

Transport og kommunikation

← Danmark i tal

Gyldendal og Politikens Danmarkshistorie indgår i samlingen af historiske værker på Lex. Gyldendal og Politikens Danmarkshistorie udkom i 17 bind i perioden 2002-05 med Olaf Olsen som hovedredaktør. Det er 2. udgaven af værket, som ligger til grund for den digitale version. Indholdet har ikke været opdateret siden. Nyere artikler finder du på [Lex](#).

Det, der har betydet mest for forbindelserne mellem de enkelte dele af Danmark helt frem til 1800-tallet, har været forbindelserne til søs. De første transporter mellem landsdelene er foregået i roligt vejr i åbne både af træ eller skind, der er blevet roet eller padlet frem. Større havgående og sejlførende handelsskibe kendes først fra slutningen af jernalderen. Vikingetidens handelsskibe har kunnet transportere varer ikke blot i indenlandske farvande, men også til og fra Norge og Østersø- og Nordsølandene.

Fra vikingetiden kendes også vej- og broanlæg, der kunne befærdes med vogne, men rejserne til lands er foregået langsomt.

I Hansestædernes storhedstid i 1300-tallet var det vigtigste handelsskib i den hanseatiske fjernhandel den såkaldte kogge, et bredt, rundagtigt fartøj med stor lasteevne på 15-20 meters længde. Det har været anvendt i den danske udenrigshandel, for eksempel til korn transporter, men mindre skibe af nordisk type har fortsat varetaget den største del af transportbehovet.

I løbet af 1500-tallet blev der anlagt særlige veje, som var spærrede for alle andre end kongen og personer, der havde hans tilladelse til at benytte dem. De forbandt København med Hillerød, Helsingør og Korsør, og der anlagdes også en kongevej i Jylland mellem Jelling og Haderslev. Fra 1500-tallet kendes også vognmandslav i flere byer med forpligtelser til at transportere rejsende videre til nabobyer, færgemænd ved de vigtigste overfartssteder og de første forsøg på at organisere et postvæsen. Der skulle i hver købstad findes et par løbere, der kunne viderebringe breve. Et egentligt postvæsen blev dog først oprettet i 1624.

Den moderniseringsproces, der satte ind i Danmark fra midten af 1700-tallet, skabte et øget behov for transportydelser, og på alle områder er der siden foregået meget omfattende investeringer for at skabe et velfungerende transport- og kommunikationsnet.

Den danske handelsflåde 1820-60, fordelt efter hjemsted.

År	Hjemsted
København	Øvrige havne øst for Store Bælt
Fyn	Jylland
I alt	

År	Hjemsted				
1000 kommercelæster					
1820	22	4	3	8	37
1830	16	4	5	6	31
1840	15	5	7	7	34
1850	15	8	10	12	45
1860	21	15	15	18	69

Til søs blev der i sidste halvdel af 1700-tallet bygget og købt handelsskibe, der gjorde Danmark til en af de store europæiske søfartsnationer. De fleste større skibe var hjemmehørende i København og sejlede på ruterne til de nordatlantiske øer, De vestindiske Øer samt mellem østersøhavne og Middelhavet.

Nogle enkelte af de største skibe var på langfart til Indien og Kina. Den øvrige handelsflåde bestod af et meget stort antal små skibe, der sejlede mellem danske havne indbyrdes samt til og fra Norge og til og fra en række østersøbyer. Af de små skibe var mange hjemmehørende i provinsen, hvor en række centre, f.eks. Dragør, Fanø og flere områder på Sydfoyn, var stærkt afhængige af denne sejlads.

Da Danmark i 1807 kom med i Napoleonskrigene, opbragte den engelske flåde og engelske kapere et stort antal danske skibe, og efter 1814 var konjunkturerne ikke gode for søfartserhvervet. Handelsflåden holdt sig derfor på et niveau, der var lavere end i 1700-tallet, helt frem til slutningen af 1840'erne. I den udenrigske fart kom sejlads på britiske havne efterhånden til at spille en større rolle i forbindelse med korneksporten til dette land.

Det første danske dampskib blev anskaffet i 1819 til sejlads med passagerer mellem København og Kiel, men det gik meget langsomt med introduktionen af denne nye drivkraft i den danske handelsflåde. Endnu i 1870 brugte 97 procent af skibene sejl, og selv om dampskibene var større end sejlaskibene, udgjorde deres tonnage kun knap syv procent af handelsflådens samlede størrelse.

Mellem 1870 og 1914 skete handelsflådens store omlægning fra sejl til damp. Den kom først i København og senere i provinsen og førte til, at mange af provinsens små skipperbyer ophørte med at have en stor flåde. De lokale søfolk kom i stedet ud at sejle på skibe andetsteds fra. Dampskibene trængte ind på alle sejlruiter, men tidligst i passagertrafik og ved transporter med landbrugsvarer til England. Endnu i 1914 var en del sejlaskibe beskæftiget med indenrigsk transport og sejlads på Østersøen og Sydamerika.

I 1912 byggede B&W verdens første oceangående dieselmotorskip, m/s Selandia, men det var i mellemkrigstiden, at denne nye maskintype for alvor slog igennem, og man skal helt frem til 1937, før motorskibstonnagen er større end damp-skibstonnagen. Et nyt præg på handelsflåden i

mellemkrigstiden satte også anskaffelsen af tankskibe, der gradvist kom til at betyde mere og mere i den samlede tonnage. Mellem verdenskrigene blev handelsflåden i vidt omfang beskæftiget på ruter uden for danske farvande, bl.a. i Det fjerne Østen og på amerikanske havne.

Under 2. verdenskrig led handelsflåden store tab ved minesprængninger, torpederinger m.m., men nyanskaffelser gjorde, at tonnagen allerede i 1948 var oppe på førkrigniveau og derefter blev fordoblet frem til begyndelsen af 1970'erne.

Nyanskaffelserne efter 1945 bestod først i en stigende andel af tankbåde og senere et stort antal containerskibe. Fra 1960'erne begyndte også skibsstørrelsen at vokse. I 1939 var handelsflådens største skib på ca. 11.000 bruttoregistertons.

Omkring år 2000 var de største tankskibe på flere hundrede tusinde tons. De store skibe er i tiden efter 2. verdenskrig næsten alle blevet anvendt i fart mellem udenlandske havne og har kun sjældent anløbet danske. En anden skibstype, der har præget handelsflåden i efterkrigstiden, har været såkaldte „coastere”, relativt små lastbåde, der fortrinsvis har været anvendt i indenrigsk og nordeuropæisk sejlads. Den indenrigske sejlads mellem danske havne har siden 1960'erne været i tilbagegang, idet transporterne er overgået til lastbiler.

Landevejene var midt i 1700-tallet i meget dårlig stand, som oftest kun hjulspor, der var vanskeligt farbare med tungere vogne. I 1763 begyndte imidlertid anlæg af chausseer, veje belagt med sten og grus og med grøfter. Chausseerne gav mulighed for både tungere og hurtigere trafik. I 1834 startedes fast diligencekørsel på de største veje, og der kunne præsteres dagsrejser på ca. 100 km.

Fra midten af 1800-tallet startede det danske *jernbanebyggeri*, som snart overtog alle langdistancetransporter fra vejene. Banen fra København til Roskilde blev som den første indviet i 1847 og forlænget til Korsør i 1856. I 1870 var jernbanenettet på 680 kilometer og omfattede en væsentlig del af det stadig eksisterende stambanenet. I sommeren 1867 indførtes iltog mellem København og Korsør, der gennemkørte denne strækning på to timer og 20 minutter, altså en meget stærk nedskæring af rejsetiden i forhold til diligencerne.

Mellem 1870 og 1914 fortsattes jernbaneudbygningen, men nu hovedsagelig med anlæg af sidebaner, så der i 1914 fandtes næsten 4000 kilometer jernbane, og jernbanernes konkurrencedygtighed blev forbedret ved indsættelse af jernbanefærger på de vigtigste overfarter, på Store Bælt i 1883.

Ved genforeningen i 1920 kom der yderligere omkring 600 kilometer jernbane til i Sønderjylland, men dermed var jernbanebyggeriet også stort set nået ud til alle dele af landet, og fra 1930 begyndte en nedlæggelse af de mindst benyttede linier, hvor bilerne i stedet blev det foretrukne transportmiddel. Denne udvikling har taget særlig stærk fart mellem midten af 1950'erne og begyndelsen af 1970'erne, hvor mere end en tredjedel af alle banelinier forsvandt.

På stambanerne blev materiellet moderniseret både i 1930'erne og efter 2. verdenskrig, og med hurtigere færges og senere nye broer - blandt andet over Lille Bælt 1935, Storstrømmen 1938 og Store Bælt 1997- kunne rejsetiden sættes yderligere ned. Alene mellem København og Korsør nåede man i 1935 ned på den halve tid af den, som 1860'ernes iltog brugte.

Den første danske *bil* blev fremstillet i 1887, men endnu i 1914 var der kun omkring 4000 biler i Danmark, og det var derfor først i mellemkrigstiden, at bilerne begyndte at køre i større omfang på de danske veje og blev en konkurrent til jernbanerne og den indenlandske skibsfart. Denne udvikling er dog især gået stærkt efter 1960, hvor bilerne ikke blot har været de dominerende i transporter over kortere afstande, men også i trafikken mellem landsdelene.

Bilernes fremtrængen har nødvendiggjort store investeringer i vejanlæg. En del af de gamle chausseer fik omkring 1900 grusbelægningen erstattet med brolægning af granitsten, men i 1930'erne indledtes en ny æra i vejbyggeriets historie med asfaltveje og anlæg af vejbroer, og i tiden efter 2. verdenskrig har vejbyggeriet været den vigtigste trafikinvestering med motorveje, store brobyggerier og anlæg af veje, der fører trafikken uden om byerne. Desuden er trafikken mellem landsdelene blevet lettet ved oprettelse af nye bil færgeruter.

Det moderne samfund har imidlertid ikke blot haft brug for at få stadig større mængder af personer og gods transporteret stadig hurtigere rundt i landet. Der har også været behov for at kunne få meddelelser kommunikeret mellem danskerne på en lettere måde, end det var muligt med tidligere århundreders postrytter.

For den traditionelle form for *post*, breve og pakker, er fremskridtene sket i takt med forbedringerne af det øvrige transportvæsen, idet postvæsenet har kunnet gøre brug af dampskibe, jernbaner, biler og senest fly til at få posten hurtigere frem.

Med henblik på en endnu hurtigere fremføring af korte meddelelser anlagdes omkring 1800 en såkaldt optisk *telegraf* bestående af 23 stationer på strækningen fra København over Sprogø, Fyn og Als til Slesvig. Ad denne linie kunne et tegn være fremme i Slesvig i løbet af en halv time, og en kortere meddelelse tog omkring en time at „telegrafere” over linien.

Anlægget var i funktion til i begyndelsen af 1860'erne.

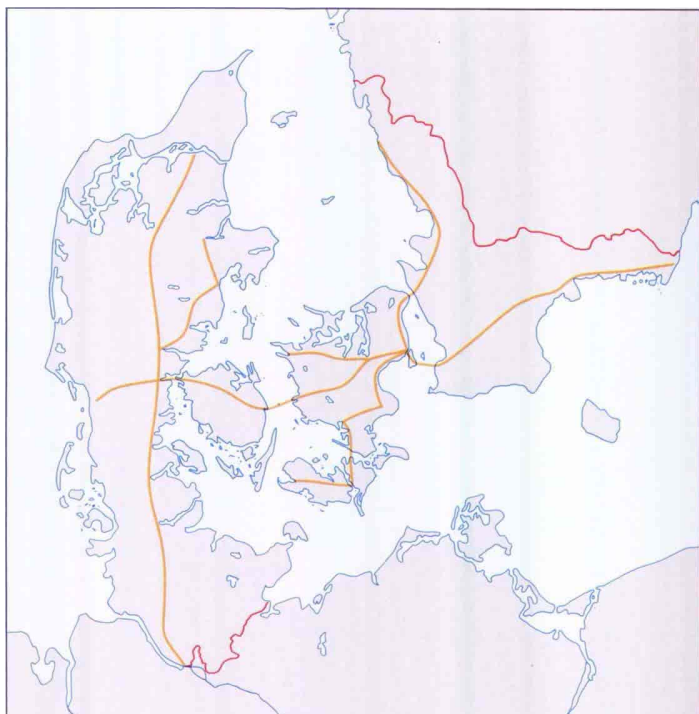
I 1853 begyndtes anlæg af elektriske telegraflinier mellem landets største byer og forbindelser til Tyskland og Sverige.

Det blev hurtigt en meget vigtig kommunikationsvej, som fastholdt sin betydning helt frem til 1960'erne, men derefter har fået stigende konkurrence fra mere moderne måder at nå frem på, senest ved hjælp af elektronisk post, bl.a. fax og e-mail.

Det næste store fremskridt blev *telefonen*. Det første apparat blev installeret i København i 1881, og fra 1890'erne begyndte man at forbinde de lokale centraler, så der omkring år 1900 fandtes

et landsdækkende telefonnet. Antallet af telefonabonnenter steg hurtigt fra 1960'erne, og efter år 2000 har mobiltelefoni oplevet en eksplosiv vækst.

Trådløs kommunikation blev tidligt anvendt til befordring af telegrammer og senere til telefonsamtaler, men har derudover fået en selvstændig betydning, som bærer af *radioudsendelser* fra 1922 og af *fjernsynsudsendelser* fra 1951.



Postruter oprettet 1624.

Knud Rosenlund.

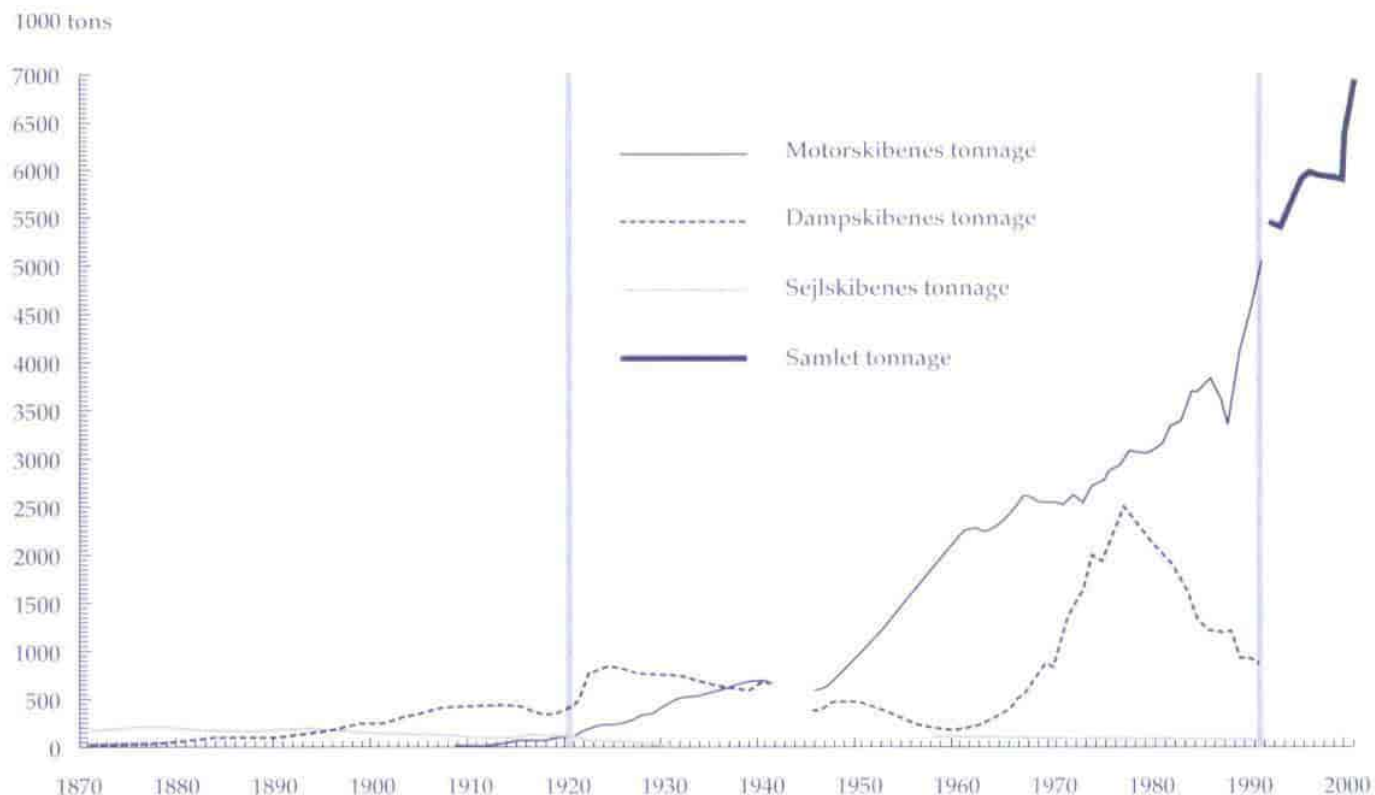
Licens: Begrænset anvendelse



Handelsflådens størrelse i de enkelte tolddistrikter 1777, angivet i kommercelæster.

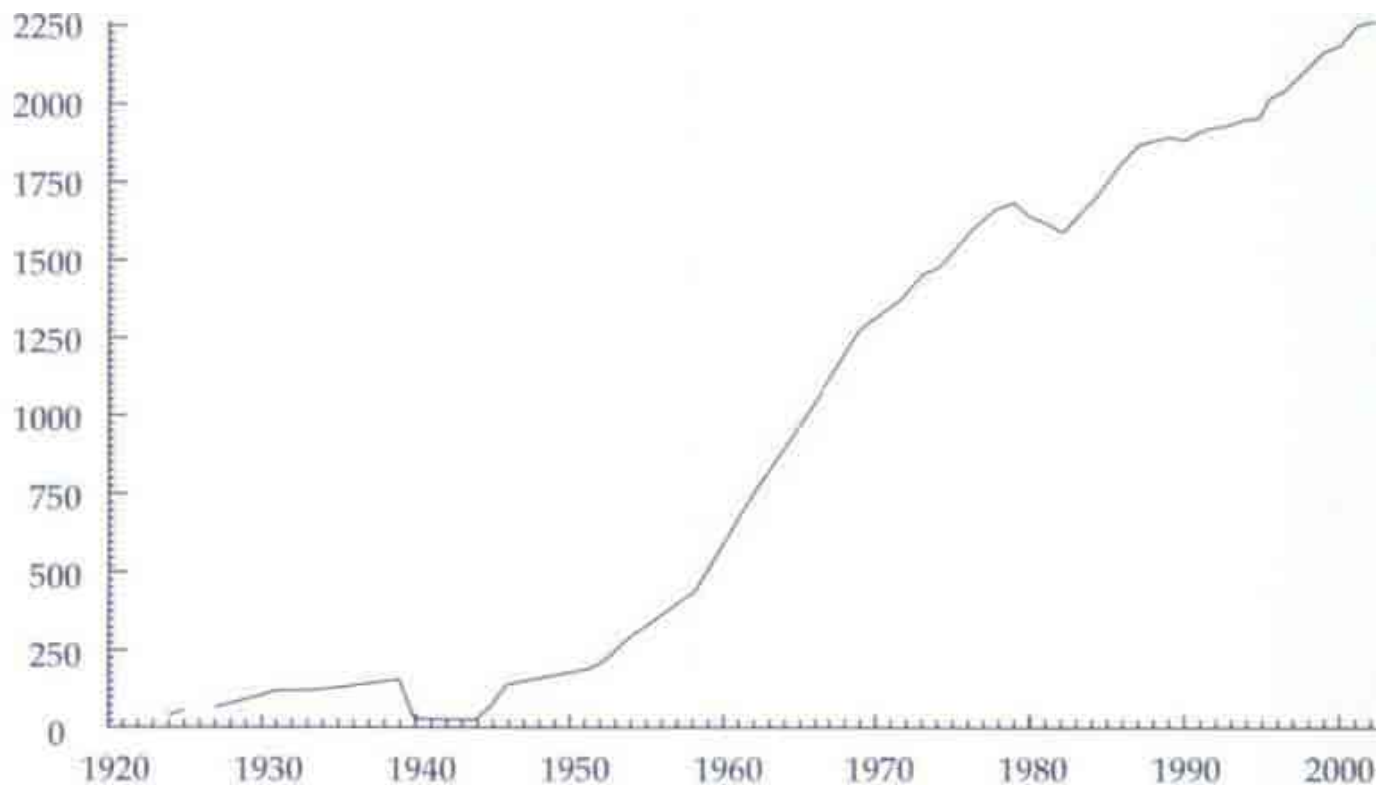
Knud Rosenlund.

Licens: Begrænset anvendelse



Handelsflåden 1870-2001. Fra 1870 til 1920 målt i nettoregistertons, fra 1921 til 1991 i bruttoregistertons og fra 1992 i bruttotons. Væksten i dampskibenes tonnage fra 1960'erne skyldes brug af dieselfyrede dampturbiner.

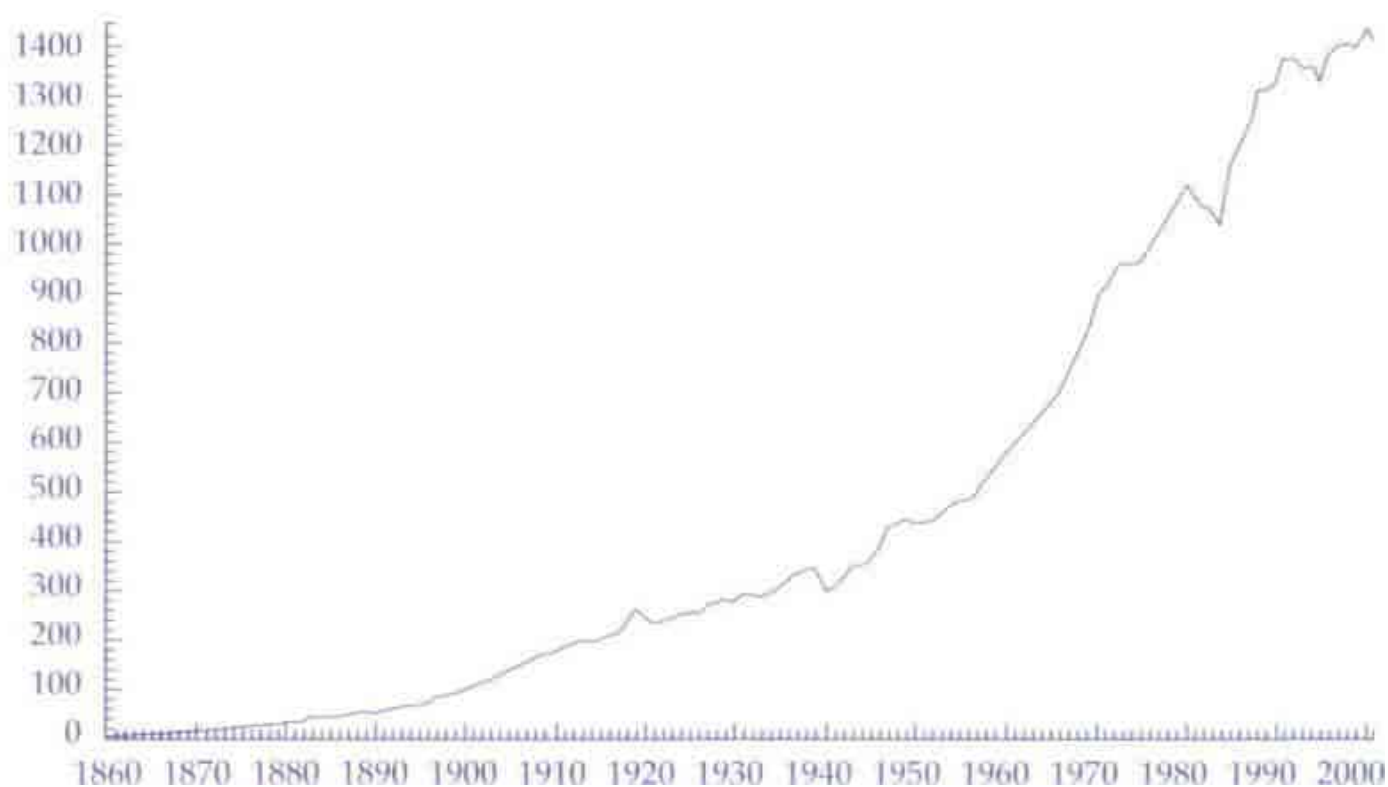
Efter Statistisk Tabelværk og Statistisk Årbog.
Licens: Begrænset anvendelse



Bilbestanden 1924-2002, angivet i tusinder.

Efter Dansk historisk statistik.

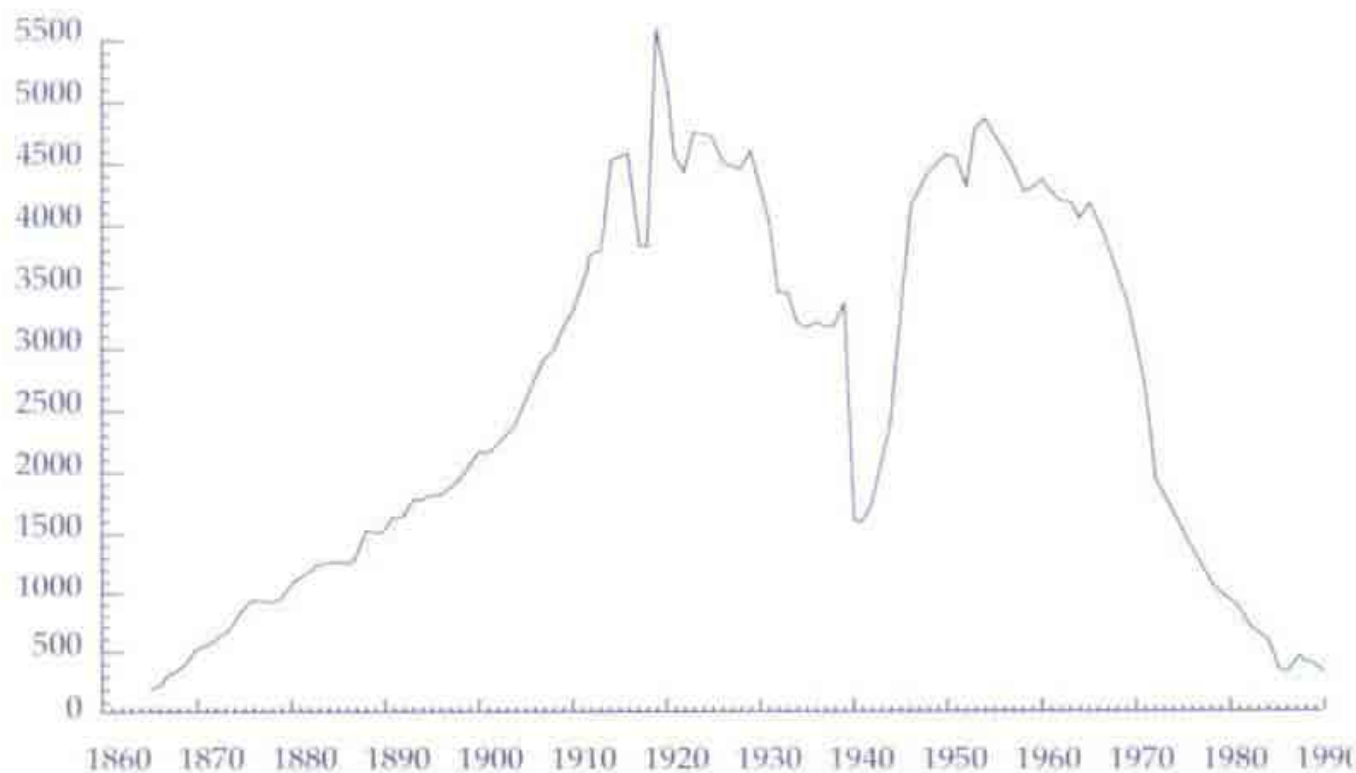
Licens: Begrænset anvendelse



Brevforsendelser 1860-2001, angivet i millioner.

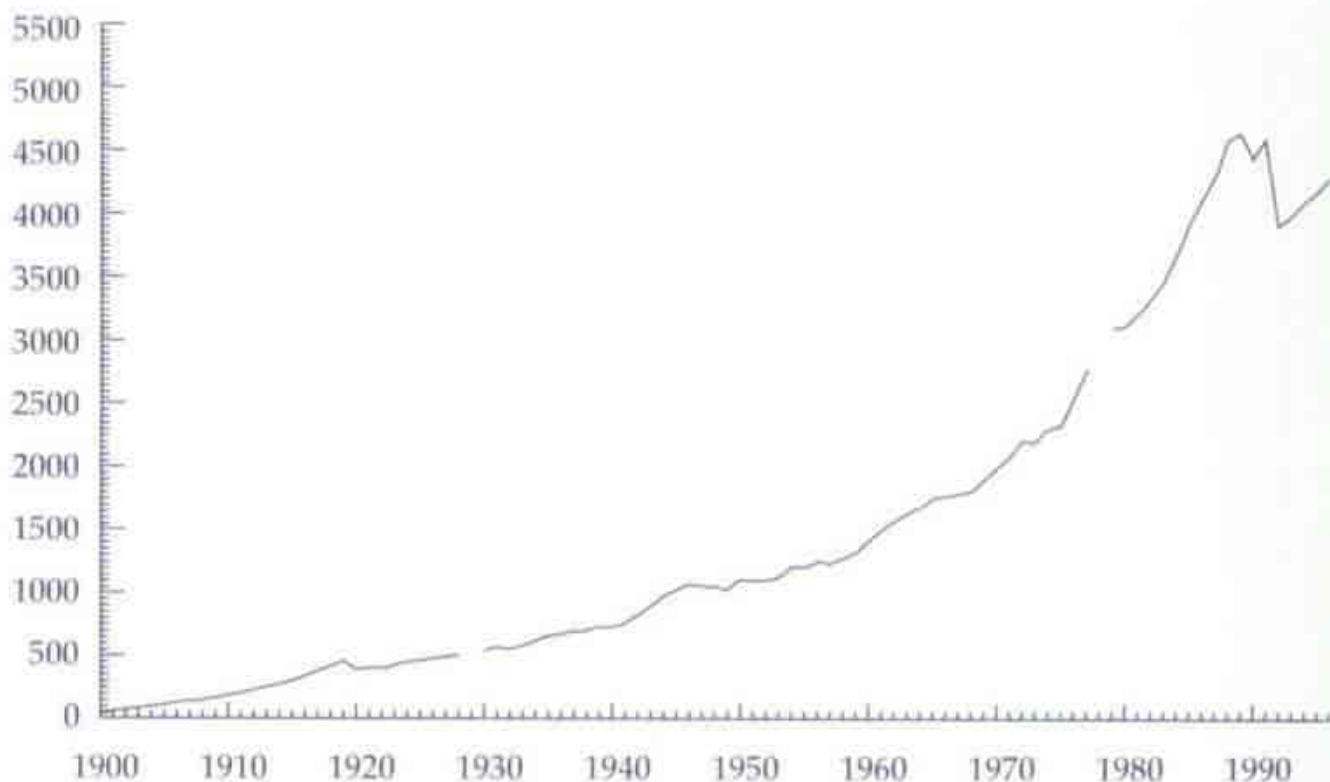
Efter Dansk historisk statistik.

Licens: Begrænset anvendelse



Telegrammer 1865-1990, angivet i tusinder.

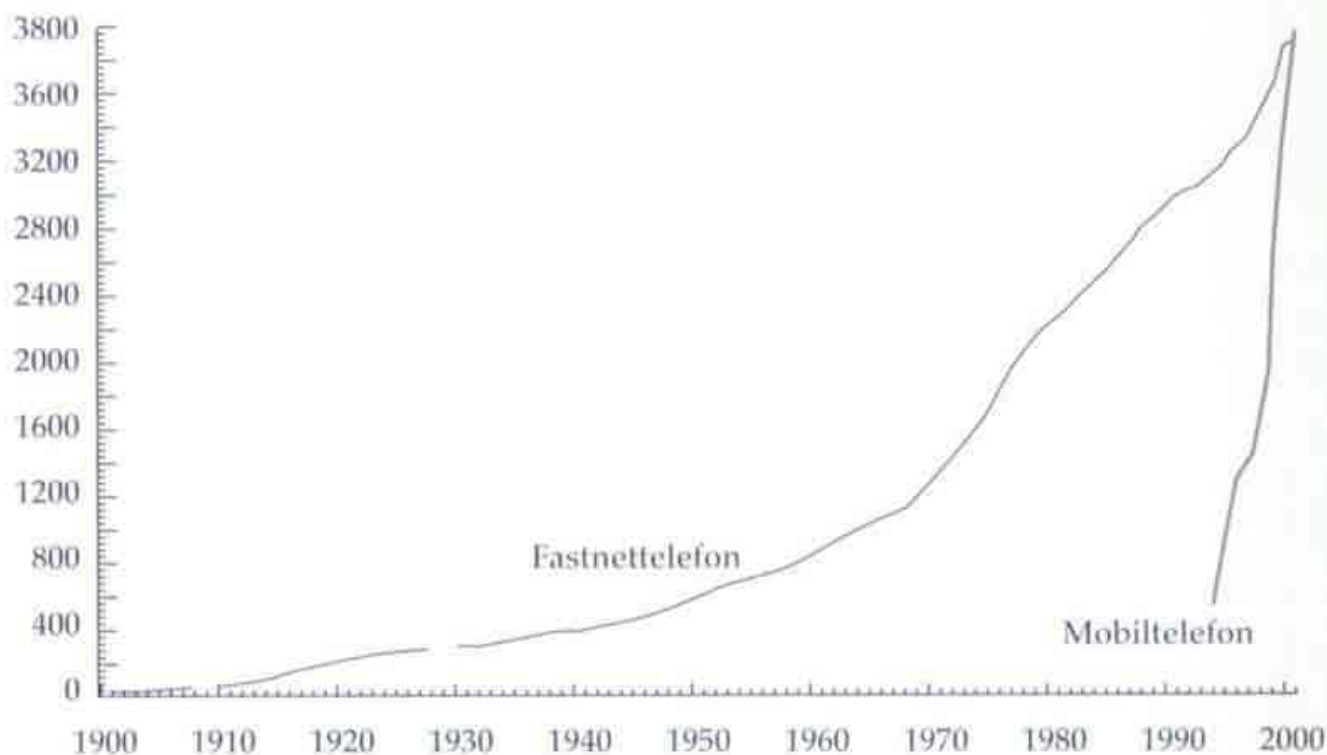
Efter Dansk historisk statistik.



Telefonsamtaler 1900-1996, angivet i millioner. Tal for 1929 og 1978 mangler. Efter 1996 opgøres statistikken efter talt tid.

Efter Dansk historisk statistik.

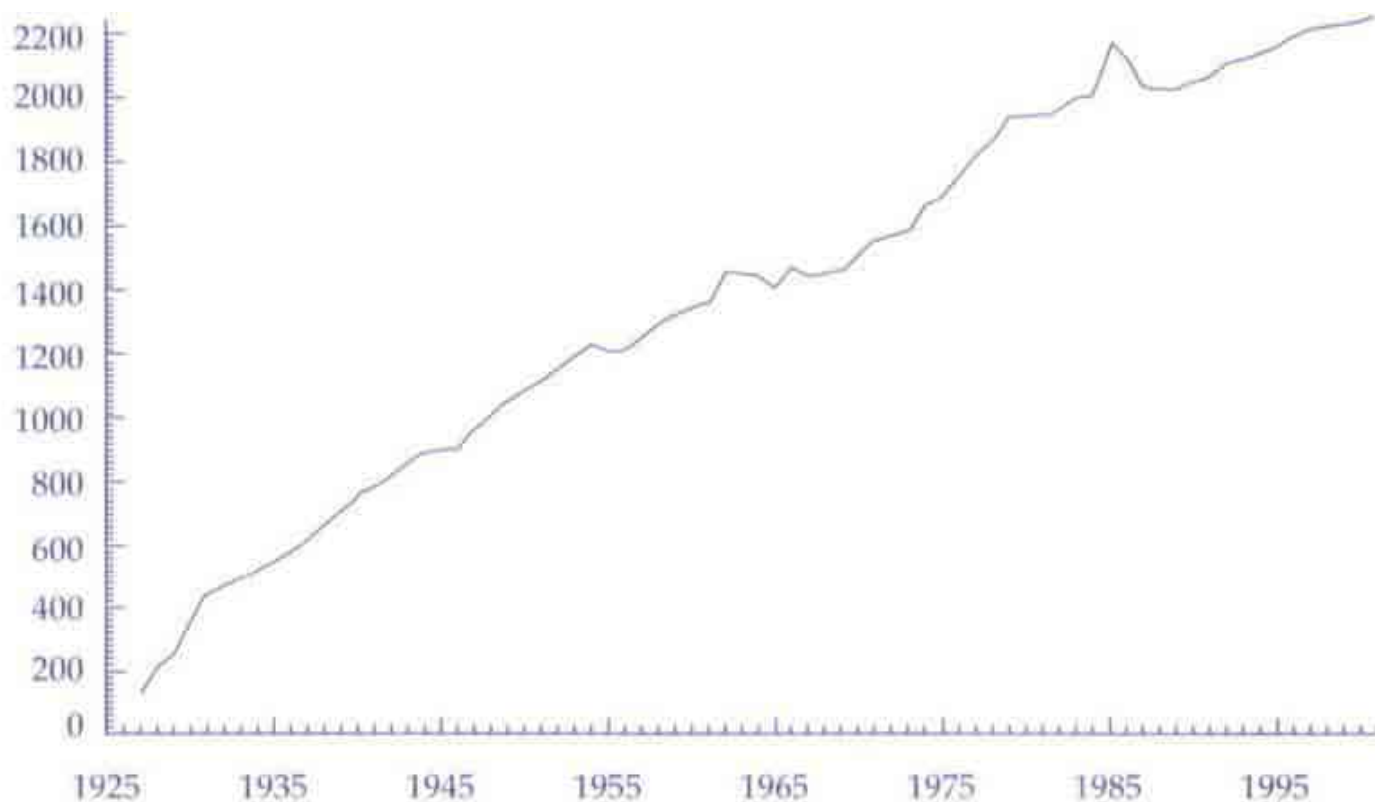
Licens: Begrænset anvendelse



Telefonabonnenter 1901-2001, angivet i tusinder. Tal for 1909, 1929 og 1978 mangler.

Efter Dansk historisk statistik.

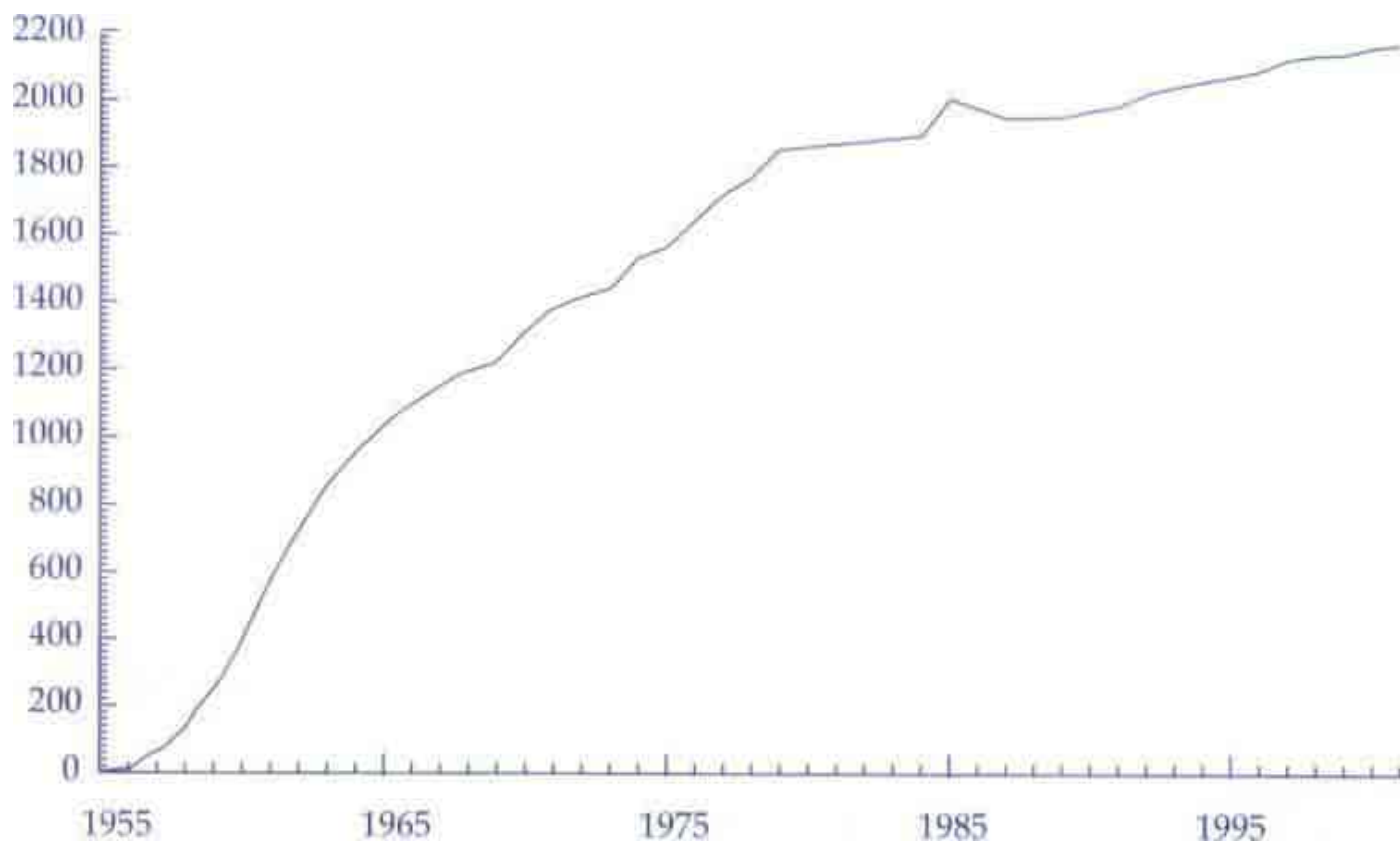
Licens: Begrænset anvendelse



Radiolicenser (inklusive kombinerede radio- og fjernsynslicenser) 1927-2001, angivet i tusinder.

Efter Dansk historisk statistik.

Licens: Begrænset anvendelse



Fjernsynslicenser 1955-2001, angivet i tusinder.

Efter Dansk historisk statistik.

Licens: Begrænset anvendelse

Vejviser

Værket *Danmarkshistorien* i 17 bind udkom i 2. udgave 2002-5. Teksten ovenfor er kapitlet Transport og kommunikation.

- Forrige afsnit er Inden- og udenrigshandel
- Næste afsnit er Politiske partier og valg

SKREVET AF: Hans Chr. Johansen

SENEST ÆNDRET: 6. marts 2012, se alle ændringer

BEGRÆNSET ANVENDELSE. Citere eller anvende?

Forstå aktuelle begivenheder



Valg i Grønland 2025

Den 11. marts 2025 afholdes der valg til Grønlands parlament, Inatsisartut. Formanden for Naalakkersuisut, Grønlands regering, udpeges af Inatsisartut efter valget.