

# VEJHISTORIE

no. 25 // 2014

Tidsskrift fra DANSK VEJHISTORISK SELSKAB



150 ÅR MED VEIDIREKTØRER I NORGE

DANSKE VEJE PÅ GULDKYSTEN

# DANSKE VEJE PÅ GULDKYSTEN

## Da transport udførtes af bærere på små stier



JØRGEN BURCHARDT ER GRAFISK INGENIØR FRA DEN GRAFISKE HØJSKOLE, ETNOLOG FRA KØBENHAVNS UNIVERSITET OG HAR EFTERFØLGENDE UDDANNELSE FRA KUNGLIGA TEKNISKA HÖGSKOLEN, STOCKHOLM OG DEUTSCHES MUSEUM, MÜNCHEN. HAN HAR ARBEJDET I MUSEUMSVERDENEN, BL.A. SOM DIREKTØR FOR DANMARKS VEJ-MUSEUM, OG FORSKER I DAG OM LASTBILER OG LANDEVEJSTRANSPORT FOR DANMARKS TEKNISKE MUSEUM. HAN HAR SKREVET 40 BØGER OG MANGE HUNDREDE ARTIKLER – TRANSPORTRELATEREDE BØGER ER: „EN DANSK BUSHISTORIE“, „LYDPOTTER, ARBEJDE OG LEDELSE“ OG ER MEDFORFATTER TIL „LIGE UD AD LANDEVEJEN. MED HESTEVOGN OG BIL PÅ AMTERNES VEJE 1868-2006“. WWW.BURCHARDT.NAME

### Landet uden veje

„Vi havde et fort i Afrika. Det ligger dernede endnu, bygget på et lavt klippefremspring, hvor kysten ligesom sætter en fod ud i havet.“ Sådan starter Thorkild Hansen sin bog 'Slavernes Kyst' i trilogien om den lidet glørværdige historie, hvor danske købmænd i en trekantshandel købte slaver for at sejle dem til sukkerplantagerne i Vestindien. Sukkeret herfra blev i Danmark solgt til fordel for indkøb af våben og spiritus til at betale de lokale stammer, som leverede slaverne – ofte taget til fange fra nabostammer. Det første handelsfort Frederiksborg opførtes i 1658 og fortet Christiansborg påbegyndtes i 1661.

Sidstnævnte eksisterer endnu i dag og er residens for præsidenten i Ghanas hovedstad, Accra.

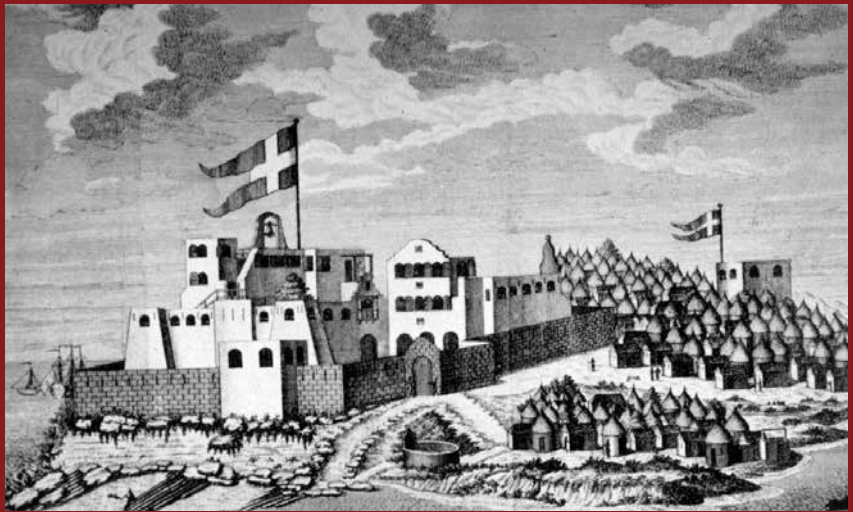
Da danskerne kom til kysten, fandtes ingen veje i regionen, kun stier. Mange af de første kort over Guldkysten havde ikke indtegnet veje – de fandtes ganske enkelt ikke. Derimod blev floder angivet, da de i en vis udstrækning kunne benyttes til transport. De var dog uregulerede og havde mange vandfald. Transporten foregik til fods på små smalle stier. Dyrebare varer som guld og krydderier kunne let bæres på hovedet frem til handelsstationerne. Slaver kunne transportere sig selv og blev fængslet i snævre fangekædre i forterne. Når kældrene var fyldt op, kunne slaverne omlades til endnu snævrere forhold i et slaveskib på vej til Amerika.

Forklaringen på de manglende veje i store dele af det tropiske Afrika er simpel. Her er tsetse-fluen udbredt og spreder sygdommen sovesyge, som også rammer heste. Området har derfor aldrig for alvor haft trækdyr til transport eller i landbruget. Kun rige høvdinge kunne lejlighedsvis råde over en hest til ceremoniel brug. Det berettes fra begyndelsen af 1800' tallet, at enkelte heste var blevet bragt til de danske forter fra Europa eller Amerika, men de „døde af heden“. Der fandtes dog i de nordlige egne nogle små heste, som kom til salg i kystegnene, „men de kunne ikke ret godt taale Temperaturen her; i det mindste kunne de ei udholde stærk Strabats el-

ler Ridt, det eneste hvortil de bruges.“ I øvrigt var de også ret dyre, da de kostede lige så meget som en slave.

En vej var i mange år blot en simpel gangsti. Et bogværk med kilder til den danske tilstedeværelse på Guldkysten nævner disse små veje 29 steder for perioden 1657-1754,<sup>2</sup> og i værket om Danmarks Guinea Kommission er veje omtalt 25 steder.<sup>3</sup> De mange beretninger giver et fint indblik i datidens transport. Den første beskrivelse er fra 1680, hvor fortet Frederiksborg havde haft problemer med en lokal høvding, som ikke ville levere vand til fortet uden, at han fik en betaling med klæde, brændevin og krudt. Da man skulle mødes ved forhandlinger („palaver“), var der problemer, „da vejen var alt for lang at vandre for en hvid“. Adgang til stierne var vigtigt, og der er mange fortællinger om veje, som blev lukket for transport af politiske hensyn. Omvendt forsøgte danskerne også at holde andre væk fra egne veje. Til eksempel henvendte den danske guvernør sig i 1698 til det hollandske fort for at bede om at få dets soldater til at ophøre med at stoppe negre på vej til at handle med danskerne.<sup>5</sup> Samme år truede en lokal høvding med at lukke vejen for transport til det danske fort, hvis han ikke fik gaver og samtidig blev tilbudt lavere priser på kompagniets varer.<sup>6</sup> Samme høvding lukkede faktisk vejen til det danske fort kort tid efter. Han havde erfaret, at danskerne havde solgt geværer til en fjendtlig nabostamme, og

Danskerne opførte Christiansborg tæt ved landsbyen Ussu, som i dag er en del af Ghanas hovedstad Accra. Muren omkring fortet var nødvendig, da der jævnligt var uoverensstemmelser med de lokale. M/S Museet for Søfart. Ukendt kunstner.



Det måske noget overdimensionerede Dannebrog vejede over det danske fort Christiansborg på maleriet af G. Webster fra slutningen af 1700-tallet. Det var det største af de danske forter men havde ingen egentlig havn, hvorfor skibe måtte ligge for anker på reden for at gods og passagerer kunne sejle med små kanoer til og fra land. M/S Museet for Søfart.



Guineakysten var delt op i områder efter eksportvarer: korn, elfenben, guld – og slaver. Da kortet blev tegnet i 1729 havde Guldkysten allerede 30 handelsstationer. Hermann Moll. University of Florida.







← Der var meget få stier langt op i tid, som dette kort fra omkring 1823 viser. Vandløb er indtegnet, da de helt eller delvist har kunnet benyttes til transport. Derimod er der kun få stier selv mellem Guldkystens største byer. En del af tegningen er udført af Peter Thonning på hans opdagelsesrejse i 1802. Rigsarkivet.

→ Man kan næsten ikke ane stien, som kvinderne går ad på vej fra marked en dag ca. 1910. Således var de fleste veje, mens Danmark havde forter på Guldkysten. Archives mission 21. Basel Mission Ref. Nr. D-30.08.23.

igen krævede han gaver og lavere priser.<sup>7</sup> Nogle år senere i 1705 var høvdingen igen på spil. Han havde været utilfreds med de tilsendte gaver – fire ankre brændevin og noget tobak og piber – så han stoppede igen tilførslen af slaver og vand.<sup>8</sup> I 1707 ville høvdingen igen lukke vejen, og han sendte endda de leverede gaver tilbage (bortset fra en tønde brændevin, som hans folk antagelig havde drukket).<sup>9</sup> Helt galt blev det i 1717, hvor leverancerne af slaver blev stoppet. Da et slaveskib kom for at hente slaver, var der kun 18 mænd, 5 kvinder og to børn på lager. Man tvivlede stærkt på, at man kunne nå op på de ønskede 2-300 slaver, inden skibet måtte sejle 8 uger senere.<sup>10</sup>

Gode transportforhold blev vigtige, da landbruget på plantager skulle blive fremtiden for Guldkysten. I slutningen af 1700' tallet vidste man, at den lukrative handel med slaver ville ophøre og fra 1788 og frem oprettedes en række plantager. Den første blev anlagt af lægen Paul Isert og kom til at ligge i bjergene nord for Christiansborg. Den fik navnet Frederiksnobel, men desværre døde Isert få måneder efter indvielsen.<sup>11</sup>

Mens slaverne selv havde kunnet gå på de smalle stier, måtte der bedre

stier til, når landbrugsvarer skulle transporteres. Det er kun brudstykker, vi ved om de første stier. Fra 1790 fortælles, at afgrøder fra en bestemt plantage vil kunne leveres, "hvis en vej ind i bakkerne kunne blive skåret".<sup>12</sup> Størstedelen af arbejdet ved en sti er tilsyneladende rydning af træer og buske. Danske plantager blev anlagt inde i landet i de mest frugtbare områder, men der var tale om transportøkonomiske overvejelser, da Peter Thonning fra 1800 sendte overvejelser hjem til København om hvilke løsninger, kongen skulle vælge. Blandt andet skrev han om etableringen af en plantage, om den skulle placeres på en ø i floden Volta, hvortil man kunne sejle og derved undgå at etablere en vej, eller den skulle placeres inde i landet ved Akropong i Akwapim-bjergene med et godt klima, men hvor transporten var dårlig „på grund af den dårlige vej, eller rettere, mangel på vej overhovedet”.<sup>13</sup>

Der fandtes dog stier med stor trafik efter tidens forhold. Derfor måtte en plantageejer sætte en stor mur med en aflåselig dør op rundt om en brønd for at forhindre de forbipasserende i at tage vand herfra.<sup>14</sup> Vandet var særlig meget

værd fra denne brønd, da der ikke var langt til kysten, hvor der var god afsætning til skibe og forter.

Den danske guvernør Wrisberg kunne i 1804 sende en optimistisk beretning hjem til Danmark. Han havde plantet hele to tusinde kaffetræer på plantagen Frederiksberg på bakken Tutu, nord for Christiansborg, og fortæller desuden om en forbedret vej: „Jeg kan ey beskrive hvor megen Lettelse den store Vey ind I Landet er for Negrene her omkring, især da man ingen Last Dyr kiender paa denne Deel af Kysten derfor maa Negrene selv bære deres Korn need fra Markerne og deres store Ueftertæksomhed gav de gamle Veye saa mange Omveye at de nu kun bruger 1/3 af den Tid de brugte før for at faa deres levende Midler need”.<sup>15</sup>

En næsten samtidig besøgende, Hans Christian Monrad, har fra sit ophold i Ghana 1805-1809 beskrevet Frederiksberg som "Her blev opført et smukt Steenuus og en Mængde Negerhytter for Arbeidsnegrene, og hele Anlægget blev kaldet Frederiksberg, fordi det er gjort efter en lignende Plan. En skøn Allee i samme Form, som den der fører til Frederiksberg Slot, løber til Kuku. Med meget Umage blev der banet en smuk bred og fuldkommen lige Wei herfra til Bibiase. Den gaar giennem Skov og Krat, over den biergagtige Bakke, Legon, er omtrent i halvanden Miils Strækning besat med Træer paa begge Sider, og søger



forgieves sin Mage paa Guinea".<sup>16</sup> Få år senere var den flotte vej dog groet til og ufarbar, hvilket antagelig var sket ved ødelæggelser efter overfald af ashanti-stammen i 1810.<sup>17</sup> Den danske guvernør havde forsøgt at få de lokale indbyggere i landsbyen Osu til at vedligeholde vejen mod betaling, hvilket dog ikke altid gav det ønskede resultat.<sup>18</sup> Da Peter Thoning senere skulle besigtige stedet, måtte 12 landsbyboere gå foran for at rydde vejen op til plantagen.<sup>19</sup>

Vejbyggeri kunne også få problemer på grund af religiøse forhold. Kommandanten ved fortet Fredensborg ønskede at rydde en vej fra fortet til fortets have. De lokale afrikanere nægtede at rydde vejen med henvisning til, at der levede ånder på stedet. Kommandanten gennemtrumfede alligevel, at vejen blev bygget, men måske var der noget om det med ånderne, for kort tid efter døde kommandanten pludselig. De lokale var overbevist om, at det skyldtes åndernes hævn; Monrad mente i stedet, at „Maaske kostede dens Anlæggelse dog Kapitain og Commandant H. Livet. Han døde pludselig, og Negrene sagde, at Fetissen [ånderne] havde ihjelslaaet



*Den danske plantage Frederiksgave var flittigt benyttet af danskere, som skulle på rekreation i det lidt bedre klima i bjergene nord for Christiansborg. Takket være en indsats fra Nationalmuseet er plantagen udgravet, og i den rekonstruerede hovedbygning findes i dag museum. Foto Jørgen P. Jensen.*

ham – muligt ved deres Hielp", altså at han blev forgiven.<sup>20</sup>

Der var dog mere håndgribelige farer for de rejsende. I forbindelse med et oprør, skulle kommandanten fra et mindre fort rejse til Christiansborg omkring 1790. Han kunne have sejlet, men trods advarsel mod farerne på vejene, valgte han at rejse sammen med nogle andre europæere i en „Hængmaatte“. „Ik kun

faa Mile fra Fortet blev han overfaldet af nogle Qvitta-Negre og dræbt bag fra med Bajonetter, som vare befæstede paa lange Stænger".<sup>21</sup>

Stien i Wrisbergs beretning ovenfor er muligvis stien til plantagen Frederiksgave, som den danske guvernør købte i 1831. Med i handlen hørte 32 slaver. Plantagen lå højt og var tænkt anvendt til rekreation for danskere, som på Chri-





*De bedste veje i danskertiden var alléerne, der førte ind til plantagerne. Denne allé fotograferet 2005 blev plantet ved Schiønnings plantage omkring 1807. Disse tamarindræer indført fra Indien findes altså endnu i dag 200 år efter plantningen – i øvrigt ved flere tidligere plantager. Foto Anne Mette Jørgensen. Nationalmuseet.*

stiansborg havde lidt under det uvante klima og de konstante angreb af malaria og andre tropesygdomme. Dette år påbegyndtes arbejdet med en ny vej mellem fortet og plantagen. Vejen blev ikke perfekt, og især ved bakkerne var vejen svært tilgængelig for syge, som måtte gå i mere end time for at komme over bjerget Legon. En vej uden om bakkerne mente nogle besøgende i 1830'erne kunne hugges for et mindre beløb.<sup>22</sup>

At det langt fra var en vej, som vi kender dem fra Danmark, fortæller en

udstationeret dansker, Johan Wilhelm Svedstrup, i 1840'erne om en rejse til Frederiksgave, hvor en bred vej, som vi kender den, kun fandtes et enkelt sted: „Med Udgangspunkt fra Christiansborg Fort gaar vi saa først Nord paa. Naar man er kommet igennem Ussu Bys snevre Gader og over et lille Revier, som i Regntiden er oversvømmet, kommer man ad en lige Vej, som paa begge Sider er beplantet med Tamarindræer, til Frederiksberg, [?] Mil. Her ender Aleen, og man kommer ind

paa en Gangsti, der er saa bred, at 2 à 3 Mand kan gaa jevnside hverandre (og som stadig gaar mod Nord.)

Den 1ste Mil gaar man igennem Kratskov, hist og her store Strækninger bevoxet med højt stridt Græs, som kun i, og straks efter Regntiden, er grønt og friskt, den øvrige Tid af Aaret halvisent.

Vejen gaar nu jævnt opad til Legong, det højeste Punkt mellem Bjergene og Kysten, hvorfra man har et storartet Panorama.

Kortet viser de danske forter på Guldkysten, hvor Christiansborg har været den største og vigtigste. Samtidig ses de plantager, hvor danskerne var pionerer med dyrkning af af-sættelige kolonivarer. Mange planter lykkedes ikke, men på plantagen Frederiksnopel lykkedes det en senere ejer at få kakao til at gro – nu Ghanas vigtigste eksportafgrøde. Thomas Meloni Rønn. Forlaget Meloni.



Man ser herfra mod Syd Kysten og de europæiske Forter som smaa hvide Huse, mod Nord den smukke, skovbevoksede Bjergkæde, og imellem denne og Legong en vidstrakt Flade med Byer, Palmeskove og dyrkede Marker. Fra Legong gaar Vejen jævnt nedad ½ Mil og hæver sig saa atter, til man naar Foden af Bjergene og den herved liggende Kongelige Plantage 'Frederiksgave', 3.½ Mil fra Christiansborg.<sup>23</sup>

I dag findes endnu nogle af de tamarind træer hjemtaget fra Indien, der dannede en skyggende allé ved Frederiksgave. Det ser ud til, at mange af de danske plantager i 1800'tallets begyndelse fik en sådan bred allé ned til hovedbygningen.

Den sidste guvernør inden Danmark solgte sine besiddelser til England var Edward Carstensen – broder til Georg

Carstensen, Tivolis stifter og første direktør. Han fortæller om en rejse, han gjorde til Basel Missionens plantage i Akropong:

„Veien fra Kibi til Akropong i Aquapim tilbagelagdes i tre Dage. Veien som paa Henreisen havde Nyhedens Interesse var nu [mudret?] og yderst trættende. Overalt kun tætstaaende taarnhøie Træer hvis forholdsmæssigt smaa Kroner strides om Rummet i de høie Regioner, en Masse Slyngplanter grønne og visnede udfyldte Rummet imellem Træernes Stammer. Alt grønt og brunt og sjældent et Glimt af den blaa Himmel. Nedfaldne Træer gjøre hvert Øieblik Veien besværlig og længere. Man maa ved sligt et Møde enten krybe under, springe over eller omgaae den faldne Skovkjæmpe. Ikke en Blomst opliver Øiet paa den lange Vei. Nogle vilde Ananas dannede med deres pragtfulde røde

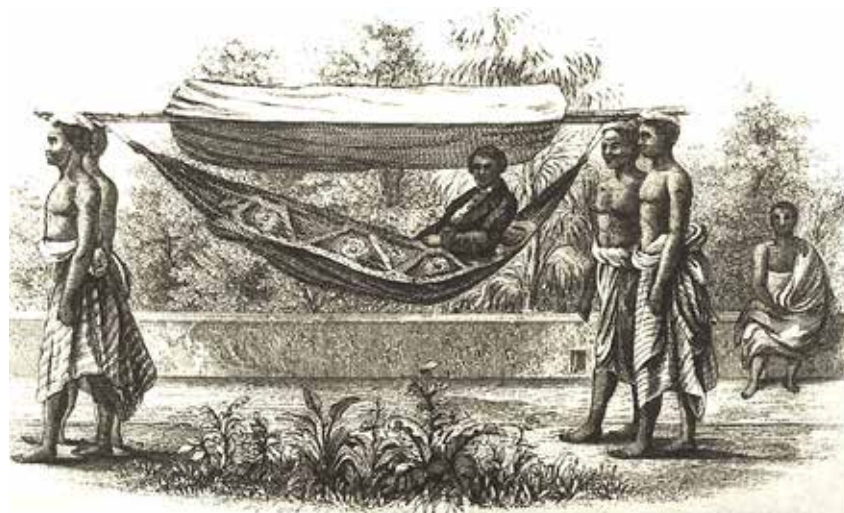
Farver den eneste og sjældne Contrast til det evindelig Brungrønne.“<sup>24</sup> En times vandring bedømte Carstensen at være mindst ¾ dansk mil.<sup>25</sup>

### Hvide blev båret

Når hvide skulle rejse rundt i Guldkysten, blev de båret langt op mod vor tid. Det var besværligt og også farligt at gå på de smalle stier for giftige slanger og risiko for at snuble. Derfor blev en rejssende båret af 2 eller 4 bærere samtidigt med, at der måske var et par ekstra bærere til at klare bagagen. Lad os høre nogle beskrivelser fra danskeres oplevelser med rejseformen.

Den første rejssende er lægen Paul Isert, som i 1783 skulle rejse fra hovedfortet Christiansborg til det mindre fort Frederiksborg længere østpå langs kysten:

Hvide rejste ofte på bårer eller som her en hængekøje. Det var en relativ sikker rejsemåde, hvor man undgik udmattelse i solen, og hvor man heller ikke risikerede at blive bidt af slanger. Tegning fra 1856/57 af La Riviere. Archives mission 21. Basel Mission Ref. Nr. QD-30.037.0004.







*Wulff Joseph Wulff var en dansk jøde, som gjorde tjeneste på Guldkysten. Han har sat sig varige spor gennem sin dagbog og de breve, han sendte hjem, og som er udgivet i en bog. Der er i øvrigt i 2014 ved at blive optaget en spillefilm om ham. Foto Nationalmuseet.*

„At rejse her er noget ganske andet end at rejse i Europa. Man har hverken heste eller vogne, men bliver båret i en såkaldt hængekøje, der er et lagen bundet til en stang, som mennesker bærer på hovedet. Til en rejse på ti mil behøver man otte negre, der skiftevis to og to afløser hverandre. De er meget øvede i bestillingen og går i almindelighed vejen fra Christiansborg til Fredensborg, som man anslår til ti mil, i tolv timer. Hvis det ikke haster med at komme afsted, rejser man helst om natten og undgår den stærke daghede...

Omtrent to mil fra Labodej ligger negerbyen Tessing, hvor hængekøjebærerne plejer at holde en lille hviletid for, som de siger, at drikke vand. Men meningen er, at den hvide rejsende, hvis han ikke selv medfører forråd af den ædle brændevin, må købe en flaske hos stedets handelsmand i faktoriet for dermed at traktere sine negre.”<sup>26</sup>

En tidlig beskrivelse har vi fra en af de få danske kvinder på Guldkysten, Fanny Louise von Mehren, som kort før sin død i 1845 skrev et brev hjem om sin rejse i bærestol fra Accra til Frederiksgave. Den nævnte Hansen var den nygifte dames ægtefælle:

„Nu om 14 dage skal jeg til Plantagen med Hansen og nogle Flere, den ligger 4 Mil herfra og skal være et aldeles Eldorado. Jeg samler paa alle slags Rarieteter for at sende hjem og der vil jeg forøge dem.

Vi skulle bæres i Kurve dertil, tænk Dig nu ikke en prosaisk Torvekurv, nej en nydelig flettet kurv, saa lang at man kan ligge i den, der bliver nu lagt et Tæppe paa Bunden, en Hovedpude under Hovedet og man lægger sig nu til at sove om man behager. Man bruger 4 til at bære den, i Førstningen er det som man skulde til at falde, men senere gaar det fortræffeligt. Jeg condolerer mine Bærere, thi i Sandhed jeg hører ikke til de Letteste, jeg troer jeg er bleven fed herovre.”<sup>27</sup>

Den flettede kurv blev senere erstattet af en model, som nærmest var en forstærket hængekøje.

En anden rejsende, Wulff Joseph Wulff, hvis erindringer er ved at blive filmatiseret, har ligeledes beskrevet sine oplevelser om en rejse til Frederiksgave, som også foregik om natten:

„9. juli 1837 Rejser her til lands ere ikke alene kostbare, men slet ikke behagelige; man bliver baaret i en lang smal Kurv af Negere paa Hovedet; i denne Kurv maa man med Overkroppen sidde i en oprejst Stilling med Benene udstrakte; dette er en meget ubehagelig stilling, da man foruden at passe Balancen maa sidde med opspændt Parasol. Jeg yndede slet ikke denne Befordring og gik derfor største Delen af Vejen paa mine Ben. Man kan ikke klage over, at det gaar langsomt; thi ofte løbe Negerne i fuld Trav, og de 3 Mile til Plantagen tilbagelagde vi i 4 timer indbefattet Bedningen [spisepause]

...; for resten gaar hele vejen igennem Skove og Buskads. Jeg havde til denne Tour 10 Negere, og det, der morede mig mest, var, at jeg tog ud om Natten Kl. 3, det var aldeles mørkt, det lynede meget stærkt og Fakler havde jeg foran. Scenen var derfor ganske morsom, og betragtede jeg Lynene, Faklerne og de ravnsorte nøgne Negere, var det som man vandrede underjordisk.”<sup>28</sup>

## Vandring og bærere endnu i dag

Mens vi i vesten taler om, at befolkningen af hensyn til sundheden skal gå noget mere, er vandring i Ghana, som Guldkysten hedder i dag, noget helt naturligt. Folk bruger i stor udstrækning sig selv som transportmiddel. I mange udviklingslande er denne menneskebårne transport en del af samfundets infrastruktur.

De fleste ghanesiske børn lærer at bære ting på hovedet, når de er tre-fire år gamle. Det er nødvendigt, for selv børn er vigtig arbejdskraft i mange familier.<sup>29</sup> De starter med at bære små krukker, og når de er omkring 8 år gamle, kan de klare en plastikkrukke på 8 kg. Når de er 15 år gamle, kan de klare fire af disse krukker på en gang. Den tungeste last er brænde, som skal transporteres fra skov og til landsby.<sup>30</sup>

Det er interessant at se, hvor udbredt brugen af brænde og trækul er. Ifølge den første store officielle undersøgelse af ghanesernes vaner i 2009 brugte de



fleste husholdninger brænde eller trækul til opvarmning af maden. Totalt bruger 75 % af husholdninger denne form for brændsel, hvilket giver meget transport på hovedet. Hertil kommer, at 17 % af husholdninger bruger flaskegas, mens mindre end 1 % bruger elektricitet. Udbredelsen af elektricitet er ellers stor – dækningen er på 86 % i byerne, og selv på landet har 46 % af husholdningerne installeret elektricitet. Når de færreste bruger el til madlavning på trods af, at de har el installeret, tyder det på, at de jævnlige strømafbrydelser gør elektricitet til en så upålidelig energikilde, at man ikke vil risikere at stå midt i madlavningen, hvor alt herefter går i sort.<sup>31</sup>

Behovet for drikkevand medfører tilsvarende et stort behov for transport. Kun 16 % har en vandhane i eller ved deres bolig. Derfor er de fleste tvunget til at bære vand fra en offentlig brønd. Både børn, mænd og kvinder bærer vand.<sup>32</sup> I gennemsnit bruges 18 minutter på at hente vand, hvilket faktisk er en del lavere end gennemsnittet i andre lande i Vest- og Centralafrika.

Vi ved fra 1919, at transportarbejderne i Accra har båret en vægt på op til kun 30 kg, men de skulle ofte gå langt. De kunne gå flere dage til Cape Coast (i alt 144 km), Kpong (83 km) eller andre destinationer. De tjente en fast dagsløn, som dengang lå på et par shilling.<sup>33</sup>

Hvor langt en bærer kunne gå på en dag, har naturligvis været individuelt. Fra en rapport fra den britiske hær i nærtlig-

gende Tanganyika i 1915 fortælles, at den gennemsnitlige daglige længde for en gruppe bærere var 25 km.<sup>34</sup>

Der har stort set aldrig været brugt køretøjer i den sydlige del af Ghana. Der var dog en transport, som kunne udføres uden at bruge hovedet. Da stierne var blevet tilstrækkelig gode, kunne kakaobønner, palmeolie og lignende produkter trilles i tønder. Det var dog en ret farlig transportmetode, hvor modgående kunne blive ramt af tønder på vej ned af bakker.<sup>35</sup>

Transport på hovedet har været den mest udbredte transportform langt op i tid. I 1925 var fragtpriiserne 5 shilling pr. ton/mile, hvilket skal sammenlignes med prisen for lastbiler på 1 shilling, 1,9 shilling for rulning af tønder, men kun 0,5 shilling med jernbane.<sup>36</sup>

Et nyere studie viser, at der ikke lønnes efter en fast takst, men at prisen for hver enkelt last forhandles mellem kunde og transportør ud fra vægt og afstand. På en god dag kan en bærer tjene 50 kr., mens yngre kvinder ofte får mindre. Til eksempel kan en elleve år gammel pige få 1-2 kr. pr. last, mens en voksen kvinde får 4-8 kr. for det samme arbejde.<sup>37</sup>

Småhandel foregår ofte ved at sælgerne har deres varer i en kurv eller potte på hovedet. Det gør det også let at opsøge kunderne i standsede biler ved vejkyrds eller i myldret ved en busstation. Samtidig er varerne beskyttet mod tyveri, når de bæres på hovedet.

I landbruget antages, at op mod 90 % af landmændene får deres afgrøder transporteret på hovedet fra markerne ud til landevej eller til landsbyen. Hele 44 % af transporten udføres af arbejdere, som bliver hyret til at udføre arbejdet. I gennemsnit er transportafstanden knap 4 km, hvor de  $\frac{3}{4}$  sker på små stier. Det tager således 167 arbejdsdage at tømme en mark på 1 acre med rodfrugten cassava, mens en høst af den bananlignende plantain på et tilsvarende areal tager 150 arbejdsdage.

Udgifterne til den lokale transport er en meget stor del af de samlede transportomkostninger. Et eksempel fra transport af kakaobønner til Rotterdam viser, at prisen med skib fra havnen i Tema er 53\$/t., transporten med lastvogn til havnen fra landområdet koster 33\$/t., mens transporten på hovedet fra marken og til landsbyen og videre til opsamlingspunktet er næsten lige så stor – 30\$/t. Den sidste udgift er dog skjult og en del af betalingen til landmanden.

## Transport efter danskertiden

Danskerne var ikke de eneste europæere ved Guineabugten, hvis kyststrækning fik sigende navne efter eksportartiklerne – Peberkysten, Elfenbenskysten, Guldkysten og Slavekysten. Da portugiserne som de første kom til området omkring 1471, var deres hovedinteresse netop guld, elfenben og peber. De etab-



← Den britiske kolonimagt skulle være sikker på, at dens soldater kunne komme frem under alle vejrforhold. Da veje selv efter 1918 ofte var lukket for motorkøretøjer i regntiden, måtte krigsmateriel bæres på hovedet, som denne artillerienhed. Billede fra omkring 1910. Archives Mission 21. Basel Mission Ref. Nr. QD-30.107.0075.

→ Hestevogne ved Accra jernbanestation venter på at toget kommer med varer. Accra var et af de få steder i den sydlige del af Guldkysten, hvor heste kunne overleve. Foto før 1917. Archives mission 21. Basel Mission Ref. Nr. D-30.01.040.

lerede forter for at forhindre englændere, franskmænd og flamlændinge i at få del i handlen, men i 1598 lykkedes det hollændere at etablere et fort, og senere igen lykkedes det for englændere, svenskere, danskere og tyskere. En tiendedel af verdens guld kom i en periode herfra. I det 18. århundrede fandtes omkring 40 små landingspladser langs kysten, hvorfra europæiske lande handlede med de lokale stammer. En af stammerne var Fantefolket med Cape Coast som deres centrale handelsplads, hvor de fungerede som mellemmand i en handel med stammerne inde i landet, herunder den store Ashanti stamme med Kumasi som hovedby.

Ashantiriget fik kontrol med store dele af kystområdet, efter det i 1807 slog

Fantiriget. Danmark, Storbritannien og lokale stammer fik dog i fællesskab generobret kystregionen i 1830. Briterne oprettede herefter et uformelt protektorat, og de styrkede deres position yderligere efter de i 1850 og 1872 købte henholdsvis de danske og hollandske forter. Efter Ashantistammen blev slået i 1896, blev hele området en britisk kronkoloni i 1902. Efter Første Verdenskrig overtog briterne tillige administrationen af det tidligere tyske Togoland, og grænserne for det nuværende Ghana var skabt.

Der har aldrig boet særlig mange europæere i Ghana på grund af det usunde klima. I 1901 antages kun 646 europæere at leve her. På den tid frarådede man decideret folk at rejse til landet.<sup>38</sup> Briterne lod derfor admini-

strationen af kolonien ske på basis af et indirekte styre baseret på de lokale høvdinge.

Efter England blev det eneste europæiske land i regionen, samledes handlen på færre havne. I 1874 blev kystområdet til et britisk protektorat, og få år senere flyttedes hovedkvarteret fra Cape Coast til Accra. Her var klimaet lidt bedre, og specielt tsetse-fluen fandtes stort set ikke, hvorfor det var muligt at anvende heste i byen. Englænderne fik herved også mulighed for at have heste til hestevæddeløb og polokampe.

Heste blev indført fra de nordlige savanneområder, hvor tsetse-fluen ikke findes. Der havde været forsøg med at indføre hestekørsel uden for Accra, men forgæves. I 1885 blev en officer transporteret 24 km fra Accra på et muldyr, men dyret døde af sovesyge på hjemvejen. En officer forsøgte sig med fire importerede okser fra Madeira, men de døde alle inden et år.

Igennem mange årtier brugte den britiske kolonimagt stier for deres transport til brug for administration og soldater. Selvom englænderne begyndte at bygge egentlige veje for en mere effektiv transport af soldater allerede i begyndelsen af 1870'erne, var mange veje endnu efter Første Verdenskrig så dårlige på i hvert fald visse tider af året, at militæret måtte transportere udstyr af bærere på hovedet for at være sikker på, at det kunne komme frem til alle hjørner af kolonien.





### Egentlige veje kom sent

Langt tilbage i tid har der været stier i Ghana, men de var kun simple stier på måske mindre end en meters bredde i skove. Alligevel var de vigtige handelsveje brugt af købmænd og slavehandlere.<sup>39</sup> Omkring 1850 var der mindst 10 vigtige veje, som udgik fra hovedstaden i ashantiernes rige, Kumasi, hvoraf fire havde forbindelse til kysten.<sup>40</sup>

Den britiske administration og før dem den hollandske administration var ikke interesseret i vejbyggeri, og ingen penge blev brugt på det. Planter gror så hurtigt i det tropiske klima, at selv smalle stier er vanskelige at holde ryddet for groede og faldende træer.

De dårlige veje gjorde det vanskeligt for en civil administration at udføre sit arbejde.<sup>41</sup> I slutningen af 1800'tallet blev der større opmærksomhed på vejenes betydning, efter briterne overtog Guldkysten som en koloni. Koloniadministrationen understøttede vedligeholdelsen af stier, og landsbyer langs de mere befærdede stier blev opfordret til at holde dem åbne. De gamle spor blev gjort bredere, så de kunne blive "Hammock tracks", hængekøje-

stier, så de hvide embedsmænd kunne rejse rundt i deres distrikt mellem de forskellige administrative centre og vigtigere landsbyer.<sup>42</sup> Der må have været en vis koordinering og samarbejde lokalt, selvom der ikke fandtes officielle institutioner med ansvar for at rydde og vedligeholde stierne.<sup>43</sup>

Efter en diskussion i 1870 i den engelske kolonis vigtige rådgivende forsamling, Legislative Council, blev det ønsket, at de gamle spor skulle have en bredde på to meter. Briterne angav, at de indfødte ikke ønskede at få gode veje, fordi fjenden da kunne benytte dem i tilfælde af krig.<sup>44</sup> Samtidig ønskede den britiske administration at få vejene rettet ud i mere lige baner. I den daglige administration opdelttes vejene i vigtige og i mindre vigtige veje, hvor de vigtige syd-nord veje skulle administreres af et særligt kontor, Roads Ordinance, som skulle sikre en regelmæssig vedligeholdelse. De mindre væsentlige veje skulle kun ryddes lejlighedsvis, og kun undtagelsesvist blev der betalt penge til de lokale høvdinge til dette arbejde.<sup>45</sup>

I 1890 udnævntes en ny leder til ansvaret for handelsvejene. Nye veje blev

bygget i den meget bredere standard på 3,7 m; man var muligvis blevet inspireret af den tyske administration i nabolandet Togoland, som havde sat standarden til 5 m. Administrationen var dog vidt forskellig mellem de to kolonier, hvor englænderne i større grad involverede de lokale. Således bestemte de i 1891, at stier skulle ryddes en gang i kvartalet. Ansvaret skulle ligge hos den lokale høvding, som til gengæld fik udbetalt 10 shilling for hver mil. Den tyske administration var til gengæld mere konsekvent og måske også effektiv. Det truede med store bøder, hvis stier ikke blev vedligeholdt, og der blev ikke altid givet kompensation.<sup>46</sup>

Basel Missionen skal nævnes som en vigtig institution for transportsektorens udvikling på Guldkysten. Det var i mange år det største missionselskab i Guldkysten. Det blev startet i 1815 under navnet Deutsche Christentums-Gesellschaft og fik efterhånden stationer rundt om i verden. Det kom oprindeligt til Guldkysten i 1828 for at missionere med udgangspunkt i Christiansborg.

Missionens mål var ikke alene at udvide den reformerte kristendom, men

*Kvinder har altid arbejdet som bærere. Disse kvinder er fotograferet med deres last af kakaobønner på vej til udskibning. Bemærk stiens gode kvalitet, hvor hældningen kan få vandet til at glide af under de heftige regnskyl. Ca. 1900. Archives Mission 21. Basel Mission Ref. Nr. D-30.22.052.*



også at være en vigtig entreprenør på det tekniske område, således at de lokale kunne brødføde sig selv. Missionen forbedrede landbrug og eksperimenterede til stadighed med nye grøntsager, så de indfødte kunne få nye indtægtsmuligheder. Missionen genetablerede sig i 1843 under beskyttelse af den danske regering, hvorved missionen kunne bygge på de erfaringer, som de forskellige danske plantager havde høstet – de fleste negative, hvor bomuld og kaffe blandt andet var forsøgt dyrket, men uden held. Missionen var derfor den naturlige arvtager til plantagen Frederikssted, som oprindelig var startet af danskeren Jens Nielsen Flindt i 1793 i nærheden af landsbyen Dodowa 42 km nord for Christiansborg. Det lykkedes ham at dyrke bomuld, men uroen i forbindelse med napoleonskrigen stoppede dyrkningen, selvom han havde sendt en balle bomuld til København.<sup>47</sup>

En af de eksperimenterende afgørder for Basel Missionen blev kakao, som missionsstationen fik leveret fra missionærer i Basel Missionens afdelinger i andre lande. Første forsøg skete i 1857, og i 1861 kunne de første træer levere kakaofrugter. Herfra spredte kakaofrøene sig til Basel Missionens stationer andre steder i Ghana.

Dette var altså på denne tidligere dansk plantage, at det store eventyr med kakaoproduktion startede – Ghanas



*Veje behøvede ikke at være ret brede, da stort set al transport foregik ved bærere. En undtagelse var transport med tønder, som kunne ruller på de smalle stier. Foto antagelig omkring 1910. Archives mission 21. Basel Mission Ref. Nr. QD-34.001.0019.*

største eksportartikel igennem mange år, som landet er blevet verdens næststørste producent af og efter sigende med den bedste kvalitet.<sup>48</sup>

Basel Missionen importerede okser for at kunne trække kærre mellem Christiansborg og Dodowa. Desværre fejlede projektet, og først da det blev muligt at købe rimelig stabile motor-køretøjer, kunne missionen siden 1904 transportere sine varer til Accra på egne lastbiler. Det er en anden spændende historie, som vil blive fortalt i en artikel i næste nummer af Vejhistorie.



## BIBLIOGRAFI

- Agarwal, Seema; Attah, Memunatu; Apt, Nana; Grieco, Margaret; Kwakye, Edward A.; Turner, Jeff (1997): Bearing the weight: the kayayoo, Ghana's working girl child. *International Social Work* 40 (3), s. 245–263.
- Boni, Stefano (1999): Striving for resources or connecting people? Transportation in Sefwi (Ghana). *The International Journal of African Historical Studies*.
- Carstensen, Edward; Storsveen, Tove (2010): *Closing the books. Governor Edward Carstensen on Danish Guinea, 1842-50*. Legon, Accra, Ghana: Sub-Saharan Pub.
- Dickson, Kwabina B. (1961): The development of road transport in Southern Ghana and Ashanti since about 1850. *Transactions of the Historical Society of Ghana*, s. 33–42.
- Ghana Statistical Service (2012): *How Ghanaian women and men spend their time. Ghana time use survey 2009 report. Main report*: Ghana Statistical Service.
- Gould, Peter R. (1960): *The development of the transportation pattern in Ghana*: Dept. of Geography, Northwestern University.
- Hill, Polly (1963): *The migrant cocoa-farmers of southern Ghana: A study in rural capitalism*: CUP Archive.
- Hopkins, Daniel (2013): *Peter Thonning and Denmark's Guinea Commission. A study in nineteenth-century African colonial geography*. Leiden: Brill (Atlantic world, 24).
- Jedwab, Rémi; Moradi, Alexandre (2011): *Transportation infrastructure and development in Ghana*. Working Paper No 2011-24.
- Jedwab, Rémi; Moradi, Alexandre (2012): *Colonial investments and long term development in Africa: evidence from Ghanaian railroads*.
- Justesen, Ole; Manley, James (2005): *Danish sources for the history of Ghana, 1657-1754*. Copenhagen: Det Kongelige Danske Videnskaberne Selskab (Historisk-filosofiske skrifter, 30).
- Jørgensen, Anne Mette; Mikkelsen, Hans (2006): Nationalmuseet i Ghana; at genopføre en fælles afrikansk-dansk historie. In *Arkæologisk Forum* 14, s. 29–33.

- Krøier, Johs (1955): *J.W. Svedstrup*.
- Monrad, H. C. (1822): *Bidrag til en Skildring af Guinea-Kysten og dens Indbyggere. Og til en Beskrivelse over de danske Colonier paa denne Kyst, Samlede under mit ophold i Afrika i Aarene 1805 til 1809*. København: A. Seidelin.
- Ntewusu, Samuel Aniegye (2011): *Settling in and holding on: a socio-economic history of northern traders and transporters in Accra's Tudu: 1908-2008*. Institute for History, Faculty of Humanities, Leiden University.
- Porter, Gina; Hampshire, Kate; Abane, Albert; Munthali, Alister; Robson, Elsbeth; Mashiri, Mac et al. (2012): Child Portage and Africa's Transport Gap: Evidence from Ghana, Malawi and South Africa. In *World Development* 40(10), s. 2136–2154.
- Porter, Gina; Hampshire, Kate; Dunn, Christine; Hall, Richard; Levesley, Martin; Burton, Kim et al. (2013a): Health impacts of pedestrian head-loading: A review of the evidence with particular reference to women and children in sub-Saharan Africa. In *Social Science & Medicine* 88, s. 90–97.
- Raunkjær, Ingeborg: *Lægen Paul Iserts breve fra Dansk Guinea 1783-87*. København 1917.
- Sander, Maria (2007): *Fanny Louise von Mehren*. Nationalmuseet. Online 30/11 2014 natmus.dk/forskning/forskningsprojekter/ghana-initiativet/frederiksgaves-historie/von-mehren/.
- Sorenson, Susan B.; Morssink, Christiaan; Campos, Paola Abril (2011): Safe access to safe water in low income countries: Water fetching in current times. I *Social Science & Medicine* 72 (9), s. 1522–1526.
- Stationery Office (1906): *Colonial Reports. Gold Coast. Report for 1905*. London.
- Wulff, Wulff Joseph; Behrens, Carl (1917): *Da Guinea var dansk. Wulff Joseph Wulff's Breve og Dagbogsoptegnelser fra Guldkysten, 1836-1842*. København: Nyt Nordisk Forlag.

Jeg takker Michael Hertz for at have fundet og udskrevet de citerede breve fra Rigsarkivet.

## NOTER

- 1 Monrad 1822, s. 150.
- 2 Justesen 2005.
- 3 Hopkins 2013.
- 4 Justesen 2005, s. 71; min oversættelse fra engelsk.
- 5 Justesen 2005, s. 131.
- 6 Justesen 2005, s. 136.
- 7 Justesen 2005, s. 137.
- 8 Justesen 2005, s. 200.
- 9 Justesen 2005, s. 207.
- 10 Justesen 2005, s. 262.
- 11 Jørgensen og Mikkelsen, 2006.
- 12 Hopkins 2013, s. 45; min oversættelse fra engelsk.
- 13 Hopkins 2013, s. 84.
- 14 Hopkins 2013, s. 88.
- 15 Rigsarkivet [Guineiske Sager. GJ 1805 nr. 596 – Gouverneur Major Wrisberg beretter 12. November 1804].
- 16 Monrad 1822, s. 320.
- 17 Hopkins 2013, s. 347.
- 18 Hopkins 2013, s. 400.
- 19 Hopkins 2013, s. 116.
- 20 Monrad 1822, s. 323. Hopkins 2013, s. 333 angiver for det at være Kongensteen.
- 21 Monrad 1822, s. 70-71.
- 22 Hopkins 2013, s. 489.
- 23 Krøier 1955.
- 24 Rigsarkivet. GJ 1845 nr. 226 (Indberetningen er indgået i Generaltoldkammeret på Guineisk journal 1845 nr. 187 og duplikeret på journal nr. 226). Carstensen, indberetning 19. sept. 1845.
- 25 Carstensen 2010, s. 148.
- 26 Ravnkiær 1917, s. 11-12. Sproget er lettere redigeret.
- 27 Fra et brev i privat eje; citeret fra Sander 2007.
- 28 Wulff 1917, s. 118-119.
- 29 Porter & Hampshire, 2012.
- 30 Porter et al., 2007.
- 31 Ghana Statistical Service, 2012.
- 32 Sorenson, Morssink & Campos, 2011.
- 33 Ntewusu, 2011.
- 34 Gewald, 2009.
- 35 Ntewusu, 2011.
- 36 Jedwab & Moradi, 2012.
- 37 Agarwal et al., 1994.
- 38 Stationery Office 1906, s. 49.
- 39 Jedwab & Moradi, 2011.
- 40 Jedwab & Moradi, 2011.
- 41 Dickson, 1961.
- 42 Gould, 1960.
- 43 Boni, 1999.
- 44 Dickson, 1961.
- 45 Boni, 1999.
- 46 Dickson, 1961.
- 47 Fra www.jmarcussen.dk.
- 48 Hill 1963.

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 **ASFALTINDUSTRIEN**