lande med begyndelse fra kongens residens. Ledelsen af arbejdet blev overdraget kammerherre Rosenkrantz. Der fortælles videre: "Da man desværre paa den Tid heri Landet var aldeles ukyndig, i det mindste paa den praktiske Deel af kunstmæssige Vejanlæg, blev det en Nødvendighed i Overensstemmelse med forbeholdte Forslag, at henvende sig til Udlandet, for derfra at erholde Mænd, der havde erhvervet sig en paa videnskabelig Dannelse grundet Praxis i Veifaget." Ved mellemkomst af J.H.E. Bernstoff, der havde været gesandt i Paris, indkaldte kongen i 1764 den franske ingeniørofficer Jean Marmillod og to andre franske ingeniører til at lede anlægget af de nye veje. De fik anvist kvarter på Jægersborg Kasserne. Marmillod blev bevilget en årsløn på 2.250 Rd. plus 260 Rd. i diæter. Befordringsgodtgørelse var 60 Rd. til en ridehest.

Frederiksborgvejen

Det første projekt blev anlæg af Fredensborgvejen. Man var omsider kommet til den erkendelse, at det ikke nyttede noget at lægge hele arbejdsbyrden på bønderne: "Hvad angår Bøndernes Forpligtelse til at deltage i Chauseens Anlæg, da var ikke bestemt anderledes, end at de skulle gjøre Veiarbejde saavidt udfordredes, og de kunde bestride. Som følge heraf blev vedkommende Amters Bønder ikkun tilpligtede at anskaffe og indtil en Frastand af 6, 7, 8 til 900 Favne fra Vejen af at regne transportere de fornødne Steen, som efter Hartkornet paa dem blev fordeelte. Alt øvrigt Arbejde saavel Jordarbejde som Grusets Opgravning og sammes Transport til Vejen m.v. blev udført for Veikassens Regning ved Militaire deals ved Vejetatens egne, deals ved lejede Heste og



Figur 1. Bogens omslag.



Figur 2. Tekst og illustration af bogen. "Tegning af uniformskjole for betjente af vejkorps approberet af Christian 7. Uniformering af Vejkorps var på tale såvel i 1764 som i 1785. Foto: Kongelig Bibliotek".

Figur 3. Tekst og illustration fra bogen. "Rosenbergs tegninger af forskellige typer stenkisters opbygning. - De er bilag til RA. Vejdirektoratet, vejklasseegenskaber 1775.

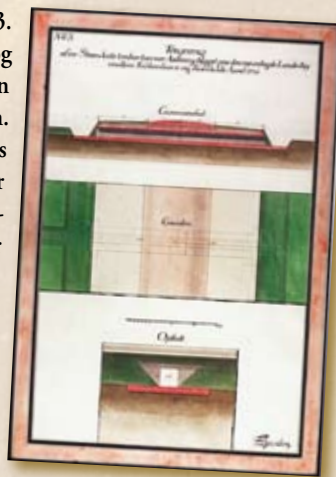


Foto: Kongelige Bibliotek." Her er kun vist én af de i bogen viste 3 tegninger.

Vogne." Planen var, at der hvert år skule anlægges 1 3/4 mil chause, og det krævede mange menneskehænder. "Til Veiarbejdet var i dette Aar (1765) udkommanderet 300 Mand Soldater med 12 Underofficerer for hvilke der efter Kongl. Resolution blev anskaffet de fornødne Telte, Skibs Hængekøjer og uldne Køjedækkener, for at de uden Fare

for deres Sundhed kunde campere." I 1766 blev arbejdsstyrken øget til 630 mand og 24 underofficerer. Vejen blev "givet en Bredde af 56 Fod, Grøvterne iberegnet (den med Broesteen belagte midterste Deel nemlig 18 Fod, enhver af Jordvejene 13 Fod og enhver af Sidegrøvterne 6 Fod)".

En interessant detalje er, at man allerede dengang havde en vis forståelse for omgivelsernes betydning for den visuelle oplevelse for de vejfarende: "Der maatte gjøres Forbud mod at opføre nogen Bygning ved Vejen, uden at derom var gjort Anmeldelse for Kammerherre Rosenkrantz, for at naar Omstændighederne tillode det, slige Bygninger kunne gives et saadant Udseende og opføres efter saadanne Linier, at de kunne blive til Ziir for Vejen."

Budgettet for arbejderne på Frederiksborgvejen var oprindelig 20.000 Rd. om året. Budgettet blev senere øget til 29.000 Rd., men allerede i 1766 beløb de samlede udgifter sig til 46.000 Rd. Overskridelse af offentlige budgetter er ikke noget nyt fænomen. For at få styr på udgifterne blev ledelsen af vejarbejderne overdraget til generaløjntant von Huth, der bl.a. foreslog at reducere lønningerne til Marmillod og hans to kolleger. Franskmændene ønskede imidlertid ikke at fortsætte i tjenesten på de forringede vilkår og blev derfor afskediget. Men kort tid efter vedtagelsen af von Huths plan var vedtaget, blev den forkastet og Marmillod genantaget på vilkår, han selv kunne bestemme.

Arbejderne på Frederiksborgvejen fortsatte i de følgende år. Den første strækning fra Lundehuset til Lyngby blev åbnet i 1769. Vedligeholdelse af denne strækning var de eneste arbejder, der blev udført på Frederiksborgvejen fra 1770 til 1773. I 1774 og 75 blev vejen fuldført. De samlede anlægsudgifter beløb sig til 236.000 Rd.

Roskildevejen

Næste projekt var Roskildevejen. Behovet for en ny vej til Roskilde illustreres med følgende overbevisende beretning: "Veireparationer blev ellers i de Tider endog på Kiøbenhavns Amt udført omtrent saaledes: Grøvterne paa begge Sider af Vejen blev oprensede og Skarnet samt den vaade Jord kastet midt paa den allerede i Forvejen med Steen og Mudder opfyldte Vei. Paa disse saaledes opfyldte Skarnedynger spredte Bønderne nogle Læs grovt Sand, som de med megen Møje hentede langt borte fra. Da denne Sand indæltedes og uformærket forenedes med Skarnet, saae man faa Dage efter at det saaledes paakørte Sand intet uden nogle i Sandet værende og nu tilbageblevne store Steen. Da Vejene efter saadan Forbedring naturligviis befandtes end værre

end tilforn, og man omsider indsaar, at den paa samme anvendte Arbeidskraft var aldeles spildt, saa foranledigede dette, at Over Vejinspecteur Marmillod meddeelte adskillige paa rigtige Grundsætninger byggede almindelige Regler for Veiforbedringer."

Anlægget af den nye Roskildevej blev igangsat 1770 og afsluttet i 1776 efter at have ligget stille i 1774 og 75, hvor Frederiksborgvejen blev bygget færdig. Roskildevejen kostede i alt 134.000 Rd.

Det er en interessant kendsgerning, at de nye veje allerede kort tid efter færdiggørelsen havde stærkt behov for vedligeholdelse. De først anlagte strækninger af Frederiksborgvejen blev således repareret for 1.099 Rd. i 1770 og for 2.839 i 1773.

Bompeng

I 1773 blev det besluttet, at der på Roskildevejen ved Damhuset skulle opkræves bompeng af dem, som benyttede vejen. Samme år blev det vedtaget at opkræve bompeng på Fredensborgvejen ved Vibenshus og Lyngby.

Marmillods afsked

Marmillod blev i 1775 efterfulgt af løjtnant og vejkonduktør Hans Frederich Rosenberg. Paulsen redegør i et særligt kapitel for Marmillods afgang: "Aarsagen til en saa vigtig Forandring har jeg troet at burde omtale noget omstændeligere, deels fordi det ellers ikke lettigen vil kunne skjønnes, hvorvidt Marmillod var beføjet til den udviste Adfærd, der foranledigede hans Afskedigelse, og deels fordi der herved gives mig en ønsket Lejlighed til at fornye Erindringen om det sjældne Vidnesbyrd, Over Bygnings Directionen holdt for at være Marmillods Fortjeneste skyldig."

Marmillod var utilfreds med, at man ikke uden en længerevarende retssag ville afskedige kaptajn Restorff, der førte kommandoen over de soldater, der var beskæftiget med vejarbejderne. Desuden mente Marmillod, at man i hans gage havde fradraget mere i fattigpeng og rangskat end berettiget, samt at han ikke havde fået godtgjort alle sine udgifter til tegne- og skriverrequisiter. Rentekammeret ville ikke efterkomme Marmillods krav, og han fik bevilget sin afsked. Paulsen antyder, at Marmillod nok har haft ret i sin utilfredshed med Restorff, men "Hvis Marmillod, som dog vel er at formode, var vidende om, at man saaledes lod hans Talenter, Indsigter og Duelighed til Dato vederfares Ret, burde Overbevisningen herom maaskee have væbnet ham med den Tålmodighed, som Rentekammeret synes at gøre regning på, og at have gjort ham mindre paastaelig paa at opnaa adskillige i sig selv ubetydelige Fordele".

Den administrative ledelse af vejarbej-

derne, der i 1763 var blevet overdraget til kammerherre Rosenkrantz og i 1767 for en kort tid overtaget af generalløjtnant Huth, blev i de følgende år ændret hyppigt. Paulsens redegørelse herfor er så uoverskuelig, at udgiver Hertz har fundet det nødvendigt at give en oversigt over de administrative forhold i en boks i bogens indledning. Her skal blot nævnes, at ansvaret for vejene i 1771-78 lå under det såkaldte Overbygningsdirektorat. Derefter overgik ledelsen af anlægsarbejder til en nyoprettet Generalvejkommision, der virkede frem til 1808.

Planer for nye vejanlæg

Planer for videreførelse af den nye Roskildevej til Ringsted blev udarbejdet i 1776. Budgettet oversteg imidlertid, hvad Rentekammeret kunne acceptere. Den nye generalvejkommision fik, til opgave at "overlægge, hvorledes Landevejene i Danmark kunne istandsættes og vedligeholdes på bedste måde". Kommisionen foreslog, at alle landeveje i Danmark – i først omgang landevejene på Sjælland – skulle opmåles, og at der skulle udarbejdes planer for deres istandsættelse. For planerne skulle gælde: 1) Landevejene skulle så vidt muligt anlægges i lige linje. 2) De såkaldte chausseer skulle kun anlægges på steder, hvor det måtte anses for at være absolut nødvendigt. 3) Hovedvejene skulle anlægges med en bredde på 28 alen, de mindre landeveje med en bredde på 22 alen. 4) Hvert amts bønder skulle i forhold til deres hartkorn grave grøfter og levere det fornødne kvantum grus, sten og jord uden betaling. 5) Vejkassen skulle betale for materialer og arbejds løn til anlæg af broer og stenkister samt for daglønningen til de soldater, som var nødvendige til planering, stenlægning m.v. Forslaget blev godkendt med forskellige ændringer og tilføjelser. En af de væsentlige ændringer var, at vejenes bredde blev reduceret til 20 alen for hovedvejene og til 12 á 14 alen for de mindre landeveje.

Anlægsarbejder fra 1778 til 1793

Sidste halvdel af Paulsens afhandling beskæftiger sig med de veje, der blev anlagt i perioden fra 1778 til 1793: Roskilde-Korsør, Klovtofte-Køge, Roskilde-Kalundborg, Fredensborg-Helsingør og København-Drøgør. De nye veje skulle anlægges med et fald på højst 3 á 3,5 tomme pr. favn (12,5-14,5 %). Afgravninger måtte ikke være dybere end 3 alen og påfyldninger ikke længere end 50 alen. Da erfaringerne viste, at rene grusbefæstelser havde ringe holdbarhed, blev det besluttet, at hvor forekomster af sten lå lige så nær vejen som forekomster af grus, skulle de nye veje anlægges med chaussé i en bredde af 9 alen og en tykkelse på 8 á

10 tommer. Derpå skulle fyldes 5 til 6 tommer grus i midten og 2 til 3 tommer grus i siderne. Der var vedvarende problemer med at få bønderne til at overholde deres pligtarbejder. Ikke nok med at med at bønderne selv var uvillige, men etatsråd Neergaard til Svendstrup gods i Roskilde amt vægrede sig ved at udkommandere sine bønder til vejarbejdet, og blev idømt en bøde på 500 Rd. Amtmanden i Antvorskov og Korsør amter besværede sig over, at generalvejkommisionen ikke ville tage hensyn til bøndernes behov og manglende evne til at gennemføre det krævede arbejde. Paulsen nævner underligt nok ikke et oprør i Hirschholm amt, hvor bønderne besluttede at udeblive fra arbejdet.

Reventlow og vejforordningen af 1793

I 1784 indtræder kammerherre Christian Ditlew Friderich Reventlow i generalvejkommisionen. Reventlow udarbejdede den plan til en ny vejforordning, som kommisionen havde fået til opgave i 1778. Forslaget blev godkendt i 1793 med enkelte ændringer. Paulsen omtaler ikke indholdet af denne forordning, der fik afgørende indflydelse på Danmarks vejvæsen i de næste mange år.

Udgifts- og indtægtsbilag

Bogens sidste 70 sider rummer en transskription af tre meget store bilag, nemlig en detaljeret oversigt over udgifterne til nye vejanlæg fra 1778 til 1793, en oversigt over bompengindtægterne frem til 1793 og en oversigt over bompengindtægterne fra 1793 til 1823. Måske kunne man have sparet at bruge så mange sider på oplysninger, der kun kan have interesse for en yderst begrænset kreds af læsere.

Konklusion

Vejhistorisk Selskab fortjener megen anerkendelse for at have taget initiativet til udgivelsen af den første danske vejhistorie på tryk. Det samme gælder Michael Hertz, der har transskriberet teksten og de fonde, som har støttet udgivelsen økonomisk. C.L. Paulsens afhandlingen er et vigtigt kilde-skrift for faghistorikere. Også vejingeniører med historisk interesse kan have glæde af at læse afhandlingen, der indeholder mange interessante eller morsomme oplysninger. Men størstedelen af teksten er tung læsning, og bogen bliver næppe en stor publikums-succes.

C.L. Paulsen - Forsøg til en historisk beretning om vejvæsenet i Danmark

Manuskript udgivet af Dansk Vejhistorisk Selskab ved Michael Hertz Indbundet 298 sider, 298,00 kr. I kommision hos Syd-dansk Universitetsforlag, 2009 ■