

# VEJHISTORIE

no. 42 // 2023

Tidsskrift fra DANSK VEJHISTORISK SELSKAB



CHAUSSÉEN EIDELSTEDT-KOLDING

DAGMARBROEN I SKANDERBORG

ESTLANDS VEJMUSEUM OG DETS MUSEUMSVEJ

NORDISK-BALTISK SAMARBEJDE OM VEJHISTORIE

DANMARKS VEJHISTORIE GROR TIL

FOLKEFEST DA ROSKILDEVEJ I ALBERTSLUND FYLDTE 250 ÅR

250 ÅR GAMMEL BRO I STANDSAT AF FRIVILLIGE

Boganmeldelser

HJÆLPEN TIL SØNDERJYLLAND

DANMARKS JERNBANEMILJØER

BROER OG BANER TIL FREDERIKSSUND

ESTONIAN TRAILBLAZERS

# INDHOLD

Færdigrestaurerede bro over Silke Å i Korinth | Foto Jens Ørum

- 03 CHAUSSÉEN EIDELSTEDT-KOLDING. DEN UKENDTE CHAUSSÉ  
EBERHARD BRUMM
- 11 DAGMARBROEN I SKANDERBORG. IDÉOPLÆG FOR AT GENSKABE DEN OPRINDELIGE BRO  
NIELS HENRIK PETERSEN
- 17 ESTLANDS VEJMUSEUM OG DETS MUSEUMSVEJ  
ANDRES SEENE
- 23 NORDISK-BALTISK SAMARBEJDE OM VEJHISTORIE
- 25 DANMARKS VEJHISTORIE GROR TIL
- 26 FOLKEFEST DA ROSKILDEVEJ I ALBERTSLUND FYLDTE 250 ÅR
- 27 250 ÅR GAMMEL BRO I STANDSAT AF FRIVILLIGE  
JØRGEN BURCHARDT

## Boganmeldelser

- 31 HJÆLPEN TIL SØNDERJYLLAND
- 33 DANMARKS JERNBANEMILJØER
- 35 BROER OG BANER TIL FREDERIKSSUND
- 37 ESTONIAN TRAILBLAZERS

### VEJHISTORIE

Tidsskrift for Dansk Vejhistorisk Selskab  
Nr. 42 // 2023

Medlemsblad for Dansk Vejhistorisk Selskab.  
Udkommer forår og efterår.

ISSN 1600-776X

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

**Grafisk design** | Kvorning Design & Kommunikation

**Lay-out** | Anna Falcon, annafalcon.dk

**Tryk** | Frederiksberg Bogtrykkeri a/s

**Oplag** | 500 eksemplarer

Redaktion

Jørgen Burchardt (ansv.), Nils Kristian Zeeberg, Michael Bregnsbo, Steffen Elmer Jørgensen & Martin Wilson Christiansen

Forfattervejledning findes på selskabets hjemmeside. Forslag til artikler kan sendes til [redaktion@vejhistorie.dk](mailto:redaktion@vejhistorie.dk).

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

Postgiro 169-1791

t 7244 3333

[dvs@vejhistorie.dk](mailto:dvs@vejhistorie.dk) | [www.vejhistorie.dk](http://www.vejhistorie.dk)

# CHAUSSÉEN EIDELSTEDT-KOLDING DEN UKENDTE CHAUSSÉ



Eberhard Brumm, tysk hobbyhistoriker med hovedinteresse i milesten og chausséer i Det Nordtyske Forbunds område. Har skrevet talrige artikler, bl.a. i regi af foreningen Forschungsgruppe Meilensteine e.V.

## Projektet

Fire år efter åbningen af chausséen Altona-Kiel blev endnu et stort chausseringsprojekt indledt i hertugdømmerne Holsten og Slesvig, som på det tidspunkt tilhørte Kongeriget Danmark. Projektet blev offentliggjort i 1838, hvor den grundlæggende instruks for de forberedende arbejder tilgik de involverede myndigheder i form af en „Placat“:<sup>1</sup>

Mere detaljerede instruktioner af samme dato omfatter blandt andet forskrifter for den måleenhed, der skal anvendes, og fastsættelse af nulpunktet.<sup>2</sup> Der hedder derom i § 11:

*[...] vejlinjen skal opmåles og benævnes efter dansk eller rhinsk mål, idet 2000 roder à 12 fod udgør en postmil, således at passende underinddelinger let kan finde sted. [...] Udgangspunktet for opmålingen af chausséen skal være den frankiske port (Franksche Thor) til byen Altona. [...]*



Fig. 1 + 2: Placaten med den grundlæggende instruks for chausering af vejen fra Eidelstedt til Kolding.

> Dansk oversættelse af fig. 2.

Chausséens linjeføring blev ikke specificeret; den skulle forhandles på stedet af de ansvarlige statslige embedsmænd med repræsentanter for de kommuner og ejere, der berørtes af vejen. Der var fastsat to navngivne steder, Eidelstedt og Kolding, som skulle forbindes med hinanden.

Oberst og chef for Ingeniørkorpset von Prangen, som stod for gennemførelsen, udarbejdede som det første en plan for fordeling af opgaver og ansvar,<sup>3</sup> hvori han opdelte de geografiske områder, som chausséen skulle løbe igennem (i første omgang dog kun til Flensborg), i afsnit og udpegede en ansvarlig officer for hvert af disse afsnit.



I Hans Kongelige Majestæts Navn.  
I henhold til allerhøjeste Resolution af den 1. denne Måned har Oberst og Chef for Ingenieurcorpset von Prangen fået til Opgave at opmåle og nivellere Vejen fra Eidelstedt til Kolding med Henblik på dennes Chausering, hvortil han bemyndiges at beordre yderligere Officerer og ansætte det fornødne Antal Landmålere. Der må ikke lægges hverken Oberst von Prangen eller øvrige med Opgave at lede og udføre de enkelte Arbejder i de forskellige Jurisdictionsområder nogen som helst Hindringer i Vejen i forbindelse med dette Forehavende. Disse har desuden Tilladelse til fri og uhindret Adgang til private Arealer og til at foretage fornødne Rydninger såvel som Udgravninger for at søge efter Vejmaterialer. Ovenstående kundgøres hermed offentligt; det er samtidig en ufravigelig Pligt for alle og enhver at respektere de Retningsstokke og Markeringspæle, som opsættes. Beskadigelse såvel som enhver uautoriseret Fjernelse eller Flytning er under Strafansvar udtrykkeligt forbudt. Efter Bemyndigelse under det fortrykte Kongelige segl.  
Givet i den Slesvig-Holstenske Regering på Gottorp, Den 14. Juni 1838  
(L. S. R) Spies. Krans. v. Heintze



Fig. 3. Kortudsnittet viser de enkelte afsnit fra by til by af Chausséen Eidelstedt – Kolding.<sup>5</sup>

Afsnittene blev benævnt således, fra syd til nord:

- [...] Fra Eidelstedt til den nordlige grænse for Grevskabet Breitenburg [syd for Itzehoe]
- [...] Fra sidstnævnte grænse til nordgrænsen af Hütten Amt [halvdelen af strækningen til Slesvig]
- [...] Fra denne grænse til Flensborg Amts nordgrænse [halvdelen af strækningen til Aabenraa]

I 1840 udnævntes en ansvarlig for det resterende afsnit.<sup>4</sup> Dette omfattede: Tønder, Aabenraa og Haderslev amter (strækningen indtil Kolding).

Dokumenter fra drøftelser og forhandlinger afspejler de involverede

rede parters hovedinteresser. Statens embedsmænd ønskede at bygge så billigt som muligt (f.eks. gennem egnet terræn og korte, retlinjede linjeføringer osv.), mens kommunale embedsmænd og ejendomsejere var ivrige efter at beskytte og opnå passende kompensation for afgivelse af jord og skader på deres ejendom. Alle involverede forfulgte dog løbende en overordnet interesse: Den nye chaussé skulle bidrage til at fremme økonomien. Derfor ønskedes vejen ført så tæt på som muligt eller igennem de mindre byer. Disse detaljdrøftelser fortsatte løbende indtil kort før påbegyndelsen af anlægsarbejderne på de respektive strækninger.

Det er interessant, at i modsætning til andre chausséprojekter, som f.eks. Altona – Kiel, Altona – Lübeck og Altona – Neustadt, blev opmålingen og anlægget af de nye chausséer ikke ført igennem byer med købstadsrettigheder. Chausséen sluttede ved de respektive bygrænser og fortsatte derefter på den anden side af byen med et nyt nulpunkt.

Dette medførte, at chausséstrækningerne mellem købstæderne udviklede "deres eget liv" i sager vedrørende opmåling og forvaltning, hvilket også gav sig udslag i, at angivelser af afstande og opsætning af milepæle skete fra by til by og

ikke kontinuert i hele chausséens længde, hvad de bevarede milesten også dokumenterer<sup>4A</sup> – til forskel fra ovennævnte chausséer, hvor afstandsangivelserne på milestenene er fortløbende fra chausséens begyndelsespunkt til dens endepunkt.

For chausséen Eidelstedt – Kolding havde man ganske vist fastlagt et nulpunkt, hvorfor man kunne forvente, at hele strækningen ville blive opmålt fortløbende, og at milestenene ville blive opsat i overensstemmelse hermed. Det blev dog tilladt, at vejen blev opdelt i "understrækninger", som hver fik deres egen benævnelse. Det er også årsagen til, at chausséen Eidelstedt – Kolding så godt som ikke forekommer i litteraturen. Her nævnes kun de enkelte delstrækninger.

Linjeføringen af chausséen vil være nogle læsere bekendt, for i forbindelse med nyopmålingen, der blev foretaget af den preussiske provinsforvaltning i 1871, blev strækningen faktisk defineret som en gennemgående "hovedchaussélinje".<sup>6</sup> Den nye opmåling skete kontinuert, dvs. inklusiv de gader i byerne, som forbandt de enkelte chausséstrækninger. De milesten, som kunne genanvendes, blev flyttet og opsat efter systemet 1 mil = 7,500 meter (fra



Generelt udgiftsoverslag over brolægningen af de gader i byerne, som i Hertugdømmet Slesvig forbinder chausséerne med hinanden. 17. juni 1866

Fig. 4.

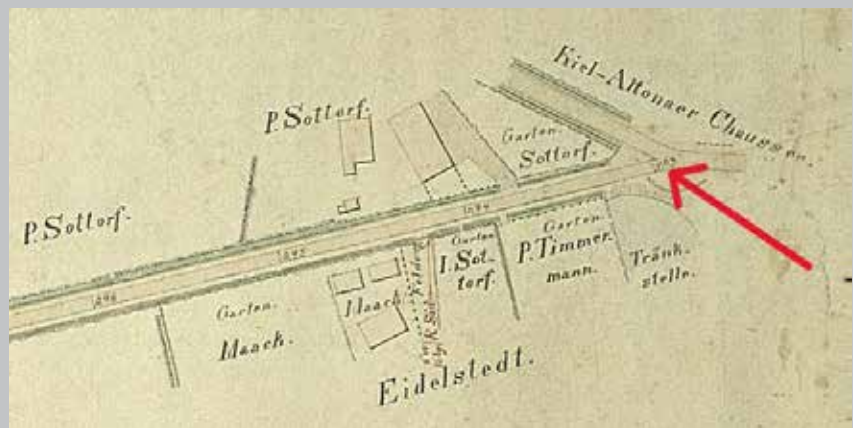


Fig. 5.

1874 anvendtes dog kun meter-/kilometersystemet).

Nulpunktet var ikke længere Franksche Thor, men Altonas rådhus. Se mere herom i artiklen "Chausseen und Meilensteine in Südschleswig (Teil 2)" i Das Meilenstein-Journal Nr. 84.

Efter færdiggørelsen af alle delstrækninger (i 1858) bestod chausséen Eidelstedt-Colding af følgende chausséer:

- Eidelstedt – Itzehoe (6  $\frac{1}{3}$  mil),
- Rendsborg – Itzehoe (6 mil),
- Rendsborg – Slesvig (3  $\frac{3}{4}$  mil),
- Flensborg – Slesvig (4  $\frac{1}{2}$  mil),
- Flensborg – Aabenraa (3  $\frac{3}{4}$  mil) og
- Aabenraa – Kolding (7  $\frac{1}{2}$  mil),

– dog således, at sidstnævnte strækning blev opdelt i delstrækningerne Aabenraa – Haderslev og Haderslev – Kolding. Benævnelserne angiver samtidig nulpunkterne (de først nævnte byer) for måling af afstandene på strækningen og dermed også for opsætning af milestenene.

Det er vigtigt at bemærke, at disse benævnelser af chausséstrækningerne ikke altid blev anvendt i praksis. Ofte var strækningerne i dokumenter og tegninger fra projekteringen opdelt i mindre underafsnit, som er benævnt som selvstændige chausséer. Formålet med opdelingen har været at tydeliggøre for alle involverede i

arbejdet, hvilket specifikt underafsnit, de pågældende dokumenter handlede om.

Det ændrede dog ikke på, at nulpunkterne og endepunkterne mellem byerne lå fast. Inden for bygrænserne blev gaderne mellem chausséerne benævnt "forbindelsesgader". Disse gader tilhørte den enkelte by og var dermed ikke en del af chausséerne. De blev udsat for særligt stor slitage på grund af den gennemkørende trafik, hvilket jævnligt førte til krav om, at staten skulle overtage udgifterne til vedligeholdelsen af dem. Dette kan ses af dokumenter som vist på fig. 4, som i nogle tilfælde tydeliggør, hvor nulpunkter og endepunkter for de tilstødende chausséer lå.<sup>7</sup> For overskuelighedens skyld er ovenstående benævnelser af de enkelte chausséstrækninger brugt i denne artikel.

Dette dokument (fig. 4) bekræfter, at chausséstrækningerne på begge sider af den respektive by skal opfattes som selvstændige chausséer. I standardopstillingerne for udgiftsoverslagene vedrørende de enkelte byer er der i rubrik VI (bomhuse, bomme, milesten, vejvisere, advarselsskilte) som regel anført: "Findes ikke". Heraf kan det udledes, at der ikke fandtes nogen fortløbende opmåling af chausséen, da en sådan ville have medført behov for de nævnte genstande.

## Chausséerne på strækningen Eidelstedt – Kolding

### Eidelstedt – Itzehoe

Projektbladet for det første afsnit af chausséen Eidelstedt – Kolding viser anlægsarbejds begyndelsespunkt i Eidelstedt.<sup>8</sup> Se kortudsnittet fig. 5.

Mellem Eidelstedt og Altona benyttede man chausséen Altona – Kiel, som havde eksisteret siden 1834. Man kunne nu forvente, at nulpunktet for den nye chaussé skulle findes i Eidelstedt-området. Det blev dog bestemt, at „Franksche Thor til byen Altona fastsættes som begyndelsespunkt for inddelingen af chausséen“. Det blev løst meget pragmatisk. Strækningen fra nulpunktet til begyndelsen af den nye vej blev defineret som et fælles forløb for chausséerne Altona – Kiel og Eidelstedt – Kolding. Denne fælles strækning var 0,93 mil. Med denne ordning sparede man en  $\frac{1}{2}$ -milesten på den nye chaussé, fordi der allerede fandtes en  $\frac{1}{2}$ -milesten på den fælles strækning.

Den nye chaussé blev således videreført som en afgrening og sluttede ved Itzehoes bygrænse. Mens næsten alle de oprindelige milesten er bevaret på chausséen Altona – Kiel, findes der ikke længere nogen sten på chausséen til Itzehoe. Det må kaldes spekulation, hvis man uden bevis

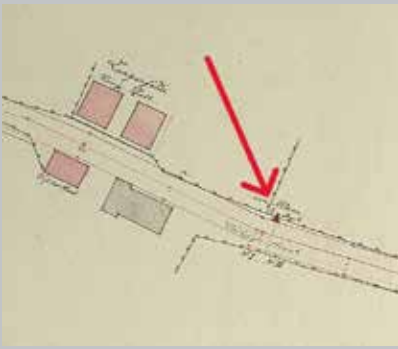


Fig. 6: ½-milestenen på chausséen Altona – Kiel (udsnit af projektbladet for den første del af chausséen. Denne sten er den eneste, der ikke længere eksisterer på denne historiske vej)

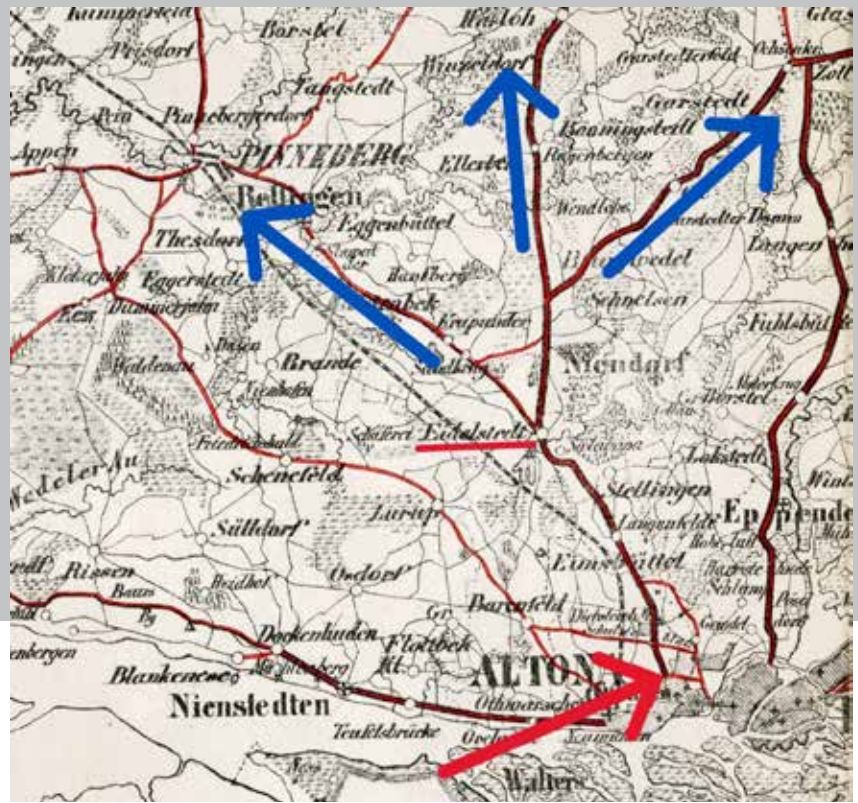


Fig. 7: Den røde pil peger på det fælles nulpunkt Franksche Thor i Altona.<sup>9</sup> De blå pile viser chausséerne mod (fra venstre mod højre) Itzehoe/Kolding, Kiel og Lübeck/Neustadt.

antager, at der også var milesten på denne strækning. I materiens logik kan det dog ikke have været anderledes. Der må have været milesten, fordi afstandsangivelser og -markeringer var væsentlige for datidens anvendelse og forvaltning af vejene.

Desuden fremgik det af den tidligere nævnte grundlæggende instruks fra 1838 bl.a., at udgifterne til milesten skulle medtages i de udgiftsoverslag, der skulle udarbejdes. Miletallene på stenene skulle højst sandsynligt regnes fra Altona, ligesom som for de ovennævnte chaussées, som alle havde deres nulpunkt ved Franksche Thor. Man kan med sikkerhed gå ud fra, at milestenenes udformning ikke tåler sammenligning med milestenene på chausséen Altona – Kiel. Det kan udledes af den tidligere nævnte preussiske bekendtgørelse, som i 1871 fastsatte den nye organisation af vejvæsenet i den preussiske Provinz Schleswig-Holstein. Deri hedder det bl.a.:

*[...] og det skal bemærkes:*

*a. [...] Med hensyn til de monumentale milesten på chausséerne Altona – Kiel*

*og Altona – Neustadt [...] forbeholdes ret til at træffe nærmere bestemmelse om fjernelse og flytning af samme [...]*

Derved forblev det. Derfor kan vi stadig nyde de smukke danske milesten i det tidligere hertugdømme Holsten, som alle (bortset fra enkelte forsvundne) stadig står på deres oprindelige pladser.

Hvis dette princip også havde været anvendt på chausséen Eidelstedt – Kolding, ville nogle af milestenene her højst sandsynligt også være blevet bevaret. Så vi må fortsætte med at spekulere, hvis vi vil vide nærmere om, hvordan milestenene på denne vej kan have set ud. Bekendtgørelsen fra 1871 giver os nogle antydninger, men kun for tiden efter overgangen fra det oprindelige milesystem til milen på 7.500 meter. Der står herom:

*[...] af de eksisterende nummersten og afvisersten, hvor disse ikke er tilstrækkelige til deres formål og ikke har den passende længde og bredde, skal erstattes af bedre, men hvis de kun er for uregelmæssigt formet, kan de tildannes af en stenhugger. Flytningen skal udføres omhyggeligt, og der skal*



Fig. 8: Dette udsnit af kortet 'Grundriss der Stadt Itzehoe' fra 1848 viser begyndelsen af beplantningen med chaussétræer på chausséen Itzehoe – Rendsborg (indrammet med rødt).<sup>11</sup> Deraf kan man slutte, at nulpunktet for denne chaussé lå tæt derved, for beplantningen af en chaussé med træer begyndte normalt ved chausséens begyndelsespunkt og ophørte ved dens endepunkt. Dette er ganske vist ikke et bevis, men en sandsynliggørelse.

Der er et indirekte bevis for eksistensen af milesten langs denne chaussé: I et udgiftsoverslag for en strækning fra Dammstedt gennem Rendsburg Amt i 1839, nævnes et beløb på 500 rigsdaler for at opsætte milesten.<sup>12</sup>



Fig. 9: Chausséen var forbundet til en såkaldt brolagt kørevej, der førte ud af byen. Dette udaterede kort kan dateres til tidsrummet 1847 til 1854.<sup>14</sup>



Fig.10: Det fremgår af dette kortudsnit fra omkring 1858, at afstandene på denne strækning er målt fra Rendsborg.<sup>15</sup> Pilen peger mod milestenen "2 Mil fra Rendsborg". Den blå pil angiver retningen mod Slesvig.

drages omsorg for, at den del, der rager op over jorden, er  $1\frac{1}{2}$  fod eller omkring 0,45 meter.

Heraf fremgår det, at de eksisterende sten blev genanvendt eller ændret til de nye forhold. Eksempler på milesten, der er blevet bevaret ved at blive brugt på andre veje i dette projekt, kan findes i artikler i Das Meilenstein-Journal nr. 83 og 84. Ligeledes er den foreskrevne udformning af teksten på stenene især beskrevet i Das Meilenstein-Journal nr. 81.

Ved disse betragtninger må det ikke glemmes, at senest i 1874 blev målesystemet igen ændret – denne gang til det metriske system. Også ved den lejlighed blev de brugbare milesten genanvendt, så mange af dem fik en tredje anvendelse som kilometersten. For de sten, som endnu findes langs vejene, kan man endda tale om en fjerde anvendelse, hvis man medregner deres nuværende funktion som vejhistoriske mindesmærker. Som nævnt findes der dog på chausséen Eidelstedt – Itzehoe hverken sådanne mindesmærker eller andre beviser for milesten.

### Itzehoe – Rendsburg

Bortset fra placeringen af nulpunktet gælder grundlæggende det samme for denne chaussé som for chausséen Eidelstedt – Itzehoe, Beliggenheden af nulpunktet ved Itzehoe kan

desværre kun med en vis usikkerhed udledes af de dokumenter, der hidtil er fundet. Vejens retning kan udledes af en retssag ved den holstenske landsret i Oldesloe fra 1847, som handler om leverancer af materialer til strækningen Itzehoe – Dammstedt (nu en del af Jevenstedt).<sup>10</sup> Deri er retningen éntydigt benævnt fra Itzehoe til Rendsburg og ikke omvendt.

### Rendsborg – Slesvig

Denne vejs nulpunkt er beskrevet i et udgiftsoverslag fra 1844. Deri hedder det: [...] Den projekterede chaussé begynder ved det sidste hus nord for Rendsborg tilhørende gartner Ladiger, 108 roder og 6 fod fra fæstningens glacis l...<sup>13</sup> Stedet er markeret med rød pil på fig. 9.

Der findes en henvisning til milesten på denne strækning i et udgiftsoverslag for vedligeholdelse af chausséerne mellem Rendsburg, Schleswig og Flensburg (tilsynsdistrikt II) for 1864/65.<sup>16</sup> Deri er der for de to chausséer anført 14 milesten under punktet: *Andre faste genstande, der skal vedligeholdes.*

### Flensburg – Slesvig

For denne strækning findes éntydige beviser for nulpunkter og milesten. Chausséen Flensburg-Slesvig er detaljeret beskrevet i artiklen "Chausséen und Meilensteine in Südschle-

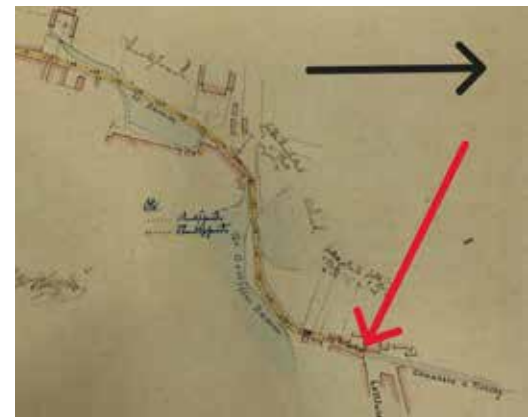


Fig. 11: Den røde pil viser endepunktet for chausséen Flensburg – Slesvig. Chausséen løb næsten på grænsen mellem byen og slottets område (en del af Gottorp Amt). Lollfuss-gaden har samme navn i dag (nederste kant af skitsen). Det tidligere endepunkt ligger nu midt i byen. Den sorte pil angiver nordretningen.

swig (Teil 1)" i Das Meilenstein-Journal Nr. 83, side 32-34. Heri findes også beskrivelser af milestenene på denne strækning.

Derfor er her blot nogle få fremhævelser eller tilføjelser til fremstillingen:

Flensburg bys Rothe Thor som vejens nulpunkt er uomtvistelig. Det var tidligere ikke helt klart, hvor denne strækning endepunkt var og dermed også overgangen til forbindelsesgaden i Slesvig by. Her hjælper en skitse fra det ovennævnte *Udgiftsoverslag for brolægning*<sup>12</sup> fra 1844 (fig. 11).

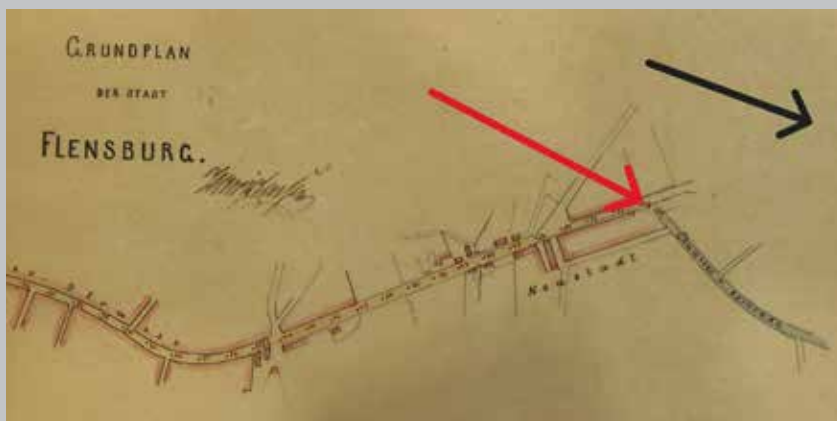


Fig. 12: Den røde pil viser chausséens nulpunkt ved udkørslen fra Flensburg Neustadt. Den sorte pil angiver nordretningen.

### Flensburg-Aabenraa

Denne strækning er beskrevet i detaljer i artiklen "Chausséer og milesten i Nordslesvig" af Per Winther i VEJHISTORIE nr. 41/2023. Det skal understreges, at de bevarede milepæle alle angiver afstandene fra Flensburg. Hidtil har det ikke været helt klart, hvor referencepunktet (nulpunktet) for afstandene var. Svaret findes i et brev fra 1845, hvori endepunktet i Aabenraa også bliver nævnt.<sup>17</sup>

*Til den Kongelige Slesvig-Holstenske Regering*

*Obligatorisk Indberetning fra den ledende Stabsofficer for Vejanlægget i Hertugdømmerne:*

*vedrørende: Anlægsprojekt samt Udgiftsoverslag for den projekterede.*

*Kunstvej fra Flensburg til Aabenraa  
[...] Længden af den Kunstvej, der i dette Tilfælde skal anlægges mellem Byerne Flensburg og Aabenraa, som begynder ved Udkørslen fra Flensburgs Neustadt og ender ved det første Byhus, Agent Bruhns Bolig, hvor Sidevejen fra Tønder til Aabenraa udmunder i Landevejen fra Flensburg, er 6117 Roder, 14 Fod H.M. eller 3,723 Mil eller ca. 3 3/4 Mil, [...].*

Disse oplysninger kan illustreres af tegninger fra 1865, som viser overgangene fra forbindelsesgaderne til

chausséerne i byerne Flensburg og Aabenraa.

### Aabenraa – Kolding (opdelt i Aabenraa – Haderslev og Haderslev – Kolding)

Også denne chaussé og dens milesten er beskrevet af Per Winther i VEJHISTORIE nr. 41/2023. Der er ikke fundet bevarede milesten på strækningen Aabenraa – Haderslev. Mellem Haderslev og Kolding er bevaret en milesten med teksten "2 Miil fra Haderslev". Den står dog ikke på sin oprindelige plads, men er blevet flyttet og har i en periode haft påskriften "1 Miil fra Kolding". Stenen er beskrevet i VEJHISTORIE nr. 41/2023 og i Das Meilenstein-Journal nr. 82, s. 61 ff. og nr. 83, s. 65.

Kort og tegninger i Rigsarkivet og i Landesarchiv Schleswig-Holstein dokumenterer, at chausséen Aabenraa – Kolding var opdelt i to separat opmålte strækninger. De respektive begyndelses- og endepunkter fremgår af fig. 14 – 16. På det tidspunkt, da chausséen blev anlagt, havde Haderslev allerede længe haft købstadsrettigheder, hvilket afspejles i chausséens linjeføring. Chausséen sluttede, hhv. begyndte ved bygrænsen, og forbindelsesgaden gennem byen forbandt disse to punkter, som det fremgår af følgende udsnit af tegninger fra 1865.



Fig. 13: Chausséens endepunkt i Aabenraa ved udmundningen af vejen fra Tønder.

Christiansfeld ligger halvvejs mellem Haderslev og Kolding. I arkivalierne frembyder byen et smukt eksempel på "linjeføring efter ønske fra beboerne" i overensstemmelse med statens interesser.<sup>20</sup> Herom beretter oberst von Prangen i 1840 til den kongelige regering for Hertugdømmet Slesvig bla.:

*[...] Byen Christiansfeld foreslog, at vejen ikke skulle føres forbi byen som den gamle såkaldte Kongevej, men gennem selve byen, hvortil fællesskabet lover at nedrive de bygninger, der står i vejen. Jeg tænkte, at jeg ikke skulle modsætte mig dette forslag, som er meget passende og i overensstemmelse med den vel forståelige lokale interesse, og på ingen måde hindrer vejanlæggets formålstjenlighed. udgifterne til at bygge vejen vil blive øget noget, men forholdsmæssigt kun lidt. [...]*

### Resumé

Chausseringen af vejen fra Eidelstedt til Kolding blev gennemført som beordret af den danske konge i 1838. Der gik 20 år fra beslutningen, til chausséen blev taget i brug i sin

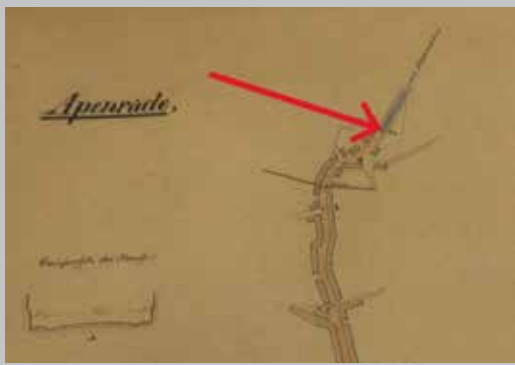


Fig. 14: Nulpunktet i den nordlige udkant af Aabenraa i retning mod Haderslev.

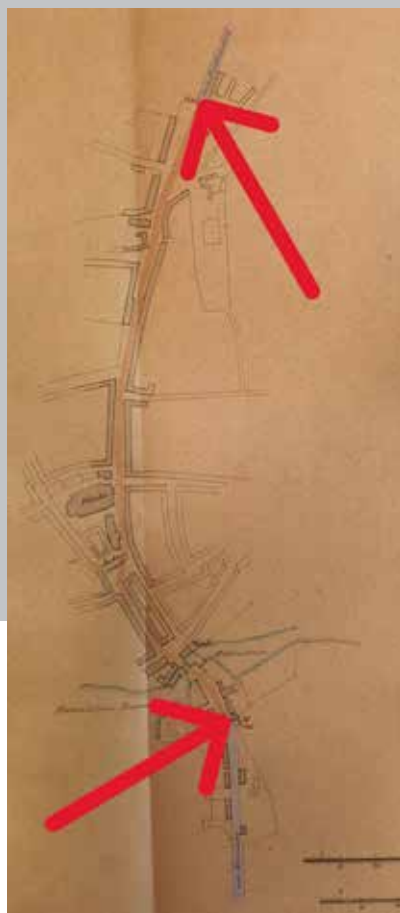


Fig. 15: Nederste pil viser endepunktet af chausséen fra Aabenraa i den sydlige ende af Haderslev by. Øverste pil viser nulpunktet for chausséens fortsættelse mod nord til Kolding via Christiansfeld.

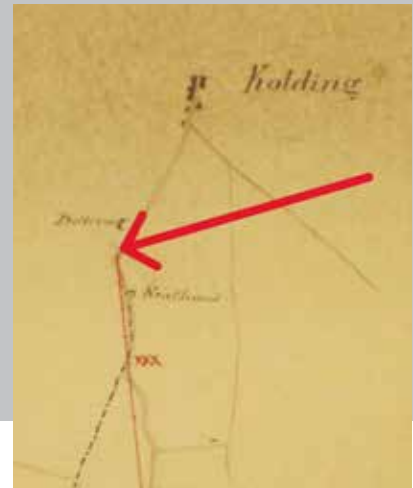


Fig. 16: Endepunktet for chausséen Aabenraa – Kolding i den sydlige udkant af Kolding.<sup>18</sup>



Fig. 16A: Endepunktet markeret på et nutidigt kortudsnit.<sup>19</sup>

fulde længde. Selv om benævnelsen af projektet og det i 1838 definerede begyndelsepunkt (nulpunkt) for chausséen antydede, at slutresultatet ville blive en gennemgående chaussé, blev de enkelte chaussétrækninger opmålt og afmærket med milesten/nummersten uafhængigt af hinanden. Det er vigtigt at bemærke, at en rejsende fra 1858 kunne rejse fra Altona til Kolding uafbrudt ad en kunstvej (chaussé), fordi de enkelte chaussétrækninger blev forbundet med hinanden med byernes „forbindelsesgader“. En fortløbende opmåling af hele chausséens længde blev udført i 1871 i henhold til en bekendtgørelse fra den preussiske provinsadministration. Herefter blev denne vejforbindelse benævnt „Altona – Kolding hovedchaussélinje“, indtil vejen som følge af den politiske udvikling blev delt mellem Danmark og Tyskland. Chausséen er bevaret som et sammenhængende vejforløb, men ikke længere under én og samme forvaltning.

Fig. 17: Christiansfeld for anlægget af chausséen Haderslev-Kolding. Tegningen viser, at en husrække skulle gennembrydes for at føre chausséen gennem byen.<sup>18</sup>



### Noter og kildehenvisninger

- 1 Landsarkivet for Slesvig-Holsten (LASH) Abt. 60 Nr. 473.
- 2 LASH Abt. 80, Nr. 2559 I. Vedr. Franksche Thor: Se forfatterens artikel "Das Franksche Thor – der unbekannte Nullpunkt der Chaussee Altona Kiel" i Das Meilenstein-Journal Nr. 85, Juni 2023.
- 3 *ibid.*
- 4 LASH Abt. 80, Nr. 2559 II
- 4A Se Das Meilenstein-Journal Nr. 83, 84 og 85.
- 5 Udsnit af kort nr. 4 i "Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert", Wachholtz Verlag, Neumünster 1995.
- 6 Kreisarchiv Herzogthum Lauenburg, KA Nr. 2616.
- 7 LASH Abt. 309, Nr. 16007 I.
- 8 LASH Abt. 402A 121 Nr. 0200.
- 9 Kort: Die Herzogthümer Holstein und Lauenburg [...], Verlag Hoffmann & Campe, Hamburg 1850.
- 10 LASH Abt. 80, Nr. 2444.
- 11 Kort: Grundriss der Stadt Itzehoe, entworfen und gezeichnet von J. v. Schröder 1848. Kortet findes i Det Kongelige Biblioteks digitale samlinger: <http://www5.kb.dk/maps/kortsa/2012/jul/kortatlas/object73504/da/>
- 12 LASH Abt. 80, Nr. 2559.
- 13 LASH Abt. 49, Nr. 1830.
- 14 Kort: Die Festung Rendsburg mit Umgegend, Steindruckerei v. F. Albers in Rendsburg, 1860. Kortet findes i Det Kongelige Biblioteks digitale samlinger: <http://www5.kb.dk/maps/kortsa/2012/jul/kortatlas/object73603/da/>. Det kan dog dateres

til tidsrummet 1847-1854 pga. en jernbanelinje anlagt 1847 (ikke synlig i dette kortudsnit) og nedlæggelsen af byens befæstning i 1854. Befæstningsanlægget var allerede blevet fuldstændig revet ned i 1856. Se herom: [https://de.wikipedia.org/wiki/Rendsburg#1800\\_bis\\_1894](https://de.wikipedia.org/wiki/Rendsburg#1800_bis_1894)

- 15 Kort uden dato og titel. Kortet findes i Det Kongelige Biblioteks digitale samlinger: <http://www5.kb.dk/maps/kortsa/2012/jul/kortatlas/object73173/da/>. Det er her dateret 1850, hvilket ikke stemmer overens med, at jernbanelinjen (som ikke kan ses på udsnittet) først blev åbnet i 1858, se: [https://de.wikipedia.org/wiki/Schleswig-Klosterkruger\\_Eisenbahn](https://de.wikipedia.org/wiki/Schleswig-Klosterkruger_Eisenbahn).
- 16 LASH Abt. 309, Nr. 16023.
- 17 LASH Abt. 49, Nr. 6239 II. Forkortelsen H:M betyder Hamborgsk mål. En Hamborgsk mil var = en dansk mil.
- 18 Tegning: Rigsarkivet, arkivserie: Kielerafleveringen (1936 – 1936) Løbenummer: 21. Indhold: 402BIV Kanaler, veje og chaussées. Nr. 11: Generalkort over Haderslev=Kolding Chaussée (ca. 1852).
- 19 Kortudsnit: OpenStreetMap.
- 20 LASH Abt. 80, Nr. 2559.

Artiklens originaltitel er "Chaussee Eidelstedt – Colding – Die unbekannte Chaussee". Den er skrevet til tidsskriftet "Das Meilenstein-Journal", som er medlemsblad for den tyske Forschungsgruppe Meilsteine e.V. og gengives her med forfatterens tilladelse. Oversættelse og bearbejdning: Per Winther, formand for Milestensgruppen i Dansk Vejhistorisk Selskab.

# DAGMARBROEN I SKANDERBORG

## Idéoplæg for at genskabe den oprindelige bro



Niels Henrik Petersen. Medstifter og sekretær for Dagmars Brobisser, arkitekt MAA. Tidligere afdelingsarkitekt og bygherrerådgiver samt mangeårigt medlem af Skanderborg Museumsforenings bestyrelse.

### Indledning

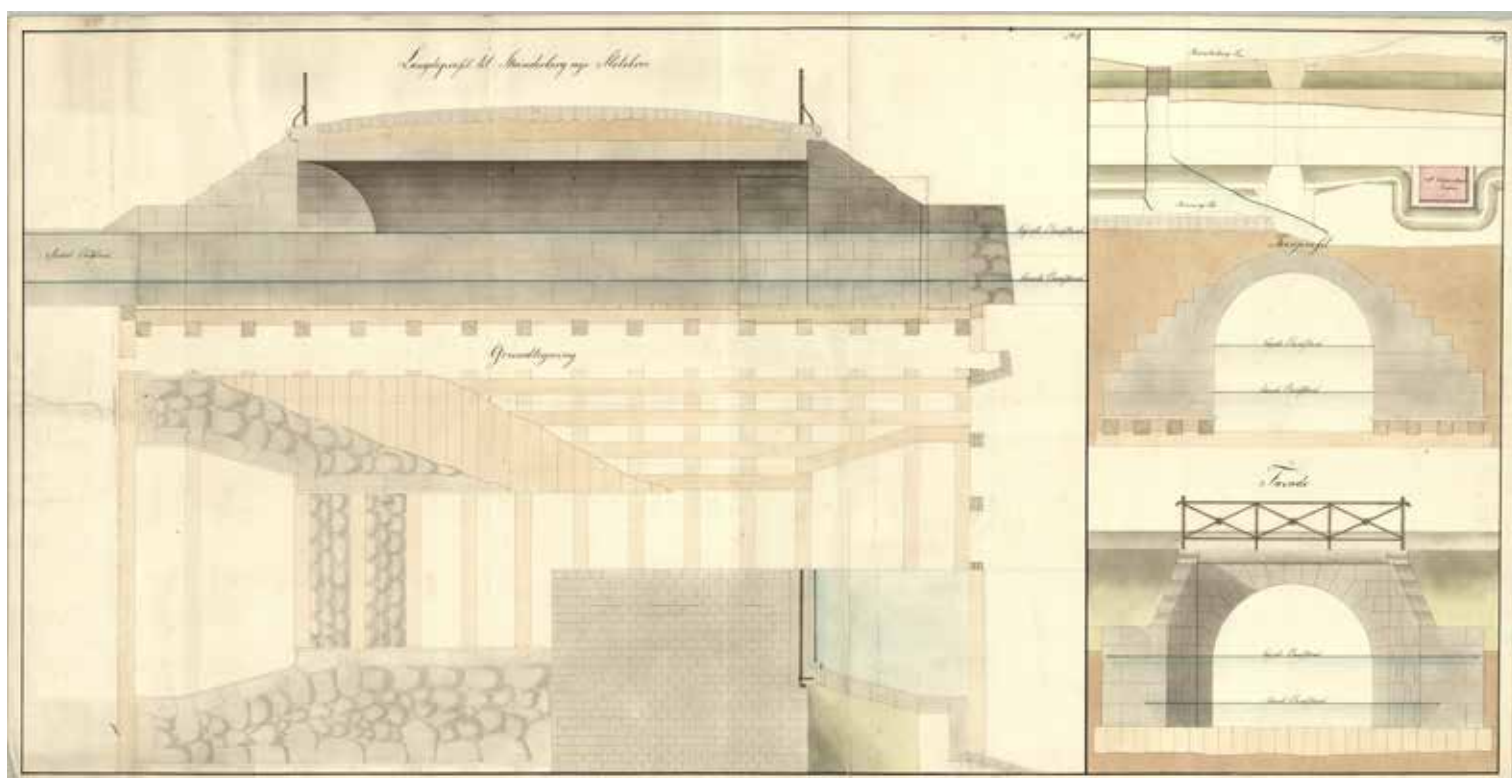
Broen, som foreslås tilbageført til sin oprindelige skikkelse, er en fredet stenbro over forbindelsen mellem

Skanderborg Sø og Lillesø, ejet af Skanderborg Kommune. Den er i dag en del af den tidligere Hovedvej A10, nu sekundærrute 170, der forbinder Adelgade med Slotsholmen og Dyrehaven. Den er opført af granitkvadre med tøndehvælv med en spændvidde på ca. 3 m. Gennemløbet/broens bredde er ca. 9,8 m, og hele facaden 5,5 m bred og 3 m høj. Den er opført på et fundament af kampesten og vandretliggende egetømmer lagt som en rist i 2 lag. Gelænderet er af smedet jern og sortmalet. Bygmester

Frederik Møller opførte broen i 1837 for Ingeniørkorpset, der stod for planlægning og udførelse af hovedlandevejene i Danmark frem til ca. 1860.

Byggeriet var en udløber af initiativer fra 1700-tallet, hvor man besluttede at igangsætte bygningen af hovedlandeveje overalt i Danmark til fremme af landbrug, næringsliv og samhandel. Dette skulle ske gennem bedre infrastruktur med bedre, hurtige

*Skanderborg Slots Broe 1837 - plan, snit og facade. RIGSARKIVET.*





*Dagmarbroen er i dag en næsten usynlig del af vej nr. 170 – kun autoværn og hvide striber markerer, at man her passerer en af Skanderborgs skjulte skatte.*

NIELS HENRIK PETERSEN 2023.



*Øen Slotsholmen i Skanderborg Sø set fra Lillesø. I forgrunden ses Slotskirken – højt hævet over de omgivende søer. Til venstre anes Dagmarbroen med forbindelse til den ældste del af Skanderborg. Til højre ses dæmningen, der forbinder øen med Dyrehaven, hvor Smukfest afholdes i august. I baggrunden ses Vester Mølle, Kalvø og de næsten uberørte landskaber omkring Ring Kloster. DRONEFOTO AF SØREN KOEFOED NIELSEN, 2021.*

gere og kortere veje end de elendigt anlagte og dårligt vedligeholdte veje, man ellers kendte.

Det gigantiske projekt blev sat i gang efter fransk forbillede, men realiseringen kom til at tage godt 100 år, fra arbejdet blev sat i gang på Sjælland i 1764, til Ingeniørtropperne overdrog de sidst anlagte veje til Amterne i 1868.

I begyndelsen var arbejdet ledet af franske ingeniører uddannet på den prestigefyldte L'École des Ponts et Chaussées, Akademiet for Broer og Veje, men fra 1785 overtog det

danske militære Vejkorps ledelsen. I 1834 indlemmedes Vejkorpset i Ingeniørkorpset, og officerer herfra færdiggjorde de jyske hovedlande-veje.

Også i 1834 var anlægget af den nye hovedlandevej fra Kolding til Frederikshavn godt i gang under ledelse af oberstløjtnant Gottfried Rosenberg (1784-1849). Han var som major i Vejkorpset med til at planlægge og udføre den jyske hovedlandevej fra Kolding i 1818. 11 år senere blev han forfremmet til 1. vejmaster og flyttede til Louisenlund

2 i Skanderborg, hvor han blev gode venner med bygmester Frederik Møller, der boede i Adelgade 12.

Venskabet mellem Rosenberg og Møller blev til et professionelt samarbejde med Vejkorpset/Ingeniørkorpset som bygherre og Frederik Møller som entreprenør – Møller vandt mange af licitationerne på nye vejbroer. Frederik Møller kom til at opføre i alt omkring 30 broer for Ingeniørkorpset.

Da Møller som 34-årig fik til opgave at bygge en hvælvet granitbro mellem Slotsholmen og Storegade (nu Adelgade) i Skanderborg, var han allerede en erfaren brobygger, der udførte egne smukke tegninger til den nye Slotsbro – senere kaldt Frederiksbro og nu Dagmarbroen.

## Plan om at genskabe

Bevaringsforeningen Dagmars Brobisser vil genskabe den fredede Dagmarbro for at fortælle Skanderborgs historie og for at bevare det visuelle indtryk af Slotsholmen som en ø. Foreningen har fået C.F. Møller Architects til at udarbejde et idéoplæg for arbejdet.

Indimellem er smukke detaljer i vores fælles historie skjult, der hvor mange af os passerer hver dag. Gemt bag asfalt og autoværn. Men med løftet om at kunne genfinde og genskabe en tabt sammenhæng og gemt skønhed i et historisk landskab.

Forside på Ideoplæg udarbejdet af C.F. Møller Architects. Beton og autoværn er fjernet og fortovet er erstattet af en ny fodgængerbro. Den fredede Dagmarbro er markeret i belægningen, og samspillet mellem broen og søen er forstærket. Der er frit udsyn over søen til den modsatte bred. Midt i billedet er et lille kig til Æbelø, og til højre aner man Slotskirken mellem trækroneerne. C.F. MØLLER ARCHITECTS.



Sådan et sted har vi i Skanderborg. Hvert år går tusinder af borgere, turister og festivalgæster frem og tilbage over et af Danmarks smukke steder. Et sted, der rummer en historie om både konger og forbindelseslinjer. Og om to venner, der byggede færdselsårer gennem Jylland.

En bro binder det hele sammen. Og binder historien fra middelalderen til Skanderborg Smukfest. Men få af dem, der går på stedet i dag, kan se det. Den fredede Dagmarbro fra 1837 blev i 1960'erne pakket ind af en moderne verdens bilentusiasme. Men de præcist tilhuggede granitkvadre er lige neden under asfalten. Og bag autoværnet står det smukke gelænder mod Skanderborg Sø endnu.

Til lands er skønheden i dag gemt væk. Men til vands kan man se den gamle bro endnu. Og fra luften bliver broens betydning klar som overgangen mellem borgernes liv på Adelgade og kongemagten på Slotsholmen, hvor Slotskirkens tårn markerer Valdemars gamle Slot. Nu skal Dagmarbroen have sin plads i historien igen.

### Arkitektfirmaets idéoplæg

Formanden for Museum Skanderborg, Jørgen H. Lorenzen skrev følgende i sit forord til et idéoplæg udarbejdet af C.F. Møller Architects:



Situationsplan Slotsholmen. Øen med den højt beliggende Slotskirke er en væsentlig forudsætning / del af projektet. Fra Dagmarbroen er der panoramaudsigt over Skanderborg Sø, kig til Lillesø, Slotskirken og Frederik Møllers hjem i Adelgade 12. C.F. MØLLER ARCHITECTS.

"Dagmars Brobisser har fået udarbejdet det følgende projekt til en historisk forbedring og en æstetisk fornyelse ikke alene af Dagmarbroen men også af Slotsholmen.

C.F. Møller Architects har sammen med Atkins Danmark skabt en fornyelse, hvor man med enkle tiltag kan få fjernet den skæmmende beton og de grimme autoværn samtidig med, at de med den nye gangbro har skabt mulighed for indkik på den fredede brofacade fra Lillesøiden.

Hertil kommer en markering i vejbanen, både når man kører ind på og forlader øen Slotsholmen.

Det er enkle løsninger, som kan gøre os opmærksomme på historien uden at gå på kompromis med trafikssikkerheden.

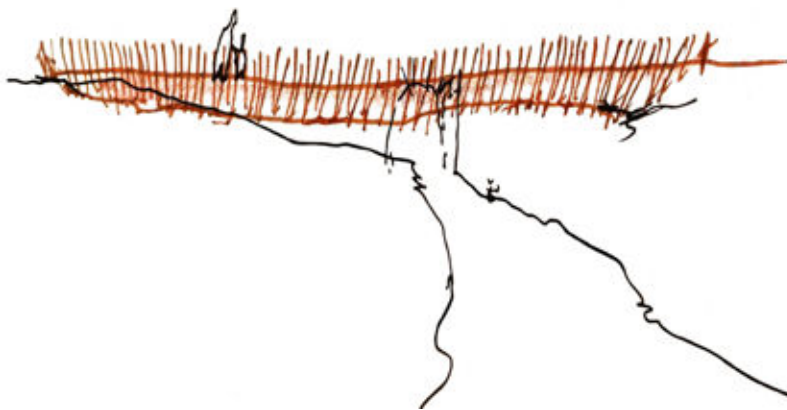
Jeg håber, Brobisserne sammen med Skanderborg Kommune, Slots- og Kulturstyrelsen og lokale foreninger kan komme i mål med denne enestående mulighed for at skabe en historisk og nutidig indfaldsport til byen!

En mulighed der skærper vore sanser og åbner op for den enestående historie vi bor midt i."

Idéoplægget indledes med billeder, tekster og analyser af broens historie,



Den nye gangbro og renoverede Dagmarbro set fra Slotsholmen.  
C.F. MØLLER ARCHITECTS.



Arkitektens første skitse til den nye gangbro. C.F. MØLLER ARCHITECTS.



Ny og oprindelig bro set fra Lillesø. Dagmarbroen har fået genskabt sin oprindelige facade. C.F. MØLLER ARCHITECTS.

dens strukturer, dimensioner, udgik og funktioner m.v. Dets hovedpunkter er:

- Fjernelse af alle nyere konstruktioner og renovering af den oprindelige bro.
- Tilføjelse af ny fodgængerbro friholdt af den fredede bro.

- Aktivering og forskønnelse af det grønne areal ved Dagmarbroen.
- Styrkelse af det visuelle indtryk af slotsøen.
- Genskabe/markere den historiske adgang til Slotsholmen fra Dyrehaven.

Målet er at fjerne alle nyere konstruktioner og renovere den oprindelige bro. Det skal ske ved:

- Eksisterende autoværn, asfalt og beton fjernes fra broen og 30-50 m nord og syd for broen.
- Granitkvadre og belægning renoveres nænsomt og/eller udskiftes.
- Der opsættes smedejernsrækværk mod vest som eksisterende mod øst.
- Suppleres med pullerter i nødvendigt omfang.
- Den restaurerede bro vil utvivlsomt have en hastighedsdæmpende effekt.

Desuden skal der tilføjes en ny fodgængerbro friholdt af den fredede bro. Skanderborg Kommune, der ejer broen, har accepteret en ny fodgængerforbindelse som erstatning for fjernelse af det eksisterende fortov. Arkitektfirmaet har skabt en ny fodgængerbro, der som ønsket af Fredningsmyndigheden er friholdt fra den oprindelige granitbro. Den nye gangbro tænkes udført i træ med et nutidigt og let udtryk, der kontrasterer og fremhæver Dagmarbroens granit, som det ses på illustrationen.

De lyse lameller har varierende afstand på grund af broens krumme form. Lamellerne giver et åbent kig til Dagmarbroens oprindelige facade.



### Aktivering og forskønnelse

Ud mod Skanderborg Sø opleves den originale patinerede facade stort set uændret. Støttemuren, som udspringer fra broen, definerer søens kant og inviterer til ophold og et nærmere kig på Dagmarbroen. Den vildtvoksende beplantning reduceres og erstattes af en række træer langs Adelgade.

Sivene er fjernet, så man igen kan nyde panoramaudsigten fra en bænk på arealet eller strække ud efter en gå- eller løbetur ad Multiparken *Den aktive Mil* rundt om Lillesø.

Ved den renoverede træbro kan sejlene lægge til og nyde stedet eller en lille by- eller naturtur over

### Dagmarbroen til Dyrehaven.

Det visuelle indtryk af Slotsholmen som en ø skal styrkes. Det handler mest om at få beskåret beplantningen i samarbejde med lodsejerne og kommunen, så man får kig til og fra søerne overalt på Slotsholmen. Skanderborg Sogn viste et godt eksempel ved at fjerne en del af den selvgroede beplantning mellem

Slotsholmen 15 og 17. Det gav udsyn fra vejen og Slotsbanken og fremhævede Slotskirkens smukke beliggenhed.

En reduktion af motorkøretøjers hastighed og fjernelse af beplantning er billige foranstaltninger, som kan



Udsigt til Lillesø fra den nye fodgængerbro. C.F. MØLLER ARCHITECTS.

iværksættes hurtigt og være til glæde for mange og samtidig øge trafikikkerheden.

Den historiske adgang til Slotsholmen fra Dyrehaven skal genskabes og markeres. På dette sted var der åbent vand mellem de to søer. Den jagtglade Frederik 2. fik formentlig opført en træbro, så han kunne ride på jagt i Dyrehaven. Ved anlæggelsen af den nye hovedvej i 1830'erne er-

stattede ingeniørtropperne træbroen med en dæmning. Projektet indeholder en markering af den historiske adgang til Slotsholmen. Det er her, man kan se begge søer på én gang og få fornemmelsen af, at man bevæger sig fra fastlandet og over på en ø. Det er her, byskiltet står, og farten over Slotsholmen sænkes – gerne til 30 km i timen.



Markering af den historiske adgang fra Dyrehaven til Slotsholmen. C.F. MØLLER ARCHITECTS.

## Det videre forløb, økonomi og finansiering

Realiseringen af projektet forudsætter økonomisk støtte fra kommunen, fonde m.v. Atkins Danmark har estimeret de samlede anlægsudgifter til ca. 8 mio. kr. (2023 priser). Skanderborg Kommune bakker op om projektet med borgmester og to udvalgsformænd i spidsen. Som udviklingskommune er økonomien dog hårdt presset af andre prioriteringer.

Dagmars Brobisser har derfor intensiveret bestræbelserne på at finde alternativ finansiering via fonde og

andre tilskud. Foreløbig har Skanderborg Kommune, C.F. Møller Architects og Atkins bidraget med ca. 150.000 kr. Der er modtaget støtte fra Skanderborg Håndværker- og Industriforening, bilforhandlere i Skanderborg: Børge Hansen Automobile, Skanderborg Bilcentrum, Maul Biler A/S, Ove B. Dirksen og enkeltpersoner. Fra entreprenørfirmaerne P. Olesen & Sønner A/S, Jorton A/S og Brdr. Møller A/S har vi modtaget tilsagn om økonomisk støtte i forbindelse med realiseringen.

Men der er lang vej igen.

### Kilder og Litteratur:

Kirsten og Tage Danielsen: *Den stridbare brobygger og hans Familie*. 1999.  
 Michael Hertz: *Da chausséen kom til Skanderborg*. 2022.  
 Steffen Elmer Jørgensen: *Fra chaussé til motorvej*. 2001.  
 Niels Henrik Petersen: "Dagmarbroen i Skanderborg" i *Vejhistorie* nr. 36. 2020.  
 L. Thane: *Skanderborgs Historie*. 1908.

# ESTLANDS VEJMUSEUM OG DETS MUSEUMSVEJ



Andres Seene. Ph.d. i historie. Har publiceret adskillige bøger og artikler om estisk militær- og transporthistorie. Forskningsstipendiat på Estlands Vejmuseum.

Estlands Vejmuseum blev grundlagt i 2000. Tilsvarende museer eksisterede allerede i flere baltiske og nordiske lande (Letland, Finland og Norge), og de var gode forbilleder for nogle vejhistoriske entusiaster og pensionerede vejingeniører. Vejmuseet blev grundlagt under ledelse af Estlands Vejadministration (svarer til Vejdirektoratet i Danmark), fra 2021 benævnt Transportadministration, og det ejes stadig af staten. Pladsen til museet blev fundet i det sydøstlige Estland i en rød murstensbygning, som i det 19. århundrede var poststation på den gamle postvej mellem amtscentrene Tartu og Võru. Den første permanente udstilling åbnede i 2005, hvilket også markerer museets aktive start. Dets formål er at indsamle, bevare, beskrive og udstille genstande fra estiske veje, vejbygning og trafikale kulturarv.

I dag tager Estlands Vejmuseum de besøgende med på en rejse fra fortiden til nutiden og delvist til frem-

## Fakta

Det estiske vejmuseum har i dag: Den bedst bevarede poststation i Estland, 11 bygninger med et markant udseende og formål, 10 hektar museumsareal og 43.000 museumsgenstande, 250 tons maskiner, inklusive den største samling af vejmaskiner i Østeuropa, og den første selvkørende vejhøvl, Bitvargen, der kom fra Sverige i 1926.

tiden: til fods, i postvogn, på cykel og med hest eller i bil, bus eller tog. Med lidt held kan man også komme til at se en vejhøvl i funktion.

Estlands Vejmuseum ligger i landsbyen Varbuse i Põlva Amt lige ved den smukkeste asfalterede vej i Estland – Postitee (Postvejen). Denne bedømmelse er givet den af såvel motorjournalister som tusindvis af bilister.

## Udendørs udstilling: Road Time

Vejmuseets udendørs udstilling er opdelt i to dele – på begge sider af den historiske postvej. Udover den permanente udstilling i poststationens bygninger blev der i 2010 åbnet en ny udendørs udstilling "Road Time" (Tid på vejen). Den er placeret i et 1,5 hektar åbent landskab og omfatter rekonstruerede vejmiljøer fra seks forskellige historiske perioder med

en udstilling af vejskilte og maskiner samt en legeplads udformet som en "trafikby", hvor børn kan lære om færdselsregler og trafiksikkerhed. De to områder er forbundet af den ældste stålbro i Estland, der dateres tilbage til 1884.

Road Time-udstillingen er åben for besøgende fra maj til oktober. Uden for dette tidsrum er den kun åben for besøg af grupper efter aftale.

## Maskinhallen: Maskinernes Dominans

Fra museets oprettelse i 2000 begyndte det at indsamle vejmaskiner, og den første maskinhal opførtes i 2003. Der var dog behov for et større udstillingsareal, og i 2019 blev en ny stor maskinhal på 1.500 m<sup>2</sup> taget i brug. Den rummer en enestående samling af vejmaskiner fra tiden op til 1985.

Undertiden kan det synes, som om trafikken er en endeløs kamp mellem mennesker og maskiner. Derfor er det ikke overraskende, at den permanente udstilling, der åbnede i den nye maskinhal, hedder Maskinernes Dominans. Det er en interessant interaktiv udstilling om bilteknik og fysikkens love i trafik, trafiksikkerhed og anlæg af sikre veje.

Udstillingen omfatter et udvalg af personbiler fra de seneste årtier. De besøgende kan følge bilens forvand-



Luftfoto af Estlands Vejmuseum.



Varbuse poststation fra 1865 har siden 2000 huset Estlands Vejmuseum.



Udendørs udstilling gør det muligt for besøgende at rejse tilbage i tiden.

ling fra en luksusvare til en almindelig brugsgenstand. Et gennemgående tema er det kontroversielle forhold mellem biler og mennesker. For

at kunne styre den konstant stigende udbredelse af køretøjer er det nødvendigt at regulere trafikken og arbejde med trafikulturen, som

vist i den interaktive udstilling om trafikundervisning. Maskinhallen rummer desuden en samling af 105 tons maskiner og udstyr, der viser, hvordan maskiner og ingeniører har bygget og administreret veje gennem det seneste århundrede.

### Lille maskinhal: Lidt nostalgi

Den lille maskinhal viser flere eksklusive biler, der enten er blevet fremstillet eller samlet i Estland. Hallen rummer desuden busser og lastbiler fra sovjettiden og gamle motorcykler og scootere, der engang kørte på de estiske veje. Man kan bl.a. se den første elbil fremstillet i Estland og en bus uden servostyring, bygget i 1942 på Saurers fabrik og bragt til Estland som sovjetisk krigsbytte i slutningen af Anden Verdenskrig.

### Et mødested for alle

Maskinhallen på vejmuseumet er velegnet til afholdelse af konferencer, seminarer, møder og diverse arrangementer. Der findes moderne mødelokaler med plads til op til 150 personer i det pædagogiske trafikcenter og op til 40 personer i klasseværelset i maskinhallen.

Museet kan bruges til at afholde børnefødselsdage, og man kan booke forskellige undervisningsprogrammer for alle fra førskolebørn til voksne. Poststationens gårdhave er

Udstillingen om bilkultur – fra luksusvare til brugsgenstand.



et velegnet sted for skuespil, koncerter og firmaarrangementer.

Museet har en omfattende udgiveraktivitet. Nogle af udgivelserne er på engelsk som *The reign of the automobile: a small guide to the era of motor vehicles and traffic culture*. 2019 og *Head teed! Permanent exhibition of the Estonian Road Museum 2016* (Head teed = God tur).

### Museumsvejen på Saaremaa

Da det estiske vejmuseum blev grundlagt i 2000, mente initiativtagerne, at museet også skulle vurdere og henlede opmærksomheden på vejhistoriske lokaliteter uden for museet. Sammen med det nationale vejvæsen udarbejdedes en fortegnelse over bevaringsværdige broer, og der blev opsat informationstavler ved et antal historiske broer. Det estiske National Heritage Board (kulturarvstyrelse), som er en del af kulturministeriet, har fået flere historiske broer beskyttet ved lov. Alle vedligeholdelsesarbejder på disse broer skal koordineres med myndighederne.

Ingeniører fra vejvæsenet i Estlands Region Vest foreslog i 2019, at den 11 kilometer lange grusvej (den nationale vej nr. 21108) på Estlands største ø Saaremaa, der snor sig langs øens vestkyst, skulle restaureres og bevares i sin aktuelle tilstand. Langs vejen var alle kilo-



Samling af vejhøvle i maskinhallen.



Samling af sovjetiske motorcykler i lille maskinhal.



*Vejmuseets placering.*

> Kort over museumsvejen (Lõmala-Kaugatoma) i Saaremaa.



metersten af jernbeton og mange vejafmærkningspæle, stenkister og rørgennemløb fra 1930'erne og 1950'erne bevaret i god stand. De er alle langt fra nutidens sikkerhedsstandarder, men kulturarvsstyrelsen blev gjort opmærksom på behovet for at bevare dette vejudstyr. I 2020 kom det estiske vejmuseum med i en arbejdsgruppe om vejen. Som et resultat af gruppens arbejde blev det besluttet at genskabe og bevare vejen Lõmala-Kaugatoma som den så ud i 1950'erne. Da grusveje med tiden bliver sjældnere, var formålet at bevare en grusvej for fremtidige generationer. Den relativt lave trafikmængde på vejen talte for denne beslutning, fordi vejen ikke længere havde betydning for trafikken mellem større regionale centre. Det besluttedes at give vejen status som kulturarv, hvilket krævede yderligere juridisk ekspertise. Formålet med at give en vej status som kulturarv og museumsvej er at bevare historiske og kulturelt betydningsfulde vejstrækninger uden at kompromittere trafikafvikling og sikkerhed. Det giver samtidig mulighed for at bevare gamle byggeteknikker, materialer og vejudstyr. Et besøg skal give en oplevelse af vejens og trafikens historie og samtidig få folk til at værdsætte anlæg og vedligehold af veje som et fagområde. Der blev



*Velkommen til museumsvejen Lõmala-Kaugatoma! FOTO: ANDRES SEENE.*



*Vejens kulturarv: stikledning, stikledningsstolpe og vejskilte fra 1950'erne. FOTO: ANDRES SEENE.*

opsat informationstavler ved beggø ender og langs med vejen, som fortæller trafikanterne om vejens historie og seværdighederne langs den. Derudover blev symboler fra en

svunden tid, såsom mælkejunger og snehegn, opstillet langs vejen. Historiske lag nær broen ved Möldri blev afrenset og fremhævet, og de nyere materialer, der var anvendt for en-



*Pavillon af ældre type ved busstoppested og informationstavle.*  
FOTO: ANDRES SEENE.



*Snehegn opstillet i et sommerlandskab.* FOTO: ANDRES SEENE.



*Restaureret stativ med mælkejunge.* FOTO: ANDRES SEENE.

derne af vejens rørgennemløb blev camoufleret. Man blev også enige om at opsætte kopier af de gamle vejskilte fra 1950'erne. De historiske vejskilte havde både estisk og rus-

sisk tekst, da Estland i 1950'erne og 1960'erne var besat af Sovjetunionen. Holdningen til alle sovjetiske mindesmærker i det offentlige rum i Estland har forståeligt nok været

kritisk på grund af Ruslands angreb på Ukraine, men der er hidtil ikke sket ændringer af deres oprindelige udseende. Hastighedsgrænsen i hele vejens længde blev fastsat til 50 km/t. Projektet blev afsluttet i 2021 og har siden været åbent for besøgende.

### **Vejens historie**

De tidligste kort, der viser vejen mellem Lõmala og Kaugatoma, der forbinder det vestlige Saaremaas kyst med Sörve-halvøen, er fra det 18. århundrede. Man antager med rimelig sikkerhed, at vejen faktisk er meget ældre.

I 1921 blev vejen Lõmala-Kaugatoma-Rahuste beskrevet som en sognevej af lokal betydning. Umiddelbart efter Anden Verdenskrig blev kystvejen mellem Lõmala og Kaugatoma en del af den sovjetiske hovedvej Orissaare-Mustjala-Kihelkonna-Jämaja-Hänga. På det tidspunkt var Saaremaas kyst en del af den ydre grænse for hele Sovjetunionen. Det betød, at vejen førte gennem et område, der var vigtigt for det nationale forsvar, og dagligt blev afpatruljeret af sovjetiske grænsevagter.

I anden halvdel af 1970'erne blev den eksisterende hovedvej opdelt i to veje af national betydning: Mustjala-Tehumardi og Üüdibe-Jämaja-Hänga. Den 11 kilometer

Udgravede og restaurerede kalkstensbuer ved Mõdri (Mølle) broen FOTO: ANDRES SEENE.



Skilt for "Forbudt Zone!" af frygt for flygtende estere FOTO: ANDRES SEENE.



Tosprogede vejskilte fra den sovjetiske periode FOTO: ANDRES SEENE.

lange landevej mellem Lõmala og Kaugatoma forblev en vej af lokal betydning.

### Vejafmærkning

De originale trekantede kilometerpæle og ottekantede markeringspæle er bevaret, som de er beskrevet i vejvæsenets dokumenter fra 1930'erne. Et antal pæle måtte dog restaureres eller fornys i 2021.

Mellem 1947 og 1964 var vejskiltene gule med sorte kanter og symboler, som det var standard i Sovjetunionen. Fra 1964 blev den gule farve på vejviserskilte og byskilte erstattet af farverne blå og hvid. I 1950'erne var de tosprogede vejskilte for det meste lavet af træ, men skilte fremstillet af 2 mm jernplade var også allerede i brug.

### Rallyvej

Tehumardi Rally, som blev kørt første gang i 1974 (i 1993 omdøbt til Saaremaa Rally), ville ikke have været muligt uden den 11 kilometer lange Kaugatoma hastighedsprøve. Den snoede grusvej ved havet i åbent terræn gør det muligt at opnå højere hastigheder og kræver mod og kørefærdighed. På trods af vejens nye status som museumsvej vil den også fremover blive benyttet i Saaremaa Rally.

### Museumsvej

Bevaringsværdige vejstrækninger er blevet sjældne i Estland, fordi nyere veje bygges mere retlinet og bredere og med mere holdbare vejoverflader. Den nationale vej nr. 21108 mellem

Lõmala og Kaugatoma blev i 2021 gjort til museumsvej, hvor man kan opleve en typisk estisk grusvej fra midten af det 20. århundrede. Man kan finde oplysninger om vejens historie i pavilloner og på informationsstavler langs vejen.

Transportadministrationen og Estlands Vejmuseum håber, at museumsvejen på Saaremaa vil blive godt modtaget af offentligheden, især af lokalbefolkningen, og vil bidrage til at øge opmærksomheden på vejhistorie og også tiltrække turister. Vi håber også, at dette projekt ikke bliver den sidste af sin slags.

# NORDISK-BALTISK SAMARBEJDE OM VEJHISTORIE

Vejmuseet i Estland var i september 2023 vært for en konference for de nordisk-baltiske vej museer i netværket NordBalt. Der var således deltagere fra Norge, Finland, Estland og Letland, men da Danmark som bekendt ikke har noget vejmuseum, var Jørgen Burchardt repræsentant for Dansk Vejhistorisk Selskab.

Konferencen afholdtes på øen Saaremaa, idet der fandtes mange vej- og brohistoriske bevaringsarbejder, som deltagerne kunne besigtige og diskutere problemer og muligheder ved restaurering. Det estiske museum kunne vise en museumsvej og adskillige nyrestaurerede broer bygget af de ikke særlig holdbare limsten.

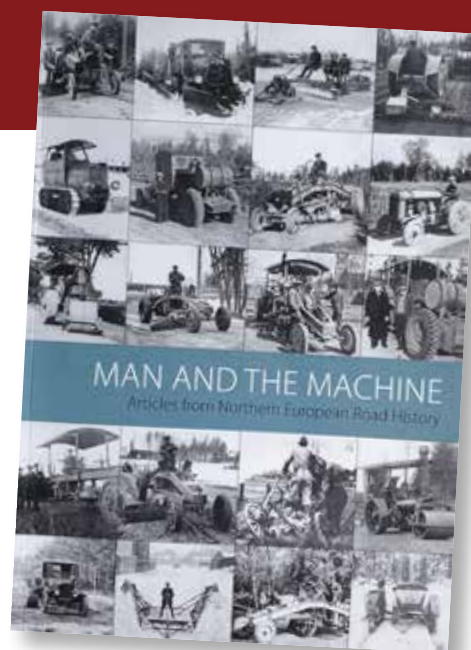
Selve konferencen afholdtes i borgen i Kuressaare, hvor repræsentanterne for hvert land fremlagde rapport om de nationale aktiviteter. Borgen i sig selv var imponerende, da den i stor udstrækning var en original middelalderborg, som havde undgået de større ødelæggelser.

Danmarks Vejmuseum var tilbage i 1990'erne med til at starte det nordiske samarbejde, bl.a. ved at stå for udgivelsen af det nordiske tidsskrift Braut. Tidsskriftet er senere udgivet af Norsk vegmuseum, som det er fremgået af anmeldelser her i bladet. Til konferencen forelå endnu en publikation, men da de baltiske deltagere ikke forstår det nordiske

ord Braut, er udgivelsen blevet omdannet til en engelsksproget publikationsserie.

Det nye nummer er redigeret af Mikko Pentti fra det finske museum Mobilia med titlen *Man and the machine. Articles from Northern European Road History*. Første artikel er det danske bidrag skrevet af Jørgen Burchardt, som fortæller om, hvordan tunge køretøjer altid har udfordret vejbyggere, men hvor forbedret teknologi både ved køretøjer og vejbyggeri har tilladt meget tunge køretøjer.

Artiklen passede fint til den følgende artikel fra Estland, som omtaler forsøget på at standardisere hestevogne, så deres kørsel ikke ødelagde vejene.



Deltagerne i NordBalt konferencen var i historiske omgivelser på Kuressaare Borg, da deltagerne afgav rapporter om vejhistorie i deres respektive lande.

FOTO: KERSTI ROSLENDER.





Den nyrestaurerede Kasari bro er nu så flot som ved indvielsen i 1904, da den var den længste jernbetonbro i Europa med dens 308 m. I 1990 blev den erstattet af en moderne bro, men er bevaret som fodgængerbro. FOTO: JØRGEN BURCHARDT.



Vanamöisa bro blev oprindelig opført i 1820'erne. Den 64 m lange bro blev opført i limsten med isbrydere foran broen. Renoveringen foregår næsten uden problemer med vand, da floden har mistet det meste af sit vand og i dag kun er en å. FOTO: JØRGEN BURCHARDT.

De efterfølgende artikler fortæller om vigtige redskaber anvendt i de respektive lande. Både i Finland og Estland var – og er – vejhøvlvle vigtige for byggeri og vedligehold, og ikke underligt har sneblæsere været

vigtige i Norge. Desuden gennemgås teknikken i en tidlig norsk bil og en viadukt i Letland.

Bogen blev desværre trykt i et for lille oplag, så den er allerede ud-

solgt. En digital udgave er dog blevet gratis tilgængelig på internettet.

Næste udgave af publikationen redigeres fra Estland og er planlagt at handle om broer.

# DANMARKS VEJHISTORIE GROR TIL

Et medlem gjorde os opmærksom på, at et af landets vigtigste fortidsminder var ved at gro til. Derfor sendte Dansk Vejhistorisk Selskab dette spørgsmål til kulturministeren:

**Til Kulturminister  
Jakob Engel-Schmidt**

Vi vil gøre dig opmærksom på, at den danske vejhistorie nærmest er under afvikling. Selvom vejtransport er livsnerven i nutidens samfund, har vi intet museum til at indsamle, formidle eller passe på historien.

I bogstavelig forstand gror Danmarks vejhistorie til. Et af landets ti vigtigste fortidsminder er Broskovvejen ved Gl. Tappernøje. Den førte i sin tid trafikken over et sumpet område, efter den blev bygget i jernalderen 175-374 e.Kr. Arkæologerne udgravede det 70 meter lange anlæg i 1961, og det kunne være spændende for skolebørn og turister at se en af landets ældste bevarede veje.

Desværre er mindesmærket groet helt til. Vi har intet museum til at se efter, at vejhistoriske monumenter vedligeholdes. Heldigvis har et medlem gjort Dansk Vejhistorisk Selskab opmærksom på forholdet, så vi har kunnet gøre myndighederne klar over deres forsømmelser.



1961

Selskabet yder en stor hjælp til kommuner, museer og privatpersoner, når de savner oplysninger om restaurering af broer og veje eller viden om transport på vej. Det gør vi gerne, men som privatpersoner er vores tid presset af arbejde og andre gøremål.

Kære minister. Du har mulighed for at arbejde for, at Danmarks trafikhistorie bliver bevaret. Kan vi ikke få et permanent Vejhistorisk Informationscenter til at opsamle viden, være udfarende og give erfaringer videre?



2023

# FOLKEFEST DA ROSKILDEVEJ I ALBERTSLUND FYLDTE 250 ÅR

I 2023 var det 250 år siden, at det store projekt med nybyggede landeveje efter fransk model nåede til Albertslund, eller Vridsløselille, som stedet hed dengang.

Det blev anledningen til, at Albertslund Lokalhistoriske Samling, Albertslund Bibliotek og Verdensmål Centeret arrangerede en festlighed i fængselsinspektørens tidligere bolig og store have søndag d. 17. september, hvor op mod 500 mennesker deltog. Vejret var med strålende sol, der var bagt mange meter fødselsdagskage, og alle sang med på en fødselsdagssang skrevet specielt til lejligheden.

Der var telte med taler og udstillinger med lokalhistorie. Dansk Vejhistorisk Selskab deltog også, hvor

Nils Zeeberg passede vores bod med udgivelser, og hvor Steffen Elmer Jørgensen og Jørgen Burchardt holdt foredrag om vejens historie. I øvrigt havde Per Winther nogle dage forinden ved et velbesøgt møde holdt foredrag om landevejens milesten.

I anledning af dagen har Albertslund Lokalhistoriske Forening udgivet bogen Roskildevej i Albertslund – 250 år. Den starter såmænd med en artikel af Dansk Vejhistorisk Selskabs formand, Niels Chr. Skov Nielsen. De øvrige fire artikler fortæller om forskellige aspekter af vejens nyere historie. Mest populær er sikkert en fotoberetning, hvor billeder med kommentarer viser, hvorledes omgivelserne omkring vejen har forandret sig.



*Povl Markussen th. og Troels Øhlenschläger afviklede det store arrangement med taler, musik og underholdning. FOTO: JØRGEN BRIEGHEL*



*< Nils Zeeberg passede Dansk Vejhistorisk Selskabs bod og forklarede vejens tekniske udvikling ud fra en flot model fra Københavns Museum. FOTO: JØRGEN BURCHARDT OG NILS ZEEBERG.*



*> Et kagebord langt som Roskildevej blev tømt på få minutter, da der blev sagt velbekomme. FOTO ANNE-GRETHE ANDERSEN.*



# 250 ÅR GAMMEL BRO ISTANDSAT AF FRIVILLIGE

*Jørgen Burchardt*

I oktober 2023 blev en kampestensbro i Spanget ved Korinth indviet – eller rettere genindviet, for da en deling soldater under lyden fra et hornorkester marcherede på broen foran hestene på en ekvipage, var det ikke første gang, den blev indviet.

For omkring 250 år siden samlede folk for at se den nye bro over Silke Å tæt ved Brahetrolleborg. Længe havde der været en primitiv bro af træ, men nu indviedes en moderne bro af store kløvede sten. Adskillige af egnens stendysser har sikkert måttet lade livet for, at stenhuggeren kunne kløve de store overliggere til broen. Åen var dengang mere vandrig, så broen måtte have tre gennemløb.

Broen var i århundreder egnens vigtige overgang over åen, siden den driftige godsejer Johan Ludvig Reventlow arvede det nærliggende gods Brahetrolleborg i 1775. Hvis broen ikke allerede var bygget, blev den sikkert opført på hans ordre, så han kunne realisere sine store planer om drejls- og damaskvæveri, lesmedie og meget andet syd for åen.

Egnen omkring Korinth har mange historiske minder, og lige præcis vejen "Spanget" ligger centralt i stedets historie. Ordet "spang" er oldnordisk og betyder faktisk en primitiv gangbro over et vandløb. En tidlig træbro på stedet har altså givet navn både til vejen Spanget, hvor broen ligger, og til Spanget, der er den historiske bydel af Korinth.

I 1940'erne rettedes vejen ud og en betonbro opførtes. Den historiske bro fik lov til at ligge, og det flotte bygningsværk blev fredet i 1975. Broen er desværre ikke blevet plejet, så den forfaldt og var til sidst nærmest usynlig, groet til med græs, træer og buske.

## **Frivillige tager fat**

Lokale beboere i Korinth syntes, at det var forkert, at man ikke kunne se det fredede fortidsminde. Over flere år har medlemmerne af "Silkeåens Brolav" derfor brugt deres fritid til at fjerne trærodde, bakke store kampesten, lave brolægning og meget mere. Under arbejdet frilagdes tillige et vadested, – som formodes at gå tilbage til middelalderen, og klosterperioden før godset. Her har rejsende i mere end 1.000 år måtte traske over, godt våde op ad lårene.

Ud over den frivillige arbejdskraft er renoveringen blevet støttet af lokale virksomheder, der har stillet med gravemaskine, kran og andet entreprenørmateriel. Lokale har også støttet med træ til rækværk, grus til belægning og sten til erstatning af



*Broen inden restaureringen.*  
FOTO JØRGEN BURCHARDT.



*Der måtte lånes entreprenørmaskiner for at bakse de største træer og sten.*



*I sommeren 2021 var broen blotlagt, men bureaukratiske forhindringer stoppede færdiggørelsen.*

*Den færdigrestaurerede bro i 2023.*  
FOTO JENS ØRUM.





*(Gen)indvielsen af den restaurerede bro i Korinth blev fejret med maner. Efter den røde snor var klippet over, marcherede det lokale kanonerlav over broen foran den flotte ekvipage under musik af et lokalt hornorkester. FOTO ANNE-GRETHER ANDERSEN OG JØRGEN BURCHARDT.*

*Brolavets medlemmer modtager en gave til broen: en præsentationstavle inden to af dagens talere klippede det røde bånd over - den lokale præst Ole Buhl Nielsen førte saksen og Lars Bjarke Christensen fra Slots- og Kulturstyrelsen holdt ved båndet. FOTO JØRGEN BURCHARDT.*

*Mange af Korinths indbyggere kunne se til, at næstformand i Vejhistorisk Selskab Jørgen Burchardt overrakte selskabets gaver til to af brolavets medlemmer, fra venstre formand Joacchim Foged og initiativtager Martin Brink, mens Lars Bjarke Christensen th. ser til. FOTO ANNE-GRETHER ANDERSEN.*



Man mødtes jævnligt for at udføre arbejdet. Da fotografen kom forbi en dag, hvor det groveste arbejde var overstået, kunne han fotografere Martin Brink, Karsten, Henrik Blunck, Joachim Foged, Torben Rodalgaard og Bjarne Henriksen.  
FOTO JENS ØRUM.

de i øvrigt meget få manglende dele til broen. Selve broen lå intakt under bevoksningen, og en landmålernes opmåling viste, at broen stort ikke havde sat sig.

Dansk Vejhistorisk Selskab har hjulpet brolavet med rådgivning og udført historiske studier om den konkrete bro. Der fandtes ingen tegninger fra opførelsen, hvorfor manglende detaljer har måttet hentes fra andre broer. Selskabet var også behjælpelig med at skrive en nødvendig ansøgning til Slots- og Kulturstyrelsen.

### Tre måneder blev til tre år

Brolavet forventede, at arbejdet ville tage tre måneder. Det viste sig ikke at holde. Det kom til at vare tre år. Faaborg-Midtfyn kommune havde ellers hilst gruppen med "god arbejdslyst", da den bad om lov til at restaurere broen, som ligger på kommunal ejendom. Det viste sig desværre, at kommunen havde glemt, at broen var fredet og at fredningsmyndighederne skulle ind over.

Broen var næste færdig, da en alvorlig besked blev modtaget: Arbejdet skal stoppes øjeblikkeligt. Der skulle søges tilladelse hos Slots- og Kulturstyrelsen.

Sagsbehandlingen hos styrelsen var hurtig og kompetent, men en

### Gratis hjælp til frivillige

Næstformand i Vejhistorisk Selskab sagde blandt andet i sin tale ved indvielsen:

*Jeg fatter ikke, at frivillige, der arbejder uden løn og ikke belaster de offentlige budgetter, skal betale for at bevare og restaurere et stykke kulturarv. Allerede nu kan skolebørn cykle forbi og se, hvor beskedent og primitivt livet var på dette sted.*

*Det glæder mig også meget at se, at det lokale turistbureau i dag, allerede inden broen genindvies, markedsfører denne historiske perle på sin hjemmeside. Dette viser, at jeres dedikation ikke kun har givet broen nyt liv, men også skabt en historisk attraktion for egnens turisme.*

*Forhåbentlig vil jeres vedholdenhed og kampen mod urimelige krav hjælpe kulturministeren med at indse, at Danmarks vej- og brohistorie fortjener et museum eller i det mindste et Vejhistorisk Informationscenter. Dette center skal være en kilde til historisk viden, støtte frivillige, når de ønsker at bevare og formidle vores kulturarv og sørge for, at den nødvendige sagsbehandling sker uden omkostninger for de involverede.*

Der findes omkring 33.000 fredede fortidsminder, hvoraf mange er rester af tidligere tiders broer og veje. Det er klart, at det kræver en indsats at frilægge dem og sikre dem mod ødelæggelse af bl.a. trærodde. Der er heldigvis mange mennesker, som vil gøre en indsats. De skal have en hjælp; ikke en enorm regning.

betingelse var samtidig, at det lokale museum skulle overvære restaureringen. Museet krævede, at det skulle ske til timepris, så betalingen kunne være 40.000 kr., men den kunne også blive til 60.000 kr.

Så stoppede projektet. Der blev søgt midler i alle tænkelige fonde,

men efter lange ventetider, blev der givet afslag. Nye fonde blev søgt, og igen afslag. Da der var gået næsten tre år, fandt en lokal forretningsdrivende, at det var for ringe, hvorfor han betalte de nødvendige 40.000 kr. Herefter tog det ikke lang tid, før restaureringen var gjort færdig.

# HJÆLPEN TIL SØNDERJYLLAND

I 2020 i anledning af 100-året for Sønderjyllands genforening med Danmark fik mange danskere genopfrisket eller måske for første gang kendskab til historien om Sønderjylland eller Nordslesvig.

Jubilæet har budt på spændende bogudgivelser og arrangementer, hvor desværre mange af de sidstnævnte måtte udskydes på grund af Corona-epidemien.

Mange bogudgivelser om Sønderjylland har gennem tiden taget udgangspunkt i de politiske forhold omkring 1864, de militære forhold eller diskussionen om Flensborgs tilhørsforhold. Langt færre bøger og artikler har behandlet emner omkring infrastrukturen. Men dette er netop emnet for Niels Jensens bog.

Bogen giver et godt indtryk af den store opgave, der skulle løses for at få den sønderjyske landsdel op på niveau med det øvrige Danmark. Sønderjylland var nedslidt, blandt andet som følge af Første Verdenskrig.

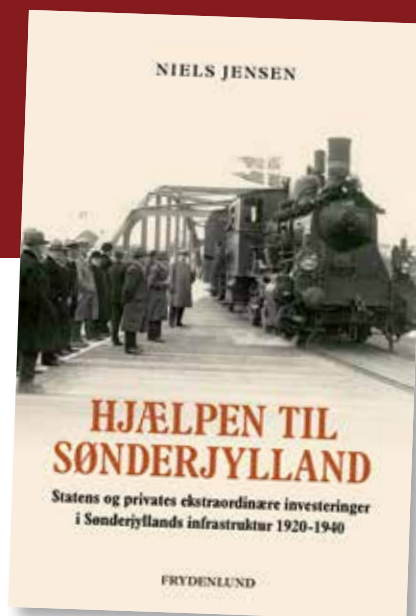
Niels Jensen har opdelt bogen i 19 kapitler, hvoraf de 18 behandler infrastruktur, herunder blandt andet jernbaner, fyrvæsen, postvæsen, broer, veje med mere. Alle kapitler er absolut læseværdige og med mange spændende detaljer, som vil interessere fagfolk såvel som lokalhistorisk interesserede. Kapitlerne kan læses

uafhængigt af hinanden, hvilket også gør, at bogen kan bruges som opslagsværk og medtages, hvis man tager en tur til Sønderjylland. Bogen indeholder desuden mange fotos og illustrationer.

Dette tidsskrifts læsere vil nok særligt interessere sig for kapitlerne om broerne og vejene. Frem til 1864 blev i det nuværende Sønderjylland anlagt strækningerne; Flensborg-Kolding, Kruså-Sønderborg-Bro og Tønder-Brøns. Efter nederlaget i 1864 og frem til genforeningen skete der stort set ikke noget på vejområdet. Preussen satsede i stedet på de smalsporede kredsbaner i Haderslev, Aabenraa og Sønderborg amter.

Manglen på arbejdskraft under Første Verdenskrig betød ringe vedligeholdelse af vejene. Det var kredse (amterne) samt kommunerne, der havde ansvaret for vejene, og derfor udeblev en overordnet planlægning. Det overordnede vejnet var orienteret mod syd. Kun i Vedsted, Frederikshøj og Gjelsbro var der forbindelse til det nørrejyske overordnede vejnet. Således var det ikke muligt via de overordnede veje at komme direkte mellem fx Tønder og Haderslev. Her måtte man enten mod vest via Brøns eller mod øst via Flensborg.

Ved genforeningen overgik de såkaldte provinsveje til staten.



Niels Jensen:

**Hjælpen til Sønderjylland. Statens og privates ekstraordinære investeringer i Sønderjyllands infrastruktur 1920-1940.**

238 sider, 16,1 x 23,4 cm

ISBN 978-8772-1668-1-0

Forlaget Frydenlund 2023.

Ministeriet for Offentlige Arbejder lod efterfølgende amterne stå for dem. Forhandlinger mellem amterne og staten førte til den Sønderjyske Vejplan, hvorefter 406 kilometer provinsveje skulle istandsættes, og 428 kilometer ny landevej skulle anlægges. En plan til 29 mio. kr., hvoraf staten bidrag med 12 mio. kr. Midlerne blev prioriteret først til istandsættelse af eksisterende veje, dernæst til anlæg af nye veje. Vejplanen gik blandt andet ud på at anlægge direkte forbindelser mellem Aabenraa og Sønderborg, Haderslev-Tønder og Tønder-Kruså.



Kort over de sønderjyske landeveje.



Den gamle pontonbro og den nye vej- banebro i Sønderborg.

SØNDERBORG LOKALHISTORISKE ARKIV.

Niels Jensen beskriver også, at de mange anlæg af veje gik hårdt ud over morænelandskabet ved Bov-Nørre Smedeby-Kliplev, hvor der blev indvundet store mængder af grus- og stenmateriale.

I Sønderborg blev den gamle pontonbro fra 1856 over Alssund erstattet med en kombineret vej- og jernbanebro. Broen blev indviet den 7. oktober 1930 og opkaldt efter Kong Christian den 10. Erfaringerne fra broprojektet blev senere anvendt ved blandt andet Lillebæltsbroen.

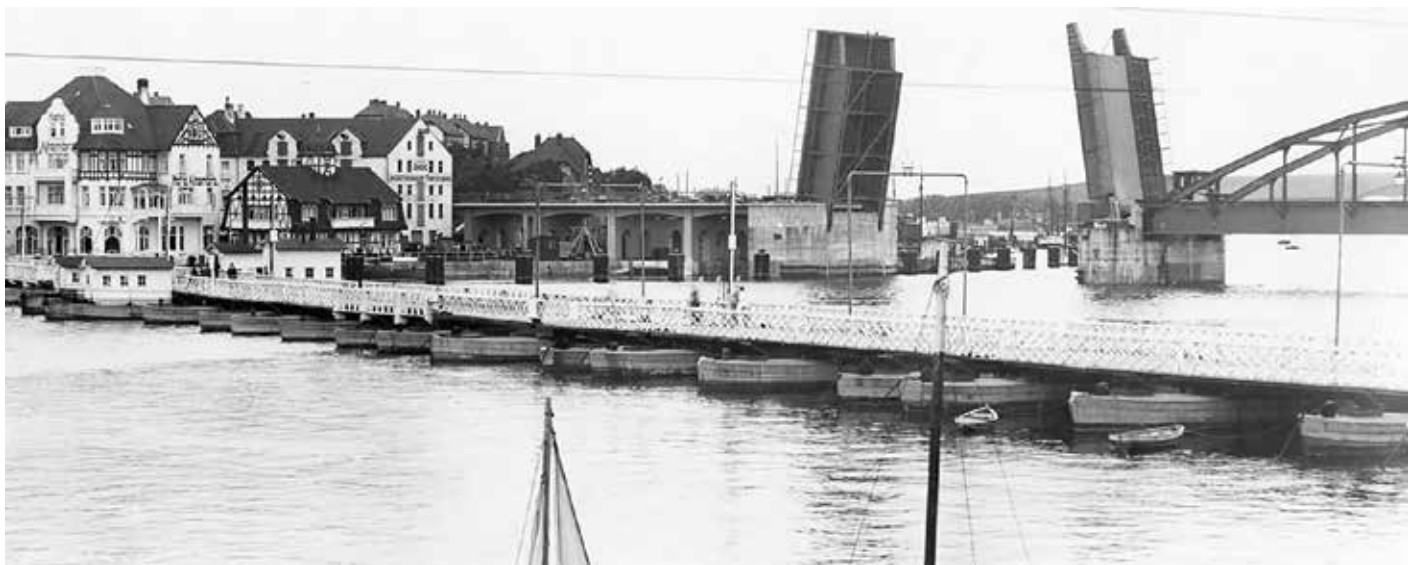
Et andet spændende aspekt ved genforeningen, som bogen behandler, er nogle af de embedsmænd, der

skulle tage over fra tilsvarende tysk personale. På et givet tidspunkt skulle skiftet fra tysk til dansk ske. For det nye DSB-personale betød det, at de skulle have billetter og køreplaner klar. Det har været en stor opgave sådan fra det ene øjeblik til det andet at skulle overtage et stykke land og få dets infrastruktur til fortsat at fungere på trods af måske nyt personale og en anden administrationskultur. Det har helt givet været en speciel situation, som har krævet meget af den enkelte medarbejder, tysk såvel som dansk, og som kun få generationer oplever.

Niels Jensens bog sætter fokus på et emne som mange nulevende dan-

skere har glemt eller måske slet ikke har viden om. Men infrastruktur er vigtig for et land. Derfor var det også vigtigt for Danmark efter overtagelsen af Sønderjylland at gøre noget ved den nedslidte infrastruktur. Og opgaverne var mange, lige fra telefonlinjer til nye elektricitetsværker. Det var derfor også en bekostelig affære. Men den store indsats, som løb over 20 år, bar frugt og fik Sønderjylland gjort til en integreret del af Danmark. Bogen er velskrevet med mange spændende detaljer og valg af billeder.

Niels Jensen har med sin bog bidraget på fornem vis til at fastholde mindet om denne store indsats.



Den gamle pontonbro i Sønderborg under åbning. SØNDERBORG LOKALHISTORISKE ARKIV.

# DANMARKS JERNBANEMILJØER

Lars Bjarke Christensen, konsulent ved Kulturstyrelsen, og René Schrøder Christensen, vicedirektør og forskningsleder på Danmarks Jernbanemuseum, har sammen begået et fremragende værk om de spor, som jernbanerne har afsat i det danske kulturlandskab. De fremhæver i forordet, at der er tale om en bog båret af billedsiden. Og fotografen Flemming Wedell har med sine fremragende farvefotografier aflagt lige så stor ære af bogen som de to jernbaneeksperter. Han har fanget et bredt udvalg af både fungerende anlæg og rester af fordums herlighed. Han har fanget både de æstetisk attraktive bygninger og gamle rustne kraner, signaler og forladte bygninger. Og alle billederne er flot vinklet.

Der er tale om et skønsomt udvalg af jernbanekulturarv, ikke om en systematisk registrering. Selvom der er nedlagt mange banestrækninger med tilhørende stationer, pakhuse, broer osv. findes minderne utallige steder rundt i landet. Vi kommer godt rundt i landet, og forfatterne har fundet både gammelt og helt nyt frem. Både Roskilde Station fra 1847 og Køge Nord Station er med er med.

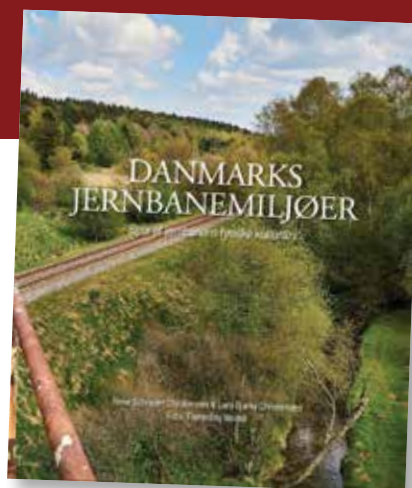
Udover en generel indledning er bogen delt op i fem hovedafsnit: Jernbanens miljøer, jernbanen som system, jernbanens virksomhed, jernbanen som industri og endelig

jernbanens fysiske efterliv. Disse afsnit har så igen underafsnit.

Hvert afsnit har en brødtekst med en generel fremstilling og så billedtekster, der fortæller om de enkelte objekter eller lokaliteter. Det kan vel give en let splittet læseoplevelse. Til gengæld rummer begge teksttyper en næsten ubegrænset viden om de danske jernbaner. Man skal også vænne sig til, at nogle billedtekster dækker to eller tre fotografier. Det er til at leve med.

Et eksempel på den megen viden, man kan uddrage af bogen, kunne være afsnittet under "Jernbanen som industri", hvor underafnittet "Vedligehold af spor og materiel", efter at have skildret vedligehold af skinnenettet, kommer til remiser. Man erfarer, at der i Fredensborg ligger en kongetogsremise anlagt i 1890'erne. Den ligger ubenyttet hen i dag, men en gang tjente den til vedligehold af lokomotiverne til de kongetog, der i Christian 9.s tid kørte til Fredensborg til de berømte familiesomre. Billedteksten oplyser, at der også blev bygget en vognhal til de kongelige svigerfamiliers salonvogne. Den er nedrevet.

Remiser fandtes ifølge hovedteksten i to udgaver: langremiser og rundremiser. Langremiserne var mest egnede til vedligehold, men krævede et stort rangerområde foran remisen. Rundremiserne krævede



René Schrøder Christensen  
& Lars Bjarke Christensen  
Foto: Flemming Wedell

**Danmarks Jernbanemiljøer, Spor af jernbanernes fysiske kulturarv,**  
288 sider.

ISBN: 978-87-408-3430-7  
Syddansk Universitetsforlag,  
Odense 2022.

en drejeskive, en lidt besværlig men mindre pladskrævende konstruktion. Remiserne rummede kun lokomotiver med tendere, som i øvrigt blev bakket ind til vedligeholdelsen. På grund af lokomotivskorstenene måtte taget lige over portene ofte hæves. Disse prægtige rundremiser er bevaret på steder som Viborg, Næstved (både lang- og rundremise), Præstø, Gedser og Roskilde. Sådan er der et væld af realoplysninger i bogen. Den har et navne- og et stedregister, men desværre ikke et sagregister.

Vej- og togtrafik forenes om gods-transporten. Alle mindre stationers



Nørrebro Station. FOTO FLEMMING WEDELL.

pakkehåndtering er overtaget af nogle få centrale godsterminaler som Taulov og Høje Taastrup, men de gamle pakhus står mange steder funktionstømte tilbage med varehusgulv 1,02 m over skinnerne og læsseramper til hestevogne eller lastbiler. I Maribo var det fine pakhus også toldbod. I Faxe Ladeplads finder man jernbanearkitekten H. Wencks fine stationsbygning og pakhus fra 1880 samt en fin gammel svingkran. Nogle pakhus har fået nye funktioner, andre står forladte tilbage. Nogle større stationer fik efter krigen sporanlæg til vognbjørne, der kunne trække godsvogne ud til aftagerne.

Man kan kun håbe, at det arbejde, der er lagt i bogen, føres videre i en landsdækkende registrering af jernbanernes kulturarv. Kulturstyrelsen har formentlig udført en hel del af arbejdet allerede.

En ting savner anmelderen! En kommentar til de især unge hær-

værksmænd, der ihærdigt overmaler jernbanebygninger og – materiel med graffiti. Det skæmmer jo virkelig mange stationsområder og tog.

Spørgsmålet er nu, når vi har fået et så glimrende værk om danske jernbanemiljøer, om der kunne skrives en lignende bog om danske vejmiljøer. Lige som i dette værk med en fremtidig bevaringsdagsorden i baghovedet. Statens vegvesen i Norge udgav i 2002 *Vegvalg. Nasjonal verneplan. Veger – Bruer – Vegrelaterte kulturminner*. Det norske vejmuseum stod for at udpege et repræsentativt udvalg af vejrelaterede anlæg, vejstrækninger, broer, vejstationer, bygninger osv. Dertil er vi ikke nået i Danmark. Vi savner et vejmuseum til at tage sig af vejtrafikens kulturminde.

Jernbanerne forener skinnenet, stationer, pakhus, værksteder m.v. med det kørende materiel. I vejsektoren forenes veje, køretøjer

og servicenetværk ikke på samme uadskillelige måde. Vejstrækninger og broer, gamle milepæle og visse skilte kan overleve længe, derimod synes – og det er et subjektivt indtryk – tankstationer, forladte bilværksteder, bilforhandleres butikker og deslige ikke at overleve længe. De er praktiske indretninger, der fjernes, når de bliver utidssvarende. Nogle biler får lov til at overleve hos samlere eller på bilmuseer, men jernbanerne appellerer til flere nøder end vejsektoren. De store broer betjener ofte begge trafikarter. Lillebæltsbroen er stadig anvendelig og på glimrende vis gjort til en turistattraktion. Derimod må den gamle Storstrømsbro, et ikon i Danmarkshistorien, snart lade livet, fordi vedligeholdelsen vil blive for kostbar, når en ny bro tager over.

Alt i alt en fremragende bog, som vi vejshistorikere bør have som forbillede.

# BROER OG BANER TIL FREDERIKSSUND

Mogens Nørgaard Olesen har skrevet endnu en spændende bog om infrastruktur i Danmark. Denne gang om broer og baner til Frederikssund og Hornsherred. Et område af Danmark, der ikke har været forfordelt, hvad angår infrastruktur.

Danmarks mange fjorde, bæltter og sunde har besværliggjort transport på tværs af disse, ikke mindst, når vejret er dårligt. Derfor har ønsket mange steder været at få en fast forbindelse til afløsning af færger eller lange omveje på land.

Krydsningen af Roskilde Fjord ved Frederikssund har en lang og spændende historie bag sig, som vil interessere mange af dette tidsskrifts læsere. Det første dæmningsprojekt med tilhørende trækfærge indvies i 1747. Med tiden ønsker områdets befolkning en bedre forbindelse over fjorden, og der rejses derfor aktiekapital til en pontonbro. Efter at have overtaget færgeprivilegierne fra Grevinde Danner i 1867 kan man

komme i gang med at realisere projektet. Pontonbroen indvies i 1868 og får navnet Kronprinds Frederiks Bro (den senere Kong Frederik den VIII).

I 1879 indvies jernbanen mellem København og Frederikssund. Nogle år senere overtager staten banerne på Sjælland. Det giver håb om, at staten også vil overtage pontonbroen. Det sker imidlertid ikke. I 1888 overtager Frederiksborg Amt pontonbroen, og broafgiften forsvinder. Så tidligt som i 1897 kører den første automobil over pontonbroen. I starten måtte biler dog ikke selv køre over broen, men skulle skubbes.

Når man taler om krydsningen af Roskilde Fjord ved Frederikssund, kommer man ikke uden om



Mogens Nørgaard Olesen  
**Broer og baner til Frederikssund.**  
416 sider., 18,5 x 25,5 cm  
ISBN: 978-8772-1667-8-0  
Forlaget Frydenlund 2023

*Den 3. juni 1918 var det 50 år siden, at Kronprinds Frederiks Bro blev indviet, og det fejrede man med flagning over hele Frederikssund og med en stor, flot æresport ved indkørslen til pontonbroen både fra Frederikssund (som det her fremgår af billedet) og fra Hornsherred og med en flaggale langs begge sider på selve pontonbroen. Fra bogen Broer og baner til Frederikssund. [Bemærk at den hed Kronprinds].*





Den Midtsjællandske Jernbane. En jernbane, der skulle forløbe mellem Hillerød og Næstved via Frederikssund og Ringsted. Hensigten var at have en bane vest om København og dermed aflaste baneanlæggene her. Det meste af Den Midtsjællandske Jernbane er nedlagt. Kun Næstved-Ringsted eksisterer i dag samt strækningen Hillerød-Nr. Herlev, som befares af Frederiksværkbanen. Omkring Skjoldenæsholm bruges en kort strækning af banen af Sporvejsmuseet. Strækningen Hvalsø-Frederikssund blev åbnet i november 1928 og nedlagt i maj 1936. I eftertiden omtales den oftest som banen, der blev anlagt for sent og nedlagt for tidligt. Den manglende strækning Hillerød-Frederikssund medførte, at banen aldrig fik vist sit værd. Årsagerne til nedlæggelsen var flere, herunder ikke mindst modstand fra DSB.

Den Midtsjællandske Jernbane krydsede Roskilde Fjord på en fast bro. Den første faste bro over fjorden. Broen blev overflødig med banens nedlæggelse og blev flyttet til Limfjorden, hvor den fortsat fører Vendssyselbanen over Limfjorden mellem Aalborg og Nørresundby. S-toget kom til Frederikssund i 1989, og i 2002

*Pontonbroen over Roskilde Fjord set ind mod Frederikssund. Maleri fra engang i det 19. århundrede. Fra bogen Broer og baner til Frederikssund.*

blev S-banen udbygget til dobbeltspor fra Ballerup til Frederikssund.

Med den store stigning i antallet af biler i Danmark op gennem 1920'erne stiger ønsket om en fast bro til biler. I 1930 tager Frederiksborg Amtsråd kontakt til professor Anker Engelund for at få udarbejdet et projekt til vejbro over Roskilde Fjord. Vejbroen med broklap åbnes i oktober 1935. Men trafikken stiger fortsat, og allerede i 1969 fremkommer der forslag om en højbroløsning ved Tørslev Hage. Der skal imidlertid gå mange år, før det projekt bliver til virkelighed. Først i 2014 vedtager Folketinget loven om en ny fjordforbindelse. Kronprinsesse Marys Bro indvies i 2019. Det er en bro, som delvist finansieres ved brugerbetaling ligesom den gamle pontonbro fra 1868. En broafgift, som mange i Frederikssund og omegn ikke brød sig om, og som de bekæmpede, blandt andet ved at undlade at benytte den nye bro. Med infrastruktaftalen fra juni 2021 blev broafgiften fjernet pr. 1. januar 2022. Af samme aftale fremgår det, at motorvejen til Frederikssund forventes igangsat i 2026.

Mogens Nørgaard Olesen lykkes med dels at beskrive de lange linjer i den trafikale udvikling fra midten af 1700-tallet og til i dag, dels komme ned i detaljer i form af blandt andet citater fra samtidens aviser. Det sidste er spændende, for det giver os mulighed for at stifte bekendtskab med de synspunkter, tanker og problemer, der var fremherskende i samtiden. Ofte finder man ud af, at nogle i samtiden forstod problemstillinger, kendsgerninger og mulige fremtidige konsekvenser – lang tid før alle andre.

Mogens Nørgaard Olesen har stor indsigt i Danmarks transportinfrastruktur og formår at sætte problemstillingerne omkring Frederikssund ind i en større sammenhæng til andre af de landsdækkende projekter i samtiden på transportområdet. Bogen er absolut læseværdig og giver et godt indblik i den kamp, der mange steder i Danmark gennem årene har skullet kæmpes for at få forbedret infrastrukturen. En infrastruktur mange af os, der lever i dag, tager for givet.

# ESTONIAN TRAILBLAZERS

En bog om vejhøvle kan lyde nørdet – og det er den også. Redskabet til at skrabe grusveje jævne kender vi fra Danmark i dag kun fra brug ved markveje og mindre offentlige grusveje. Derimod har de været et vigtigt redskab for vejvæsenet i Estland, og deres historie fortæller samtidig en god del af landets vilkår: store afstande i et tyndt befolket land. Der var ikke de store penge til at asfaltere veje, da biler for alvor begynder at dukke op i 1920'erne, og vejhøvle blev vigtige redskaber.

Det er derfor naturligt, at vejhøvle fylder meget i udstillingen på det estiske vejmuseum. Det har også fået museets forsker, Andres Seene, til at skrive en bog med udgangspunkt i dette vigtige redskab. De første blev købt fra Sverige i midten af 1920'erne, hvor vejhøvle allerede da var indført i mange landsdele. Redskaberne blev en succes, og man bestilte flere. Der blev endda sat en lokal fabrikation i gang på licens. I løbet af få år havde landet fået 130 store vejhøvle.



Andres Seene

**Estonian trailblazers. Masters and machines in the history of roads.**

146 s.ider,

ISBN 978-9916-9511-3-2

Estonian Road Museum 2021.



Vejhøvl skulle ikke kun gøre vejen plan, men også give vejen en profil, så vandet kunne løbe af. Nye veje skulle skrubes ca. 15 gange, og ved vedligehold arbejdede maskinerne to gange om måneden, hvor der skrubes tre gange pr. gang.

Vejvæsenet havde ikke råd til at dække behovet med de store maskiner, hvorfor de mindre veje blev behandlet med mere primitive skraber trukket af traktorer.

Den første vejhøvl var svensk og forsynet med en Fordson motor. Den fik fra 1931 konkurrence af amerikanske Caterpillar, idet en test viste dens gode evne til også at bearbejde veje med særligt hårde overflader. En lokal fabrik begyndte fabrikation på licens, hvilket var vigtigt i verdenskrigsens tid med mange arbejdsløse.

Efter 2. Verdenskrig måtte Estland bygge vejhøvl baseret på motorer fra Sovjetunionen, og i 1966 nåede vejvæsenet op på at råde over 270 vejhøvl. Væksten stoppede, men den lokale produktion fortsatte for at erstatte de udslidte.

Trods bogens hovedtitel indeholder den også omtale af andre vejmaskiner. Skærveknusere var vigtige i mange dele af landet langt fra stenbrud, hvor lokale marksten kunne gøre nytte som skærver efter at have været igennem redskabet. De gjorde det muligt at skaffe de nødvendige skærver til veje af højere kvalitet end de mange grusveje.

Bogen er spændende for teknisk interesserede, som via vejmaskiner kan lære om en vigtig del af Estlands historie.





Dansk Vejhistorisk Selskab blev stiftet i 1982 med det formål at fremme interessen for den historiske udvikling af Danmarks veje og deres brug ud fra samfundsmæssige og tekniske synspunkter.

DVSs formål søges realiseret ved

- at samle og aktivere interesserede ved hjælp af arrangementer som foredrag, diskussioner, ekskursioner mv.
- at formulere og bidrage til løsning af vejhistoriske opgaver såvel lokalt som landsdækkende
- at samarbejde vedrørende vejhistoriske forhold med museer, institutioner og andre.

Som medlemmer kan optages enkeltpersoner, foreninger, firmaer, institutioner og andre sammenslutninger, der ønsker at støtte Selskabets formål.

Yderligere oplysninger om Dansk Vejhistorisk Selskab på nedenstående adresse.



Dansk Vejhistorisk Selskab  
Carsten Niebuhrsgade 43, 5.  
1577 København V..

Postgiro 169-1791

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

Udgivelsen er støttet af

