

VEJHISTORIE

no. 30 // 2017

Tidsskrift fra DANSK VEJHISTORISK SELSKAB



BISPENS BRO

NOGLE TANKER OM TRAFIKFORVALTNING

BOGANMELDELSE: **GODS PÅ VEJ**

BOGANMELDELSE: **ROADWORKS**

BOGANMELDELSE: **CYCLING CITIES**

OM PETER DRAGSBOS ARTIKEL I VEJHISTORIE 29

- 03 BISPENS BRØ
Mikael Manøe Bjerregaard
- 12 NOGLE TANKER OM TRAFIKFORVALTNING
Steffen Elmer Jørgensen
- 16 Boganmeldelse: GODS PÅ VEJ
Niels Jonassen
- 18 Boganmeldelse: ROADWORKS
Michael Hertz
- 21 Boganmeldelse: CYCLING CITIES
Jørgen Burchardt
- 23 OM PETER DRAGSBOS ARTIKEL I VEJHISTORIE 29

FORORD

Flere af Selskabets medlemmer foreslog ved den enquete, vi foretog i fjor, at VEJHISTORIE bragte nyt om igangværende vej-historisk forskning i ind- og udland. Dette forslag efterkommer vi i dette nummer, hvor vi i et par indlæg anmelder eller kommenterer et par nyudgivne bøger med trafikhistorisk indhold, bl.a. en svensk udredning af det 30-årige forløb, der ledte frem til sammenlægning af bestyrelserne for jernbaner og veje, som Steffen Elmer Jørgensen sammenholder med den samtidige trafikforvaltning i Danmark. Redaktionen vil være taknemmelig for evt. respons fra læserne i denne sammenhæng.

Et af indlæggene i forrige nummer fremkaldte en kritisk læser-respons, og det har givet anledning til den redaktionelle kom-mentar, man ligeledes vil finde i dette nummer side 23.

Hovedstykket er museumsinspektør Mikael Manøe Bjerregaards redegørelse for fund og afdækning af et senmiddelal-derligt broanlæg i Odense, som har ledt ind til den daværende bispegård.

Redaktionen retter en varm tak til ovennævnte forfattere samt til anmelderne – forhenværende lektor Niels Jonassen og forhenværende seniorforsker Michael Hertz og grafisk ingeniør Jørgen Burchardt – samt til vore sponsorer ARKIL HOLDING A/S og COWI A/S, som økonomisk støtter udgivelsen.

Redaktionen

KOLOFON

VEJHISTORIE

Tidsskrift for Dansk Vejhistorisk Selskab
Nr. 30//2017

Medlemsblad for Dansk Vejhistorisk Selskab.
Udkommer forår og efterår.

ISSN 1600-776X

Udgives halvårligt af Dansk Vejhistorisk Selskab med støtte fra Asfaltindustrien for det ene nr. og ARKIL HOLDING A/S og COWI A/S for det andet nr.

Grafisk design | Kvorning Design & Kommunikation

Lay-out | Anna Falcon, annafalcon.dk

Tryk | Vejdirektoratet

Oplag | 500 eksemplarer

Redaktion

Cand. mag. Michael Hertz, redaktør
Viceinstitulleder Morten Dam Rasmussen
Forsker Jørgen Burchardt
Museumsinspektør Jacob Thorek Jensen

Manuskripter fremsendes på diskette eller pr. e-mail på nedenstående adresse. Forfatter-vejledning kan rekvireres samme sted.

Dansk Vejhistorisk Selskab
c/o Vejdirektoratet
Havnegade 27
1058 København K

Postgiro 169-1791

t 7244 3333
dvs@vejhistorie.dk | www.vejhistorie.dk

BISPENS BRO

– befæstning af Odenses senmiddelalderlige bispegård



Mikael Manøe Bjerregaard er cand.mag. i middelalderarkæologi og museologiske studier fra Aarhus Universitet. Ansat som arkæolog ved Odense Bys Museer. Har skrevet flere artikler om middelalderarkæologiske og historiske emner.

Under en arkæologisk udgravning i Odense midtby i 2016 dukkede resterne af en hidtil ukendt bro op foran indgangen til den senmiddelalderlige bispegård. Broen og den tilhørende voldgrav er med til at bestyrke indtrykket af bispegården som et lukket anlæg, der befæstede sig mod den omgivende by. I det følgende berettes om fundet, og der gives en forklaring på, hvorfor senmiddelalderens bisper kan have set nødvendigheden i at skærme deres gård mod omverdenen.

Bispegården under angreb

Året er 1534, og der er krig i Danmark. Urolighederne kendes senere under navnet Grevens Fejder. På Fyn har en folkelig opstand af borgere og bønder vendt sig mod adelen – og mod bispen. En gruppe borgere fra Svendborg har netop indtaget og nedbrændt bispens store borg Ørkild under for Svendborg og er nu kommet til Odense. Historikeren Arild Huitfeldt skriver ca. 60 år senere:

..... på samme måde plyndrede og indtog svendborgborgerne Odense Bispegård, de begav sig udi Skt. Albani Kirke og andre huse omkring bispegården og skød fra kirken og husene på dem, der lod sig se eller ville stille sig til værn af vinduerne på bispegården. Imidlertid fik de ført en båd over graven med nogle folk, som førte ild og tjære udi porten, som ikke var hvælvvet, og dermed opbrændte porten. På den måde fik de gården i deres magt.”¹

I dag står resterne af den middelalderlige bispegård som et åbent og fredeligt anlæg midt i Odense (fig. 1). Af det engang lukkede anlæg står kun nordfløjen tilbage, og bygningen huser bl.a. en del af Syddansk Universitet. Af den voldgrav, der omtales i citatet ovenfor, er der ingen synlige spor, og der er heller ikke fundet spor af den ved de arkæologiske og bygningshistoriske undersøgelser, som er foretaget på stedet gennem den seneste menneskealder. Man har derfor ment, at Huitfeldt gengivelse af begivenhederne er overdrevet eller helt opdigtet. Men efter de seneste udgravninger fra 2016, skal man måske alligevel lede efter en kerne af sandhed i den dramatiske beretning.

Den middelalderlige bispegård

Fra 1480 vides bispegården med sikkerhed at have ligget her ca. 140 m øst for domkirken, men historien går formentlig endnu længere tilbage.² Den stående

bygning blev ifølge en nu forsvundet inskriptionstavle opført i årene 1504-08 og havde Odenses berømte og berygtede biskop Jens Andersen Beldenak som bygherre (biskop 1501-29).³ Bygningen, som sidenhen blev forlænget i begge ender og fik tilføjet en ekstra etage, udgjorde nordfløj og hovedfløj i et lukket bygningskompleks, der husede bispens residens og administration. Arkæologiske undersøgelser har givet sikre belæg for eksistensen af en vestfløj og en østfløj, der formentlig har været i to etager ligesom nordfløjen. Mod syd ned mod Odense Å har anlægget formentlig blot være lukket med en spærremur og ikke en regulær bygningsfløj.⁴ Der hvor vestfløjen stødte til den bevarede nordfløj kunne man konstatere en portåbning ind til det lukkede kompleks. Ud fra vestfløjens nordvestlige ende blev konstateret to parallelle murforløb med en afstand på ca. 3,5 m, som muligvis har udgjort de to sidevanger i en fremspringende portbygning omkring åbningen.⁵ Det vides ikke med sikkerhed, om der har været andre porte ind til bispegården.

Bispegården trafikalt set

I det hele taget er de trafikale forhold om adgangsvejene til bispegården i senmiddelalderen ikke klart belyst, men de historiske kilder og arkæologiske levn giver et rimeligt billede af situationen (fig. 2). Det er påfaldende, at bispegården ligger trukket tilbage



Fig. 1. Den bevarede nordfløjen i den senmiddelalderlige bispegård i sin nuværende udformning. Bygningen til højre i billedet er af nyere dato, men ligger på den middelalderlige østfløjs placering. Foto: Odense Bys Museer.

fra byens gennemgående hovedstrøg, som udgøres af Overgade-Vestergade forløbet. Denne gadestrækning kan efter de seneste års udgravninger konstateres at være brolagt allerede omkring år 1100 med en ensartet kompakt belægning af små sten på op til 10 cm. Udførelsen af denne belægning, som tidligere også er påtruffet i bl.a. Skomagerstræde, er så ensartet, at arbejdet må være udført ud fra en overordnet plan, måske fra kongelig side. Flere af byens store institutioner er dog ikke orienteret mod hovedgaden. Sammen med Domkirken (Skt. Knuds Kirke) og Skt. Albani Kirke danner bispegården således kirkelig bydel, der tilsammen dækker et område på ca. 350 meter langs med Odense Å. Gennem denne bydel er der ingen adgang over Odense Å, så trafikken der skulle krydse åen måtte søge længere mod øst til broen i byens periferi. Adgangen til bispegården har altså krævet flere skarpe sving gennem middelalderbyens smalle gader. Fra tiden omkring år 1500 omtales nutidens Påskestræde

som et stræde, der løber fra Skjolden til bispegården.⁶ Ordlyden tyder på, at der kan have været en port ind til bispegårdkomplekset fra Påskestræde, men en sådan indgang er ikke påvist arkæologisk. Det er også muligt, at der omtrent hvor Påskestræde og Adelstræde mødes her været en port til de økonomibygninger, der menes at have ligget her nord for bispens teglstensbyggede residens. Gennem denne port kunne madvarer, og hvad der ellers var påkrævet til bispens hushold bringes til huse.⁷ Der synes dog ikke at have været nogen indgang i hovedbygningens nordmur, så al transport fra disse økonomibygninger og ind til hovedkomplekset er formentlig alligevel foregået gennem den omtalte vestport.⁸

Voldgraven og broens ældste fase

Det var omtrent 13 m vest for vestporten, at arkæologer fra Odense Bys Museer i 2016 fik mulighed for at grave et hidtil ukendt element af den middelalderlige bispegård, nemlig hvad der tolkes som

en voldgrav omkring vestporten og de nederste dele af en tømmerbygget bro, som har ført hen over voldgraven (fig. 3). Da de moderne vejbelægnings og murværk fra nyere bygninger på stedet var fjernet, fremkom en stor jordfyldt nedgravning i undergrunden. Nedgravningen målte omkring 13x4 m, og stoppede brat og stejlt mod nord, syd og vest, mens den mod øst fortsatte ud af udgravningsfeltet. Midt på den vestlige langsidede nedgravningen ud og var ca. 7 m bred.

Dybden på nedgravningen viste sig at have været mindst 2 m. Voldgraven har formentlig kun været delvist vandfyldt. Den ligger så højt i terrænet, at den umuligt kan have fået vand fra Odense Å. Men i bunden har der stået en smule undergrundsvand, samt det regnvand og overfladevand, som samlede sig i den åbne grav. Det kunne konstateres, at den permanente vandstandsdybde syd for broen kun har været omtrent ½ m. I jordfylden, der repræsenterer den efterfølgende opfyldning af voldgraven, blev der bl.a. fundet renæssancekera-

Fig. 2. Den formodede udformning af senmiddelalderens gadenet omkring bispegården ca. 1500. Nogle af gadenavnene er af yngre dato. Domkirken, Skt. Albani Kirke og Bispegården er gengivet med den omtrentlige udtrækning af deres tilhørende areal. Vest for bispegårdens vestport er bispens bro markeret. Illustration: Odense Bys Museer.



mik, dyrekogler, rude- og drikkeglas, munkesten og tagsten af tegl. Jordlagene havde karakter af forhåndenværende jord fra bl.a. møddinger samt bygningsaffald, som var fyldt i den store nedgravning. Fyldlagene blev mere fugtige nedefter, hvilket gav gode bevaringsforhold for træ og andet organisk materiale. I disse fugtige lag blev der fundet betydelige rester af en stor tømmerkonstruktion, som bestod af flere elementer i flere faser (fig. 4).

Ældst var to kraftige fodremme, som lå på bunden af den store nedgravning i ca. to meters dybde (fig. 5). Fodremmene lå parallelt og med en indbyrdes afstand på ca. 1,7 m. De dannede et øst-vestligt forløb, som kunne følges over 7 m, indtil konstruktionen fortsatte ud af feltet mod øst i retning af bispegården. Tappet ned i hver fodrem stod fire kraftige stolper, der målte ca. 20x20 cm i tværsnit og dannede par to og to. Flere af disse lodrette stolper var desuden forstærket med skråstivere, der også var tappet ind i fodremmen. Fodremmene hvilede på flade kampesten, der

i flere tilfælde var placeret under remmen præcis der, hvor en lodret stolpe var tappet ned i denne. Konstruktionen er uden tvivl den nederste del af en bro, hvor de lodrette stolper har udgjort bropiller (fig. 6). Broen var bevaret i en højde af ca. 85 cm, men kørebanen må have ligget mindst 1 meter højere end det bevarede niveau af konstruktionen.

Af den afstivning, som må have stabiliseret brokonstruktionen på tværs af længderetning, var kun et enkelt element bevaret, nemlig et stykke tømmer, som var kæmmet ned over den nordlige fodrem og havde spor efter en skråstiver, der formentlig har stabiliseret et af brofagene.

Til denne ældste fase af anlægget hørte et kraftigt bolværk på hver side af broen. De har skullet sikre, at den store nedgravnings sider mod vest ikke skred ned. Disse bolværker var bevaret som to vandrette kraftige tømmerstykker lagt oven på hinanden og holdt på plads af stolper tilhugget med firkantet tværsnit, som var banket direkte ned i undergrundsleret. Af disse bolværker var også

kun den nederste del bevaret, og de må oprindeligt have nået op til voldgravens øvre kant.

Man kan få en ide om broens konstruktion ved at se på broen, der fører over til herregården Søbygård på Ærø (fig. 7). Her sidder de stabiliserende elementer mellem bropillerne og over vandoverfladen. En del af broen kan vippes op, så adgang via broen gøres umulig. Nogen lignende må have været tilfældet ved bispegårdens bro.

Broens yngre fase

På et tidspunkt i anlæggets funktionstid er den oprindelige bro blevet erstattet af en ny. Denne bro var repræsenteret af seks store stolper, som var banket direkte ned i undergrundsleret. De stod umiddelbart nord for de to oprindelige fodremme og dannede par lige som i den første brokonstruktion. Dog var den sydligste stolpe i vestenden forskudt lidt mod syd, idet den var placeret syd for den gamles bros fodrem. Der er ikke nogen umiddelbar forklaring på dette fænomen. Stolperne stak ca. 1 m op



Fig. 3. Bro og bolværker under udgravning, set fra vest. I baggrunden anes bispegårdens nordfløj. Foto: Odense Bys Museer.

over voldgravens bund, og to steder var der bevaret rester af det langsgående, vandrette tømmer, som hvilede på stolperne. Løse stykker af broens vandrette tømmer lå nedfaldet omkring de øvrige stolper.

Det ser ud til, at den yngste brofase var ca. 1 m kortere mod vest end den oprindelige bro. Muligvis er den vestligste meter af voldgraven blevet fyldt op på dette tidspunkt. I hvert fald lå der et fundament af store kampesten oven på opfyldt voldgrav præcis der, hvor den yngste bro vestende stødte på fast grund. Det kan være fundamentet til et brohoved eller måske en let portbygning. I forlængelse af fundamentet løb en teglstensmur af munkesten mod syd. Både kampestensfundament og teglmur ligger præcis i bispegårdmatriklens vestgrænse, og der kan ikke være tvivl om at der er tale om en fysisk afgrænsning af denne matrikel, men det er muligt, at fundament og mur først er kommet til efter bro og grav er gået ud af funktion.

På et tidspunkt i gravens funktionstid har det sydlige bolværk givet efter, og jord fra voldgravens vestside er faldet

ned i graven. For at rette op på denne skade har man i al hast bygget et nyt bolværk omtrent 1,3 m længere ude i voldgraven. I modsætning til det oprindelige bolværk, der bestod af veltilhuggede bjælker og kraftige stolper, har man her anvendt tilfældige planker og rafter til bolværkets væg. Der er altså i denne fase gjort en noget mindre indsats ud af konstruktionen, både hvad angår tømmerets kvalitet og den håndværksmæssige finesse.

Broens datering og bygherre

Det omtrentlige fældningsår for flere af tømmerstykkerne fra broen og bolværkerne er blevet fastslået gennem dendrokronologiske undersøgelser.⁹ Den ene fodrem i den ældste brofase er fældet efter år 1435. Denne del af broen er tydeligvis fremstillet af genanvendt tømmer, som oprindeligt har siddet i en anden konstruktion. Derfor har tømmeret allerede havde haft en vis alder, da det blev anvendt til brobyggeriet. Muligvis er der tale om en fodrem fra en bygning, og der er muligt, at tømmeret stammer fra byens provstegård, der ifølge kilderne skulle være blevet revet

ned i starten af 1500-tallet, for at materialerne kunne anvendes til byggeri på bispegården. Træet i de ældste faser af bolværkerne ser i overvejende grad ud til at være fældet kort efter 1507, og der er ikke tegn på, at det er genanvendt. Samlet set må de ældste bolværker være opført i perioden 1508-1523. Selve broen kan muligvis være en ældre konstruktion, men da, der er tale om genanvendt tømmer, er det en oplagt mulighed, at bro og bolværker er samtidige. Dateringerne placerer med stor sandsynlighed anlæggelsen af bro og voldgrav med bolværker i den afsluttende fase af opførelses af den senmiddelalderlige bispegård eller i umiddelbart forlængelse her af. Broens bygherre må være Odensebispen Jens Andersen Beldenak. De dendrokronologiske undersøgelser peger desuden på, at træet har vokset enten på Sjælland eller i Skåne og altså ikke er skovet lokalt i nærheden af Odense.

Broen som del af et forsvarsværk

Der er ingen tvivl om, at voldgraven og broen skal forstås i relation til

Fig. 4. Oversigtsplan over faserne i broen og bolværkerne. Illustration: Odense Bys Museer.



bispegården. Broforløbet har retning direkte mod den arkæologisk konstaterede port i komplekset, og både bro og grav fortsatte mod øst uden for udgravningsfeltet. Desværre har vi ikke arkæologisk kendskab til området mellem vestporten og den udgravede del af broen og voldgraven.

Det er oplagt at se graven som et befæstningselement. Det store hul, som broen fører henover er ikke en naturlig sænkning i landskabet, men en menneskeskabt nedgravning, der har krævet en stor arbejdsindsats. Det samme gælder brokonstruktionen, der også har fordret store mængder tømmer af god kvalitet. At anlægge en 2 m dyb grav foran indgangen til sin residens og derefter slå en bro henover kan næsten kun forklares ud fra et forsvarsmæssigt perspektiv. Den tidligere omtalte adgangsvej til bispegården gennem byens mindre gader, der til dagligt kan have besværliggjort transporten til og fra gården, kan i tilspidsede situationer have haft den fordel yderligere at sænke farten på et fjendtligt stormløb på vestporten.

Omtalen af en voldgrav ved bispegården i Huitfeldts Danmarkskrønike kan give associationer til en vandfyldt voldgrav, der omsluttede bispegårdskomplekset på alle fire sider. Sådant en voldgrav er imidlertid aldrig påvist, og da der allerede i middelalderen var tæt bebygget omkring bispegården, er sådan et voldgravsanlæg måske heller ikke forventeligt. Men de nye arkæologiske opdagelser tyder på, at der har været en (delvist tør) grav omkring bispegårdens svageste punkt – nemlig porten. Det var tydeligt, at graven ikke fortsatte hverken i nord- eller sydlig retning, men hvis den skal have nogen praktisk funktion, må den have omsluttet vestporten i en hesteskoform (fig. 8). Et par mindre udgravningsfelter, som i 1975 blev anlagt henholdsvis nord og syd for de formodede vanger i den fremskudte portbygning afslørede opfyldslag med byggeaffald fra middelalder/renæssance i ned til to meters dybde, uden at undergrund blev nået. Det tyder på, at man her ramte ned i den østlige del af den opfyldte voldgrav.¹⁰

Broen har været en vindebro, som kunne slås op, hvis man følte sig truet.

Når broen var slået op, stod fjendtlige gæster over for en dyb nedgravning foran porten, og forsvaret omkring porten bestod i at holde fjenden på så tilpas afstand af porten, at de ikke kunne trænge inde i den lukkede gård. Det er netop en sådan situation, der omtales hos Huitfeldt, hvor bispegården angribes fra vest (fra Albani Kirke). At man har skullet kunne sejle over denne voldgrav, forekommer dog urimeligt, når man tager den ringe vanddybde i betragtning.

Som yderligere forsvar mod angreb må selve ydermurene i bispegården have fungeret. Bygningsarkæologiske undersøgelser af nordfløjen og udgravningen af vestfløjen har vist, at de ydermure og gavle, som vendte ud mod omverdenen, var 30-40 cm tykkere end murene ind mod gårdspladsen. Nordfløjen har fra starten haft store vinduesåbninger ind mod gården, mens undersøgelser af murværket antyder, at der i nordmuren formentlig kun har været små skydeskårslignende åbninger, selv om kun én af disse kunne påvises med sikkerhed. Disse elementer har givet bispegården fæstningslignende træk.¹¹



Fig. 5. Tømmerkonstruktionen under udgravning, set fra nord. Foto: Odense Bys Museer.

Bispegårde som befæstede anlæg

Den senmiddelalderlige bispegård i Odense har altså fremstået som et anlæg, der lukkede sig mod omverdenen og udviste fæstningslignende træk. Egentlig forsvarsmæssige træk er ikke kendt fra de øvrige middelalderlige bispegårde i f.eks. Århus, Viborg og Roskilde, og i det hele taget er befæstede gårde inden for byernes mure eller volde ikke et udbredt fænomen i dansk middelalder. Men ærkebispegården i Lund synes at have været disponeret som et regulært borganlæg. Gården var omkranset af en firesidet ringmur, op til hvilken de fleste af gårdens bygninger var opført, sådan som det kendes fra borgarkitekturen. I 1400-tallet opførtes

en indre ringmur omkring de bygninger, som udgjorde selve ærkebispens bolig. Middelalderlige kilder nævner både ryttere med harnisk samt bøsseskytter i folkeholdet på gården. I 1299 og 1368 blev ærkebispegården indtaget under fjendtlige angreb, mens den i 1452 modstod en svensk hær. En symbolsk fremstilling af anlægget på et segl fra ca. 1500 viser ærkebispegården som en borg med tårn, mure med krenelering (skydeskår) og faldgitter i porten. På et byprospekt over Lund fra 1580 er anlægget afbilledet med kreneleret ringmur og en portbygning.¹² Det tyder altså på, at både ærkebispens i Lund og den senmiddelalderlige biskop i Odense har haft et ønske om at befæste deres bygård mod en ydre fjende.

Odensebispens magtposition

Middelalderens biskopper var ikke alene kirkelige overhoveder, de besad også stor verdslig magt og ejede et

stort jordegods, som blev administreret fra bispegården eller andre af bispens ejendomme. Bisperne havde også indflydelse på rigets politik på højt plan. I egenskab af en verdslig magtfaktor i samfundet kunne bisperne på lige fod med kongelige og adelige til tider se en nødvendighed i at sikre deres boliger. Bisperne var også borgherrer. Kendt er bl.a. Viborgbispens borg Hald og det mægtige Spøttrup. Den senmiddelalderlige odensebiskop Jens Andersen Beldenak, byggherre af den senmiddelalderlige bispegård og den nyfundne bro, er et godt eksempel på en sådan biskop (fig. 9). I hans embedsperiode ejede bispestolen borgen Ørkild ved Svendborg, flere borge på Lolland-Falster og borgen Kjærstrup (det seneste Valdemar Slot), hvorunder det meste af Tåsinge hørte.¹³ Bispens havde ikke fast residens på gården i Odense, ofte opholdt han sig på Ørkild, som var en regulær borg. Det var denne borg, de rasende svendborg-

Fig. 6. Ved hjælp af fotogrammetri er der lavet en visuel 3D gengivelse af konstruktionen. Illustration: Arkæologisk IT, Aarhus Universitet og Odense Bys Museer.



Fig. 7. Bispens bro har formentlig set ud omtrent som denne bro ved Søbygård på Ærø. Brinkerne, der her er forstærkede med kampesten, har i Odense haft bolværker af træ. Foto: Odense Bys Museer.



sere sidenhen stormede som det første ved opstanden i 1534. Borg og befæstning var altså på ingen måde fremmede elementer for senmiddelalderens odensebisp. Det er ikke overraskende, at han i et vist omfang overførte disse elementer også til sin ejendom i byen.

Beldenak havde en turbulent karriere, som bragte ham i mange konflikter. Fra sit ophav som søn af en skomager fik han kæmpet sig til top i samfundet og studerede i Köln og Rom i 10 år. Siden arbejdede han i kongens kancelli, som kongens sekretær, inden han i 1501 blev udnævnt til biskop over Odense Stift, hvilket også gav ham en plads i rigsrådet. I 1504 sad Beldenak belejret på Ørkild af en hær af adelsmænd, der beskyldte ham for delagtighed i mordet på lensmanden på Næsbyhoved Slot samt uberettiget tilegnelse af arv, der tilkom broderen til forgængeren i bispesædet. Beldenak kom også i konflikt med kong Hans omkring forhandlinger af en løsesum i forbindelse med, at dronning Christine var i svensk fangenskab. Odensebispen nedlagde også provsteembedet i Odense, på trods af, at selveste kongen havde udpeget provsten. Som nævnt lod bispen provstegården rive ned for at bruge materialerne til sin nye bispegård. Under Chr. II sad Beldenak fængslet i to år og måtte købe sig fri med en overordentlig stor erstatning. Siden var han som dommer medvirkende til, at Det Stockholmske Blodbad fandt sted, og i 1521 blev han

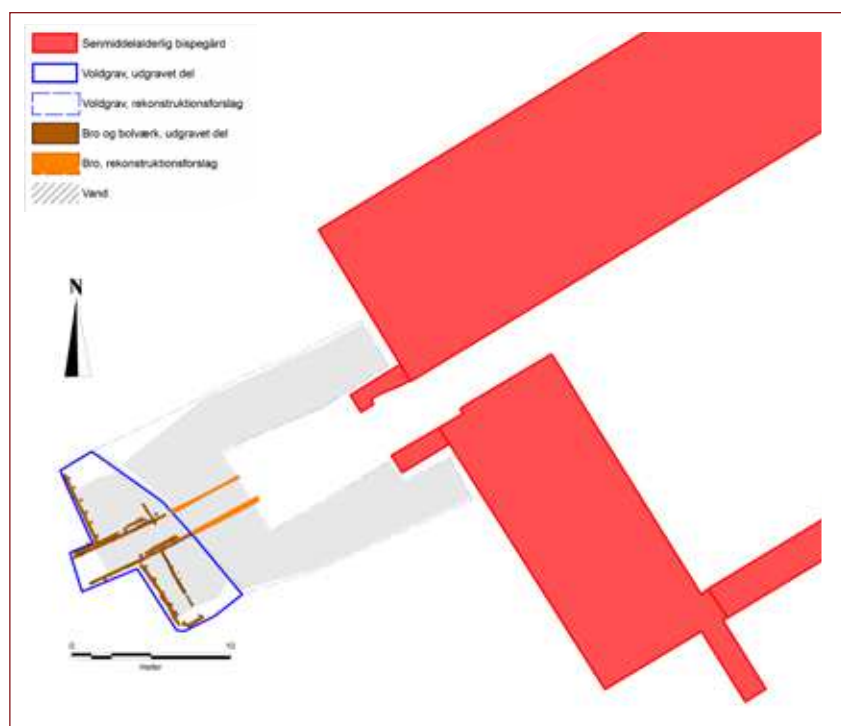


Fig. 8. Forslag til udformningen af bro og voldgrav på det ikke udgravede areal mellem udgravningen fra 2016 og bispegårdens bygninger. Illustration: Odense Bys Museer.



Fig. 9. Biskop Jens Andersen Beldenak bar våbenskjold, på trods af at han ikke var adelig. Tegning af historikeren Cornelis Hamsfort d.y. fra slutningen af 1500-tallet, som han forestillede sig bispen. Foto: Per Seesko efter 'Series episcoporum Otthoniensium' (GKS 3645), Det Kongelige Bibliotek.

atter fængslet af kongen. Beldenak blev genindsat som biskop i 1523, men han måtte afgive embedet i 1529, da han var for svækket til at bestride det.¹⁴

Alt i alt tegner Beldenaks karriereforløb et billede af en mand, som kendte den verdslige magts spilleregler og nødvendigheden af at kunne forsvare sig også militært. Under Beldenaks efterfølger i bispestolen, Knud Gyldenstjerne, kom bispens befæstninger dels på Ørkild, dels på Odense bispegård i funktion – om end det begge steder gik fatalt for den forsvarende part. Bispen selv var dog ikke til stede under nogen af angrebene. Han var måske fortrukket i tide. I august 1536, hvor Chr. III udstedte en arrestordre på bispen i Odense, tog kongen højde for den mulighed, at biskoppen ville forskanse sig på bispegården.¹⁵ Arrestationen kom dog til at foregå udramatisk, idet biskoppen

frivilligt lod sig føre med.¹⁶ Bispegården overgik med kirkens øvrige ejendom til kronen, og de magtfulde katolske bispers tid var forbi.

Broens endeligt og bispegården i renæssancens gadenet

Broen og graven fik dog et efterliv. Det er muligt, at broen blev beskadiget i forbindelse med reformationsstridighederne. I hvert fald kan broens anden og sidste fase vha. dendrokronologi dateres til 1553-58.¹⁷ På den tid fungerede bispegården bl.a. som administrativ lokalitet for en kongelig lensmand og som midlertidig bolig for den rejsende kongefamilie. I 1570'erne opgav kongen imidlertid Odense Bispegård og beordrede flere bygninger nedrevet, og kort efter blev gården solgt til en odense-købmand.¹⁸ Formentlig var det også på

dette tidspunkt, at broen gik ud af brug, og voldgraven blev fyldt op. I og med, at bispegården ikke længere var et lukket bygningskompleks havde voldgrav og bro også udspillet deres funktion. På det ældste kort over Odense fra ca. 1590, er der ingen spor af forsvarsanlægget. Området vest for bispegården, som tidligere udfyldtes af Skt. Albani Kirke og kirkegård, var blevet udlagt til torv (fig. 10), og dannede i 1580 ramme om en storslået hyldningsceremoni for Frederik d. 2., hvor de slesvigske hertuger aflagde ed til kongen i overværelse af flere tusinde adelige og borgere. Forud for denne begivenhed havde man på forskellig vis ønsket at forskønne byen,¹⁹ og en udtjent voldgrav og bro har formentlig ikke haft plads i dette scenarie. Året efter skænkede kongen torvet til byens borgere til plads for den handel, der tidligere havde foregået rundt omkring i byens gader.²⁰ I det hele taget betød renæssancen store forandringer i byplanen og gadenettet omkring bispegården. Der var blevet anlagt en ny gade fra Flakhaven og hen til det nye torv på en del af Domkirkens kirkegård.²¹ Fra Overgade og til torvet blev en helt ny gade anlagt i 1584 (Torvegade), og året efter gav kongen tilladelse til, at der blev oprettet endnu en ny og brolagt gade (Albanigade) fra torvet og sydpå forbi bispegården og over Odense Å via den lille ø, Bispeholmen.²² Dermed var der for offentligheden for første gang skabt vej over åen i byens centrale del. Resterne af dennes gade oprindelige

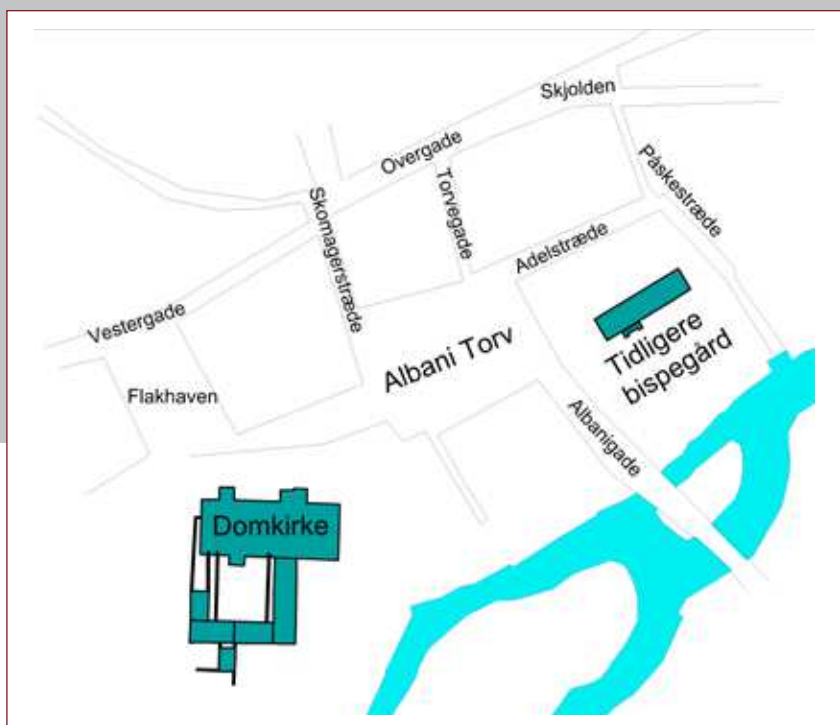


Fig. 10. Den formodede udformning af gadenettet omkring bispegården ca. 1590. Nogle af gadenavnene er af yngre dato.

brolægning blev påtruffet ved arkæologiske udgravninger i 2016. Den bestod af natursten på op til ca. 18 cm samt brokker af munkesten, der var blevet slidt glatte af færdslen. Med anlæggelsen af de nye gader kom torvet til at fremstå som en plads efter renæssancens ideal med adgangsveje i hvert hjørne og pladsens fire sider bebygget med sammenhængende facaderækker.²³ For de gamle odenseanere som stadig kunne huske den middelalderlige bispegård med voldgrav og bro, må det nye åbne byrum virkelig have syntes at indvarsle en ny tid.

Noter

- 1 Huitfeldt 1976: K ij. Sprogligt korrigeret.
- 2 Christensen 1988: 115; DaMag 1. rk, bd. 2: 13
- 3 Vesth 1987: 127
- 4 Vesth 1987: 139-141; OBM 137
- 5 Vesth 1987: 140
- 6 Christensen 1988: 162. Strædet omtales før år 1499, i 1499 og i 1543.
- 7 Zalewski 2013a: 32
- 8 VESTH 1987: 122, 138-139
- 9 Daly 2017
- 10 OBM 137
- 11 Vesth 1987: 124, 131 & 138
- 12 Carelli 2012: 384ff.
- 13 Zalewski 2013a: 40
- 14 Venge 1982b
- 15 DaMag 3. rk., bd. 6: 29
- 16 Venge 1982a: 433; Huitfeldt 1976: Cc ij
- 17 Daly 2017
- 18 Zalewski 2013b: 71ff.
- 19 Kancelliets Brevbøger 1579: 10.10
- 20 Vedel Simonsen 1844 2. bd. 2. hefte, s. 196-197, 200-201
- 21 Aktstykker 1841: 62
- 22 Kancelliets Brevbøger 1585: 1.3; Christensen 1988: 68.
- 23 Denne tolkning af torvets udformning skyldes museumsinspektør Jakob Tue Christensen, Odense Bys Museer.

Litteratur

Aktstykker, for største Delen hidtil utrykte, til Oplysning især af Danmarks indre Forhold i ældre Tid. Samlede og udgivne af Fyens Stifts Literaire Selskab. Odense 1841.

Daly, Aoife: Dateringsundersøgelse af tømmer fra bro og bolværk fundet ved Thomas B. Thriges Gade, Odense. *Den-dro.dk rapport 37:2017*. Upubliceret rapport 2017.

Carelli, Peter: *Lunds historia – staden och omlandet. 1. Medeltiden. En metropol växer fram*. Lund 2012.

Christensen, Anemette S.: *Middelalderbyen Odense*. København 1988.

DaMag: *Danske Magazin indeholdende allehaande Smaa-Stykker og Anmerkninger til Historiens og Sprogets Oplysning*. København 1745ff.

Huitfeldt, Arild: *Danmarks Riges Krønike. Christian III's Historie* (1595), København 1976.

OBM137. Upublicerede udgravningsberetninger fra 1972, 1975, 1976, 2009 & 2012. Odense Bys Museer.

Vedel Simonsen, L.S. 1841-44: *Bidrag til Odense Byes ældre Historie: i chronologisk orden indsamlede*. Odense.

Venge, Mikael: „Fejder og reformation“, i: H. Thrane et. al (red.): *Fra boplads til bispeby. Odense til 1559. Odense bys historie* bd. 1. Odense 1982a, s. 413-449

Venge, Mikael: „Jens Andersen Beldenak“, i: H. Thrane et. al (red.): *Fra boplads til bispeby. Odense til 1559. Odense bys historie* bd. 1. Odense 1982b, s. 402-412.

Vesth, Kjeld Borch: „Odense middelalderlige Bispegård“, i: *Hikuin* 13 (1987), s. 121-154.

Zalewski, Barbara: „Bispegård i 500 år“, i: Realdania Byg, B. Zalewski et al. (red.): *Odense adelige jomfrukloster*, Odense 2013a, s. 11-57.

Zalewski, Barbara: „Odensegaard – Kronens ejendom“, i: Realdania Byg, B. Zalewski et al. (red.): *Odense adelige jomfrukloster*, Odense 2013b, s. 59-75.

NOGLE TANKER OM TRAFIKFORVALTNING



Steffen Elmer Jørgensen. Forhenværende arkivar og seniorforsker ved Rigsarkivet, Viborg. Har bl.a. udgivet „Fra chaussé til motorvej – en administrations- og kulturhistorisk krønike om mere end 200 års dansk samfærdsel“. 2001.

Gennem de sidste tre årtier er der i Europa inden for såvel transportsektoren, som i den offentlige sektor i almindelighed, arbejdet med nye forvaltningsmodeller, der har det private erhvervsliv som forbillede. To svenske eksperter i forvaltningshistorie, professor Bengt Jacobsson og m.a. Leonora Mujkic fra Södertörns högskola i Stockholm tager udviklingen i den svenske transportforvaltning op i en analyse af den proces, der fra 1980'erne førte frem til dannelsen af Trafikverket pr. 1. april 2010.¹ Trafikverket erstattede Banverket, Vägverket og Statens Institut för kommunikationsanalys (SIKA) med én styrelsesmyndighed, der agerer på tværs af trafiksektorerne. Studiet har interesse for den danske transportsektor, fordi de svenske organisationsomlægninger hvilede på tankegods, der også er velkendt i den danske debat. Analysen fokuserer især på Statens Järnvägar (SJ), mindre på Vägverket. Det skyldes nok, at bodelingen var mere udtalt i jernbanesektoren end i vejsektoren.

De to forfattere er tilknyttet højskolens forvaltningsakademi, der samarbejder med Statsvetenskapliga institutionen ved Stockholms Universitet. Finansieringen er kommet fra 'Trafikverkets forskningsporteføj'. Analyseobjektet er således involveret i publikationen, der er en analytisk, men også lidt deskriptiv behandling af de organisationsændringer, der er foretaget fra midt i 1980'erne for at få drevet de statslige trafikstyrelser efter forretningsprincipper.

Jacobssons og Mujkic' lille publikation inddeler tiden op til og med 1988 og frem til 2010 i tre faser. De gør dog opmærksom på, at der ikke er tale om klart afgrænsede perioder. Første fase, der fører op til kommunikationsminister Hulterströms proposition af 7. januar 1988, kalder de 'Alexanderhugget', på dansk ville vi vel kalde det 'Den gordiske Knude hugges over'. SJ havde gennem 1970'erne og -80'erne økonomiske problemer med milliardtab. Den socialdemokratiske regering, der havde siddet siden 1982, havde sidst i 1980'erne nået den opfattelse, at staten ikke mere skulle understøtte brancher og foretagender, der ikke var lønsomme. En ny politik annonceredes. SJ skulle være Verdens bedste transportforetagende (intet mindre!). Det skulle kunne overleve af egen kraft – altså drives forretningsmæssigt. Det skulle være en af Sveriges mest attraktive arbejdspladser. Det er karakteristisk for disse nye forretningsmodeller, at man meldte ambi-

tiøst, ja næsten bombastisk ud. Et andet vigtigt træk i 1988-manøvrerne var, at der oprettedes en myndighed, Banverket, der skulle administrere infrastruktur (banelegeme, signaler osv.), mens SJ skulle køre tog. Efter den nye finansielle model skulle SJ betale Banverket for at køre tog. Modellen indebar, at andre aktører end SJ ville kunne byde ind med togdrift på det netværk, som SJ havde haft monopol på i mange år.

En lignende operation skete i Danmark ved den såkaldte bodeling i 1997, da DSB blev opdelt i infrastrukturmyndigheden Banestyrelsen, fra 2004 Banedanmark, og i DSB, der står for jernbanedrift og stationsdrift. Det skete i henhold til EU's jernbanepolitik, hvor man ved opdeling af nationale jernbaneselskaber i infrastrukturmyndigheder og driftsselskaber kunne opnå konkurrence og sende jernbanekørslen i udbud.

Anden fase beskriver forfatterne som en mellempriode fra 1988 til midt i 00'erne, hvor man søgte at drage konsekvenserne af, at den gordiske knude var blevet hugges over i 1988. Det handlede om indførelse af interne markeder både i jernbane- og vejsektoren. Det skal bemærkes, at det kun er her, forandringer af vejsektoren behandles i detaljer i bogen. Det skyldes formentlig, at Vägverket ikke som 'Nya SJ' kunne lade passagertransporten betale for infrastrukturen – ikke direkte i alle tilfælde. Men i 1990'erne udskiltes

Vägverket, der var skabt i 1983, som selvstændig myndighed i stedet for de länsbaserede vejadministrationer, der hidtil havde bestyret vejsektoren i Sverige. Produktionsdelen, vejanlæg osv., blev lagt under en Division Produktion med fem afdelinger. Den opdeltes i 1996 i tre såkaldte resultatenheder: Vägverket produktion, Vägverket Konsult og Vägverket Färjerederiet. Man gik altså over til en mere national styringsmodel og gennemførte den tilsigtede deling i bestiller- og produktionsmyndigheder, men som forfatterne påviser, skete der ikke nogen selskabsdannelse i vejsektoren i 1990'erne. I 1996 valgte Riksdagen at give Vägverket fuldt sektoransvar, på dansk bestyrelse. Vägverket skulle have beføjelser til at drive hele sektoren, også områder som miljø og trafikikkerhed. Det skulle kunne drive udviklingen fremad strategisk og offensivt. Det var efter samme model, som når politikerne ville befri sig for involvering i de daglige driftsproblemer i Banverket ved at overdrage styrelsen til dens egne ansatte. Der blev skabt interne markeder, fordi styrelserne blev *bestillere* og SJ's og Vägverkets enheder blev leverandører. Men en egentlig åben markedssituation skabte man ikke, idet transaktionerne forblev interne. Midt i 1990'erne opstod der en sag om Banverkets direktør og hans håndtering af tjenesteboliger. Det krævede indgriben fra ministeriets side. Og dermed åbnedes der igen for politisk regulering af jernbanedriften.

Banverket og kontrolmyndigheden Järnvägsinspektionen var som statslige myndigheder underlagt regeringens og Riksdagens politiske kontrol, og jernbanesektoren viste sig at mangle kapital til udbygning af banenettet, så den i 1990'erne måtte bede om kapitaltilførsler. Den intention om at undgå, at politikerne fik for meget 'hands-on'-indflydelse på jernbanedriften blev derfor underløbet. Også SJ vedblev at være et statsligt selskab, der kunne appellere til regeringen og Riksdagen om nødvendige bevillinger.

Ser vi på DSB i Danmark, skete der efter selskabsdannelsen i 1997 frasalg af flere underafdelinger. DSB Buser blev til Combis. DSB Rederi blev omdannet til Scandlines. DSB Gods blev i 2001 omdannet til Railion Denmark og altså overtaget af et internationalt selskab. Det er siden overtaget af DB Schenker Rail Scandinavia, altså af Deutsche Bahn. De københavnske S-baner er dog forblevet under DSB. Tanken om at andre selskaber kunne byde ind på togdrift på skinnenettet er realiseret på to jyske strækninger, idet Arriva fik koncession på at køre Aarhus-Struer og Struer-Ribe/Tønder. Foreløbigt er der ikke lukket andre selskaber ind på stambanenettet. DSB har med held budt på at køre Øresundsbanen på den svenske side fra Malmø til Hålsingborg og Malmø til Ystad.

I den tredje fase i 00'erne frem til Trafikverkets oprettelse i 2010 supple-

redes markedstænkningen gradvis af et ønske om en tværsektoral styring af hele transportområdet. Som nævnt savnede markedsidéerne reel gennemslagskraft. Det blev der nu sat ind for at ændre på. Den nye svenske regering, der tiltrådte i 2006, så en samlet styring af transportområdet på tværs af sektorer som et middel til at omgå den udbredte sektortænkning. En begyndelse var tanken om en trafikinspektion, der var fælles for alle trafikformer – underforstået statsligt drevne trafikformer. I 2008 publiceredes en offentlig *utredning*, Trafikverksutredningen. Udredningen talte for en præcisering af regeringens rolle i trafikpolitikken og en styrkelse af hensynet til medborgere og virksomheder. Skulle der skabes en bedre planlægning, burde den omfatte flere trafiksektorer. Første led var her dannelsen pr. 1. januar 2009 af Transportstyrelsen, der varetager trafikikkerhed for vejtrafik, togtrafik, luftfart og søfart i Sverige.

„Bolagiseringen“ inden for Banverket og Vägverket gik ind i en ny fase, der helt skulle overføre projektering og anlæg til firmaer dannet ud fra de to 'verker'. Vägverket Konsult og Banverket Produktion omdannedes i 2009 til Vectura Consulting AB i pagt med nye 'på tværs af sektorerne-tænkning'. Det blev gjort til en opgave for de to 'verker' at skabe et bedre anlægsmarked. Den produktion, der fandtes i Banverket og Vägverket, skulle i princippet lægges over i de virksomheder, som danne-



des med udgangspunkt i styrelserne. Trafikverkets oprettelse pr. 1.4. 2010 medførte, at Banverkets og Vägverkets sektoransvar ophævedes. Det drøftedes yderligere i den forberedende rapport, om den nye ordning skulle skille planlægning fra den operative virksomhed. Det valgte udvalget ikke at indstille, fordi begge 'verker' var imod en adskillelse. Man har uden tvivl været bange for, at en selvstændig planlægning kunne blive blind for de mulige operative problemer ved fremtidsplanerne.

Trafikverksutredningen indstillede, som nævnt indledningsvist, at Banverket, Vägverket og Statens Institut for Kommunikationsanalys skulle nedlægges og indgå i Trafikverket. Desuden skulle myndigheden Trafikanalys oprettes. Trafikverket skulle opdeles i fem enheder: Samfund, Trafik, Investering, Store projekter og Resultatenheder. Det skulle fordeles på seks regioner: Norr, Mitt, Stockholm, Väst, Öst og Syd. Rapporten forelagdes Riksdagens trafikudvalg, der den 28. januar 2010 forelagde betænkningen Ny myndighedsstruktur på transportområdet. Det tilsluttede sig den tværsektorale strategi, men nævnte

faren for at 'verket' kunne blive vanskeligt at styre. Det kunne undgås ved en endemålsstyring, og ved at Trafikanalys førte et bredt tilsyn med Trafikverkets aktiviteter. Det Trafikverk, der efter godkendelse, startede sin virksomhed 1. april 2010, omfattede vej- og jernbanemyndigheden samt SIKKA, men ikke luftfarten og søfarten, der har beholdt deres 'verker'.

Den svenske regering og dens styrelseschefer mente med Trafikverket at få et redskab til at kunne skabe og organisere landets infrastruktur. I den forberedende betænkning fremhævedes det, at trafikmyndighederne nu havde ændret sig fra infrastrukturbyggere til samfundsopbyggere. Man fik i egen forståelse et redskab til at reagere på forandringer i omverdenen og omsætte dem i handling. Og til at reagere på uventede udviklinger. Den politiske styring udfolder sig ifølge forfatterne i 2010-modellen dels ved organiseringen af hele transportsektoren, dels ved mikrostyring. De har en simpel model: Regeringen agerer for det første ved styring. Regeringen skaber en infrastruktur på forskellige områder, som

afspejler den betydning, den tilkender områderne. Dermed kan den erkende problemerne og håndtere dem. For det andet benytter trafikpolitikerne sig af, at forvaltningen dels forudser politikernes ønsker, dels interagerer dens embedsmænd med politikerne inden for rammerne af den eksisterende organisation.

Regeringen blev tvunget til, for at leve op til intentionerne med nye Trafikverket, at bevilge SEK 5,8 mia. til vedligeholdelse af banestrækningerne i årene 2011-2013. Det virkede imod det effektiviseringsprogram, om regeringen havde tænkt sig at gennemføre op til 2013. Det antydes således, at ambitionerne om endog betydelige rationaliseringsgevinster ikke er opnået i Trafikverkets første fem-seks leveår. Trafikverkets direktør Gunnar Malm udtalte i 2015, at politikerne havde presset for besparelser på 20-30%, som kunne investeres i banedrift. Trafikverket havde vendt hver en sten, men ingen havde siden spurgt til resultaterne.

I Danmark har man hidtil ikke taget skridt til at sammenlægge Banedanmark og Vejdirektoratet. Der sker

Mens man i Sverige efter mange års overvejelser samlede de øverste forvaltningsorganer for banedrift og vejvæsen i én enhed, har overvejelserne her i landet ikke ført i samme retning. Dog får Banedanmark og Vejdirektoratet fra årsskiftet 2018-2019 fælles domicil sammen med Energistyrelsen og Trafik- og Byggestyrelsen i et kontorkompleks under opførelse ved Fisketorvet i Københavns Sydhavn. Her bliver der plads til 2000 medarbejdere. For opførelsen står entreprenørfirmaet A. Enggaard A/S og Arkitema Architects. Fotos: Arkitema Architects.



dog det ved en forestående flytning af Vejdirektoratets hovedkvarter, at det får adresse sammen med Banedanmark, Trafik- og Byggestyrelsen og Energistyrelsen. Men det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, der står for den overordnede policy-making. Ved dannelse af den anden regering Løkke Rasmussen i 2015 lagde man Transportministeriet sammen med Boligministeriet, som også overtog sager vedr. statens bygninger. Det er vanskeligt at drage nogen parallel herfra til det svenske Trafikverket. Det skal nærmere forbindes med, at den ny regering var en mindretalsregering med et begrænset antal ministeremner.

I det konkluderende afsnit anfører Jacobsson og Mujkic, at beslutningerne sidst i 80'erne og sidst i 00'erne blev gennemført under et tidspres, som politikerne påførte embedsmænd og eksperter. Hensigten var at undgå, at de tiltag, som fra regeringsside ønskedes gennemført endte med at komme til debat i offentligheden. Det ville kunne forlænge og afspore de mål, politikerne mente måtte vælges. Når det er sagt, var virksomhedstankegangen bag SJ og Trafikverket, og de forskellige greb før dets dannelse, også politikernes forsøg på at holde sig ude af de løbende problemer, som ikke mindst SJ bød på. Politikerne mente, at virksomhedsmodellen stimulerede konkurrence og effektivitet i jernbane- og vejsektorerne. Man havde også fokus på at distancere sig

fra det daglige arbejde og kun udstikke rammerne og udforme infrastrukturen. Endelig bestræbte de svenske politikere sig på at legitimere de forandringer, de ville gennemføre. I 1980'erne slog man på jernbanernes store fremtid, på forretningstankegang og samfundsøkonomisk tænkning. I 00'erne var tankegangen forretningsmæssig drift og en mere rendyrket forvaltningsopbygning, der f.eks. havde udskilt kontrol og tilsyn i Transportstyrelsen.

Sammenfattende kan man sige, at det de svenske regeringer og Riksdagen har kæmpet med siden 1980'erne er at få gennemtruffet en markedsstyring af transportvæsenet. Ideen har været, at en markedsregulering kunne hindre den udgiftsekspllosion, som især SJ havde oplevet siden 1960'erne. Det er vel i det hele taget et klassisk problem ved nationale jernbaner, at de udover forretningsmæssige hensyn også skal tjene krav om en rimelig trafikdækning af landene inklusive områder, hvor der vanskeligt kan opnås rentabilitet.

Det er en givende og klart argumenteret bog, de to forskere har publiceret. Men det er også en abstrakt og akademisk analyse, der nok skal læses mere end en gang, før man forstår alle detaljerne i transportmyndighedernes transformationer. Vil man have overblik over de organisatoriske ændringer kan man med fordel google de svenske jernbane- og vejmyndigheders hjemmesider og Wikipedia. Som nævnt får

man mest at vide om SJ og det svenske jernbaneanlæg. Der er tale om forvaltningshistorie, men vi får ikke meget at vide om, hvordan eksempelvis den tværgående planlægning foregik i Trafikverket frem til 2016. Og det kunne jo have været spændende set fra dansk side. Man kunne vel godt forestille sig, at trafikpolitikere en gang vil skabe et Trafikverket her i landet. Jacobsson og Mujkic fremhæver også, at transportsektoren kan ses som et mikrostudie i hele den offentlige sektors udvikling i de sidste tre årtier. De siger afsluttende: „Vi menar att det finns en hel del lärdomar att hämta för den som undersöker de långa linjerna bakom framväxten av Trafikverket. Tydligt är att transportpolitikens 'lilla värld' i hög grad speglar förändringar i samhället i stort.”

Noter

1 Bengt Jacobsson & Leonora Mujkic: Trafikverket. En förvaltningspolitisk historia. Södertörns högskola, Huddinge, 2016, 59 s. Hæftet samt Digital publikation. SKK 103,- (tr.).

Jørgen Burchardt

GODS PÅ VEJ

Vejtransportens danmarkshistorie 1-3

Forlaget Kulturbøger og Danmarks Tekniske Museum, 2017. 1518 s. Ill.

Det er et meget omfattende værk Jørgen Burchardt præsenterer, og der ligger tydeligvis en stor indsats bag. Værket er delt i tre bind, hvoraf det første er den egentlige transporthistorie. Selvom forfatteren skriver at værkets hovedvægt ligger på perioden 1950 til 1980 indledes der med en grundig og veldokumenteret historisk redegørelse for både vejtrafik, skibsfart og jernbanetrafik. I modsætning til næsten alle andre bøger om transport og veje gennemgås også den tekniske udvikling af transportmidlerne. Hele vejen igennem bliver teksten solidt dokumenteret.

Bind to omfatter en række eksempler på transportsystemer og deres organisation. Ikke blot selve kørslen men også den betydning de varer der skulle transporteres fik for udviklingen. Også transportteknikkens betydning for veje og byggerier ofres grundig opmærksomhed. Bind tre er i hovedsagen en grundig gennemgang af litteratur og forskning samt en omfattende litteraturliste.

De fleste bøger om veje og transport holder sig til et enkelt emne: veje, biler, tog, fly, skibe. Dette værk adskiller sig positivt ved at behandle emnet meget bredt. Det er et gennemgående træk at det er grundigt, detaljeret og dokumenteret med udblik til alle de faktorer som har spillet en rolle. Således bliver læseren orienteret ikke blot om veje og



Bogen omtaler hele vejtransportens historie, også transport med hestevogn; her fragtmændene ved Brobyværk Kro i slutningen af 1800'erne.



Vejtransporten kan ikke forstås isoleret. Bogen behandler derfor andre dele af forsyningskæderne; her et billede af Kvæsthusbroen i 1953, hvor lastvogne er ved at læsse gods til en damper fra DFDS. Foto: Sven Türck.



Teknikken og lovgivningen betød større og kraftigere lastvogne i efterkrigsårene. Her et reklamebillede af Volvo L 485, som var i produktion 1953 og 1973.

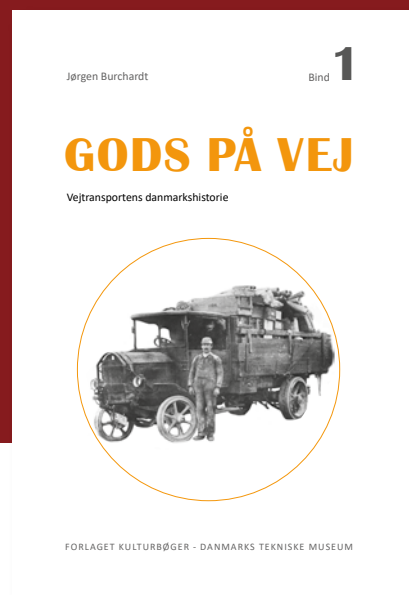
køretøjer men også om havnebygning, godsterminaler, pakhuse og værksteder. Vejbygningsteknikken og dens udvikling gennemgås ligesom den tekniske udvikling af lastbiler med grundig omtale af f.eks. dækkenes, motorernes og affjedringens udvikling og den betydning det havde.

I bind to finder man gennemgange af en lang række transporttyper, benzin og olie, fisk, korn og foderstoffer og mange andre. Hele vejen igennem med en vurdering af hvilken betydning de forskellige produkter havde for transportens art og karakter. Desuden omtales lovgivningens betydning for transportens udvikling. Endelig er der en gennemgang af nogle specifikke firmaers eller transporttypers udvikling, f.eks. svineslagterierne og mejerierne.

Bind tre indeholder en diskussion af transportens karakter, forudsætninger og betydning samt en vurdering af transportforskningens vilkår og traditioner. Her fremlægger forfatteren på 63 sider sin redegørelse for studiets teori og metode. Endelig er der et engelsk resume og en omfattende litteraturliste.

Med Jørgen Burchardts arbejde har vi fået et opslagsværk som forfattere, journalister og historieinteresserede i al almindelighed vil have stor gavn af. Forfatteren har været gennem så meget materiale og fremlagt det så veldokumenteret at man sjældent vil gå forgæves og at alle trygt vil kunne forlade sig på det.

Niels Jonassen



Edited by Valery Allen and Ruth Evans

ROADWORKS

Medieval Britain, medieval roads

Manchester University Press, 2016. 367 s. ill.

Vejhistorisk forskning kan udføres på mange måder. Antologien, der her skal præsenteres, tager i 13 kapitler veje, gader og rejsefærd i engelsk middelalder som omdrejningspunkt for en fordybelse i datidens tankegang, dens praktiske udfoldelsesmuligheder og spiritualitet. Det bliver godt nok *vejhistorie* i en anden aftapning, end hvad vi normalt beskæftiger os med, men næppe mindre interessant af den grund.

I sit nationalepos om de britiske kongers historie fra 1135 – en lidt ældre pendant til Saxos værk om danernes bedrifter – skildrede Geoffrey of Monmouth, hvordan sagnkongen Belinus sikrede sit herredømme, ved at samle arbejdere fra hele landet og bygge vej fra havet ud for Cornwall til stranden ved Caithness (nordspidsen af Skotland) og en anden vej fra St. David's ved det irske hav (vestspidsen af Wales) til Southampton samt tillige to andre veje der også førte diagonalt gennem rigets byer. Disse veje lod kongen fredlyse, så at enhver voldshandling på vejene skulle blive straffet efter kongens lov. Selv forbrydere nød kongelig beskyttelse mod retslig forfølgelse, så længe de befandt sig på en af disse veje.

Myten om „the King's four Highways”: – the Fosse Way, Ermine Street, Watling Street og the Icknield Way – og deres fredhellighed har for generationer af briter siden fastholdt en forestilling om vejbyggeriets og vejnettets afgørende betydning for rigsdannelsen

og det nationale sammenhold. Det er en forestilling, som den foreliggende antologi nok tager livtag med, men hvis grundlæggende sandhed den på anden vis også kommer til at bekræfte. Titelordet *roadworks* er ifølge redaktørerne et 'pidgin-udtryk'. Ældre engelsk savnede en term for 'vej' som overordnet begreb. Det var først i nyere tid, at engelsk med ordet 'road' har fundet et dækkende ord. Til gengæld leverer stednavne og kildetekster store udvalg af specialudtryk stammende fra angelsaksisk, latin, normannerfransk og skandinavisk, som analyseres i indledningen. De angelsaksiske erobrere forefandt i det 6. århundrede et brugbart netværk af romerske veje, som vel stadig udfyldte en rolle i trafikbilledet op gennem middelalderen. Da vejbanen på de indgrøftede og stenlagte romerveje jo lå et niveau højere end det omgivende land, var det rimeligt at betegne disse som 'highways'.

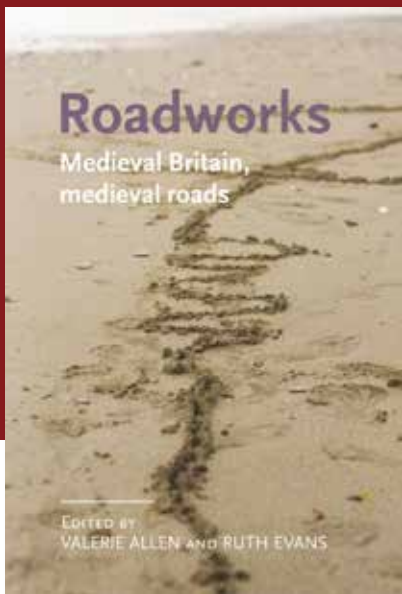
Emnerne, som forfatterne tager under behandling efter de indledende afsnit om bl.a. litteratur- og kildegrundlag for studiet af middelalderlige veje og engelsk lovgivning 1150-1300 vedr. veje (ved henholdsvis Paul Hindle og Alan Cooper), er i øvrigt følgende:

Udbedring af veje og socialt samvirke (Valerie Allen) – Indgreb mod uorden i det offentlige rum (Sarah Rees Jones). – Hvordan man bar sig ad med at finde vej i middelalderen (Ruth Evans) – Veje i materiel og åndelig forstand i engelsk,

eremitisk tradition (Michelle M. Sauer) – Kongelige rejseruter og veje i England under Edward den 1. (1239-1307 – ved Michael Prestwick) – Pilgrimsvejen i senmiddelalderlig engelsk litteratur (Shayne Aaron Legassie) – Fascinationen af veje i romanen „Athelston” og to senmiddelalderlige Robin Hood ballader (Christine Chism) – London som transportknudepunkt i et engelsk flodnetværk 1250-1550 (Claire A. Martin) – Erobring, veje og modstand i det middelalderlige Wales (Dylan Foster Evans) og – Veje, opdyrkning og miljøforandring ved den skotsk-engelske grænse 1100-1300 (Richard Oram).

Det er næppe muligt at give retvisende referat af alle bidragene på denne plads. Lad os derfor nøjes med nogle overordnede og almene iagttagelser og nogle enkelte eksempler.

Antologien er et lærd stykke humanistisk forskning, dybtgående, detaljeret og veldokumenteret med mange noter og 33 siders kilde- og litteraturhenvisninger. Hovedparten af forfatterne beklæder lærestole som professorer eller docenter inden for engelsk, litteratur og historie. Der er en enkelt geograf og en enkelt kønsforsker blandt bidragyderne men for eksempel ingen arkæologer, arkitekter, ingeniører eller trafikforskere. Fire af forfatterne: Valerie Allen, Alan Cooper, Paul Hindle og Claire A. Martin har dog tidligere publiceret afhandlinger vedr. middelalderlige veje, broer og



rejser mv.; og selvfølgelig berører flere forfattere også resultater af arkæologisk forskning.

Målgruppen er læsere, der ikke lader sig skræmme af redaktørernes indledende samstilling af 'vej' med 'skrift', eller af deres forsøg på at angive koordinaterne for det fælles forehavende ved hjælp af pejlinger til Sigmund Freud, Claude Levi Strauss, Jacques Derrida og Ludwig Wittgenstein. Nok er vi ofte oppe på de høje nagler, og nok får læseren forelagt kildeuddrag på middelalderengelsk, normannerfransk, latin og walisisk (som selvfølgelig gengives på moderne engelsk), men som også alment orienterede læsere vil finde underholdende og oplysende.

I forhold til de fleste lande i Europa råder England over en umådelig velbevaret bestand af middelalderlige arkivfunds og en ærværdig tradition for lokalhistorisk forskning. Det muliggør en dybere og mere detaljeret indtrængen i emnet, end det normalt er muligt i andre europæiske lande. Således råder England f.eks. over hele to middelalderlige vejkort.

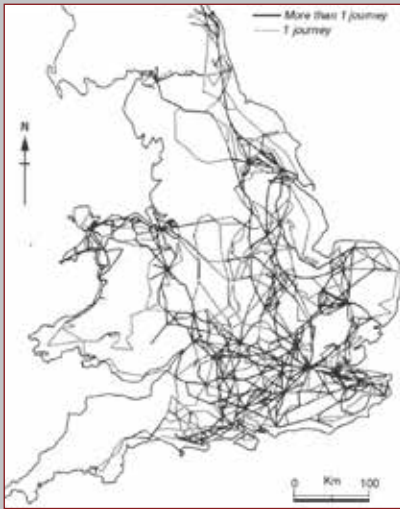
Forfatterne kan derfor gøre op med en lang række traditionelle vaneforestillinger, f.eks. at vejnettet var gået i forfald efter romernes bortdragen, eller at det alene tjente invaderende



The Salisbury Way – en af Englands middelalderlige trafikårer – fører som hulvej de vejfarende op over White Sheet Hill.

barbarer under deres erobring af landet men ellers ikke havde betydning for samhandel i fredstid udover i lokalområderne. Lovsamlinger og love fra det 13. århundrede viser, at lovgivningen efter en overgang at have henregnet vejene til kongens ejendom (i feudal forstand) nåede frem til at opfatte vejnettet som redskab til at fremme det almene vel, og at vejfreden ikke specielt var knyttet til vejene men

var en del af den almene lov og orden, som kongemagten forpligtede sig til at sikre overalt i riget. I det hele taget viser forfatterne, at man havde en forholdsvis højtudviklet samfærdsel – ikke bare i det egentlige England men også i Wales og i grænseområderne nord for den skotske grænse. Ligeledes viser de, at også vejbygningskunsten levede videre gennem middelalderen. Lokale kræfter (også private) stod for vedlige-



Velbevaret kildemateriale gør det muligt at optegne de ruter, som den engelske konge Edward I benyttede under sin regeringstid (1272-1307). Med kraftigere linjer angiver kortet de veje, kongen benyttede gentagne gange. Ikke sjældent synes kongen dog at have valgt veje, han kun brugte én gang, jf. de mange tynde linjer.

hold og istandsættelse af veje og broer og følte ansvar for opretholdelse af det offentlige vejnet.

Michael Prestwick's studie af kong Edwards mange rejser viser, at kongen ofte og åbenbart impulsivt kunne vælge mellem alternative rejseruter, og at vejnettet almindeligvis har været funktionsdygtigt selv om vinteren, når kongen og hans følge på gennemsnitlig 500 personer og tunge vogne med kongens fadebur, kancelli og garderobe mv. drog forbi. Kun ved en enkelt lejlighed spores udgifter til istandsættelse af vej forud for kongens gennemrejse, og der synes også kun undtagelsesvis at have været betalt udgifter til førere. Kongen selv og medlemmer af hans hof må have haft indgående kendskab til rigets topografi.

Hvilket leder til Ruth Evans' snurrige funderinger over, hvordan man fandt vej i en tidsalder uden kort og vejskilte. Kilderne afslører, at ganske mange mennesker har rejst temmelig ofte enten i forretninger, på valfarter eller i andet øjemed, og at de åbenbart kun sjældent beretter om problemer med at nå rigtigt frem. Det må have været muligt at få tilfredsstillende svar på fremmede steder ved at spørge sig for, – eller havde folk

dengang færdigheder til at begå sig i terrænet, som vi siden har mistet?

Nyt for denne anmelder er Michelle Sauer's påvisning, at nogle eremitter påtog sig at yde vejarbejde som 'gode gerninger', og at eremitter kunne ned-sætte sig i dette øjemed ved engelske broer og vejkryds. Shayne Aaron Legassie påviser, at valfartsteder i England var anlagt ved eksisterende veje, og at valfarter modsat f.eks. Hilaire Belloc's antagelser altså ikke her skabte behov for anlæggelse af veje, hvad der måske var tilfældet i det kristne Østen.

Trafik ad floderne er alene belyst for Londons vedkommende ved Claire A. Martin. Her viser hun, at flere hundrede år før man fik offentlig posttrafik på landjorden, havde man udviklet et offentligt netværk for vare- og persontransport ad floderne omkring London. Hun mener, at det var lovgivning til sikring af den mere risikable færdsel til vands, der fremskyndede denne udvikling.

Flere af kapitlerne berører vejenes militære betydning i forbindelse med erobringen af Wales og kampene mod Skotland. Med the Statutes of Winchester i 1295 stadfæstede Edward I ældre

bestemmelser om, at skov og krat langs vejene skulle være ryddet i en afstand af 200 fod fra vejen for ikke at tjene til skjul for stimænd, oprørere og rovdyr. Fremgangsmåden blev fulgt under erobringen af Wales, hvor 'øksemænd' beredte en sikker vej for den fremrykkende kongelige hær, og den har ifølge Richard Oram også haft effekt i grænseområdet mellem Skotland og England, hvor den tjente til åbning af hidtil tætte skove og sammen med overgræsning var med til at omdanne landskabet til lyngklædt hede. Endvidere peger han på, at veje ofte har fungeret som grænselinjer mellem forskellige distrikter. Et velkendt eksempel herpå er Watling Street – den gamle romervej fra Canterbury gennem London og til Wroxeter syd for Liverpool – der i sin tid dannede grænse mellem Danelagen og kongeriget Wessex.

Med 'Roadworks' ser vi som sagt vejhistorie anlagt efter andre udgangspunkter, med andre perspektiver og i andre samspil, end hvad vi ellers er vant til. Det kan være krævende og på samme tid givende. For nærværende anmelder har læsningen været en fornøjelse.

Michael Hertz

Ruth Oldenziel, Martin Emanuel,
Adri Albert de la Bruhèze og Frank Veraart (red.)

CYCLING CITIES

The European Experience

Eindhoven 2016.

Hvilken by er verdens cykelby nummer ét? Svaret findes i bogen „Cycling Cities“, som bringer en oversigt over cyklismen i Europas førende byer for tohjulet muskeldrevet transport. Her ligger København på en førsteplads med en hollandsk by på baghjul, hvis man skal stole på bogens statistik. Mere overraskende er, at flere byer til tider har overgået den danske hovedstad. Byen på andenpladsen er ikke Amsterdam, som kun ligger på fjerdepladsen. Derimod indtages pladsen af Enschede, som faktisk på et tidspunkt allerede før 1960 overtog førerpladsen fra den danske hovedstad, og hvor København først de seneste år igen er kommet i spidsen.

Bogen følger cyklismens udvikling i 14 europæiske byer, hvor skabelsen af hver enkelt bys cykelkultur gennemgås i detaljer. Et fælles skema er lagt for studiet af hver enkelt by, som gennemgår de forskellige roller for byplanlæggere, politikere og lobby. Herved kan man se, hvorledes myndigheder og eksperter på den ene side er med til at skabe rammerne for cyklismen, som cyklister og andre aktører på den anden side lægger den lokale cykelpraksis ud fra hverdagens handlinger på vejene.

Kapitlet om København er skrevet af den svenske trafikforsker Martin Emanuel, som ud fra et fyldigt materiale beskriver udviklingen de sidste 100 år. De første årtiers introduktion af det nye køretøj kommer altså ikke med

i analysen, men historien starter først fra 1920'erne, hvor motorkøretøjerne var begyndt at få en rolle i trafikken. Meget af teksten handler om kampen om vejene, hvor cyklerne tidligt må indordne sig som de svage trafikanter, og hvor cykelstier blev redningen for en større udbredelse af cyklismen. Her havde København en stor fordel i at være flad, kompakt og have en stor arbejderbefolkning. Allerede i mellemkrigstiden oplevede cyklismen en konkurrence fra bilismen – og fra det offentlige transportsystem – planlæggere og teknikere repræsenterede dengang over- og mellemklassen, men hovedstadens politiske ledelse sørgede dog for, at arbejderklassens cyklister fik tilstrækkeligt med cykelstier. Faktisk var årsagen til, at København ikke fik et velfungerende offentligt transportsystem, ifølge Emanuel, at cyklismen stod så stærkt, at cyklismen i lighed med situationen i Amsterdam og Utrecht forhindrede en udbygning af det offentlige transportsystem i modsætning til byer som Basel, Budapest og Stockholm.

Mellem 1935 og 1970 blev der nedlagt 10 km cykelstier, og yderligere i 1970'erne gik cyklismen for alvor tilbage med yderligere nedlæggelse af 24 km cykelstier. Energikrisen fik dog politikere tilbage til deres cykelvenlige politik. Fremgangen kunne dog have været kraftigere, og Emanuel mener, at en forbedret planlægning i hovedstadsom-



rådet med egentlige gennemgående cykelstier for cyklister i høj fart ville kunne have givet en endnu større fremgang.

Bogen er illustreret med et væld af fortællende billeder. Det er en spændende historie at læse om de trods alt forskellige udviklinger mellem ellers tilsyneladende ensartede byer. Bogen er skrevet af en række førende transportforskere, hvor jeg dog er kritisk over for bogens gennemgående statistik (se efterfølgende artikel). Bogen er populært skrevet, og alle tilhængere af cyklisme vil nyde bogen, idet alle forfattere helt klart er tilhængere af cyklisme, mens anden form for transport – inklusiv offentlig transport – ikke får helt den samme positive interesse.

Jørgen Burchardt



Spredter vi fake historie?

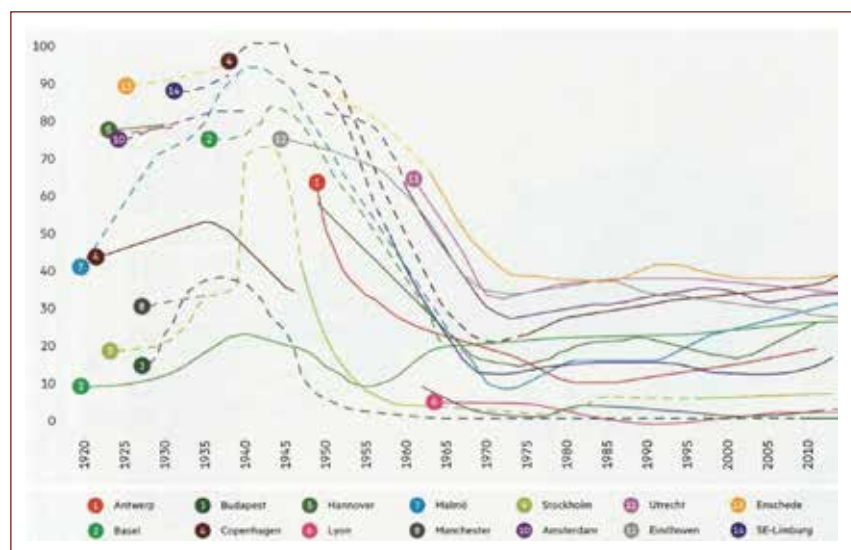
Diskussion af graf over cyklisme i København

Grafik fortæller komplicerede forhold med et enkelt blik. En historisk udvikling med opture og nedture over en årrække kan hurtigt aflæses. Udviklingen er lettere at gennemskue, end når man ser en lang række af tal i en statistik.

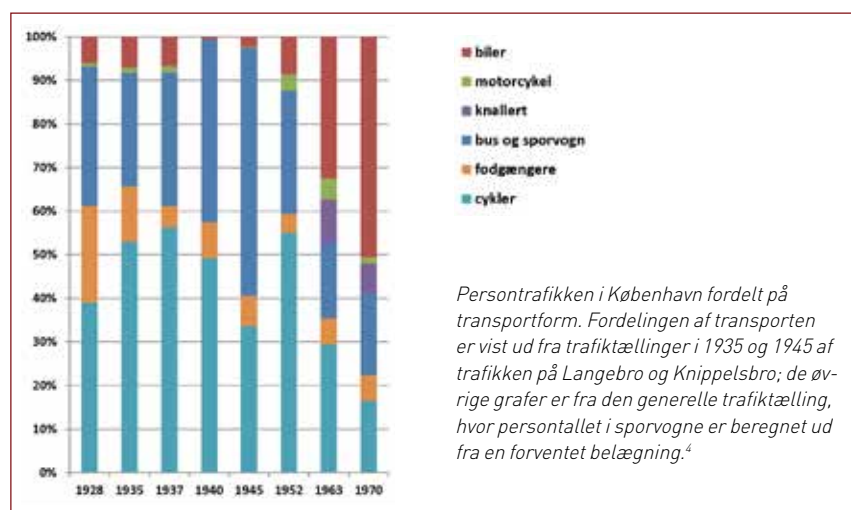
Grafiske fremstillinger kan imidlertid også give læseren et forkert billede. Det mener jeg er tilfældet med kurven over cyklismens udvikling i „Cycling Cities“. Kurven viser cyklismens udbredelse i 14 forskellige europæiske byer fra 1920 til i dag.¹

Umiddelbart vil en betragter kunne opfatte, at næsten al transport i København sker på cykel i 1940'erne. En russisk kommentar til kurven lyder, at det er fantastisk, at „for hundrede år siden i København brugte 2½ gange flere mennesker en cykel“ end nu. Grafen præsenteres som virkeligheden på internationale konferencer, og den gengives på blogge og i tidsskrifter verden over.²

Men en trafiktælling i 1935 angav andelen af cyklister over de københavnske broer på kun lidt over 50 % af alle personer, og i løbet af krigen faldt antallet af cyklister drastisk, da der blev mangel på dæk og slanger. Kun 32 % af transporten over broerne skete på cykel



Cyklismens udvikling i 14 europæiske byer fra bogen „Cycling Cities“. Den originale bil- ledtekst lyder: „Trend Line Europe. Cycling's share of traffic (counts - dotted lines) and trips (travel surveys - solid lines) excluding pedestrians“.



Persontrafikken i København fordelt på transportform. Fordelingen af transporten er vist ud fra trafiktællinger i 1935 og 1945 af trafikken på Langebro og Knippelsbro; de øvrige grafer er fra den generelle trafiktælling, hvor persontallet i sporvogne er beregnet ud fra en forventet belægning.⁴

i 1945. Hvordan kan det være, at grafen giver et helt andet billede? Hertil kommer, om man i det hele taget kan stole på, at en trafiktælling på blot to steder

i København giver et generelt billede af hele trafikken i storbyen?

Vi har desværre ikke mange andre trafiktællinger end fra disse broer, så

Noter

1 Side 13; kurve kun over København side 80.

2 Figuren er bl.a. vist på www.bikeitalia.it/2017/10/05/promozione-bici-cosa-funzionato-nel-tempo-cosa-no/#!prettyPhoto, www.liveinternet.ru/community/lj_chiga28/, www.bikebiz.com/news/read/to-increase-cycle-use-cities-need-to-be-anti-car-say-academics/019669, seeingthewoods.org/2016/09/06/cycling-cities-an-interview-with-ruth-oldenzel, www.slideshare.net/EMBARQNetwork/cycling-an-essential-part-of-sustainable-transport og www.enbicipormadrid.es/2016/10/las-ciudades-deben-restringir-el-coche.html.

3 Statistisk Aarvog for København, Frederiksberg og Gentofte Kommune. Diverse årgange.

4 Bolig- Arbejdsstedundersøgelse samt trafiktælling i København 1945. Kbh. 1949.

vi må på godt og ondt nøjes med dem. Værre er det, at tællingen kun blev udført, når det var godt vejr. I noterne til tællingen er angivet, at tælling af gående og cyklister blev suspenderet i tilfælde af regn- eller snevejr.³ Med andre ord: antallet af cyklister var generelt lavere, idet vejret i Danmark som bekendt ofte er dårligt med sne, blæst og regn.

Når man går i detaljen med grafen, viser det sig, at der er benyttet to helt forskellige principper i noget, som ser ud som den samme graf over tid; i de første år tælles kun cykler, men ikke gående, hestevogne, sporvogne m.v.; i de seneste år er trods alt disse transportformer med, men hvor en bus med 30 mennesker tæller lige så meget som en person på en cykel.

Alt i alt: hvis grafen skal give et billede af cyklismens andel af den samlede persontransport i København, giver den en fake historie.

Om Peter Dragsbos artikel i VEJHISTORIE 29

Ved redaktionen

Peter Dragsbos artikel „Fra Færger til Bro“ i VEJHISTORIE 29 har fremkaldt indsigelse fra en læser, lektor Mogens Nørgaard Olesen. Olesen mente at kunne påpege adskillige fejl i Dragsbos artikel. Efter udveksling af meninger har Dragsbo indvilget i at rette en del af fejlene i den version af artiklen, som senere vil blive tilgængeliggjort via Selskabets hjemmeside.

Hverken forfatter eller kritiker ønsker at overføre debatten til siderne i VEJHISTORIE. Redaktionen har i stedet tilbudt at bringe rettelserne i den næste trykte udgave af bladet – den De nu sidder med. To punkter er der stadig uenighed om nemlig tidspunkt for rigsdannelsen, hvor Olesen med belæg hos forfatteren Adam af Bremen (11. årh.) hævder 900-t. over for Dragsbos bud på 12. årh. (under valdemarerne) og spørgsmålet, om færgemænd kunne anses som kongelige embedsmænd (Dragsbo) eller som organiserede i færgelag (Olesen).

Ellers er der tale om følgende korrigeringer – sidetal henviser til VEJHISTORIE 29: **side 18** – Hjuldamperen *Mercurius* fra 1828 var ikke den første i Danmark. Det var *Caledonia* fra 1819.

side 19 – Jernbanen København-Roskilde åbnede i 1847 og ikke i 1848. Samme side – De korrekte årstal for færgerne er: *Nyborg* 1931, *Korsør* 1927, *Freia* (med 'i') 1936, *Sjælland* 1933, *Dronning Ingrid* 1980 – *Sjælland* bygget i 1951 hed oprindeligt *Dronning Ingrid og Broen* var søsat som bilfærge og var ikke en jernbanefærge.

Forhistorien til VEJHISTORIE 29 er denne: „Færger og Broer“ var arbejdstitlen på et seminar, som museer i Storstrøm Amt planlagde afholdt i Vordingborg i 2015. I den forbindelse havde redaktionen tilbudt deltagerne, at de kunne offentliggøre deres indlæg i VEJHISTORIE. Seminaret blev imidlertid aflyst, men flere af deltagerne heriblandt Peter Dragsbo tog imod tilbuddet. I sit indlæg henstillede han til berørte myndigheder, at de gjorde en indsats for at bevare de synlige minder om den gamle færgetrafik over Storebælt. En henstilling, som redaktionen sagtens kan sympatisere med.



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

DVSs formål søges realiseret ved

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

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

Yderligere oplysninger om Dansk Vejhistorisk Selskab på nedenstående adresse.



Dansk Vejhistorisk Selskab
c/o Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Postgiro 169-1791
T 7244 3333
E dvs@vd.dk
www.vejhistorie.dk

Udgivelsen er støttet af

