

En lille bid af Marmillods Roskildevej frem i lyset

Af Per Nilsson

I forbindelse med amtets gravearbejde i krydset Vridsløsevej/Roskildevej i efteråret 2001, blev der gravet så dybt, at mange af fortidens vejlag blev afsløret, for kort efter igen at blive tildækket.

Granit fra Østen

Som led i forbedring af trafikikkerheden ændrede Københavns Amt i efteråret 2001 krydset Vridsløsevej/Roskildevej. Der blev etableret fremskudte øer i krydset mellem cykelfelt og kørebane samt forskudte venstresvingsbaner. I lighed med krydset ved Albertslundvej blev der også etableret forbud mod U-vending og ændringer i signalgruppeplanen.

Hvor man førhen overvejende har benyttet granit fra Bornholm eller Sverige, er midterrabattens tidligere hvide betonkanter nu blevet udskiftet med granit fra Kina. Ligeledes er der etableret nye granitkanter mellem cykelsti og kørebane samt i forbindelse med de fremskudte øer. Øerne blev brolagt med naturfarvede små, kubiske chaussésten importeret fra Indien, og af amtets forvaltning kaldet 'de gule indere'. Arbejdet blev påbegyndt i august og afsluttet i november 2001.

For lokalhistorisk interesserede er det jo altid spændende at se, hvad der gemmer sig under overfladen, når der graves på steder som fx ved denne 230 år gamle landevej. Udgravningerne i krydset afslørede da også glimt af vejens historie i form af mange års tidligere vejbelægninger.

Forhistorien

Den nye landevej København-Roskilde blev færdiganlagt i vort område i 1772 og var besluttet som et led i en vejreform fra 1761. Man måtte dengang erkende, at man i Danmark ikke havde den fornødne ekspertise udi befæstede vejanlæg af høj standard, og man tyede til fransk know-how. Fredensborgvejen og Roskildevejen blev derfor udført under ledelse af den franske overvejningeniør Jean Marmillod. 1700-tallets nye danske hovedveje



Her anskueliggøres et stykke af Roskildevejens historie. Et pænt stykke nede, under adskillige lag af asfalt, ses en bid af betonvejen fra 1930'erne. Det er disse betonplader, der, i forbindelse med tung trafik, bevæger sig ved sammenføjningerne og forårsager asfaltrevner. Under betonpladen ses en sten, der umiskendeligt minder om de håndsten, man benyttede i det kæmpeprojekt, det var at anlægge 1700-tallets nye, befæstede hovedlandeveje. Foto: Erling Pultera.

blev anlagt efter fransk sædvane fra 1600-1700 tallet og hermed i virkeligheden inspireret af de gamle romerveje.

Man udgravede en såkaldt vejkasse, der i bunden forsynes med en profil, så vejen i færdig form kan drænes for vand. Man lagde derefter store paksten i bunden og derpå ler og grus. Her ovenpå håndsten, derefter skærver, der til sidst blev dækket med grus.¹ Den færdige Roskildevej var 20 alen bred således, at to vogne kunne passere hinanden, i alt ca. 12,5 meter, incl. vejgrøfter.

Senere, i begyndelsen af 1800-tallet, blev vejbefæstelser udført med skærver alene. Når skærver lag på lag blev tromlet og derved sammenkilet,

gav det en lige så bæredygtig vej, som den hidtidige, mere arbejdskrævende, metode. Denne vejbefæstelse blev opfundet af den skotske vejpioner McAdam, og metoden er kendt som makadamisering.

Vedligeholdelsen

Den skærve- og grusbelagte Roskildevej måtte til stadighed vedligeholdes med reparationsskærver og grus, da kvaliteten, en relativ jævn kørebane, meget afhang af en omhyggelig vedligeholdelse. Det store slæb blev, som bekendt, foretaget af mænd som Jeppe Aakjærs forhutlede Jens Vejmand, dvs. fattige arbejdsmænd, der, bag en skærm, slog skærver og 'forvandlede de hårde sten til brød'. En vejmand kunne slå 1 m² sten på ca. 3½ dag. Det krævede mange slag med mukkerten. Gnister og stensplinter føg om hans hoved og ramte undertiden øjnene med uheldige følger. Der er ikke noget at sige til, at vejmandsjobbet blev et ringeagtet hverv.



Her en ægte 'Jens Vejmand' fra begyndelsen af 1900-tallet. Ofte blev de fattigste arbejdsmænd sat til at slå skærver i beskæftigelsesøjemed. Foto: Fra chaussé til motorvej, 2001.



Maleren Hans Smidths amtsvejmand, fra 1910, der vandrer ud af en landevej. Til venstre for vejmanden står en Ole Rømer-milepæl på en milehøj. Disse blev opstillet ud fra den opmåling, Rømer havde foretaget mellem 1693 og 1697. Jobbet bestod hovedsageligt i at tilse en strækning af landevejen, få ujævnhederne planeret og hullerne fyldt, grøfterne rensat og broerne inspiceret. Foto: Fra chaussé til motorvej, 2001.

Faste belægninger på Roskildevej – chaussébrolægning, beton og asfalt

Det var især den stigende biltrafik, der satte gang i planerne om faste belægninger på landevejen. Bilerne hvirvlede støv op til stor gene for vejens beboere, og desuden blev vejen sporkørt, når der var vådt og smattet. I et jubilæumsskrift fra Foreningen af Kommuner i Københavns Amt citeres fra et møde i 1914 om »Nye vejkonstruktioner til bilfærdselen for at hindre landevejsstøvet«. Amtsvejinspektør Winkel bemærkede bl.a. at, »der skal være sådan noget med 70 metoder, der anvendes verden over til at hindre landevejsstøvet, ja der er endog foreslået at bruge sukker i forbindelse med vandglas (kiseltsyre og natron)«! Den mest almindelige metode var vanding med vandvogn, men virkningen var kortvarig på en sommerdag med sol. Amtsvejinspektøren anbefalede da også chaussébrolægning som den mest tjenlige for automobilkørsel.



Støbning af betonvej, her Strandvejen sidst i 1930. Betonvejen var slidstærk, men kostbar at anlægge. Et problem, som amtet stadig døjer med, var sammenføjningerne. Foto: Fra chaussé til motorvej, 2001.

I 1920'erne blev Roskildevej, i vort område, belagt med brosten i vifteformede mønstre, som gjorde vejen til en mindre støvet og mere stabil og holdbar kørebane. I Hans Kristian Nielsens bog *Vridsløselille, min barndoms by* fortæller han bl.a. om sin fars arbejde som amtsvejmand på Roskildevej i vort område i 1920'erne: »Roskildevejens brolægning gav min far meget ekstra arbejde særligt i lange frostperioder, hvor brostenene blev skubbet op af frosten, hvorved der kom nogle meget farlige buler på vejen. For at advare bilisterne mod bulerne blev der udlagt træbukke på de farlige steder, så bilerne ofte måtte køre i siksak mellem dem. Om aftenen måtte far ud og hænge flagermuslygter på alle bukkene«. Han fortæller endvidere, at vejskaderne først blev repareret hen på foråret, hvilket også siger noget om datidens trafik. Men faktisk blev der afholdt trafiktælling på Roskildevej allerede fra begyndelsen af 1920'erne, hvor biltrafikken da var lig med hestevognskørsel i antal. I 1921-1922 passeredes Damhuskroen dagligt af 329 hestevogne og 326 personbiler og lastbiler. Dertil et antal motorcykler, ridende, cyklende og gående. I årene herefter blev hestevognenes antal endelig

‘overhalet’ af biltrafikken. Midtvejs på strækningen København-Roskilde, altså Vridsløselilleområdet, var trafikken i 1920’erne endnu relativ moderat, men Roskildevej var, som helhed, landets vigtigste og mest trafikerede hovedlandevej.

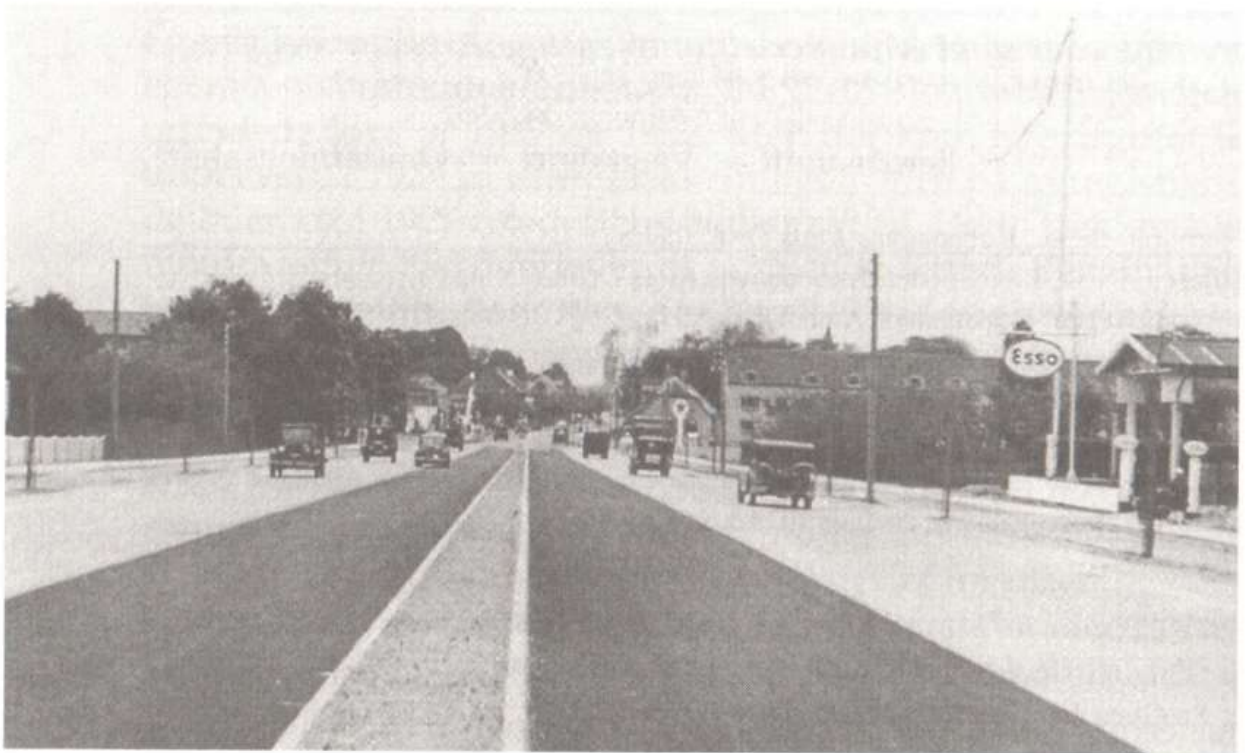
Vejens brostensbelægning fik en kort levetid, for i forbindelse med en vejudvidelse i slutningen af 1930’erne fik vejstykket, i lighed med fx Gl. Køge Landevej, betonbelægning. I forbindelse med betonprojektet blev brostene taget op, hvorved man fraveg princippet med at lægge ny vejbelægning oven på den gamle. En stor del af de gamle brosten blev deponeret på amtets plads vest for Gl. Vridsløse (nu Henrik Larsen Automobiles). Herfra blev en del af brostenene solgt til private, så mange af egnens gårde fik nu lejlighed til at få gårdspladsen brolagt.

Endnu problemer med betonvejen

Betonbelægningerne var slidstærke, men det svage punkt var sammenføjningerne. En stor del af betonbelægningen på Gl. Køge Landevej overlevede til ind i 1970’erne, og mange vil huske dum-da-dum-lyden, når man kørte over disse sammenføjninger. Betonpladerne ligger endnu på Roskildevej, men i dag under adskillige lag af asfalt. Til trods herfor er det stadig de gamle betonplader, der giver amtet store vedligeholdelsesproblemer, fordi de gi’r sig og forårsager asfaltrevner hele vejen op. Der er dog, ifølge amtet, muligvis håb forude idet, der eksperimenteres med en mere fleksibel asfalttype, der bedre kan modstå betonpladernes bevægelser. Indtil da vil vi, en tid endnu, blive mindet om den gamle betonvej pga. de mange tynde, tværgående reparationsstriber på tværs af vejen. Betonvejen må siges at have været et kostbart og mislykket eksperiment, og allerede i midten af 1950’erne blev betonen på Roskildevej dækket af det første lag asfalt.

En hævet landevej

Det franske ord *chaussé*, som siden 1700-tallet herhjemme har været betegnelsen på en hovedlandevej, betyder egentlig en dæmning, der tjener som vej. Og da en dæmning jo er en kunstigt skabt forhøjning af landskabet, passer udtrykket fint på Roskildevej, der, siden den blev skabt, er hævet en hel del over det oprindelige niveau. Det ses tydeligt fx på de ældre huse, der i



En bid af Roskildevej sidst i 1930'erne med den nye 4-sporede cementkørebane og midterrabat. I baggrunden skimtes Glostrups gamle vandtårn fra 1905. Foto: Fra chaussé til motorvej, 2001.

dag, pga. vejens mange udvidelser, ligger helt ud til vejen. Her virker vindshøjden meget lav, men husenes gulvplan ligger også under vejens niveau.²

Højnelse af vejmiljøet

40 år efter, at de sidste vejtræer forsvandt på vor del af Roskildevej, bliver der igen plantet træer, nu på midten af vejen. Der er tale om lindetræer, der i fremtiden skal pynte og højne boligmiljøet for de mange, der bor her. De sidste vejtræer blev sat i 1938-39 og faldt allerede i begyndelsen af 1960'erne i forbindelse med en vejændring. De sidste træer havde dog alligevel ikke overlevet til i dag, da det var elmetræer. Da amtet skal spare, har vejbeplantningen ikke første prioritet, så der kan gå lidt tid, før træerne når hele vejen gennem Albertslund – så man må starte med forventningens glæde. Ved at plante i Roskildevejens nye midterrabat skulle der nu være en mulighed for, at træerne får en lang levetid, men man ved jo aldrig, hvad fremtidens vejplaner indebærer.

Kilder

Jørgensen, Steffen Elmer: Fra chaussé til motorvej, 2001.

Nielsen, Hans Kristian: Vridsløselille, min barndoms by, 1992.

Glimt fra Albertslunds historie, Lokalthistorisk Samlings Venner, 2000.

Fjordholt, Bente, Københavns Amts Driftafdeling.

Sillesen, Ulrik, Projektleder, Københavns Amts Driftafdeling.

Vergod, Jørgen, Københavns Amts Driftafdeling.

Desuden Jens Erik Bruun-Olsen, Snubbekorsvej.

Tak til redaktør Martin Vestergaard, Odense Universitetsforlag, for tilladelse til brug af billedmateriale fra bogen »Fra chaussé til motorvej«, 2001.

Noter:

1. Glimt fra Albertslunds historie, 2000, s. 5.

2. Se Glimt fra Albertslunds historie, 2000, s. 10.