

Gamle Kongevej i Vester Hanherred

- En grå zone inden for lovgivningen om naturbeskyttelse?

Kirsten-Elizabeth Høgsbro

Med naturfredningsloven i 1937 blev de jordfaste fortidsminder for første gang inddraget under loven¹). På det tidspunkt forstod man ved fortidsminder, uden det iøvrigt var nævnt i loven, først og fremmest forhistoriske anlæg som jættestuer, gravhøje, forsvarsvolde mv. og historiske mindesmærker som ruiner og voldsteder. Siden er der sket udvidelse af; hvad der falder ind under begrebet fortidsminder; om særlige monumentgrupper er der gjort den tilføjelse, at de først er omfattet af lovens beskyttelse, såfremt der er foretaget tinglysning af deres tilstedeværelse²). Blandt sådanne kan nævnes f.eks. helligkilder og dæmninger.



Rømers vejkort. "Alle store Vejes Maalingoc Afdeeling udi Sælland, Jylland oc Fyen, Slesvig Holsten og Stormarn. 1697."

Trods lovens intentioner om at sikre så mange og så forskelligartede typer af jordfaste fortidsminder som muligt, har det alligevel vist sig, at der stadig spredt rundt omkring i det danske landskab findes vigtige kulturhistoriske levn, der af uransagelige årsager siver igennem det iøvrigt fintmaskede net. Således har der fra fredningsmyndighedernes side været en vis tilbageholdenhed med hensyn til at anse gamle vejdæmninger som omfattet af naturfredningslovens bestemmelser om jordfaste fortidsminder.

Det har været meget uheldigt for en strækning af "Gamle Kongevej" i Vester han herred, nemlig det stykke af den forlængst nedlagte vej, der i form af en dæmning endnu ses strækkende sig gennem markerne vest for Klim Bjerg til Ellidsbøl nord for Lund fjord.

"Gamle Kongevej" - en kongevej?

Indtil Thisted - Aalborg landevejen, altså den tidligere hovedvej A11 (ikke den nuværende hovedvej A11 over Bygholm Vejle) blev bygget i Thisted Amt i 1820'erne, gik den vest-østlige hovedfærdselsåre gennem herredet længere mod nord. Fra Årup bro, ved amtsgrænsen mellem de gamle Thisted og Hjørring amter, gik landevejen mod

nord op til Kollerup, hvor den i en svag bue sønden om bebyggelsen og kirken tog retning mod vest til Brøndumgårde og Pedersbæk, videre derfra og nord om Klim Bjerg til Torup Kløv, hvorfra den fortsatte (eller fortsætter) dels i plantagen, dels i udkanten af denne til Ellidsbøl ved Lund fjord. Det er denne vejstrækning, som har været kendt under navne som "Kongevejen" eller "Gamle Kongevej"³). Selve ordet "kongevej" skærper nysgerrigheden. Når man undersøger sagen lidt nærmere, fortæber det sig i det uvisse, hvornår vejen har fået hæftet navnene "kongevej" og senere "gamle kongevej" på sig.



Udsnit af vejkort ved Torup Kløv fra løjtmant Haars besværlige opmåling 1800-1802. Hvor den nord-sydgående vej fra Torup strand krydsede Gamle Kongevej var skiftested for kongerejserne. Umiddelbart vest for krydset stod endnu omkring 1800 en milepæl. Rigsarkivet.

Det mest nærliggende er at antage, at det her som andre steder i landet har været almindeligt at kalde et vejstrøg, som fjerntrafikken betjente sig af for Alvej, Adelvej, Alfarvej eller Kongens Alfarvej, og undertiden Kongens Hærvej. En kendsgerning er det, at der gennem generationer har været en solid tradition i egnen for at kalde den gamle hovedfærdselsforbindelse fra Thisted til Aalborg gennem Vester Han herred for "Kongevejen" og antagelig senere, efter at vejstrækningen gik ud af brug for "Gamle Kongevej". Det har formentlig været en sådan lokal tradition for navngivning af vejstrækningen, som

¹ Lov nr. 140 af 7. maj 1937 om naturfredning, § 2.- Jvf. Naturfredningsloven. Almindelig fremstilling og kommentarer v/ Viggo Nielsen, Bo Brix, Veit Koester og Ole Plougman. 1973, pag. 286 ff.

² Lov nr. 194 af 18. juni 1969 om naturfredning med senere ændringer. Jvf. § 48, stk. 1.

³ Mads Lidegaard, Ravvejen 1988, pag. 45 ff. Kongevejen gennem Vest Han herred indgår som del af et storvejsystem fra Skagen til Tønder (og Husum) langs Vestkysten, som Lidegaard har valgt at døbe "Ravvejen".

afspejles i de tabeller, som amtmand Ferslev i Thisted i juni 1795 sendte ind til generalvejkommissionen i København med oplysninger om landevejene i amtet, og hvor vejen gennem Vester Han herred netop omtales som Kongevejen⁴).



Udsnit af Videnskabernes Selskabs kort 1795.

Sikkert er det imidlertid, at navnet Kongevej i denne sammenhæng ikke kan opfattes i den betydning, som ordet ellers har i dansk sprogbrug. Kongevej anvendes i to betydninger: 1) Om de veje, som Frederik den 2. og Christian den 4. anlagde på strækninger, hvor de ofte rejste (dvs. fortrinsvis på Sjælland, kun en enkelt i Jylland), og som alene måtte benyttes af kongen og personer, som rejste i hans ærinde, eller de få som havde fået særlig tilladelse. 2) Om de store hovedveje, chausséerne, som anlagdes efter vejreformerne fra sidste halvdel af 1700-tallet, også her fortrinsvis om hovedlandvejene i Nordsjælland, som i mere eller mindre ældre skikkelse fortsat udgør en væsentlig bestanddel af det danske vejnet⁵).

Ingen enevældig dansk konge byggede nogen sinde en "rigtig" kongevej gennem Vester Hanherred, der set fra København var en afsides del af riget, hvor kongerne sjældent kom. Måske kan Frederik den 6. have benyttet vejen i forbindelse med sit besøg ved Grønnestrand den 24. juni 1824, til erindring om hvilket der siden her rejstes en mindesten⁶). - Men på dette tidspunkt var dens afløser, den nye landevej mellem Thisted og Aalborg stort set færdigbygget mellem Fjerritslev og Vuust, og amtmand Faye, for hvem netop denne vejstrækning var en prestigegag, har givetvis sørget for, at kongen og hans følge benyttede den nye og langt mere bekvemme vej.

Hvor dunkelt end oprindelsen til navnet "Gamle Kongevej" end er - det vil være rigtigere at kalde vejen for en alfarvej eller landevej - så var og er dens eksistens en realitet. På Ole Rømers opmålingskort af de danske hovedveje i 1690'erne er den vist, omend yderst primitivt, som en ret linje⁷). På videnskabernes Selskabs kort fra

1795 er den indtegnet med et let bugtet forløb, og på de såkaldte målebordsblade, oprindeligt udfærdiget i 1883, med senere rettelser så sent som 1942 og 1943 angives vejen, bortset fra enkelte korte strækninger, dels som bivej, dels som markvej.

"Den mest berejste af alle amtets landeveje"

Den mest pålidelige kilde om landevejens forløb gennem Vester Han herred er uden tvivl et vejkort, som blev udarbejdet i 1802. Dels som en konsekvens af den for vejbyggeriet i Danmark skelsættende vejreform i 1793, dels på foranledning af den i 1778 nedsatte Generalvejkommission, blev der i årene omkring 1800 foretaget en omhyggelig opmåling af eksisterende landveje og større veje i Danmark. Det skete som et led i forarbejderne til etablering af de ovenfor omtalte hovedlandeveje, de såkaldte chausséer, og mindre landeveje samt biveje, som skulle anlægges over hele landet for at forbinde såvel rigets provinser som dets købstæder.

Vejen fra Thisted til Aalborg (til amtsskellet mellem de to amter) blev opmålt i somrene 1800 - 1802 af landmåler, løjtnant U. F. Haar. Hans tegning findes i Vejdirektoratets kortsamling, der er afleveret til og registreret af Rigsarkivet⁸). Det fremgår af rapporten, der ledsagede indsendelsen af vejkortet fra 1802, at løjtnant Haar fandt, det var en træls og langsommelig affære at foretage opmålingsarbejdet, ikke mindst af den del af vejen af landevejen, som gik fra Ellidsbøl og omtrent til Kollerup, da "vejen på de fleste steder var mædelig (og) sandklitter forårsager, at vejen i stærk storm overfyges"⁹).

Om vejens status som landevej og hovedfærdselsåre vidner som ovenfor nævnt også den opmåling, som Ole Rømer foretog med henblik på senere placering af milepæle. At det så havde lange udsigter i de fjernere provinser med at få opsat pælene efter de mærker, som Rømer ved sin opmåling lod anbringe, er en anden sag. På de nordenfjords strækninger blev de formentlig først opstillet o. 1780¹⁰). På Videnskabernes Selskabs kort er markeret tilstedeværelse af milepæle langs "Gamle Kongevej" ved Brøndum Gårde og ved Pedersbæk. På vejkortet fra 1802 findes ikke angivet, at der var milepæle her, hvorimod der er vist en milepæl umiddelbart vest for Torup Kløv, hvor der var skiftested for de såkaldte kongerejser, dvs. de rejser der skete i kongens ærinde¹¹).

Af løjtnant Haars rapport i forbindelse med opmålingen af vejen får man et indtryk af at dens tilstand måske ikke var den allerbedste. En fyldigere beskrivelse af, hvordan det egentlig forholdt sig, får man ved at læse amtmand Fayes skrivelse til Generalvejkommissionen i 1806.

Gerhard Faye (1760-1845) var i 1805 blevet amtmand i Thisted amt og som en af sine første embedshandlinger

⁴ Jeg takker ingeniør Poul Kjeldgaard for denne oplysning. Kladden til de indsendte generelle og specifikke tabeller over amtets mindre landeveje findes på Landsarkivet i Viborg i pakke B2-883 «Diverse dokumenter ang. vejvæsnet 1795-1806». Iøvrigt kan henvises til Poul Kjeldgaards endnu upublicerede manuskript om Thisted amts veje og vandløb.

⁵ Alex Wittendorff: Alvej og Kongevej 1974., pag. 164.

⁶ Se TRAP, 5. udg. 1961, pag. 515.

⁷ Ejvind Draiby, Gamle danske Milepæle, (rapport udsendt af Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen) 1990, pag. 27. Se også Erling Pade: Milevognen og ældre danske opmålingssystemer, 1976, pag. 68.

⁸ Jørgen Nybo Rasmussen: De ældste danske vejkort, ARKIV, Tidsskrift for arkivforskning, 1985, 19. bd. nr. 4, pag. 205-228.

⁹ Rigsarkivet. Vejdirektoratet kortsamling, vejkort nr. 1396, landevejen Thisted-Aalborg. - Rapporten er dateret 13. juli 1802, rentekammeret 455.213 Generalvejkommissionens journalsager 1802, nr. 374 (tilakretet nr. 445).

¹⁰ Jvf. C. Klitgaard, Vendsysselske veje, 1933, pag. 110. ff. - Se også Ejnar G. Pedersen: Hærvej og Hedevej i Hardsyssel, 1986, pag. 67-76, og ss. Milepæle i SKALK, 1989, nr. 2, pag. 20-30.

¹¹ Se note 4.

foretog han en berejsning af amtets veje. Om Thisted-Aalborgvejen skriver han om vejstrækningen fra Østerild til amtsskillet til Hjørring amt, at det er "den sletteste vej, man kan tænke sig. Vejen snor sig her i utallige bugter igennem banker af den fineste og flygtigste flyvesand, der endskønt de er beplantede og bevoxede med klitvækster ikke desto mindre ryger som en snedrive ved mindste pust". Og han fortsætter: "At anlægge landevej igennem denne egn, der næsten strækker sig til amtets grænse ville være et aldeles unyttigt, om ikke uovervindeligt arbejde. - Thi foruden at der i lang afstand ikke gives andre vejmaterialer en flyvesand og nogle fladtørve, der dog ikke burde skæres, fordi de derved nødvendig må åbne sandflugt på mange nu tilgroede steder, så ville endog den bedst anlagte vej snart være overføget med flyvesand. Her er kun valget mellem at lade vejen til evig tid forblive i sin nuværende elendige tilstand eller forlægge den hele vejlinje hen på bekvemmere jordsmon. Den er den mest berejste af alle amtets landeveje, da den forbinder en stor del af Jyllands vestlige købstæder og egne med Aalborg og ligeledes stiftets vigtigste handelspladser."



Øverst: En strækning af Gamle Kongevej mellem Udclit og Klim Bjerg ligger hen som grusvej. Jens Damsgaard fot. 1987, Fjerritslev Avis.

Nederst: Gamle Kongevej. Tydelig vejdæmning mellem Klim Bjerg og Thorup Kløv. Jens Damsgaard fot. 1987, Fjerritslev Avis.

Hans konklusion var derfor, at vejen måtte flyttes omend dyrket jord derved gik til spille. Forlægningen af landevejen med den af ham foreslåede nye og sydligere linieføring ville også nedbringe rejsetiden. Hvor man brugte 2 timers kørsel for hver mil på den nuværende vej, og hestene blev så udmattede at de næppe kunne holde rejsten ud, ville man på den nye vej, der iøvrigt også ville blive 1 mil kortere, mageligt kunne køre 1 mil i timen.

Generalvejkommisionen stillede sig imidlertid tøvende overfor Fayes forslag, idet man savnede oplysninger om, hvem der skulle udføre arbejdet, og hvem der skulle betale

godtgørelserne i forbindelse med den nye vej, idet denne jo ikke var en hovedvej, og sagen derfor ikke klares med bidrag fra hele landet. - I København betragtede man omkring 1800 alle veje nord for Aalborg og Limfjorden som "mindre landeveje"¹²).

Den nye landevej

Ind til vejreformen fra 1793 udmøntede sig i, at der overalt i Danmark kom hovedveje, bygget efter fremragende franske forbilleder, lød der jerimader fra alle steder i landet over de dårlige veje. Men det var ligesom med vejret. Alle talte om det, men ingen gjorde noget ved det; man affandt sig med det. Selv for dem, som tilhørte samfundets absolutte top, var det usædvanligt at kunne tilbagelægge enkelte mil til vogns uden uheld.



Komiteen til Gamle Kongevejs bevarelse og artiklens forfatter på besigtigelse i sommeren 1987. Jens Damsgaard fot., Fjerritslev Avis.



6½ miles sten af amtmand Fayes type. Stenen er fremstillet af bornholmsk sandsten og står endnu ved det gamle Thisted Amts østlige skel. Foto: J. Mørk Andersen, 1990.

Måske var vejene dårligere og mere halsbrækkende i Thisted amt end andre steder. Det var i hvert fald amtmand Fayes opfattelse, da han i 1805 kom til Thisted fra Lolland. Mange år senere, da han gjorde status over sit liv og sit virke skrev han, "at en af de største mangeler i Thisted amt var den yderst slette beskaffenhed, hvori jeg forefandt landevejene, som i den lerede jordbund næsten var ufremkommelige. Da jeg havde berejst dem alle, fandt

¹² Skrivelse af 15. november 1806 til Generelvejkommisionen, samt udat. notat. Rigsarkivet, Rentekammeret, Generalvejkommisionen, journalsag FF 662/1806, senere tilakteret journalsag nr.447/1832 i Vejkontoret, (Rentekammeret 249.142.)

jeg, at de ikke kunne forbedres, og at nye veje med langt mindre bekostning kunne anlægges¹³).



Amtmand i Thisted
Gerhard Faye, 1760-1845.



Mindesten sat over
amtmand Faye i parken
ved Christiansgade på
Falster. Mindet er sat af
hans ven Fr. Ranus

eneste sted i Jylland, hvor der i de første årtier af 1800 tallet virkelig blev gjort en effektiv indsats af vejbyggeriets område. Det er rent vejhistorisk nærliggende at drage paralleller til senere tider, hvor det op til den allerseneste tid har vist sig, at i amter, hvor vejvæsnet har været administreret af særlig stærke og energiske personligheder, er der også blevet anlagt de største og mest tidssvarende veje. Dette gælder også for etableringen af motorvejsstrækninger!

Selvom amtmand Faye prioriterede anlæggelsen af en ny vej gennem Vester Han herred højt, skulle der gå flere år, inden han kunne realisere sine planer. I 1809 hvor han redegjorde for vejarbejdet i amtet og ikke ubeskeden skrev om de af ham nyanlagte veje, "at de i henseende til magelighed og godhed kan sættes ved siden af chausséerne", måtte han beklageligvis erkende, at han ikke kunne begynde vejanlægget gennem Vester Han herred, så længe krigen varede¹⁵).

Amtmand Faye måtte ikke alene afvente krigens afslutning i 1814, men også at udskiftningen var foretaget.

Amtmand Faye var en energisk mand, og netop en af de ting, som han prioriterede meget højt i sin embedsvirksomhed, var vejarbejdet, dvs. anlæggelse af de nye landeveje. Omkring 1840 kunne han ikke uden stolthed se tilbage på sit virke og konkludere, at "således er ikke alene amtets hovedveje i den ypperste stand. Men da disse igen overskæres af tværveje, anlagde man dem på samme måde som hovedvejene: så havde amtets samtlige beboere adgang til og nytte af disse anlæg, hvis fordel af alle anerkendes". I alt nåede han at få anlagt 43 mil.

Amtmand Faye fik virkelig ført amtets vigtigste veje op til en standard, som var i overensstemmelse med vejreformens og generalvejkomisionens intentioner. - Det lykkedes ham også at få sat igennem, at milepælene i Thisted amt blev, som han ville have det. Flere af dem er endnu bevaret i brug som 10, 20, 30, og 40 kilometersten¹⁴).

Det kan bemærkes, at Thisted amt faktisk var det

Størstedelen af "Gamle Kongevej" fra Årup bro over Kollerup mod vest til Klim Bjerg har i de sidste mange år fremtrådt som asfalteret vej. Men tæt op til denne delvis udrettede vej kan der stadig iagttages intakte og udyrkede vejstykker, enten som dæmningsagtige græsveje eller hulvejsspor, f.eks. ved Brønddumgårde og Pedersbæk.

Først da, i 1822, åbnede der sig mulighed for at forlægge vejen fra klitten ind gennem de fugtige enge i Kollerup, Klim og Vuust sogne. Indtil da måtte han affinde sig med den gamle vej, som forløb i "tusinde bugter og krumninger gennem det fineste flyvesand", og hvad værre var, også med at vedligeholdelsen af vejen var hartad umulig, ja efter hans opfattelse direkte skadelig, fordi man intet andet middel havde til vejens beklædning end lyngtørv, og det medførte, at grunden blev beskadiget på de tilgroede klitstrækning og forårsagede ny sandflugt¹⁶).

Hertil kom, at selve den organisatoriske side af arbejdet med vedligeholdelse af denne besværlige vej havde været uhensigtsmæssig. Den var i Vester Han herred blevet ledet af en uduelig herredsfoged, og var blevet foretaget som "flængsarbejde" af Vester Han herreds sogne. Og det var en ting, der ikke var befordrende for fremdriften i noget som helst arbejde, det være sig almindeligt markarbejde eller den mest nødtørftige udbedring af vejnettet, så det var flængsarbejde, et arbejde, der som ordet antyder blev udført i flæng, dvs. i fællesskab af alle i sognet og uden nærmere angivelse af hvad, hvor og hvordan fordelingen af arbejdet egentlig var¹⁷). Det var ikke underligt, at der i vejforordningen af 1793 havde været en særlig bestemmelse nemlig §45 om, at arbejdet på de nye landeveje i almindelighed ikke måtte finde sted som flængsarbejde, for at forhindre at ubrugelige folk blev sendt, eller at de kom og gik som de ville. Det havde heller ikke været befordrende for moralen, at de vejpligtige bønder sendte såvel piger som karle afsted til flængsarbejdet med vejenes vedligeholdelse.

Ved den nye og sydligere beliggende linjeføring af landevejen gennem Vester Han herred kom vejen til at forbinde landsbyerne Vuust, Torup, Klim og Fjerritslev. En konsekvens heraf blev også, at Fjerritslev overtog Kollerups rolle som knudepunkt for samfærdslen med alt, hvad det måtte indebære af fordele og ulemper.

Den nye, langt bedre og hurtigere landevej overflødiggjorde efterhånden den gamle nordligere beliggende færdselsåre, i hvert fald for fjerntrafikkens vedkommende. Lokalt har den gamle vej i et vist omfang vel nok været benyttet som almindelig vej op til og måske også i dette århundrede, hvad de tidligere nævnte nyere målebordsblade kan tyde på.

"Gamle Kongevej" i dag - et fredningsværdigt objekt?

Størstedelen af "Gamle Kongevej" fra Årup bro over Kollerup mod vest til Klim Bjerg har i de sidste mange år fremtrådt som asfalteret vej. Men tæt op til denne delvis udrettede vej kan der stadig iagttages intakte og udyrkede vejstykker, enten som dæmningsagtige græsveje eller hulvejsspor, f.eks. ved Brønddumgårde og Pedersbæk.

¹⁶ Rigsarkivet, Rentekammeret, Vejkonsoret. 249.107. 1824, 24 december. Journalsag nr. 63. - Fayes skrivelse er vedlagt en "Skematisk indberetning om de i Thisted amt værende hovedlandeveje, de mindre landeveje samt vigtigste biveje, og deres tilstand i året 1824".

¹⁷ Flængsarbejde udførtes sædvanligvis som led i hoveriarbejde. Blandt landbrugsreformernes mænd var der ingen tvivl om, at flængsarbejdet burde afskaffes. Det var et arbejde der skete sent og hvor bonden skånede hest og folk, tiden gik til spille, medens de folk, der skulle bestille noget, i stedet fortærede madposen og drev den af. - Se Thorkild Kjærgaard, Konjunkturer og afgifter. C.D. Reventlows betænkning af 11. februar 1788 om hoveriet. (1980), pag. 38, 98 og 208.

¹³ Mindeblade om Gerhard Faye, samlede ved C. Djørup i 1845. udgivet af Chr. Heilskov 1925, pag. 39 og 42 ff.

¹⁴ Ejvind Draiby, op. cit. pag. 63-71 og pag. 166-169.

¹⁵ 1809, 7. februar. Skrivelse til Rentekammeret. Rigsarkivet, Vejkontoret, 249.54. Journalsag nr. 92.

Større vejhistorisk interesse knytter der sig imidlertid ikke til denne del af "Gamle Kongevej".

Anderledes forholder det sig med strækningen fra Klim Bjerg til Ellidsbøl.

Vest for Klim Bjerg (dvs. vest for den nuværende Klim Strandvej) er der ingen farbar vej idag. Men hen over markerne viser mange tegn i terrænet, hvor den gamle vej trak sine spor. Her fortsætter "Gamle Kongevej" i den tilstand, den har haft indtil den afløstes af den nye landevej mellem landsbyerne.

På lange strækninger ligger "Gamle Kongevej" næsten i en ret linje på dæmninger, der fører over et fladt fugtigt område til Torup Kløv, hvor sandet er gået helt over vejen, der er blevet til hulvejsspor. Vest for kløvet ses furer i marken, hvorfra der atter er svage spor af dæmninger eller inddiget vej i græs. På den anden side af den nord-sydgående vej til Torup møder man atter rester af "Gamle Kongevej" i sydkanten af plantagen, hvor den fremtræder delvis som ibrugværende grusvej, delvis som hulvejssystemer. På arealerne op til det gamle forløb findes der en række levn, ofte af meget ydmyge anlæg, som knytter sig til vejsystemet¹⁸).



Amtmand Garhard Fayes buste i plantagen i Thisted, opsat 1853.

Ved Ellidsbøl forener "Gamle Kongevej" sig med den i 1820'erne anlagte landevej. På den sidste strækning er forholdene meget slørede, da de tyske fortifikationsarbejder under 2. verdenskrig medførte meget "omroderi" både nord og øst for Ellidsbøl.

Mest markant er de dele af vejstrækningen, som findes på markerne mellem Klim Bjerg og Torup Kløv, hvor vejen fremtræder som en ca. 5-6 m bred dæmning ledsaget af ca. 1 m brede grøfter langs siderne.

Hvornår vejdæmningen er opført er usikkert. Men af det tidligere anførte, er det intet som helst, der giver holdepunkt for, at dæmningen skulle være bygget efter 1800. Af oplysningerne i amtmand Fayes indberetninger, såvel fra 1806 som 1824, fremgår det med tydelighed, at vedligeholdelse og istandsættelsesarbejdet af vejen

gennem Vester han herred i hans tid kun lige netop skete i et sådant omfang, at den var fremkommelig.

Den endnu eksisterende vejdæmning er, så vidt jeg véd, den eneste af sin art i Danmark. Hvor tilbageholdende man end skal være med at bruge ordet "enestående", det bliver så hurtigt nedslidt, vil jeg dog vove at erklære, at der her er tale om noget, der må karakteriseres som netop enestående.

Vejdæmningen burde kunne betragtes som et jordfast fortidsminde, - om dens ælde kan der ikke herske tvivl - og være beskyttet af naturfredningslovens bestemmelser i § 48, såfremt der blev foretaget en tinglysning af dens tilstedeværelse.

Desværre har det ikke været muligt at få gehør for dette synspunkt hos myndighederne, der varetager administrationen af naturfredningslovens bestemmelser vedr. fortidsminder.

Det er så meget mere beklageligt, som der inden for de allerseneste år er foretaget alvorlige indgreb i vejdæmningen, idet en lodsejer, hvis jord vejdæmningen passerer, af uransagelige årsager har følt sig fristet til at inddrage denne smalle strimmel, i sandhed "marginaljord", i det dyrkede areal. En bulldozer har udjævnet dæmning og grøft over en strækning på flere hundrede meter med det resultat, at der af vej dæmningen, som i 1987 strakte sig over mere end 1,5 km, kun er ca. halvdelen tilbage. Men sandstriber i marken angiver stadig vejdæmningens tidligere beliggenhed.

Det var netop disse attack på den vejdæmning, som udløste en lokal aktion for at bevare den gamle vej, og dannelsen af "Komitéen til bevarelse af den Gamle Kongevej mellem Kollerup og Ellidsbøl i Vester Hanherred" i 1987. Komitéen har udfoldet aktive bestræbelser for at realisere planer dels om bevarelse! retablering af de udjævnede dele af vejdæmningen, dels med henblik på at lade den indgå i en offentlig tilgængelig natursti for almindelig færdsel til fods.

Det må desværre konstateres, at det kun er i begrænset omfang, at komitéens kontakt med de amtslige og statslige administrationer eller styrelser hidtil har udmøntet sig i synlige fredningsmæssige initiativer. Miljøministeriet, Skov- og naturstyrelsen har udtalt sig positivt om en fredning i forbindelse med "Gamle Kongevej", men anser som nævnt ikke de endnu eksisterende vejdæmninger som beskyttede jordfaste fortidsminder. Holdningen er, at ikke alene selve vejsporet i dets forskellige former, men også det terræn, det passerer igennem, bør omfattes af en fredning, således at sammenhængen mellem vej og landskab sikres, og at der skal gives publikum mulighed for at bruge strækningen på en hensigtsmæssig måde. En sådan fredning kan kun gennemføres ved rejsning af fredningssag i henhold til naturfredningslovens kapitel III, og det vil i det foreliggende tilfælde rent fredningsteknikk blive en kompliceret affære¹⁹). Da der også andre steder i landet er behov for denne type af arealfredninger, er det indlysende, at fredningsmyndighederne omhyggeligt må prioritere, hvor ressourcerne skal sættes ind. Når man på landsbasis kaster et blik på de kulturhistoriske interesser, der er knyttet til områder, som "Gamle Kongevej"

¹⁸ Mads Lidgaard, op. cit. Han har gennemvandet vejtracéet på kryds og tværs, og i hans bog findes der gode kortskitser af de forskellige dele af vejen, hvor selve vejføringen og alternative tracéer er vist. Til kortskitserne slutter sig udførlige noter, om de iagttagelser af forskellige anlæg, som Lidgaard har gjort.

¹⁹ Skrivelse fra Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsens 10. kontor, den 8. juli 1988 (j.nr. F 562-639) til Rigsantikvarens Arkæologiske sekretariat.

fredningsmæssigt skal ”konkurrere med”, må det retfærdigvis indrømmes, at det er forståeligt, hvis sagen i Vester Han herred må rykke en plads eller to ned på listen over de steder, fredningsmyndighederne skønner det er vigtigt at sætte ind.

I foråret 1991 har der været drøftelser mellem Miljøministeriet, dvs. Skov- og Naturstyrelsen, Danmarks Naturfredningsforening og de respektive amter med henblik på en prioritering på landsbasis af de områder, som er medtaget i den af Skov- og Naturstyrelsen udarbejdede ”Handlingsplan for fredninger på landjorden”. Resultatet er blevet, at der ikke på nuværende tidspunkt vil blive rejst en fredningssag for Gamle Kongevej i Vester Han herred, idet det forventes, at den vil blive omfattet af generelle bestemmelser om fortidsmindefredning i den kommende lov om naturbeskyttelse²⁰). Her står sagen så idag.

Det er trist, at de markante synlige levn af ”Gamle Kongevej”, som endnu er bevaret i form af vejdæmninger, ikke umiddelbart kan sikres mod udjævning, og at måtte erkende, at de åbenbart rent naturbeskyttelsesmæssigt befinder sig i en grå zone.

Jeg vil slutte dette bidrag til belysning af ”Gamle Kongevejs” placering i dansk vejhistorisk sammenhæng

med at udtrykke et inderligt håb om, at der inden de sidste rester af vejdæmningen mellem Klim Bjerg og Torup Kløv fjernes, fra de rette myndigheders side bliver iværksat foranstaltninger, dels for at sikre hvad der endnu er tilbage, dels for at retablere hvad der her så uenansomt og unødvendigt er blevet sløjftet.

Selvom det ikke tegner sig alt for lyst i øjeblikket for en konstant fredningsmæssig sikring af Gamle Kongevej og ikke mindst hvad angår reetablering af de sløjfede strækninger, så kan der dog være grund til en beskeden optimisme. I forbindelse med de forestående såkaldte naturgenopretningsprojekter - et forfærdeligt ord! - stiller Miljøministeriet sig positivt overfor at gå ind i et sådant projekt for Gamle Kongevej, såfremt der fra kommunal side ydes støtte hertil.

Det vil være meget bittert, om dette markante og enestående vidnesbyrd om en gammel dansk alfarvej gennem en barsk og tyndt befolket egn forsvinder. Og det netop i en periode, hvor vi alle er opmærksomme på miljøet og bevaring af kulturhistoriske værdier, og ikke mindst tillægger lokale miljøvenlige bestræbelser særlig opmærksomhed.

Men det haster med at komme i gang!

(Kilde: Historisk Årbog for Thy og Vester Hanherred 1991, side 7-20).

²⁰ Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelse, j.nr. SN 617-0016.