



## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her:

<https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### Links

Slægtsforskernes Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>



**Historisk årbog  
fra  
Roskilde  
amt  
1978**

# Historisk Samfund for Roskilde amt

## Bestyrelse:

Amtsdirektør Ernst Verwohlt, Strandengen 4, 4000 Roskilde (formand).

Afdelingsbibliotekar Lotte Fang, Havnevej 25, 4000 Roskilde (næstformand og sekretær).

Museumschef A. Christiansen, Dronning Margrethesvej 22, 4000 Roskilde.

Direktør Viggo Nielsen, Byvolden 7, 4000 Roskilde.

Museumsinspektør Gerd S. Neubert, Kærredevej 27, Terslev, 4690 Haslev.

Museumsinspektør Hans Stiesdal, Kirkegade 16, 4000 Roskilde.

Rektor Jens C. Jørgensen, Frederiksborgvej 175, 4000 Roskilde.

Murer Henning Geertsen, Lærkevej 22, 4621 Gadstrup.

Lærer Børge Askholm, Bakkefløjen 15, Dåstrup, 4130 Viby.

Gårdejer Oluf Olsen, Lille Valbyvej 5, Lille Valby, 4000 Roskilde.

Grosserer Erik Hall, Frederiksborgvej 33, 4000 Roskilde.

Borgmester Kristian Nielsen, Elmevej 1, 4330 Hvalsø.

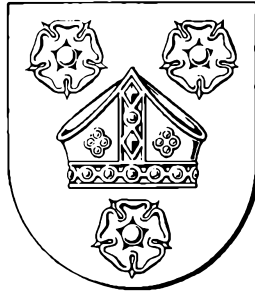
Museumsinspektør Helge Nielsen, Hindbærhaven 5, 2680 Solrød Strand (kasserer).

## Redaktion:

Amtsdirektør Ernst Verwohlt

## Ekspedition:

Roskilde Bibliotek, Dronning Margrethesvej 14, 4000 Roskilde.



# **Historisk årbog fra Roskilde amt 1978**

Udgivet af  
Historisk Samfund for Roskilde amt



# Søvejen til Roskilde

*Nogle tanker om Isefjord og Roskilde fjord som søfartsvej i vikingetid og tidlig middelalder.*

*Af Ole Crumlin-Pedersen*

KORTGRUNDLAGET .....	4
GEOLOGISKE FORHOLD .....	9
VRAGFUND I FJORDENE .....	14
SPÆRRINGER, BROER OG FÆRGER .....	24
<i>Eskildsø</i> .....	25
<i>Kølnholm</i> .....	29
<i>Frederikssund</i> .....	37
<i>Færgesteder iøvrigt</i> .....	46
VARSLINGSSYSTEMER .....	48
<i>Indfald i fjordene</i> .....	49
<i>Bavnehøje</i> .....	51
<i>Warth'er ved Isefjorden</i> .....	53
<i>Warth'er ved Roskilde fjord</i> .....	55
HAVNE, MARKEDER OG BYER .....	61
<i>Købstæder</i> .....	61
<i>Landsbyer</i> .....	61
<i>„Ulovlige havne“</i> .....	62
<i>Haløre-problemet</i> .....	63
<i>Isøre</i> .....	67
<i>Skuldevig ved Lynæs</i> .....	67
<i>Kongemagt og handel</i> .....	69
<i>Havne inde i fjordene</i> .....	72
AFSLUTNING .....	75

I dansk arkæologisk og historisk-topografisk forskning er der en gammel tradition for at interessere sig for sporene af fortidens samfærdselslinier på landjorden. Hulveje, vadesteder og broer kan ofte påvises i stedsnavnene eller direkte i landskabet, eller de dukker frem ved udgravninger bl. a. langs vore vandløb. Derimod er der ingen tradition for udforskning af søvejene, selvom langt den overvejende del af transporten af personer og varer over længere strækninger gik over vandet i tiden helt frem til 1800-tallet, og selv om søvejen engang var af lige så stor betydning for placeringen af vore første byer,

som jernbanen i forrige århundrede og bilvejene i dette århundrede har været det for fremvæksten af industri og bymæssig bebyggelse.

Forklaringen på dette er nok ikke alene, at tidligere tiders forskere generelt var fremmede overfor søfarten og de dermed forbundne problemer, men tillige fraværet af markante fund af havneanlæg, skibsvrag og lign., der kunne give nogle konkrete holdepunkter for at følge kølvandet af fortidens skibe.

Siden udgravningen af Skuldelev-skibene i Roskilde fjord begyndte i 1957, er der imidlertid fremkommet et righoldigt materiale af fund og iagttagelser, der belyser tidlige faser af landets besejling og befæstelse. I det følgende skal vi se på, hvad disse iagttagelser kan sige om forholdene i vikingetid og tidlig middelalder i det store centrale sjællandske fjordkompleks Roskilde fjord og Isefjord.

Først vil vi se på de geologiske forhold for om muligt at bestemme vikingetidens kystlinie og vandstand, siden vil vi med vejledning i vragfundene søge oplysning om skibenes størrelse og dybgang i vikingetid og middelalder. I et længere afsnit om spærringer, broer og færger vil de iagttagelser, der er gjort lige fra fjordens første uddybning i 1830-erne til undervandsarbejdet i 1960-erne, for første gang blive præsenteret samlet og analyseret, og herudfra vil vi søge at finde frem til de varslingsystemer, der har beskyttet fjordene mod fjendtlige overraskelsesangreb.

Til slut vil vi søge at lokalisere nogle af de strandmarkeder, som f. eks. sagaernes Haløre, hvor de søfarende købmænd mødtes med lokalbefolkningen for at handle, så vi kan komme bagom det sentide handelsmønster, der er knyttet til købstæderne. I fremstillingen vil de arkæologiske resultater blive vurderet i relation til de topografiske forhold set „fra søsiden“ og iøvrigt sammenholdt med stednavne og (i ringere udstrækning) med de skrevne historiske kilders udsagn. Dette vil ske i et forsøg på at vise, at vi igennem studiet af det dynamiske samspil mellem *besejling*, *befæstelse* og *bebyggelse* har en meget værdifuld og alt for sjældent udnyttet nøgle til forståelsen af det gamle kulturlandskab, der omgiver os.

## KORTGRUNDLAGET

Ved arbejdet med historisk-topografiske problemer er det vigtigt at have et arbejdsgrundlag i form af kort, der på en klar måde fremhæver netop de karakteristiske træk ved landskabet, som er af størst betydning for den pågældende undersøgelse<sup>1</sup>). I dette tilfælde er vi imidlertid vanskeligt stillet, fordi intet enkelt kort sammenfatter de træk i kystzonerne, som har interesse i denne sammenhæng. Geodætisk Instituts fortrinlige, detailrige kortlægning af landet standser i strandkanten, og Søkortarkivets opmålinger af havbunden omfatter primært de egentlige farvande, d.v.s. de områder, hvor fartøjer kan sejle i nyere tid. Derfor er de store lavvandede partier langs Danmarks kyster

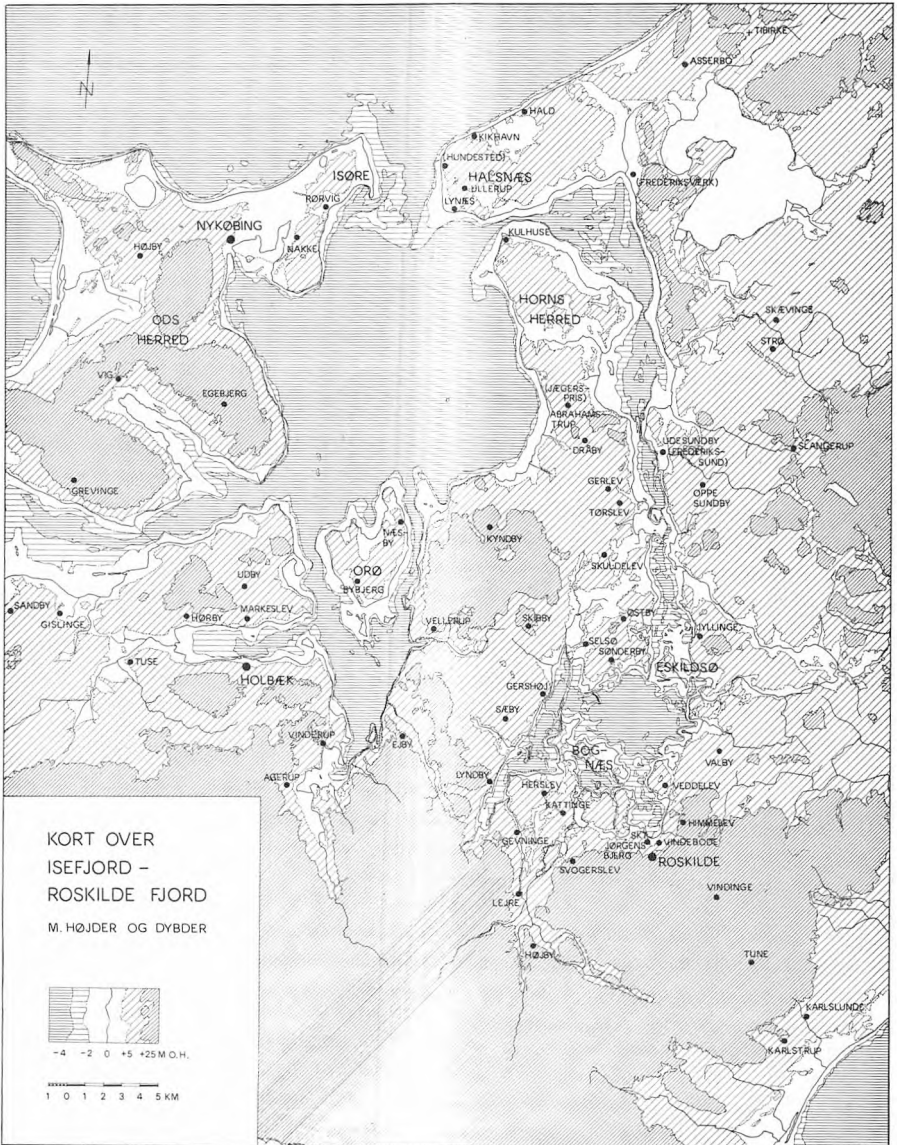


Fig. 1: Basiskort for Isefjord-Roskildefjord komplekset med angivelse af lokaliteter, der nævnes i artiklen. På land er højder over 25 m mørkere, højder på 5 til 25 m lysere skraveter, i vandet er dybder over 4 m mørkere, dybder på 2 til 4 m lysere skraveter.

og flere af vore gamle fjorde, der nu er helt eller delvis afspærret for trafik, helt forsømt med opmålinger. Her finder vi Danmarks kortets eneste „hvide pletter“ i dag.

Da det primært er de kystnære zoner, som har betydning for disse historisk-topografiske studier, er det meget beklageligt, at ingen af vore centrale opmålingsinstitutioner udviser interesse for disse vandområders topografi<sup>2</sup>). I disse overgangszoner mellem det våde og det tørre element fandt den direkte kontakt sted mellem søens og landjordens folk, hvad enten de mødtes med våben eller varer, om de færgede eller fiskede. Men det er også netop her, der i mange tilfælde igennem århundrederne er foregået forskydninger, der afgørende har ændret de topografiske forhold og dermed vilkårene for besejling. Dette gør det nødvendigt at fokusere specielt på kystzonerne og på de processer, der igennem århundrederne har omformet disse. I det anvendte basiskort (fig. 1) er der derfor foruden den nuværende kystlinie angivet 5 m og 25 m kurven på land og 2 m og 4 m kurven i vandet<sup>3</sup>). Herved suppleres den nutidige kystlinie, der i andre kortfremstillinger tillægges en dominerende vægt, med en zone fra 2 m's dybde i vandet til 5 m's højde på land, hvis forhold nærmere skal undersøges<sup>4</sup>).

De ældste målfaste landkort over områderne ved Roskilde fjord og Isefjorden er de kort, som fremkom som resultat af Videnskabernes Selskabs trigonometriske opmålinger i sidste halvdel af 1700-tallet. På de to kortblade, der dækker henholdsvis den nordøstlige og den nordvestlige del af Sjælland, fremtræder fjordsystemet og dets opland, som det så ud, inden inddæmningerne af Sidingefjord, Lammefjord og flere mindre områder fandt sted i forrige århundrede. Bortset herfra er der kun få større forskydninger af kystlinien at aflæse ved sammenligning af disse 200 år gamle kort med Geodætisk Instituts nymålte kort i 1:25.000 og 1:50.000.

Søkortene over Isefjord (nr. 116) og Roskilde fjord (nr. 117 og nr. 118) er usædvanlig detailrige i skala 1:40.000 og 1:25.000. De er oprindeligt målt i 1887 og siden revideret på grundlag af forholdsvis detaljerede nyopmålinger under 2. verdenskrig. De er dog i dag helt uaktuelle i de områder, hvor der i de sidste 25 år har været drevet intensiv opgravning af østersskaller. Her kan man ellers hente mange oplysninger om fjordens besejlingsforhold i nyere tid: dybder, stengrunde, sejlløbsafmærkninger og lign., men netop i dette fjordkompleks har der været drevet en omfattende uddybningsaktivitet for at øge gennemsejlingsdybden, så man ikke kan bedømme de tidligere besejlingsvilkår uden at søge tilbage i de ældre søopmålinger.

Indsejlingen til Isefjorden var således stærkt besværet af et system af grunde, der rækker fra Lynæs i en bue over mod Isøre/Rørvig. De første egentlige opmålinger af dette område blev foretaget 1791–92 af søkortdirektør Jens Sørensen, og de dokumenterede, at der her normalt ikke kunne passere skibe med større dybgang end 10 fod (3,1 m). Dette fik i 1800-tallet havnemyndighederne ved fjordens købstæder, specielt Holbæk, til at presse på for en

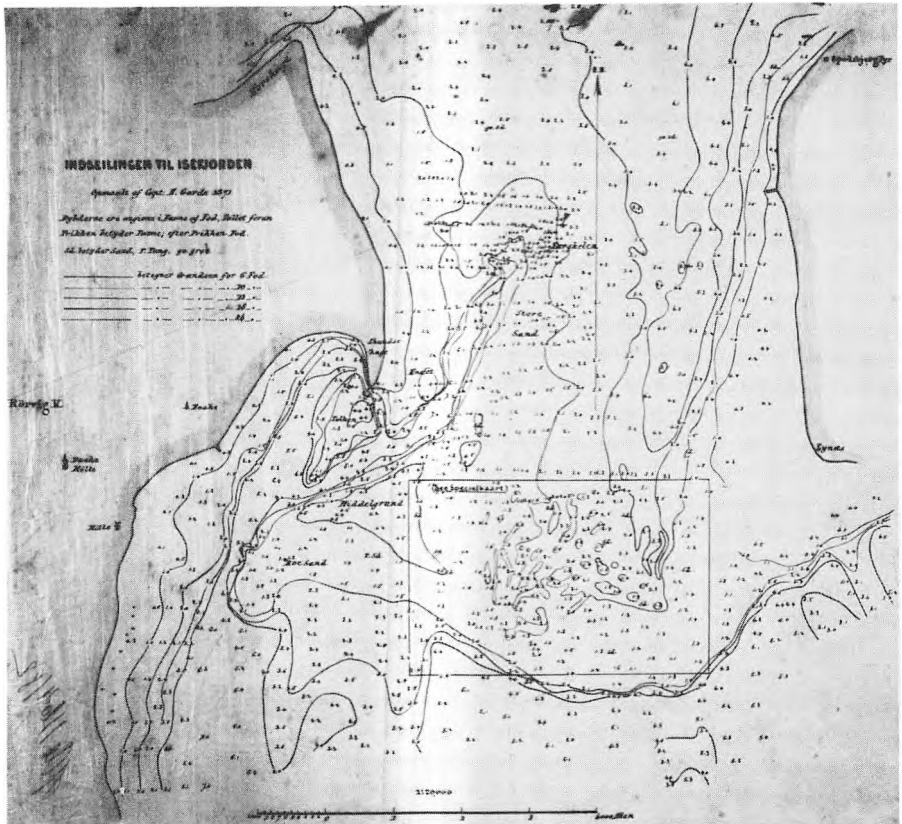


Fig. 2: „Indseilingen til Isefjorden opmaalt af Capt. H. Garde 1871“. Opmålingskort med dybdekurver; 6 fod svarer til 1,9 m, 12 fod til 3,8 m.

uddybning. Som forarbejde hertil foretoges der i 1831, 1841 og 1867–71 detaillerede opmålinger af området, inden Vesterløbet uddybedes til 12 fod (3,8 m) i 1890<sup>5</sup>). Siden da er der foretaget omfattende yderligere uddybninger i området, så man må studere disse gamle opmålingskort for at kunne danne sig et indtryk af situationen inden de menneskelige indgreb (fig. 2).

Det ældste detaljerede søkort fra Roskilde fjord er det opmålingsblad, der udførtes i 1813 af P. J. Hjorth efter Den kgl. Kanal-, Havne- og Fyr-Direktionens ordre<sup>6</sup>), som led i forarbejderne til den første uddybning af denne fjord, som fandt sted i 1833–36. Dette kort (fig. 3 og 4) rækker fra Frederikssund til Roskilde med angivelse af kystlinien og karakteristiske punkter i land samt lodskud i et tæt bælt ned igennem fjorden fra Tørslev Hage til Eskildsø. Da Hjorth's opgave har været at finde ud af, hvor der med mindst muligt besvær kunne etableres en gennemsejling på 10 fods dybde, har han i fjordens

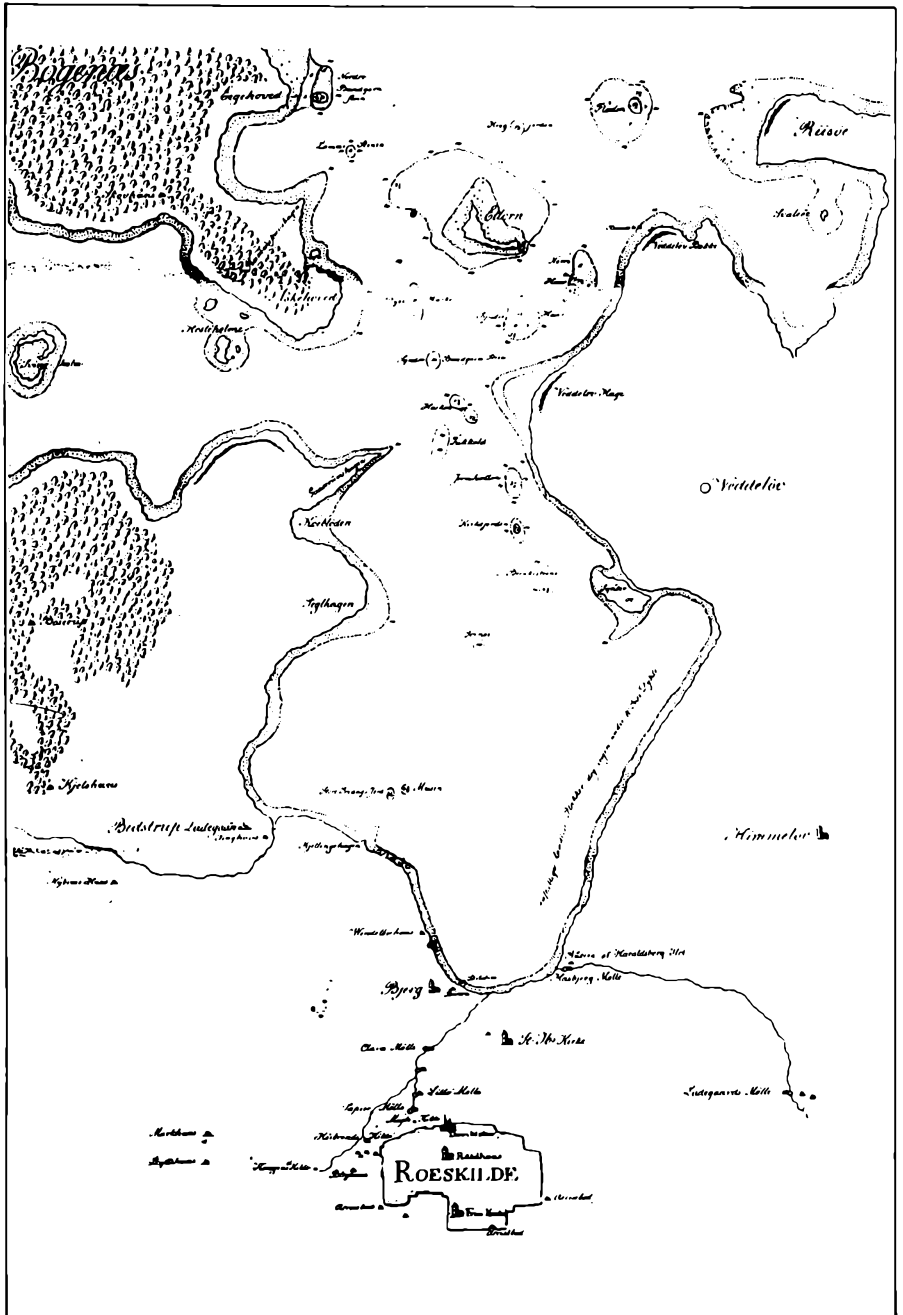


Fig. 3: „Kaart over Farvandet fra Roeskilde Skibsbroe til Frederikssund“, opmålt 1813 af P. J. Hjørth. Udsnit visende farvandet fra Risø til Roskilde.

inderbredning og videre ind mod Roskilde kun interesseret sig for beliggenheden af de flak, hvorover der var mindre end 10 fods dybde. Kortet med de tilhørende specialkort omkring Eskildsø og Kølholm (fig. 16 og 17) giver mange oplysninger af historisk-topografisk interesse, og vi vil derfor vende tilbage til dem flere gange i det følgende.

Til supplement for kortmaterialet kan flyfotografier være af stor værdi. Specielt gælder dette Geodætisk Instituts lodfotografier, optaget 1954 og senere, hvor havbundens karakter fremtræder tydeligt netop i de forsømte lavvandede områder (se fig. 18 A, 21 A og 33).

### GEOLOGISKE FORHOLD

I hele fjordkomplekset fremtræder den sidste istids bakkede moræneland tydeligt, ofte med de havskrænter, der dannedes under stenalderen ved Litorinahavets højeste vandstand, som grønklædte, stejlt afskårne skrænter med en bræmme af hævet havbund ned mod den nuværende strandkant. På udsatte

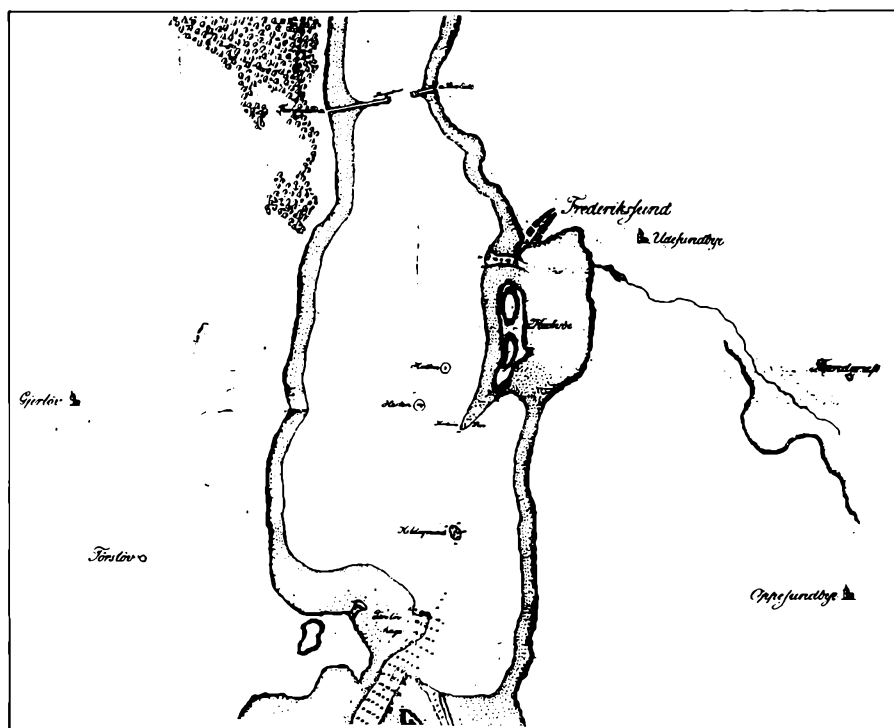


Fig. 4: Som fig. 3. Udsnit omkring Frederikssund.

steder gnaver havet sig stadig ind på landet. Den hævede havbund og morænebakkerne nedbrydes til et niveau lidt under havets overflade, og materialet transporteres bort for siden at aflejres foran indskæringer i kystlinien eller som jævne bundlag på dybere vand.

Disse havets nedbrydende og omlejrende kræfter har virket igennem mange årtusinder, men det er i denne sammenhæng afgørende for os at kunne danne et billede af situationen for et tusinde år siden. Udfra det eksisterende kortmateriale kan vi komme knapt to hundrede år tilbage, som vi netop har set, og derved konstatere, at de væsentligste ændringer i forhold til i dag i denne periode vedrører de inddæmmede arealer og de gravede sejlrender. Derimod kan vi ikke umiddelbart ad denne vej komme væsentligt længere tilbage i tiden m. h. t. viden om kystens forandringer.

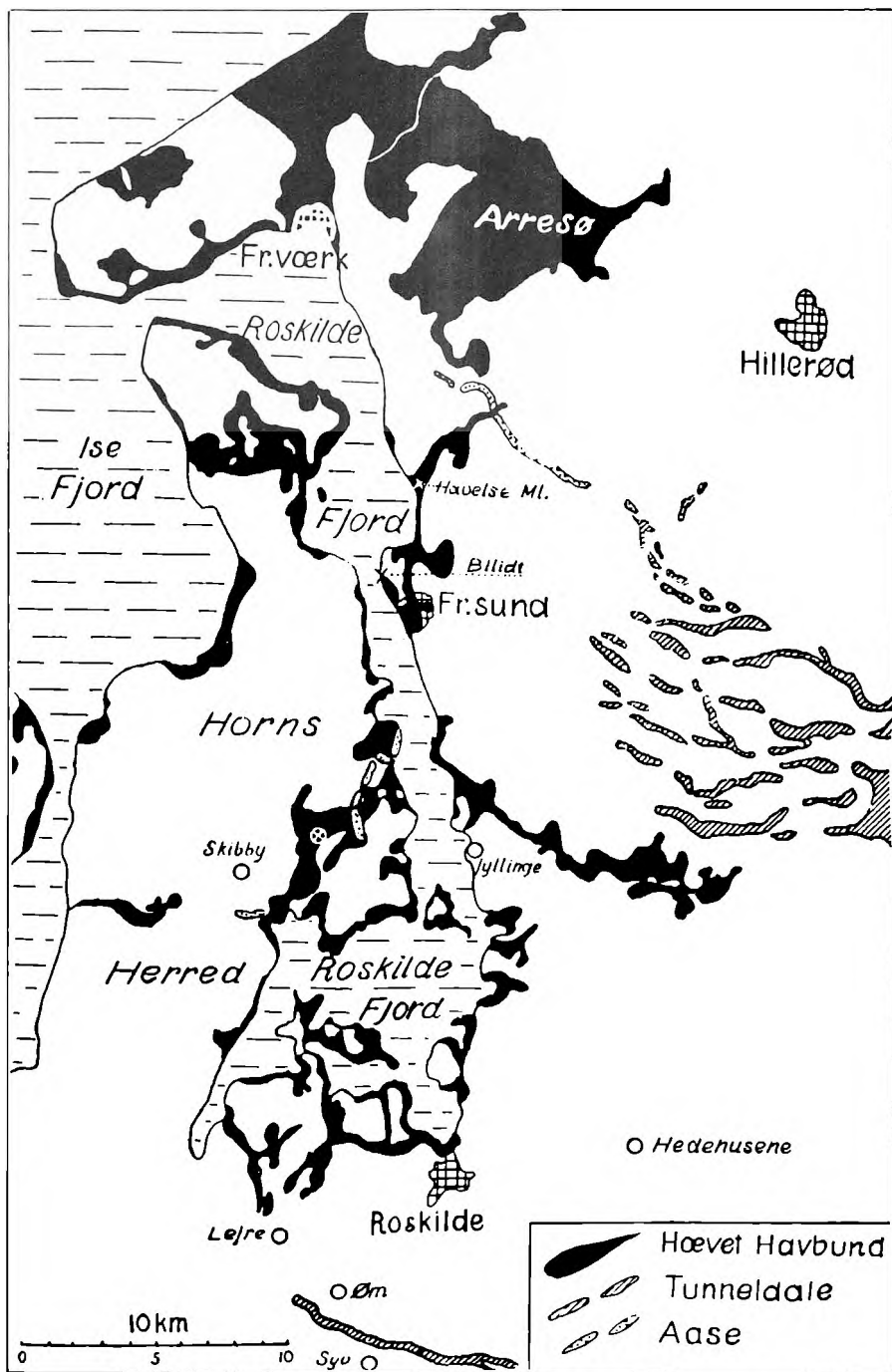
Når vi vil søge at danne os et mere detaljeret billede af fjordens udseende i vikingetid og tidlig middelalder, må vi derfor tage udgangspunkt i stenalderhavet, fordi de nævnte havskrænter giver os et sammenhængende billede af kystforløbet, som det så ud, da dette hav havde sin største udstrækning omkr. 3.000 f.Kr.<sup>7</sup>). Så må vi undersøge arten og takten i de forandringer, som har ført fra denne udgangssituation til den kyst, vi kender i dag.

Dengang lå den sydlige del af Danmark højere end i dag, mens Nordjylland og Nordsjælland lå lavere. For vort fjordkompleks var forskellen ca. 5 m i den nordlige del og måske det halve ved de indre fjordarme<sup>8</sup>). Vi kan derfor på vort basiskort (fig. 1) tage udgangspunkt i 5 m-koten og groft taget forestille os, at kun de skraverede dele af landjorden har været tørt land på dette tidspunkt i stenalderen (se også fig. 5). Heraf følger, at de nu sammenhængende kyster mod Kattegat på begge sider af Isefjordens munding har været opdelt i øer, og at der har været flere åbne passager ind til fjordsystemet. Foruden det nuværende indløb har vandet kunnet passere ind og ud igennem to sund, det vestlige mellem Nykøbing og Nakke og det østlige i Roskilde fjords forlængelse nordud. Dette sidste, som geologerne kalder Brødemosesund, har mod vest været afgrænset af den stærkt indskårne morænebakkeø Halsnæs, mens østkanten har ligget ved Asserbo, så dette sund også har været udløb for en fjordarm, svarende til den nuværende Arresø. Også nordspidsen af Hornsherred med Kulhus har været en ø.

I den indre del af fjordsystemet har landskabet ændret sig langt mindre, dog har Selsø-halvøen formentlig været en ø, og de store ådale i Roskilde fjordens sydlige og østlige del har i deres nedre løb haft karakter af fjordarme. Tilsvarende fjordarme har rakt ind forbi Ågerup og Tuse i den indre

Fig. 5: Kort over Roskilde fjord med en markering i sort af de nuværende landområder, der var under stenalderhavets overflade. (Efter Arthur Fang: *Set. Jørgensbjerg*, Roskilde 1937).





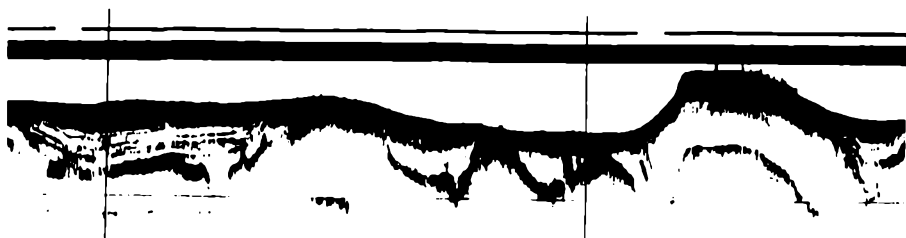


Fig. 6: Ekkogram af bundforholdene i Roskilde Fjords inderbredning udfor Bolund. Morænebunden aftegner sig tydeligt med udvaskede toppe og opfyldte dale. Optaget 1968 af professor H. Edgerton, MIT, i samarbejde med Skibshistorisk Laboratorium.

del af Isefjordskomplekset. De nu inddæmmede fjorde i Odsherred har været lidt bredere og dybere end i sen tid, men uden afgørende ændringer i deres karakter. Således har den smalle landtange, der forbinder Odsherred med det øvrige Sjælland ved Dragsholm, ikke været gennembrudt af Stenalderhavet.

I fjordens bredninger har vandet udjævnet dybdeforholdene ved at nedbryde moræneknoldene og aflejre materialet i dalene, så bredningerne har fået helt jævne bundniveauer (fig. 6). Dette er formentlig fremmet af en kraftig tidevandsstrøm, der tillige har fremmet opvækstvilkårene for store østersbanker, der efterhånden på det nærmeste har lukket fjordens snævre passager. Herved er opstået de mange meter tykke banker ved Frederikssundbroen, Kølholm og Eskildsø, der på grund af hårdhændet industriel udnyttelse af skallerne stort set er bortgravet nu.

Udenfor fjordsystemet er på kortet fig. 1 vist tre områder af marint forland, som vil blive omtalt i det følgende. Mod vest ses det, hvorledes den indre del af Sejerø-bugten har rakt langt ind i Odsherred mod Højby, mod nord ses det, at der på Halsnæs' nordside har været en fjord mellem Kikhavn og Hald, og mod syd viser 5 m-kurven, at der strækker sig et næs ud i Køge bugt udfor Karlslunde, omgivet af lavninger. Hernede kan 5 m-kurven ikke bruges til angivelse af stenalderhavets kystlinie, men alle disse tre steder, er der tale om, at den ældre kystkarakter har været radikalt anderledes end den nuværende, – herude har havets nedbrydende og omformende virksomhed omskabt landets bakkede og fligede kystprofil til en næsten retliniet udligningskyst, og en stor del af denne forandring ligger i historisk tid, som vi skal se i det følgende.

Foruden landhævningen må der derfor tages hensyn til processerne i det marine forland, når vi vil søge tusind år tilbage. Til disse processer hører som nævnt nedbrydningen af kystens fremspringende punkter og dannelsen af strandvolde og krumodder foran de områder, hvor kysten viger tilbage. Her-til hører også tilgroningen af strandlagunerne og den periodevise forekomst af sandflugt. Disse processer er først og fremmest aktuelle i den ydre del af

fjordkomplekset, mens grænsen mellem land og vand i den indre del forskydes som følge af tilførslen af sand, ler og slam fra åerne, samt på grund af tilgroning og afledning af ferskvand.

De enkelte processer forløber med stærkt varierende hastighed. Undersøgelser ved Flensborg fjord og Slien tyder således på, at vandspejlet i dette område omkring Kristi fødsel har været som nu, mens det omkring 1000 e. Kr. har ligget ca. 1 m lavere<sup>9</sup>). Der er altså ingen sikkerhed for, at landet har hævet sig jævnt 1 m for hvert årtusinde siden Litorinahavet, som man kunne fristes til at regne med for den ydre del af vort fjordkompleks. Kystnedbrydningen og materialetransporten langs kysten er en funktion af de fremherskende vindforhold, men selv i perioder uden ændringer heri kan aktiviteten variere stærkt, alt efter om kysten er i et ungt eller et modent stadium som udligningskyst. Tilmed kan en ligevægtstilstand hurtigt ændres til uligevægt, som f. eks. i forbindelse med den store stenfiskeraktivitet på landgrundene langs vore kyster i anden halvdel af 1800-tallet, da der skulle skaffes store sten til bygning af havnemøler. Den førte til en så kraftigt øget kysterosion, at man i 1906 måtte vedtage den første kystfredningslov, der begrænsede adgangen til at fjerne de kystnære sten. Også naturen selv kan fremkalde pludselige ændringer ved stormflod, skybrud eller som det var tilfældet i 1931, da en verdensspændende ålegræsepidemi dræbte de store skove af ålegræs, bl. a. på bunden af Roskilde fjord og Isefjord, og der dermed blev frilagt uhyre sandmasser, som nu frit kunne omlejres af strømmen<sup>10</sup>).

Også flyvesandsfremstødene er kommet i bølger. Ved hollandske klitundersøgelser er de to vigtigste sandflugtsperioder ved Nordsøens sydkyst bestemt til henholdsvis at slutte omkr. 300 e. Kr. og begynde igen i 1100-tallet. Denne sidste periode sættes bl. a. i forbindelse med øget kysterosion på grund af øget stormfrekvens fra vest<sup>11</sup>). I vort tilfælde har sandflugten været en meget væsentlig faktor til at sløre landskabets oprindelige karakter ved nordkysten, således kan Brødemosesund kun svagt spores på kortet fig. 1, fordi terrænet over mod Asserbo er hævet op over 5 m-kurven ved meterhøje klitter<sup>12</sup>). Her kan vi følge sandflugtens hærgen fra 1500-tallet frem til slutningen af 1700-tallet på grundlag af de skriftlige kilders udsagn. Når vi skal tilbage til vikingetidens og den tidlige middelalders situation, må vi altså først „afskrælle“ et ofte metertykt flyvesandslag i disse egne.

Det fremgår formentlig klart heraf, at kun et nært samarbejde mellem geologer og arkæologer vil kunne klarlægge det komplekse samspil imellem disse geologiske processer og dermed åbne vejen til et detailleret kendskab til kystens udformning i forskellige historiske prioder. Forhåbentlig vil de kommende eksempler vise, at et sådant samarbejde vil være af betydelig historisk-topografisk interesse.

## VRAGFUND I FJORDENE

Den 9. maj 1882 kunne man i Nationaltidende læse følgende notits:

*Et Fund i Roskilde Havn.* Ved Uddybning af Roskilde Havn er der i selve det indre Havnebassin, tæt Vest for det nye østre Bolværk, fundet Vraget af en mærkelig gammel Baad, som var forarbejdet af Egetræ. Kjølen, som var 16½ Alen lang, Forstavnen, Bundstykkerne, noget af Beklædningen m. m. vare tilbage, dog ikke saa fuldstændig, at man kunde stille det sammen til noget Helt, hvad der ellers vilde have været ganske interessant. Fartøjet skjøntes dog at have været en aaben Robåd uden Dæk og meget fladbundet. Paa et af Stykkerne var Aarstallet 1615 indskaaet. Der foreligger flere Historiske Vidnesbyrd om at Roskilde Fjord i Christian den Fjerdes Tid var usejlbar for andre Fartøjer end meget fladbundede som den fundne Baad, og dog havde i Fordums Tider Vikingskibe og Langskibe færdedes i disse klassiske Farvande. I Roskilde Domkirkes Regnskaber for Aarene 1634–35 hedder det saaledes i Anledning af Kongeportens Opførsel – den Portal, som nu er flyttet til Holmens Kirke i Kjøbenhavn – at de tvende Skippere, som førte de tilhugne Sandsten til Portalen hid, ikke kunde komme ind i Havnen, men maatte have en norsk Skipper til at losse dem 6 Læster Gods fra udenfor Grunden. Da derfor Christian den Fjerde samme Aar lod de to endnu bevarede Spir sætte paa Domkirken, hvortil Tømmeret blev kjøbt i Wisby paa Gulland, som dengang var dansk, var han nødsaget til at lade tre Skibsladninger Tømmer udlosse i Kjøge, hvorpaa Domkirkens Bønder med Besvær maatte kjøre den ad en dengang daarlig Landevej til Roskilde. Den ynkelige Tilstand i Roskilde Fjord, som antages dels at være Naturens Værk, dels ifølge et Sagn, stamme fra Dronning Margrethes Tid, i hvilken man af Frygt for Sørøvere skal have spærret den smalle Rende imellem Eskildsø og Hornsherred ved Forsænkninger, vedvarede imidlertid næsten lige til for et halvt Hundrede Aar siden, og Kjøbmændene maatte indtil da lade deres Skibe losse i Frederikssund, hvorpaa Varerne bleve afhentede i mindre Fartøjer.

Med denne præsentation af et i sig selv ret uanseligt vragsfund fra Roskilde havn sammenfattes<sup>13)</sup> den komplekse situation omkring søvejen til Roskilde: I vikingetiden var der fri sejlads, så spærredes sejlløbet ved Eskildsø, hvorefter kun fladbundede både og pramme kunne passere, indtil fjordens løb uddybedes i 1830-erne.

Nu er begrebet „sejlbar“ ikke defineret en gang for alle; det henfører til, om varetransporten i den pågældende periode lettest kan ske ad vandvejen ved brug af passende fartøjer, eller om den besværligere landtransport er den eneste mulighed for at bringe fragten frem til stedet. I den forbindelse må man ikke overse, at det i ældre tid var en undtagelse, når de større skibe kunne sejle helt frem til målet og losse til en kaj eller bro. Den normale situation ved de danske fladkyster var, at lasten måtte losses og lastes i pramme eller både, der besørgede transporten ind til landingsstedet, undertiden over afstande på flere mil. Således måtte skibe med gods til Haderslev i middelalderen og nyere tid ankre op ved fjordmundingen og omlade lasten til pramtransport de sidste 12–14 km ind til byen<sup>14)</sup>.

Vi må derfor ikke blot kende vanddybderne i fjorden i tidligere tid, men også de fartøjstyper, der var i brug i forskellige perioder for at komme videre. Hvad dette angår er vi i den heldige situation, at der som bekendt siden 1882 er fundet og undersøgt et nok så væsentlig fartøjsfund i dette fjordsystem, *Skuldelev-skibene* fra omkr. 1000 e. Kr., der nu er udstillet i Vikingeskibshallen. Desuden har Nationalmuseets Skibshistoriske Laboratorium

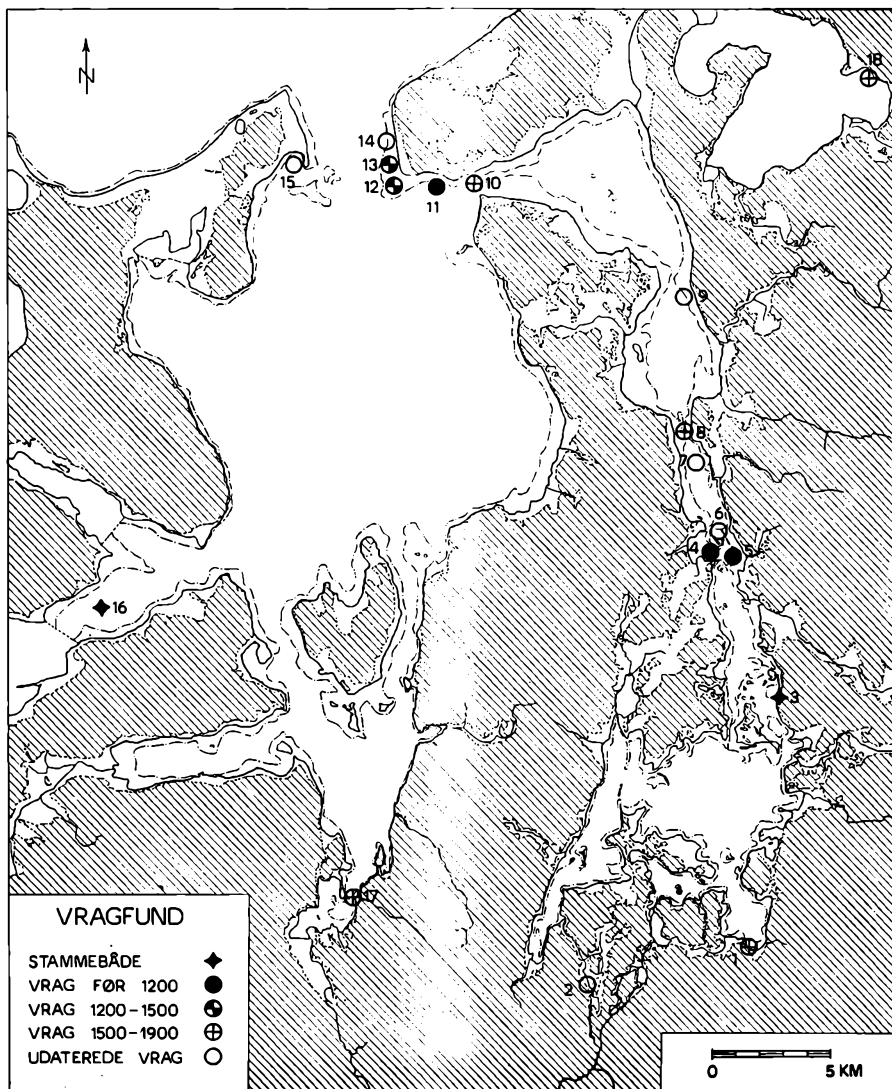


Fig. 7: Kort over Isefjord- og Roskildefjordområdet med angivelse af fundsted for vragsfund indberettet til Skibshistorisk Laboratorium.

(SL), der har til huse sammesteds, og som indsamler oplysninger om vragfund og andre fortidsminder på havbunden overalt i Danmark, i årenes løb fået adskillige meldinger om vragfund i Roskilde fjord og Isefjorden. Dette materiale er spinkelt, når man ønsker at kende fjordens fartøjstyper igennem tiden, men det har den fordel, at de pågældende fartøjer rent faktisk må have været brugt på stedet. Fundene giver dermed glimtvis indblik i de tekniske forudsætninger for at bruge fjordene som transport- og færdselsvej eller til fiskeri. De registrerede vrag udgør utvivlsomt kun en brøkdel af de vrag, der gemmer sig i fjordene, og mange andre end de angivne kan være kendt af fiskere eller andre, der færdes på og ved fjorden. Der er således påfaldende tomt for fundmeldinger fra Isefjordsområdet og fra den inderste del af Roskilde fjord (fig. 7), et forhold, som læserne af dette skrift måske kan være med til at rette op på?

Til kortet fig. 7 følger hermed nogle kortfattede oplysninger på de enkelte fundpositioner:

- 1) *Vrag af fartøj af eg (klink/kravel?) med 10,35 m lang køl, fundet ved udbygning af Roskilde havn 1882. Fladbundet, åben robåd uden dæk. „1615“ indskåret i træstykke (årstal?). Fundet ikke bevaret.*
- 2) *Vrag af „vikingeskib“, fundet før 2. verdenskrig ved gravning af vandværksbrønd ved Løjre å, syd for Gevninge. Ikke nærmere undersøgt.*
- 3) *Stammebåd, 3,45 m lang båd af udhulet egestamme fyldt med sten, fundet 1972 ved Jyllinge, syd for fiskerihavnen på 1½–2 m vand. Udgravet, opmålt og tilvaretaget af SL. C-14 datering: 90 e. Kr. ± 75 år. (Se fig. 8).*

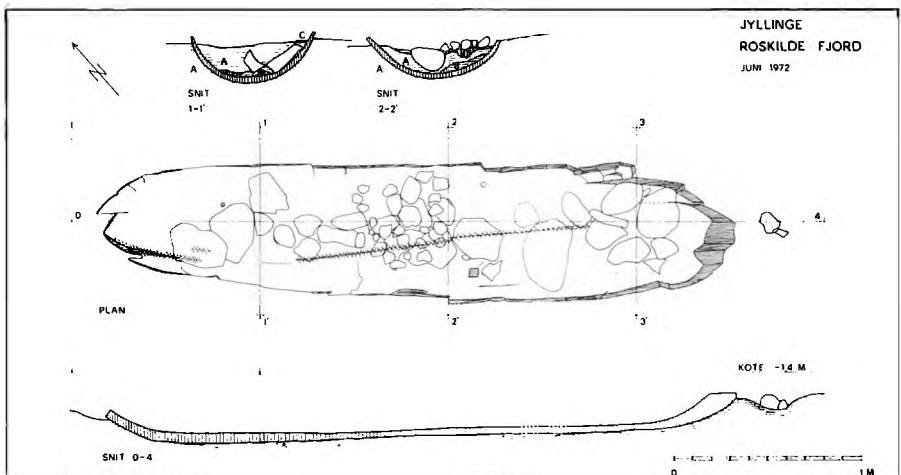


Fig. 8: Opmåling af stammebåd af eg, fundet og udgravet 1972 i Jyllinge syd for den gamle havn på 1½–2 m vand. Revner i båden var tætnet med harpiks eller lign., og båden var sænket fyldt med sten (for at lukke revner i træet?).

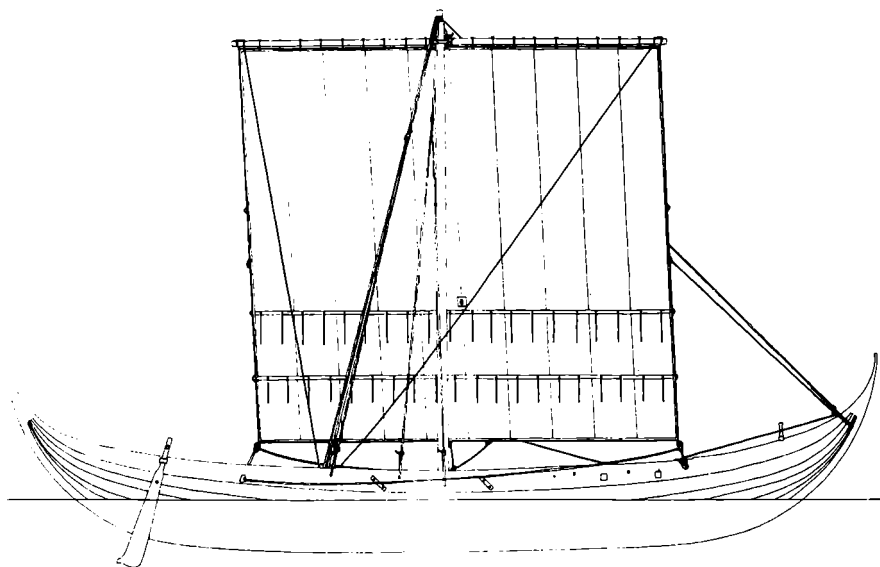


Fig. 9: Rekonstruktionstegning af det lille handelsskib, *Skuldelev 3*, der formentlig repræsenterer den lokale skibstype til handelsfærd indenfor Skandinavien og Østersø-området omkr. år 1000 e. Kr. Skibet har haft en lasteevne på ca. 5 tons og en besætning på 5–6 mand.

- 4) Fem vikingeskibe, „*Skuldelev-skibene*“, sænket 1000–1050 som spærring i *Peberrenden* udfor Skuldelev strand. Undersøgt og bjærget af Nationalmuseet 1962, nu udstillet i Vikingskibshallen i Roskilde<sup>15</sup>).
  - Vrag 1*: 16,3 m langt havgående *handelskib*, bygget af fyr og eg (i Vestnorge?). Lastet dybgang max. 1,5 m.
  - Vrag 2 (+4)*: 29 m langt *langskib* bygget af eg, dybgang ca. 1,2 m.
  - Vrag 3*: 13,8 m langt *handelskib*, bygget af eg (ved Roskilde fjord?), dybgang lastet max. 1,0 m. (Se fig. 9).
  - Vrag 5*: 17,4 m langt *krigsskib* for 24 årer, bygget af eg og ask (ved Roskilde fjord?), dybgang ca. 0,6 m. (Se fig. 10).
  - Vrag 6*: 11,6 m lang fiskerbåd eller lign., bygget af fyr, eg og birk (på Gotland?), dybgang lastet ca. 0,7 m.
- 5) *Vragdele* af formodet vikingeskib, opgravet sammen med store sten i maj 1962 i *Jydedybet* øst for Skuldelev-spærringen. Formentlig et tilsvarende anlæg, der er totalskadet ved gravning af østerskaller. C-14 datering 1080 e. Kr.  $\pm$  100 år.
- 6) *Vrag* observeret i „*Mikkelskulet*“ øst for Kølholm på 2–2,5 m vand. Herfra stammer formentlig et beskadiget spant, der er optaget ved skallegravning 1966. Alder og art af *vrag* ukendt.
- 7) *Spant* af klinkbygget båd, opfisket 1968 ved *Frederikssund*. *Vrag* forgæves eftersøgt. Ikke dateret.
- 8) *Fire både* fundet i 1930-erne under den gamle pontonbro ved *Frederikssund*. Bådene var syet sammen (indbyrdes?) med læderremme. Fundet ikke bevaret eller dateret<sup>16</sup>).



Fig. 10: Kopi af Skuldelev 5-krigsskibet, „Sebbe Als“ bygget 1969 af sønderjyske spejdere til sejlads i danske farvande.

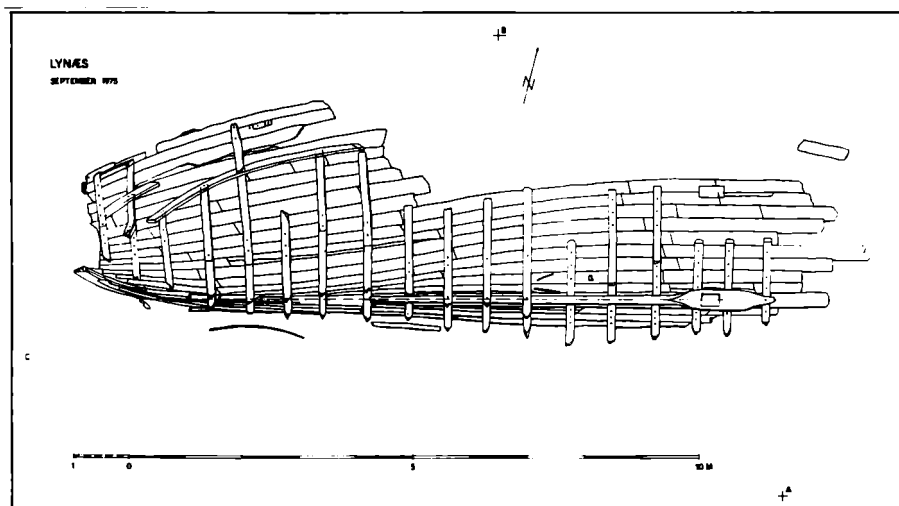


Fig. 11: Udgravningsplan af Lynæs-skibet fra omkr. 1100, udgravet 1975. Bevaret er styrbords side af forskibet og bunden midtskibs, så skibets oprindelige længde kan beregnes til 25–26 m, – et storskib blandt datidens handelsskibe!



- 9) *Spant* af klinkbygget kølbåd, opfisket på lavt vand udfor *St. Havelse* i 1962. Spantet udsavet af krumgroet egeplanke. Ikke dateret.
- 10) *Vrag* af kravelbygget skib iagttaget udfor *Sølager* i 1977. Muligvis en jagt sunket omkr. 1900. Vraget ikke undersøgt nærmere.
- 11) *Vrag* af stort *handelseskib* fra omkr. 1100, fundet og udgravet 1975 øst for *Lynæs*. (Fig. 11). Skibet har været et meget velbygget, ca. 25 m langt storskib af eg. Fundet ventes indføjet i Vikingskibshallens udstilling. Nær fundstedet fundet køl af et andet tilsvarende skib. På kysten indenfor påvist stor markedsplads eller lign. fra vikingetid og tidlig middelalder.
- 12) *Vrag* af kraftigt klink/kravelbygget skib med munkesten delvis frilagt af strømmen 1977 vest for *Lynæs* ved fortet. Endnu ikke nærmere undersøgt, formentlig 13–1600-tal.
- 13) *Vrag* af ballastet, klinkbygget skib med spejkløvede egebord, krum forstævn, ret agterstævn og stævnror. Frilagt af strømmen efter bygningen af færgehavnen ved *Hundested*. Formentlig nordisk 12–1400-tals skib. Ror og agterstævn bjærget, vraget ligger udsat og bør sikres/bjærges.
- 14) *Vrag* ødelagt ved udgravning til ny færgehavn ved *Hundested* omkr. 1970–75. Bestemmelse af art og alder har ikke været mulig.
- 15) Et eller flere *vrag* iagttaget ved bugten ved *Skånsebøge*. Spantdel af kravelbygget vrag optaget. Forholdene på stedet ikke nærmere undersøgt.
- 16) *Stammebåd* ved *Lammefjorden* fundet omkr. 1940 af fisker. Benharpun iagttaget i båden, men fundet blev ikke bjærget.
- 17) *Krumtømmer* fra kraftig færgepram, opfisket i 1950-erne ved *Munkholmbroen* (fig. 12). Formentlig 17–1800-tallet.
- 18) *Ror* fundet 1975 i Arresøen ved Annisse. Stævnror med 1,5 m høj rorstamme, formentlig til fladbundet pram fra 17–1800-tallet.

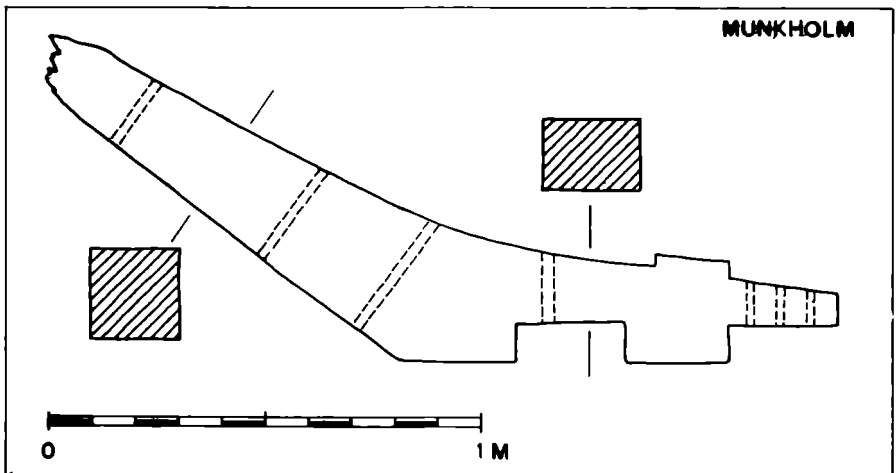


Fig. 12: Fra en kraftigt bygget færgepram sunket ved *Munkholmbroen* er dette stykke tømmer opfisket. Det er formentlig et knæ til støtte for prammens skrå endeflade.

Det fremgår af denne liste, at der er en stor spredning på vragsfundene, både hvad type og alder angår. Følgende kategorier kan umiddelbart udskilles:

*Stammebåde:* (nr. 3 og 16, endvidere er i Lammefjorden udenfor kortets område fundet en stammebåd i 1943<sup>17</sup>). Både af udhulede træstammer har utvivlsomt været i brug i fjordene langt op i tiden til fiskeri, fuglefangst og færgeri i lighed med nutidens småpramme og skydepramme. Undersøgelser i andre dele af Danmark viser stammebåde anvendt indtil 1800-tallet under betegnelser som knobskib eller ege<sup>18</sup>) (jævnfør iøvrigt *Egebrygge* på Eskildsø overfor fundstedet for nr. 3).

*Byggede småbåde:* (nr. 7 og 9). Klinkbyggede både under ca. 6 m's længde til fiskeri, færgeri og lokal transport har formentlig eksisteret siden yngre jernalder. De to fund nr. 7 og 9 er formentlig fra nyere tid.

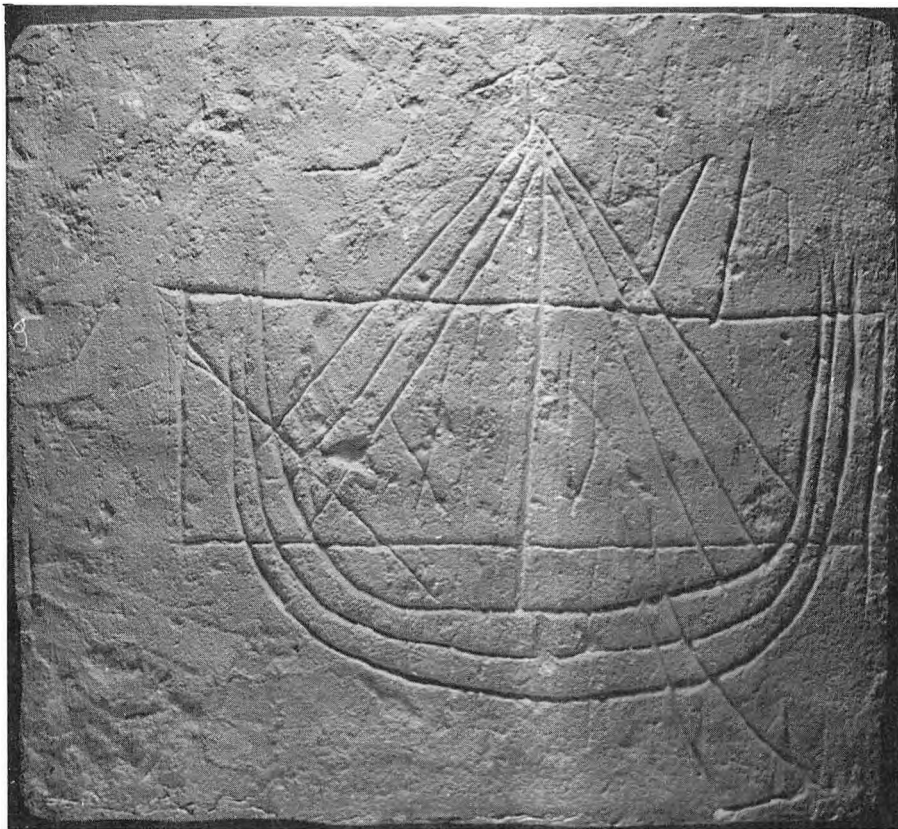


Fig. 13: Skibsrids i *Himmeler kirke* ved Roskilde. Denne skibstegning (og andre mindre detaillerede) fandtes 1972 indskåret i kridtsten ved den vestre vange af norddøren, antagelig fra omkr. 1200. Ridset viser et skib af nordisk type med siderør og et bredt råsejl spilet op i vinden med en kløftet stage.

*Færgebåde/pramme:* (nr. 8, 17 og 18). Fladbundede pramme til færgefart eller omladning fra skib til land kendes omkr. 1100 fra Egersund og omkr. 1300 fra Falsterbo. I marts 1328 druknede 30 mennesker mellem Holbæk skibsbro og landsbyen Markeslev<sup>19</sup>), hvor der gik en færgerute. Mon ikke der ligger vraget af en færgepram på fjordbunden efter denne katastrofe? Oplysningerne om nr. 8 er for upræcise, men nr. 17, knæet fra Munkholmbroen (fig. 13), er fra en kraftig, velbygget færgepram fra nyere tid. Nr. 18 er vel fra en lastepram på Arresøen efter kanalens gravning i 1717–19 ved Frederiksværk.

*Søgående klinkbyggede skibe:* (nr. 1(?), 2(?), 4, 5, 11, 12(?) og 13). Her viser Skuldelev-fundet på enestående vis det brede spektrum af fartøjstyper til fiskeri, handel og søkrig, som allerede var udskilt i vikingetid. Samtidig viser fundet, at skibe bygget fjernt fra Roskilde fjord har været anvendt på fjorden. Det mindre handelsskib har i fuldlastet stand krævet en vanddybde i renderne på ca. 1 m, mens det større har krævet 1½–2 m. Krigsskibene har kunnet klare sig med ca. 1 m's vanddybde. Lynæsskibet sprænger alle hidtidige forestillinger om de nordiske handelsskibes størrelse omkr. 1100 med sin længde på ca. 25 m og formodede max. dybgang på ca. 2 m.

Igennem disse og andre skibsfund fra de senere år er det blevet muligt at følge udviklingen indenfor det nordiske skibsbyggeri fra de rene vikingetidstyper til 12–1300-tallets nordiske skibe<sup>20</sup>), der optog træk fra den hanseatiske skibstype *koggen* i sig f. eks. den rette agterstav med stævnrør, som vi møder i vraget ved Hundested (nr. 13).

Der er endnu ikke påvist noget koggevrug i Isefjorden eller Roskilde fjord. Derimod er i 1977 ved Vejby på Nordsjællandskysten bjærget vraget af en kogge, bygget i Danzig-området og strandet omkr. 1380 efter en rejse til Vesteuropa. Dette fund, der bl. a. omfatter 110 guldmønter og spor af lasten<sup>21</sup>) indgår i Vikingeskibshallens planlagte udstilling af middelalderskibe, hvor også størstedelen af vraget tænkes præsenteret. Derved vil man tydeligt kunne vise den radikale ændring i skibsbygningsteknologien, som den fuldt udviklede kogge repræsenterer i forhold til den ældre nordiske tradition. Hvor vikingetidens og den tidlige middelalders nordiske skibe endnu bærer præg af oprindelsen i spinkle rofartøjer, bygget til at lande på kysten og trække på land, er koggetypen skabt til Vadehavets forhold som et kraftigt fladbundet sejlskib, der kan tåle at blive lastet og losset, mens det ligger tørt ved ebbe-tide<sup>22</sup>). Middelalderkoggen byggedes med kraftigere dimensioner i spanterne og de savskårne bord og udfra et enklere byggeprincip end de nordiske skibe. Dermed blev de også mere tungtsejlende, og efterhånden også så dybtgående for de større skibes vedkommende, at de havnebyer, der ikke naturligt havde vanddybder på mindst 3 m i indsejlingen, blev tvunget til enten at uddybe

løbet (f. eks. Rostock, 1288<sup>23</sup>)) eller at udflytte havnefunktionen helt til et mere egnet sted, som tilfældet netop blev for Roskilde, hvis havnefunktioner overførtes til Roskilde-bispernes fine naturhavn *Havn* ved Øresund i løbet af 1200-tallet.

Det kan ikke undre, at nogle af koggens enkle konstruktioner blev kopieret i de nordiske handelsskibe. Derimod kan det umiddelbart virke mærkeligt, at det danske ledingsystem i 1304 bliver omlagt fra at omfatte et stort antal af de hurtige og manøvredygtige ledingskibe af „vikingeskibstype“ til et langt mindre antal kogger. Imidlertid var koggerne med deres kraftige og høje skibssider usårlice mål for de lave ledingskibe, uanset at disse sejlede langt hurtigere. Fra koggens dæk kunne man suverænt skyde ned i ledingskibene, og hvis disse kom nær, kunne en enkelt sten slå hul i skibsbunden. Ledingskibene søgte at komme på højde med situationen ved at bygge hævede kasteller for og agter, hvorfra man kunne beskyde koggerens dæk, men da koggerne også fik kasteller, var slaget definitivt tabt for de gamle ledingskibe.

Legenden om Hellig Olavs kapsejls med broderen Harald om Norges trone<sup>24</sup>), som vi møder i bl. a. kalkmalerier i Kirke Hyllinge kirke i Roskilde amt, Sigerslevvester kirke i Frederiksborg amt og Skamstrup kirke i Holbæk amt (fig. 14), giver en slående illustration af middelalderens danskere op-



Fig. 14: Hellig Olavs kapsejls i „Oksen hin lade“ mod „Ormen hin glade“ fremstillet på kalkmaleri i *Skamstrup kirke*, Holbæk amt. Sidste halvdel af 1300-tallet.

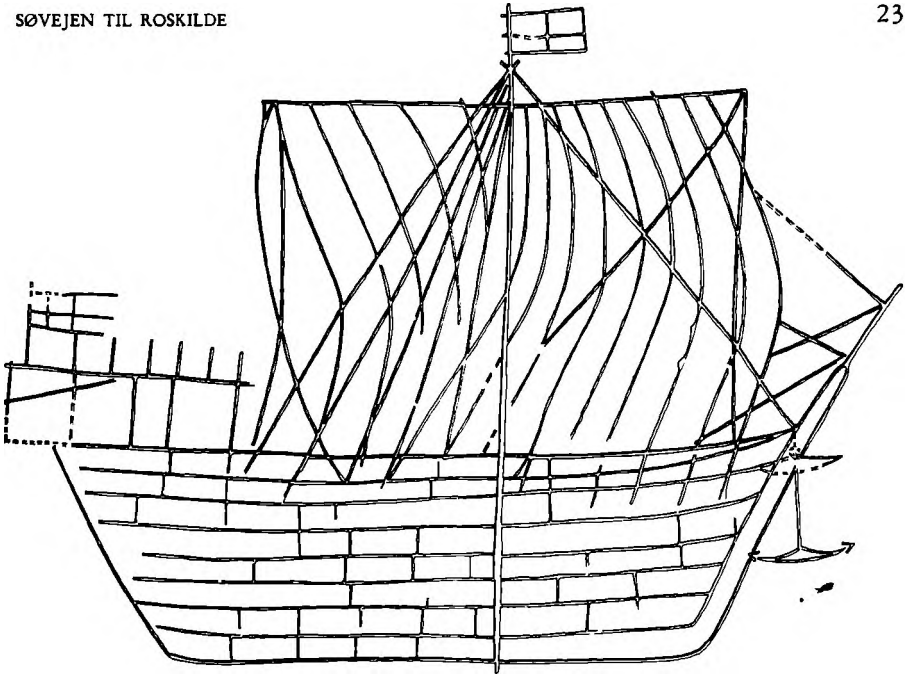


Fig. 15: Kogge indridset i østre vange af norddøren i *Sct. Jørgensbjerg kirke* ved Roskilde havn. 1300-tallet; ældste gengivelse af dannebrog? Aftegnet af Elna Møller 1943.

fattelse af disse skibstypers sejlegenskaber. De to brødre bytter skibe, så Hellig Olaf i stedet for „Ormen hin glade“ får „Oksen hin lade“. Olaf kan være tryk ved udfaldet, han har højere magter i ryggen, og „Oksen“ stryger da også forbi „Ormen“ med en sådan fart, at besætningen må surres fast, og en pil, der afskydes fremefter, falder ned bag skibet. Visen lader ingen tvivl om de guddommelige magters medvirken. Navnene på de to skibe kunne ellers nok få én til at forvente et andet resultat under mere lige vilkår. I kalkmaleriet i Skamstrup kirke har maleren søgt at give de rette associationer til navnene ved at male Olaf agter i „Oksen“ af koggekarakter, mens Harald følger i „Ormen“, der helt har vikingskibets karakter.

Iøvrigt findes en af vore bedste gengivelser af skibstypen koggen indridset i norddøren af *Sct. Jørgensbjerg kirke* ved Roskilde havn (fig. 15). Dette detaljerede rids fra 1300-tallet viser tydeligt koggens rette stævn, den høje skibsside og kastellet agter<sup>25</sup>). Ifølge Henning Henningsen synes dette at være den ældste afbildning herhjemme af korsflaget, dannebrog, der efter legenden faldt ned fra himlen under Valdemar Sejrs korstog i Estland 1208<sup>26</sup>).

Vragfundene indenfor fjordkomplekset har deres væsentlige opgave i at udvide vort kendskab til de fartøjer, der har været i brug på fjorden. For perioden 1000–1100 er vi meget fint dækket ind, mens vi for resten af tiden

har meget få fund og undersøgelser. Dette understreger behovet for, at flere af de kendte fundsteder undersøges ordentligt, ikke mindst nr. 1 (vraget ved Lejre å) og nr. 13 (Hundested), og at vi på alle måder søger at hindre meningsløse ødelæggelser i fremtiden, som den der overgik vraget i Jydedybet i 1962 (nr. 5).

Sammenfattende kan vi altså konstatere, at der foruden småbåde og færgepramme har været brugt krigsskibe med en dybgang indtil 1,2 m og handelsskibe med en dybgang indtil 1,5 m i det indre af Roskilde fjord omkring 1000 e. Kr., og at store handelsskibe på indtil 2 m's dybgang har forekommet i den ydre del af fjorden omkr. 1100 e. Kr. Muligvis har enkelte kogger i 12–1300-tallet fundet vej helt til Roskilde, men i så fald har de ikke været fuldt nedlastede til de ca. 3 m's dybgang, som var normen for de største skibe under 1300-tallet.

## SPÆRRINGER, BROER OG FÆRGER

Under gennemgangen af de geologiske forhold så vi, hvorledes de processer, der er bestemmende for farvandets sejlbarhed, har skiftet igennem tiden. Det er ikke alene landhævningen (hvis størrelse siden vikingetiden vi endnu ikke kender nærmere), men også sandflugt, tilgroning og lign., der har påvirket fjordens muligheder for at tjene som søfartsvej i forskellige perioder.

Hertil kommer de menneskeskabte vanskeligheder. I avisnotitsen fra 1882 om vragfundet i Roskilde (nr. 1) præsenteres sagnet om, at dronning Margrethe lod den smalle rende mellem Eskildsø og Horns Herred spærre ved forsænkninger. Dette sagn møder vi som vandresagn flere steder i fjorden, således også omkring „Dronning Margrethes Skib“ i Peberrenden ved Skuldelev<sup>27)</sup> og „Dronning Margrethes Spærredæmning“ nord for Kronprins Frederiks bro ved Frederikssund<sup>28)</sup> og endvidere udenfor vort fjordsystem som „Dronning Margrethes Stiger“ ved Vordingborg<sup>29)</sup> og „Margrethes Bro“ ved Haderslev fjords munding<sup>30)</sup>. I alle disse tilfælde har der rent faktisk kunnet konstateres pælespæringer, sænkede skibe eller lign. på de steder, som traditionen pegede ud, men til gengæld har intet af de anlæg, der har kunnet dateres, tilhørt tiden omkr. 1400, da vor første dronning Margrethe virkede, – de har alle været betydeligt ældre.

Det er nu ikke alle spæringer, der er menneskeskabte. Når Roskildes borgere ifølge Both's topografiske beskrivelse fra 1871 får skyld for at have anlagt en dæmning fra Bognæs til Selsø som forsvar mod „Fetallie-brødrenes“ angreb<sup>31)</sup>, er der tale om et forsøg på en forklaring af, hvordan det meget markante rev er opstået, der rækker fra Skriversnæbbedet ved Selsø til Sadelbakken ved Bognæs. Imidlertid ligger forklaringen i geologien snarere end i historien. En spærring på dette sted helt ovre i vestsiden af inderbredningen

ved indgangen til Lejre vig ville jo heller ikke kunne beskytte byen Roskilde mod angreb fra de fribytter-skarer, der opererede i Østersøområdet i slutningen af 1300-tallet, efter at de havde fået navn af at skaffe forsyninger (viktualier) til Stockholm under dronning Margrethes belejring af byen i 1389.

Dette rev fremtræder som en smal ryg af moræneler, kronet med mange store sten, hvoraf nogle bærer spor af, at man i ældre tid forgæves har søgt at flække dem til kvadre. Vi skal altså tænke os, at der, før man begyndte at bygge i sten, har ligget endnu flere sten på Bognæssiden, *Færgebrorevet* og fortsættelsen nordud, *Nørrerev* og *Gershøjrev* til *Skrivernæbbet*. Disse sten er udvasket af morænemateriale, der under sidste istids afsmeltningssfase af isens vægt er presset op i bunden af en revne i isen. Ovenpå morænen har en smeltvandsflod søgt sig frem i revnen, og det sand og grus, som floden har bragt med sig, er aflejret i bunden af revnen, d.v.s. ovenpå morænekammen<sup>32</sup>). Da isen forsvandt helt, stod moræneryggen tilbage i landskabet med grus og sand på toppen og langs tiderne som en ås, der her er vasket ned til „den hårde kerne“, og hvis fortsættelse iøvrigt kan følges i landskabet over et langt stræk, først som Skuldelev ås fra helligkilden ved *Sct. Olafs Skår* mellem Skuldelev og Østby til Skuldelev strand, og derfra i et delvis undersøisk forløb fra Peberholm til Kølholm, hvor Peberrenden krydses netop på det sted, hvor skibsspærringen blev anlagt (pkt. 1 på fig. 18 B). Nord for Kølholm fortsætter forløbet i Kalvøen med dens lange rev sydover.

Vi må altså afskrive tanken om, at dette rev fra Bognæs til Selsø er menneskeskabt. Derimod ville det netop her være naturligt at bygge videre på naturens værk, hvis man ønskede at regulere sejladsen ind i Lejre vig. Men der er foreløbig ikke noget, der tyder på, at det har været tilfældet – måske fordi man lettere kunne spærre længere ude i fjorden.

### *Eskildsø*

Hvordan forholder det sig da med spærringen ved Eskildsø? På det specialkort, som P. J. Hjorth tegnede i 1813 over det løb vest om øen, der nu kaldes *Skovrenden* (fig. 16), er „*Gamle Broe*“ angivet ved en række kryds (sten?), der rækker i en bue fra den lille holm *Kværnø* ved Eskildsø's sydvesthjørne til sydspidsen af *Selsø bage*. Netop hvor denne markering er, har den naturlige rende en dybde af kun  $3\frac{1}{2}$ –4 fod. Her er det laveste sted i hovedsejlløbet til Roskilde, den grund, som forhindrede de søgående skibe i at nå frem til Roskilde, ihvertfald siden senmiddelalderen<sup>33</sup>). Er det da denne „bro“, der har fremmet aflejringen af sand på dette sted og dermed givet Roskilde dødsstødet som søfartsby? – Eller er der blot tale om, at en gangbro til Eskildsø er blevet anlagt det sted, hvor vanddybden har været mindst?

Svaret på dette spørgsmål er at finde i en beretning, som hovedmanden bag arbejdet med fjordens uddybning, H. J. Ehlers i Roskilde, afgav den 28. au-

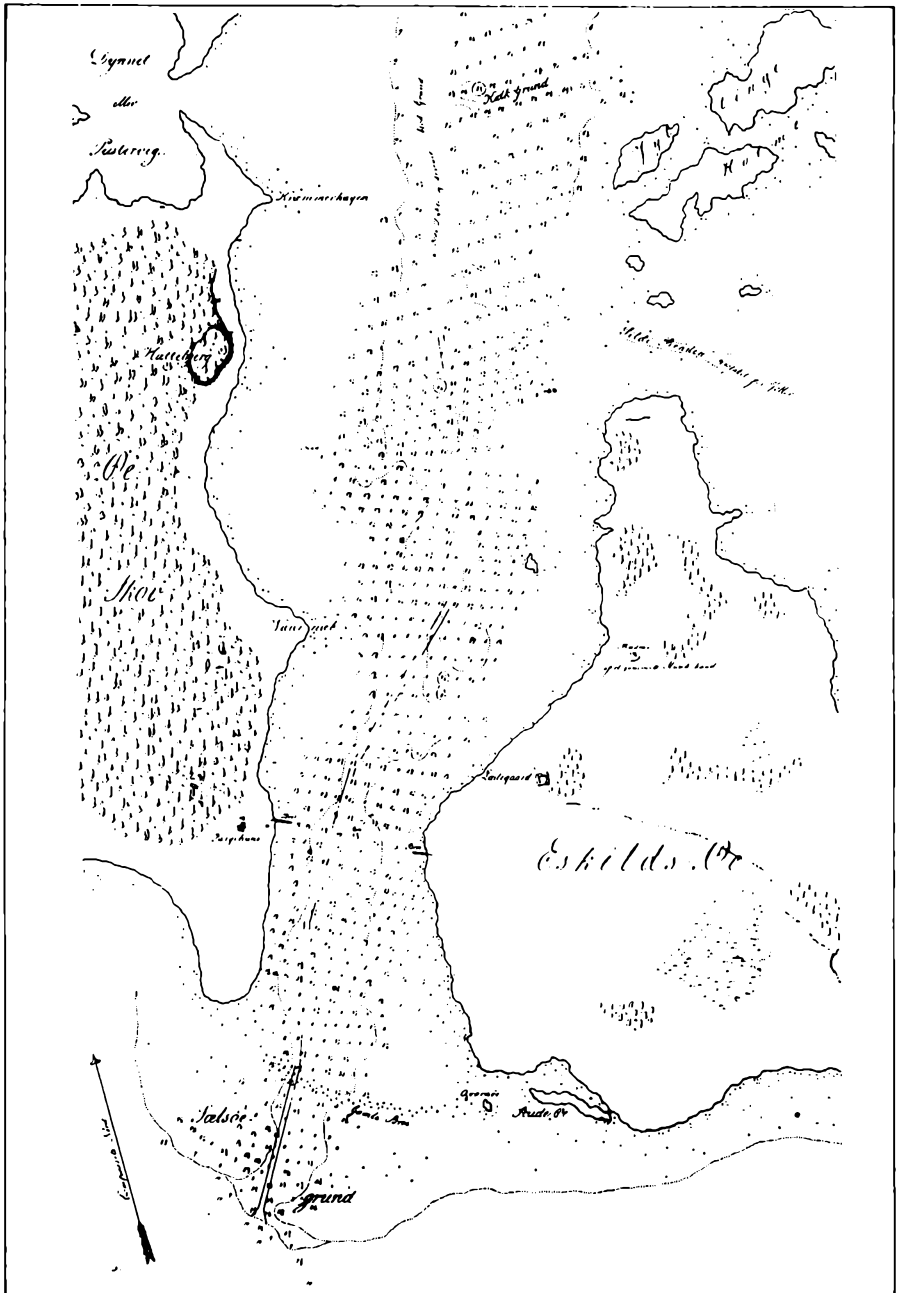


Fig. 16: „Special Kaart over Sælsø Grund og Farvandet paa den vestlige Side af Eskildsø i Roeskilde Fjord“, opmålt 1813 af P. J. Hjorth. Forslag til uddybning er angivet med rette linier.



gust 1839 til Chr. Jürgensen Thomsen, den dynamiske leder af Oldsagskommissionens samling (der siden blev til Nationalmuseet). Thomsen havde ønsket nærmere oplysninger om uddybningen for at få belyst spørgsmålet om fjordens spærring i ældre tid. Han kunne næppe være kommet til nogen bedre end Ehlers, der i sine unge dage havde været elev på Akademiet hos professor Abildgaard, og som nu igennem en lang periode i Roskilde Bys råd var aktiv for byens forskønnelse og personligt ledede arbejdet med sejlrendens uddybning til ti fod i 1833–36<sup>34</sup>).

*Beretning om Opmuddringen af en Deel af Roeskilde Fjord, samt Oplysning om, hvorvidt der ved denne Leilighed ere fundne Mindesmærker fra Oldtiden.*

Roeskilde Fjord, eller den Deel af denne, der gaaer fra Frederikssund til Roeskilde, udgjør en Længde af omtrent 9 Miil. Fra Roeskilde til Selsø Grund over for Eskildsø, har Fjorden en temmelig betydelig Bredde og en Dybde af flere Favne. Overfarten dertil, fra Roeskilde af, er omtrent 1½ Miil. Her /: nemlig imellem Eskildsø og Selsø Grund :/ vare ikkun 3–4 Fod Vand, og under lavt Vande maatte undertiden, førend Opmuddringen, Fartøier, 3 á 4 Fod dybtgaaende ligge 8 á 10 Dage førend de kunde komme over. Disse Grunde strækker sig i en Længde af omtrent ¼ Miil og have en Bredde fra 100 til 300 Alen.

Det skulde næsten synes som der i ældre Tider har været en Tilstopning, hvorpaa Strømmen har opkastet Mudder fra begge Sider og dannet Grunde 10 á 12 Fod høiere, end de ere udenfor paa begge Sider /: se: Jyllinge Bredning paa nordre og Roeskilde Bredning paa søndre Side :/, imidlertid fandtes der ved Opmuddringen intet Spor til at Tilstopningen var skabt med konstige Midler; For vel var der en Steenrevle omtrent 500 Alen fra Grunden ved søndre Side, eller Roeskilde Bredning, der gik tversover fra Qvernø ved den sydvestlige side af Eskildsø til Selsø Grund, hvilken Steenrevle der paa Kortet gives Navn af „Gammelbroe“ kunde synes anbragt med menneskelig Hjælp, da Stenene laae i 2de Rader ved Siden af hinanden, 2 Steen høit, 3 á 4 Fod under Vandet; men disse Steen ere ikke store, kun paa 2 á 3 Lispunds Vægt, og det kan derfor ikke tænkes, at de kunde have modstaaet Strømmen forand Grunden blot forhøiet med Opfyldning af Mudder, desuden laae de ovenpaa Mudderet og mane som anført kun 2 Steen høit, altsaa kan Mudderet ikke ved dem være samlet. – Endvidere fandtes ved Færgebroen, i Linien tværtover fra Eskildsø til Selsø Grund, et Stykke udefter for Broen en Række tynde Pæle af Egetræ og Birkestokke paa en Arms Tykkelse, afbrækket 3 á 4 Fod under Vandet, maaske ved Paaseiling og mueligt med Afhugning staaende 2 á 3 Alen dybt i Mudderet, men de stode ½ til 1 Alen fra hinanden og kunde saaledes ikke standse Strømmen eller gjøre Levningerne af en Adgangsbroe eller et Baad-leie ved Vestsiden.

En Kølle /: Skaft og Kølle hugget ud af heelt Egetræ :/ dannet som en Banke-tærskel, der bruges til at banke Klæder med efter Vadsk, men noget tykkere i Køllen, blev funden ved disse Pæle, og er ved Hr. Etatsraad Lehmann indleveret til Museum for Oldsager.

Igjennem denne Grund af ¼ miil langs imellem Selsø Grund paa vesten – og Eskildsø paa østre Side er nu oppmudret til 10 Fod, altsaa optaget 6 á 7 Fod Mudder.

Den oprindelige Grund paa dette Sted bestaaer af sandgruset Dynd, men her fandtes lige fra 3 á 4 Fod af til 10 á 11 Fod en saadan Mængde Østersskaller, at disse, blandede med lidt sandgruset Dynd, udgjorde Hovedbestanddelen af det, der blev taget op af Vandet. Disse Østersskaller medfører en Klæbrighed med Grunden som gøre at Siderne af den opgravede Rende staae som det var en Grundmuur, opført med Steen og Kalk.

Denne Mængde af Østersskaller kunde lade formode, at der har været en Østersbanke, der er tiltaget i dette smalle løb saaledes, at den har dannet en Revle tversover og herimod er mueligt opkastet Mudder fra begge Sider, der har dræbt Østersene, og dannet de Grunde, der vare til Hinder for Seiladsen.

Nogen saadan Forsækning, som Sagnet vil henlægge til Issefjorden under Dronning Margrethes Regjeringstid, er der ved dette Løb saaledes ingen Spor funden af.

Derimod er det ikke usandsynligt, at der i ældre Tider kan have været Communication imellem Eskildsøe og Selsø Grund, eller som det før kaldtes „Vesterlandet“. Paa Eskildsøe har, som Historien fortæller, i Slutningen af det 12te og i Begyndelsen af det 13de Aarhundrede været et Augustiner-Kloster, men fordi godt Vand ikke var at faae paa Øen, skulde Munkene /: denne Grund angiver Sagnet :/ være bortflyttede til Ebellholdt ved Frederiksborg. Paa Øens nordvestlige Side omtrent 300 Skridt fra Fjorden findes endnu Ruinen af et gammelt Kapel eller Kirkebygning. – Ruinen som er begroet med Krat af Elme og Hyld samt Ukrudt, skal i Mands Minde med Taarnet have været betydeligt høiere, end det nu er og havt en Hvælving af Mursteen, som blev nedbrudt og anvendt til Bygning af en Længde til den paa Øen nærmeste Ladegaard. – Levningerne af Kapellet eller den tilbagestaaende Muur bestaae tildeels af tilhugne Kamp-, Kridt- og Kalksteene. Det der er tilbage af Ruinen, har en Længde af 30 á 40 Alen og Muurene en Høide fra 1 til 5 Alen. Efter Sagnet er dette Kapel opført af en fransk Munk, altsaae formodentlig Abbed S. Wilhelm, som døde paa Øen 1202.

Have Munkene nu maattet forskaffe dem Vand og andre Fornødenheder fra Vestlandet /: Horns Herred :/ er det mueligt de have forskaffet dem Overgang – deels med en Bræddebroe paa Pæle og deels med Steenbroen under lavt Vand. Sagnet fortæller endnu, at Munkene om Sommeren lagde Broe over til Vestlandet for at hente Vand, men om Vinteren tog Isen og Strømmen Broen bort, og de maatte derfor bygge dem en Broe hver Sommer. Mueligt ere da overfor omtalte afbrækkede Pæle Levninger af en saadan Broe.

Lad os afbryde denne førstehåndsberetning her, inden Ehlers fortsætter nordud, for at samle svaret på vort spørgsmål op. Ifølge iagttagelserne ved gravearbejdet skyldtes den ringe vanddybde ved Skovrendens udmunding i Inderbredningen altså primært, at der her fra 3–4 fods dybde og ned til de 10–11 fod, hvortil der graves, lå en bank af østersskaller. Både nord og syd herfor har strømmen aflejret sand/mudder op imod banken og derved givet grunden en udstrækning på ca. 1 km i længden. Hvis vandstanden i vikingetiden har været som i 1830-erne, har skibe med større dybgang end ca. 1 m altså ikke kunnet passere her, og i de perioder med lavvande, der i vor tid som regel forekommer ved forårstid i forbindelse med længere perioders vind fra øst („påskeøsten“), har som anført selv skibe med 3–4 fods dybgang måttet

vente på „voksevand“ i dagevis, inden de kunne komme over dette kritiske sted. At munkene tilsyneladende har lagt to rækker sten ud over vadestedet for ved lavvande at kunne gå over her, gør naturligvis ikke sagen bedre, men er på den anden side ikke den primære årsag til miseren. Pælene ved færgebroen bliver der heller ikke nogen spærring udaf, selvom køllen til at banke dem ned med havnede på Oldnordisk Museum!

Skibshistorisk Laboratorium har foretaget enkelte sonderinger i farvandet omkring Eskildsø i 1963 inden skallegravningen for alvor satte ind i dette område. Ved „Gamle Broe“ udfor Kværnø viste bunden sig indtil halvt ude mod sejlrenden at være moræneler umiddelbart under overfladen. I vestsiden af renden syntes der at løbe en stenet grund ud ved „kosten“ lige syd for hagens sydspids, og lidt nordligere sås talrige afslag fra stenklovning, måske fortsættende i en stenansamling mod renden. I selve den gravede rende var naturligt nok hverken pæle eller sten at se. Ved samme lejlighed undersøgte „Silderenden“ øst om Eskildsø. Denne rende er meget grund i området udfor Eskildsøs nordlige del, og der er her et vadested, der har været benyttet fra øen ind mod Jyllinge. Lidt nordligere, udfor øens nordspids, krydses renden af en stenryg, ca.  $\frac{1}{2}$  m under vandet, der ved dykning på stedet viste sig at være en naturlig rygning, evt. forhøjet kunstigt med udkastede sten.

Siden da har laboratoriet ikke foretaget undersøgelser i området omkring Eskildsø, hvor der i mellemtiden har været gravet intenst efter østersskaller. Der er ikke indberettet fund af pæleværker og lign. i forbindelse med gravevirksomheden, men rygter melder om, at sådanne skal være fundet i Skovrenden. Derimod er der ad omveje kommet enkelte middelalderlige potteskår til museet, der er udgravet i dette område. Dem vil vi nu gemme lidt, indtil vi senere vender tilbage til Skovrenden i anden forbindelse; her kan vi altså blot konstatere, at de „spærringer“, der har været over renderne på begge sider af Eskildsø, nok snarest har været vadesten til munkenes brug. Om der derudover har været pæleværker med andre funktioner i Skovrenden, må foreløbig stå hen.

### *Kølbholm*

Næste snævre, vanskeligt passable sted i fjorden var området omkring den karakteristiske ø *Kølbholm* nordøst for Skuldelev Strand (fig. 17). Om dette skriver Ehlers:

Omtrent 1 Miil nordligere og i Fjorden ved de saakaldte Kjølhøie,  $\frac{1}{2}$  Miil sønden for Frederikssund, var Grunden ligeledes tilflydt, saa at Fjorden der ikkun var seilbar for 3 å 4 Fod dybtgaaende Fartøier, men her havde man hidtil fulgt Strømmen i meget vanskelige Krumninger sønden og vesten om Kjølhøiene. For at undgaa denne for Seiladsen vanskelige Retning, blev det besluttet at fordybe Fjorden i en lige Linie østen om Kjølhøiene ved at gjennemgrave Grunden imellem bemeldte

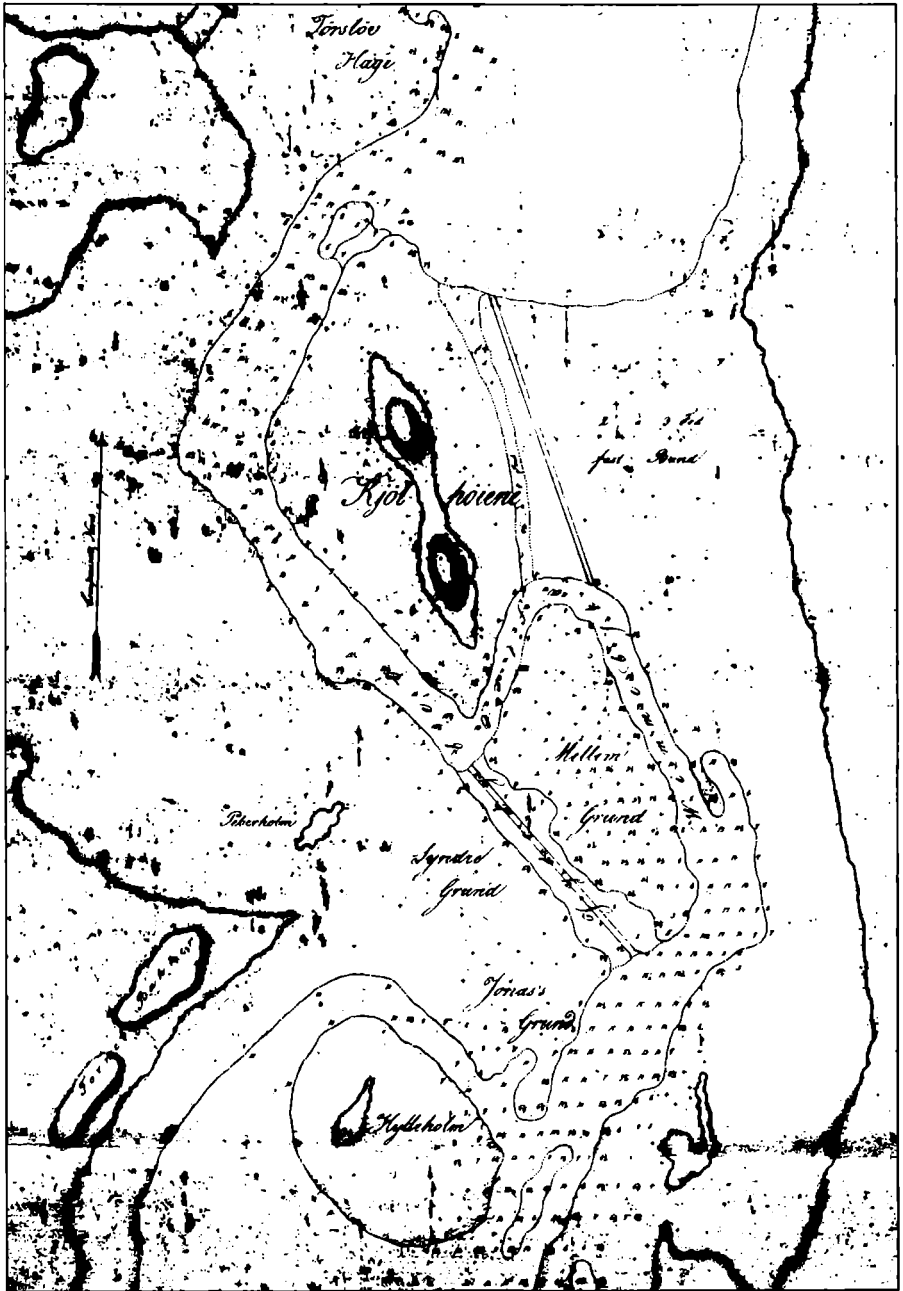


Fig. 17: P. J. Hjorth's specialkort af området ved Skuldelev-København med angivelse af to udbygningsmuligheder: enten gennem Jydedybet eller gennem grunden øst for København. Det blev den sidstnævnte linieføring, der valgte i 1833-36.

Høie og Landet ved østre Side. – Paa omtrent 800 Alen i Længde blev her gravet et Løb, 40 Fod bredt og 10 Fod dybt, hvor der forhen var kun 2 á 3 Fods Dybde. Her var Grunden ogsaa sandgruset og her fandtes ligeledes en særdeles Mængde Østersskaller, men iøvrigt mødte man her intet, der tydede paa nogen Forsænkning.

Som vi i dag véd, tog Ehlers grundigt fejl, når han mente, der ikke var spærringer i dette farvand. Men han kendte øjensynligt kun til de oplysninger, der var nedfældet i Hjorth's opmåling fra 1813, og de iagttagelser, som kom frem under selve gravearbejdet, og han overså derfor helt en af renderne på stedet, *Peberrenden*. Havde han drøftet sagen med fjordens fiskere, havde han nok fået mere fyldestgørende besked. De kendte nemlig fjordbundens render og grunde ligeså godt, som bonden kendte landsbyens marker; – og ligesom man på land havde særlige marknavne, der udgør en uudtømmelig stednavneskat, fordi de er bevaret i stort tal på de ældre matrikelkort, således havde fiskerne også egne navne til de mange karakteristiske dele af det undersøiske landskab. Desværre er langt den største del af denne navneskat gået tabt nu, fordi der ikke er foregået en tilsvarende kortlægning af havbunden, som af landet under og efter udskiftningen omkr. 1800. Dertil kommer, at stednavneforskerne har forsømt at opsøge de ældre fiskere, der i deres daglige virke var afhængige af detailkendskabet til bundforholdene og som kunne berette om disse navne. Ved fiskeriets omlægning i dette århundrede til nye fangstpladser længere til søs og ved anvendelse af elektroniske navigationsinstrumenter er grundlaget for videreførelsen af det gamle navnestof fra generation til generation forsvundet.

Vi må derfor være taknemmelige over, at den gamle Jyllingefisker Ludvig Ludvigsen, der fra 1962 til kort før sin død i 1972 arbejdede med ved konserveringen og restaureringen af Skuldelevskibene, og lokalhistorikeren Gunnar Olsen, Jyllinge, omkr. 1970 indsamlede stednavnestoffet fra hele den sydlige del af Roskilde fjord hos fjordfiskerne i Jyllinge og på andre pladser i fjorden og udgav dette<sup>35</sup>), så kendskabet hertil kunne blive spredt. Derved har vi fået mulighed for at forsyne det kort over fjorden ved Kølholm, som kan tegnes på grundlag af ældre flyfotos (fig. 18 A-B), med navne og detailler, der ikke fremgår af noget af de officielle kort.

Ved at sammenholde Hjorth's kort fra 1813 med vort fra 1954-situationen tegner der sig følgende billede af forholdene for den, der nordfra søgte at komme forbi Kølholm på vej mod Roskilde inden fjordens uddybning:

Man kunne følge den dybe *Vesterrende* forbi *Børtebulet* og ind i *Vimmel-skaflet*, der snor sig som et borsving, ligesom navnet angiver, inden man via *Højrenden*, *Væverrenden* og *Sobullet* når ned til *Porten*, åbningen mod bredningen syd for Hyldeholm. På denne strækning var der allerede inden uddybningen ret dybt vand. Bortset fra et lille område i *Højrenden*, hvor der kun



Fig. 18 A: Flyfoto optaget 10. maj 1954 fra ca. 3 km's højde af farvandet omkring Kølholm-Skuldelev strand. „Billegangene“ er spor efter de gravemaskiner, der i 1950- og -60-erne bortgravede størstedelen af de østersskallebanker, som var med til at forme dette særpregede undersøiske landskab med snævre render, spærringer og lign. Geodætisk Institut aut. reproduktion.

var 8 fod vand, kunne man her finde mindst 10 fod i hele forløbet. Ehlers skriver, at man hidtil havde fulgt strømmen i meget vanskelige krumninger – altså via *Vimmelskæftet*. Når han samtidig skriver, at grunden er så tilsandet, at fjorden her kun er sejlbart for skibe, der stikker 3–4 fod, refererer han til det mere direkte sejløb *Jydedybet*, der ifølge de angivne lodskud kun var 4 fod dybt i sejlrenden. Den tredje rende, *Peberrenden*, kender hverken Hjorth eller Ehlers åbenbart noget til, og dog har den for tusind år siden været så væsentlig, at man anvendte fem skibe foruden store mængder sten og pæle til at lukke den. Inden skallegravningen nåede herind, tegnede renden sig meget tydeligt fra luften og iøvrigt ved lavvande, hvor spærringen trådte frem som en stenryg tværs over renden, der er sandet til ved begge ender.

Hvis man i stedet for at gå vest om Kølholm fulgte *Mikkelsrenden* tæt ind under øen på dennes øst-side, kom man til *Mikkelsbullet*, der i vor tid har

været 2–3 m dybt. Herfra har der ifølge Hjorth været en  $3\frac{1}{2}$ –4 fod dyb rende ned til *Vimmelskaflet*.

For at befri søfarten for de vanskeligheder, som dette vanskelige og strømfyldte farvand i sejskibstiden bød de søfarende, valgte man altså i 1835 at grave lige tværs igennem *Skallegrunden*, hvorved man fik et sejløb med minimale knæk, der direkte forbandt bredningerne nord og syd herfor. Men så fik man heller ikke kontakt med noget af det, der gemte sig i de gamle render.

De undersøgelser, som Nationalmuseet i perioden 1957–63 gennemførte i dette område i et kapløb med skallegravningsevirsomheden på stedet, kan kort sammenfattes således<sup>36</sup>) (idet numrene refererer til kort 18 B):

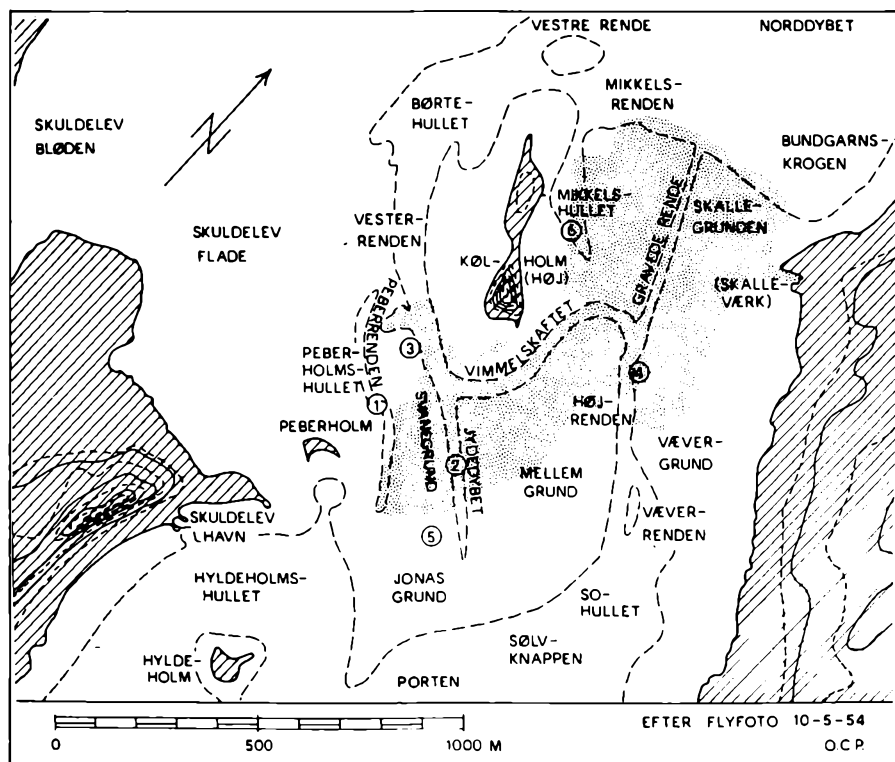


Fig. 18 B: Udtegning fra flyfotografiet 18 A af de naturlige og gravede sejlrender med angivelse af de af fiskerne anvendte navne for render, grunde og lign. 1) Fundsted for de fem Skuldelev-skibe i *Peberrenden*. 2) Sten og skibsdele opgravet i *Jydedybet* 1962 (nr. 5 i vragsfundlisten), 3) „Sænkekasse“ af tømmer og sten undersøgt 1963 i *Vesterrenden*, 4) Pælesætning i *Højrenden/Vimmelskaflet*, 5) Skibsplanker fundet løst her i 1959, flyttet af isen fra 1)?, 6) Vrag indberettet i *Mikkelskullet* (nr. 6 i vragsfundlisten). Den prikkede signatur angiver udstrækningen af den undersøiske „grusgrav“ som skallegravningsevirsomheden har efterladt på stedet ifølge flyfoto fra 1974.



Fig. 19: I spærringen i *Peberrenden* indgik foruden de kendte Skuldelev-skibe tillige pæle, grenbundter og store mængder sten. Foto 1962 af faskine øst for vrug 3.

- 1) *Peberrendespærringen*, undersøgt 1957–59 og 1962 af Nationalmuseet. Hvor Skuldelev ås' forlængelse skærer Peberrenden, slår denne et S-sving for at passere henover den undersøiske ryg af moræne, der har haft to eller tre smalle ca. 1 m dybe gennemsejlinger. Umiddelbart vest herfor har renden været mindst 3–4 m dyb (*Peberholmshullet*), mens den mod øst har været mere grund, måske 1½ m. Her er først sænket tre skibe (vrug 1, 3 og 5) fyldt med store sten og måske styret på plads ved pæle. Efter nogle år er spærringen delvis nedbrudt (øverste bord i vrug 1 hugget bort, styrbords side af vrug 5 og agterskibet af vrug 3 gnavet bort af strøm og is), hvorefter vrug 2+4 og 6 er sænket ovenpå de øvrige skibe. Foruden skibe og sten indeholder spærringen faskiner og pæle, der har stoppet såvel gennemsejlingen som strømmens passage effektivt, og som synes at have fortsat som en pælerække nordud fra spærringen i Peberrenden henover Svanegrund mod Vesterrenden. Kviste fra faskinerne er C-14 dateret til 940 og 980 e. Kr. ± 100 år. (Fig. 19).
- 2) Spærring i *Jydedybet*, ødelagt april 1962 ved skallegravning, hvor sten og vrugdele blev opgravet og udkastet igen. Dette stod på i flere dage med standsninger af gravningen, og skader på spandekæden til følge. Vrugdele af eg herfra C-14 dateret til 1080 e. Kr. ± 100 år.



- 3) Spærring i *Vesterrenden* lokaliseret 1963 i forbindelse med skallegravning, hvorved optoges store sten og egetømmer (fig. 20). Ved SL's undersøgelse samme år konstateret, at der i ca. 3 m's dybde lå en ansamling marksten ovenpå en ramme af egetømmer samlet med kvadratiske træagler og med bund af egeplanker. Flere forekomster af sten lokaliseredes i nærheden. En kam af moræne i fortsættelse af forløbet fra Peberrendespærringen passerer her *Vesterrenden* og har øjensynlig givet basis for en opfyldning med sten ud fra rendens sydkant, en „sænkekasse“ med sten midt i renden og muligvis en fortsættelse henover det lave vand ved nordsiden af renden. C-14 datering af bøgépæl herfra 1010 e. Kr.  $\pm$  100 år.
- 4) Pælerække i *Vimmelskæftet/Højrenden*, påtruffet under skallegravning 1962 og -63, forgæves eftersøgt ved dykning 1963. Næppe sammenhængende spærring. C-14 datering af bøgépæl herfra 1070 e. Kr.  $\pm$  100 år.
- 5) Parti af spejkløvede egebord fra vrug, fundet på *Jonas' grund* 1959, området afsøgt uden yderligere fund i 1963. Sandsynligvis dele fra Peberrende-spærringen, der er blevet omlejret af isen.
- 6) Vrug i *Mikkelbullet*, udateret og ikke undersøgt. „Løst“ vrug eller del af spærring?

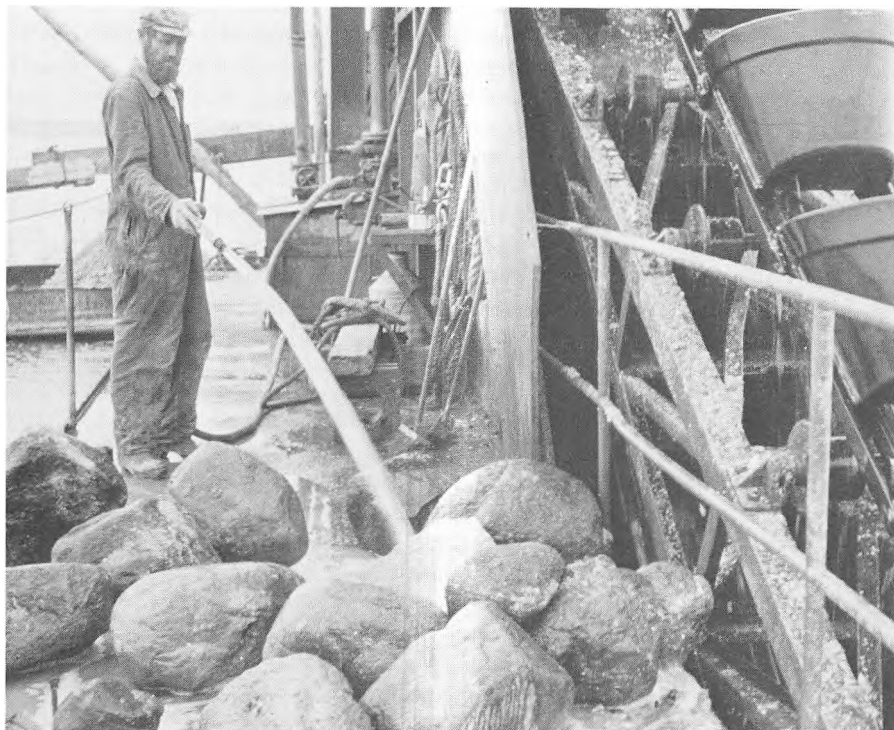


Fig. 20: Sten fra spærringen i *Vesterrenden* fotograferet på dækket af den gravemaskine, der i 1963 delvis bortgravde denne spærring.

Vilkårene for de arkæologiske undersøgelser af disse anlæg – bortset fra Peberrendespærringen – var de ringest tænkelige. I perioden arbejdede fem gravemaskiner i området og udspyrede store mængder af slam, der ødelagde enhver sigtbarhed i vandet og iøvrigt aflejrede et tykt slamdække overalt. Under disse omstændigheder måtte iagttagelserne stort set indskrænkes til sondering med jernstænger og iagttagelse af de sten og træforekomster, der kunne ses i de dybe snit i skallebankerne, når strømmen skaffede en smule sigtbarhed. Der kan derfor meget vel være arkæologiske forekomster på stedet, såvel indenfor som udenfor det skallegravede område, som endnu ikke er blevet registreret, og som man må kende for at forstå spærringssystemet tilfulde. Det ville derfor have stor værdi at få gennemført en nøje seismisk kortlægning af hele området med de hjælpemidler hertil, der findes i dag, og hvorved man kan „se“ ned igennem bundens aflejringer (jævnfør fig. 6), så man kan studere de forskellige faser af udviklingen i det, der er tilbage af dette ældgamle kulturlandskab på havbunden.

Men allerede af det her præsenterede materiale fremgår det klart, at spærringerne på en eller anden måde virker sammen til at give den ønskede regulering af sejladsen ind og ud af den indre del af fjorden. Det kan naturligvis ikke være i Roskildes interesse at hindre egne skibes passage, og der er grund til at tro, at den dybe Vimmelskaftrende aldrig har været helt blokeret, men at der formentlig ved 3) og 4) har været en flydebom, kæde eller lign., der kunne rigges til i ufredstider. Hvis man presser C-14 dateringerne og de spredte iagttagelser mere, end det måske er rimeligt, kan man ane tre faser i systemet.

1. fase: Der anlægges i begyndelsen af 1000-tallet en spærring i *Peberrenden* forbundet med en pælerække hen over *Svanegrund* til den sydlige del af *Vesterrenden*, hvor der ved en sænkekasse midt i løbet skabes basis for en flydespærring over renden. Nær land er grundene så opfyldt med sten, at intet skib kan slippe igennem udenom renderne på landsiden.

2. fase: I slutningen af 1000-tallet repareres den gamle spærring i *Peberrenden*, mens arrangementet i *Vesterrenden* opgives (måske har det aldrig været fuldt udbygget), og i stedet lukkes *Jydedybet* med skibe og sten og der laves et pælearrangement til regulering af sejladsen gennem *Vimmelskaftet/Højrenden*. I fornødent omfang forbindes de tre spærringer (nr. 1–3–4 på fig. 18 B) med pælerækker henover *Svanegrund* og *Mellemgrund*. Med denne længere spærrelinie kan også angribere, der søger at slippe gennem *Mikkelsgrunden* standses.

3. fase: Efter at den udbyggede *Peberrendespærring* er begyndt at blive brudt op af is og strøm udbygges denne spærring med faskiner (der ligger over løsevne dele af vræg 2, som sænkedes i anden fase). Det er øjensynlig

nødvendigt at lukke Peberrenden tæt, så strømmen tvinges til at følge Vimmelskafte's krogede løb og derved holde dette rent for tilsanding.

### *Frederikssund*

Med denne arbejdshypotese til foreløbig forklaring af de fundne anlæg ved Kølholm vender vi tilbage til Ehlers beretning, der bringer os yderligere mod nord til *Frederikssund*, denne opkomling af en by, der først havde fået købstadsrettigheder i 1810, og som hidtil havde tjent gode penge på at være omladeplads for varerne til Roskilde. Her var man ikke særlig begejstret for, at de større skibe nu kunne komme igennem til Roskilde, så noget samarbejde mellem byerne blev det ikke til, selvom den sidste hindring for sejladsen lå nord for Frederikssund havn.

Roeskilde Fjord var nu med Fuldførelsen af dette Arbejde opmuddret til den attraaede Dybde 10 Fod, der er omtrent den Dybde, der haves ved Indløbet ved Rørvig, men en Grund fandtes endnu imellem Frederiksværk og Frederikssund, hvor der var kun 8 Fod, og da Frederikssund ingen Interesse havde af at opmuddre den, paatog Roeskilde Bye sig denne.

Her fandtes, omtrent 400 Favne nordlig for Jægerspriis Færge, en mærkelig Steenrevle, der viiste sig som en Bygningsgrund, opført med Kalk, smaa Kampsteen og røde Muursteen. De Sidstes Størrelse eller Form kunde ikke erfares, da man ikkun fik dem op som Brokker i smaa Stykker.

Revlen begyndte fra østre Landside paa en Dybde af 5 Fod under Vandet, stræk-kende sig mod Vesten omtrent 15 Favne i Længde, men en Bredde af 2 Favne. Revlen begynder, som anført ved 5 Fod Vand, men strax derefter er der 7 å 8 Fod og ved enden af Revlen haves 12 å 14 indtil 27 Fod Vand. Omtrent paa en Bredde af 30 Fod derfra, findes derpaa ingen Spor af Steenrevlen, men i Vest-Nordvest er der en lille Klampe /: Forhøining :/ paa 9 Fod Vand omtrent 2 Favne i Bredde og ligeledes i Længde.

Om nu en Færgebroe i ældre Tider har været anlagt her, omtrent 400 Favne nordlig for den der nu haves, og at Steenrevlerne fra Landsiden have været anlagte i saadant Øiemed, vides ikke, men dette er ikke usandsynligt, da Løbet er frit og aabent i Midten. Paa den anden Side kan det og have været en Dæmning, og Løbet i Midten i saa Fald være bleven aabent, deels med Strømmen, der her er meget stærk, og mueligt med Bortrydning af Mennskehaand, for at gjøre Seilladsen fri. – I Bunden her fandtes sort, tung, sandet Mudder og ingen Østersskaller.

Af Tværforsænkning fandtes her heller intet Spor.

Har der i Fjorden her eller længere Syd paa været noget Tværforsænkning, har mueligt Strømmen ført den bort. – Denne Mening kunde mueligt bestyrkes dermed, at for omtrent 10 Aar siden fandtes under meget usædvanligt lavt Vand i Væddeløv Bugt Underdelen af et Fartøj, der efter Bygningsmaaden maa antages at have været af de saakaldte Langskibe, men førend Embedsmændene i Roeskilde fik Kundskab om denne Opdagelse, havde Strømmen iggen indfunden sig og skjult det i Mudderet, saa nærmere Oplysning om Fartøiet beholdtes ikke, men dette kunne mueligt have hørt til en Forsænkning, der under en stærk Indgangs-Strøm var ført fremad sydpaa og saaledes kunde vel flere saadanne gamle Skibe, der i sin Tid vare ned-

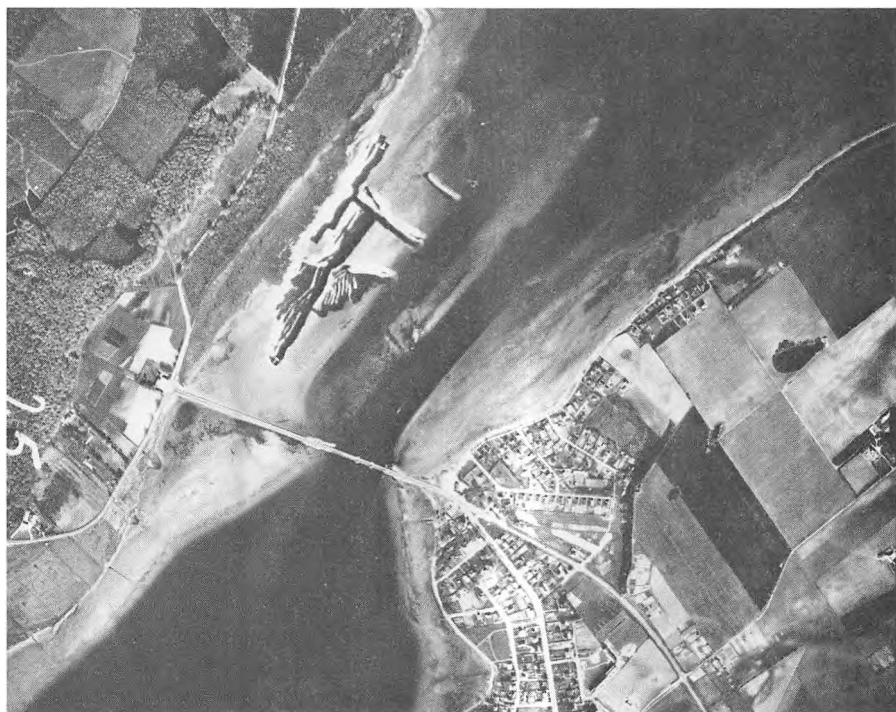


Fig. 21 A: Flyfoto optaget den 9. maj 1954 fra ca. 3 km's højde af farvandet nord for Kronprins Frederiks Bro ved Frederikssund. Reproduceret med Geodætisk Instituts tilladelse.

sænkede, af Strømmen være blevne forrykkede, og bortdrevne og nu ligge skjulte af Mudder og Vand paa Steder, hvor de kun tilfældigvis kunde blive opdagede.

Med denne omhyggelige redegørelse for karakteren af den fundne „opmurede stenrevle“ og en afskedsbemærkning om vraget i „Væddeløv Bugt“, der nok kan få det til at gibe i en skibsarkæolog, der selv bor på Veddelevhalvøen, slutter Ehlers sin beretning. Inden vi ser nærmere på tolkningen af dette anlæg, skal vi se på andre fund fra dette område af fjorden.

Den næste fundmelding kom næsten hundrede år efter den første gennemgravning af renden, men det var synd at sige, at det blev modtaget med den samme interesse på Nationalmuseet som i Thomsens tid.

I Dagens Nyheder for den 28. august 1933 oplyser en notits, at der ved uddybning af sejlrenden nord for den gamle pontonbro mellem Frederikssund og Horns Herred er fundet

– en Mængde Sten, forraadnede Rester af Tømmer samt Grene, sandsynligvis fra Elme eller Egetræer. Fundet bedømmes af Sagkyndige som Rester af det Bølværk,

Dronning Margrethe for mange Aar siden under Krigen mod Sverige lod bygge under Roskilde Fjord for at forhindre den stærke svenske Flaade i at trænge ned til Roskilde. –

Dette medførte ingen reaktion fra museets side og da journalisten Magnus Bengtsson fulgte sagen op overfor museets direktør med henvisning til bl. a. spærringen i Peberrenden, der var besigtiget nogle år forinden, blev han ifølge eget referat<sup>37)</sup>, afvist med nogle bemærkninger, der klart illustrerer, hvor fjernt tanken om undervandsarkæologi lå datidens forskere. For retfærdighedens skyld må vi dog huske på, at dykning dengang var en så besværlig sag, at det kun praktiseredes af et fåtal professionelle dykkere, og at man manglede egnede dateringsmetoder til materiale af denne karakter.

Imidlertid indhentede Bengtsson nogle reelle oplysninger hos de ingeniører, der ledede de igangværende arbejder til bygning af den bro, der i dag er

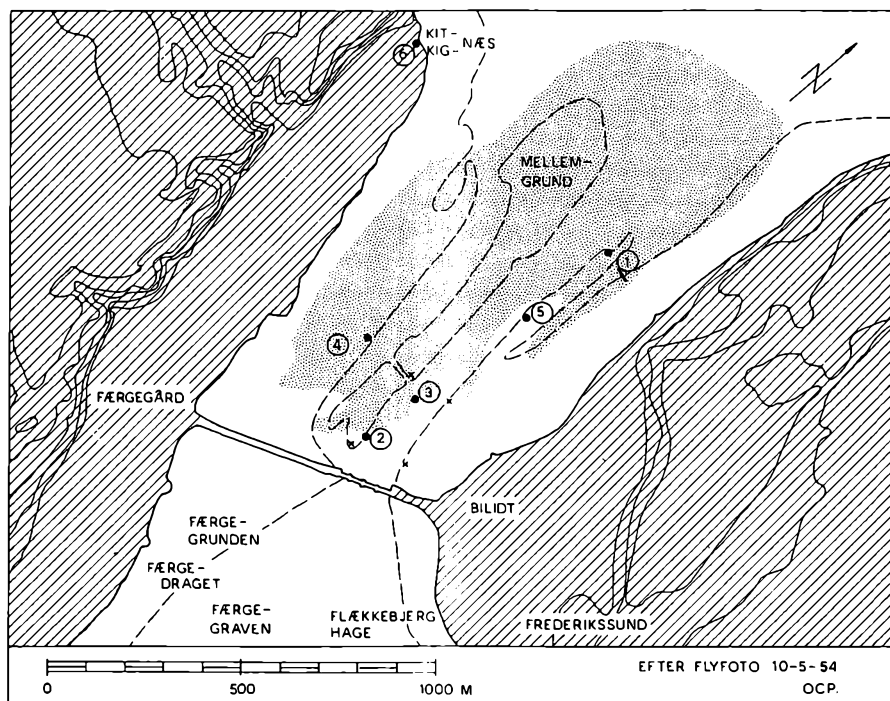


Fig. 21 B: Udtægning fra fig. 21 A: 1) „Muret stenvele“ og „sænkekasse“ (?) påvist ved udbygning 1835. 2) „Sænkekasse“ af bjælker og sten optaget 1933. 3) Stenpulle i sejløbet, fjernet 1933? 4) „Brohoved“ af grene og sten, 300-tallet. 5) Stenpulle, udvasket moræneknold ifølge undersøgelse 1968. 6) Fundsted for Kitnæs-guldskatten fra 500-tallet. Den prikkede signatur angiver det område, der er blevet berørt af skallegravningen ifølge flyfoto fra 1974.

i brug på stedet. Det var i forbindelse med disse byggearbejder, hvorunder det hidtidige sejløb uddybedes langs vestsiden, at anlægget var lokaliseret, dykkerundersøgt, opgravet og bortskaffet. Ifølge Bengtsson var man nået frem til følgende konklusion:

Underlaget har bestaaet af en Platform af meget svært Tømmer, lagt krydsvis paa Isen. Siden er der dynget en Mængde store Sten oven paa Tømmeret. Ved indtrædende Tøvejr er Spærredæmningen sunket til Bunds af sig selv, og har lige til nu beholdt sin Form. At det er gaaet saadan til, slutter man bl. a. af, at der ikke fandtes Spor af Forankring af nogen Art, som kunde holde det lette Tømmer paa Bunden under Arbejdets første Stadier, før Stenvægten kom paa. Og hvorfor skulde der ellers være Tømmerunderlag? En efter Datidens Forhold fremragende Bygmester har fundet paa denne Idé, som lettede baade Transporten og Udførelsen, ved at Tømmer og Sten kunde slædes direkte til Stedet og Dæmningen bygges helt færdig oven Vande, lige til at sænke. Men om den nu kæntrede? Det har været en Begivenhed, som dengang er imødeset med lige saa stor Spænding som den første Sænkekasses Anbringelse til Lillebæltsbroen i vore Dage.

I artiklen er fundstedet markeret på en skitse, og ved sammenligning med den uddybningsplan, der udarbejdedes ved denne lejlighed<sup>38</sup>), ses det, at

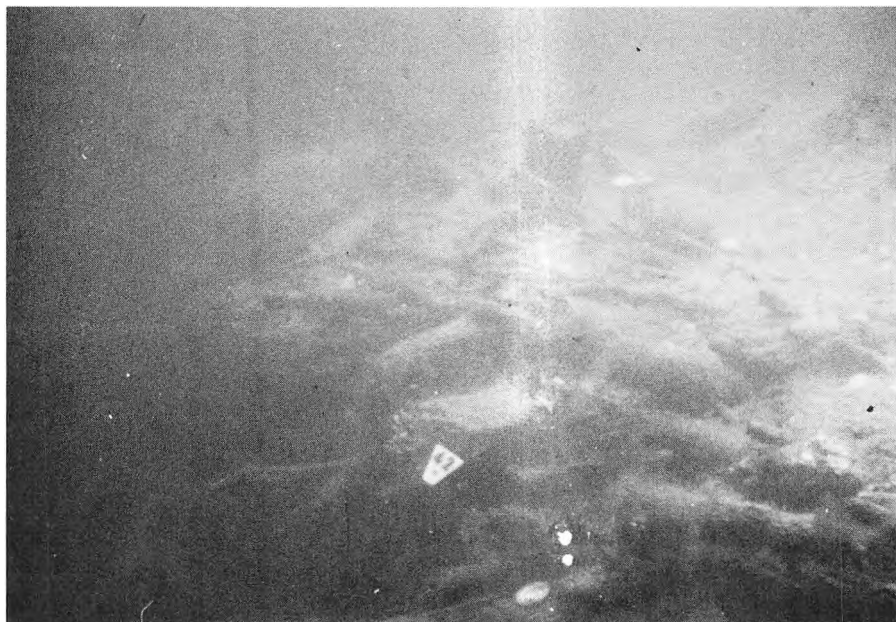


Fig. 22: Undervandsfoto fra forekomst af pæle og sten nord for broen ved Frederikssund, undersøgt 1965 (nr. 4 på fig. 21 B).



Fig. 23: Foto af farvandet nord for Kronprins Frederiks bro ved lavvande 1947. Farvandets karakter med smalle sejlløb mellem bankerne træder tydeligt frem. I midten Mellemgrunden, til venstre i baggrunden Kignæs.

anlægget har ligget 110 m nord for broens midterlinie udfor andet fag vestfra (nr. 2 på fig. 21 B). I uddybningsplanen er iøvrigt ligeledes angivet en anden stenansamling, der hæver sig ca. 2 meter over bunden midt i sejltrenden ca. 250 m nord for broen (nr. 3 på fig. 21 B).

I 1950-erne begyndte der også her ved Frederikssund en hektisk graveaktivitet efter skallerne i bankerne nord for broen. Ved et tilfælde blev Skibshistorisk Laboratorium opmærksom på, at man herved var gravet ind i nogle sten og kraftige pæle, der var drevet så dybt ned i skallebankerne, at spandekæden flere gange var sprængt i forsøg på at grave dem op – trods en gravedybde på over 5 m. I 1965 bød der sig en lejlighed til en undersøgelse i den periode, gravemaskinerne stod stille på grund af sommerferie, og det lykkedes da at lokalisere og undersøge denne forekomst, der viste sig at bestå af et leje af stammer og grene belæsset med sten, der var sænket på bunden, ca. 1 m under nuværende vandspejl og siden slammet til, så vanddybden på stedet for gravearbejderne var ca. 1/2 m. Træ og sten tegnede sig tydeligt i de ca. 4 m høje graveprofiler (fig. 22). Området var afgravet på de tre sider, så det var umuligt at få et entydigt billede af udstrækningen af lejet af træ og sten eller antallet af lodrette pæle, men det har antagelig dækket et areal på 10–20 m i diameter (nr. 4 på fig. 21 B).

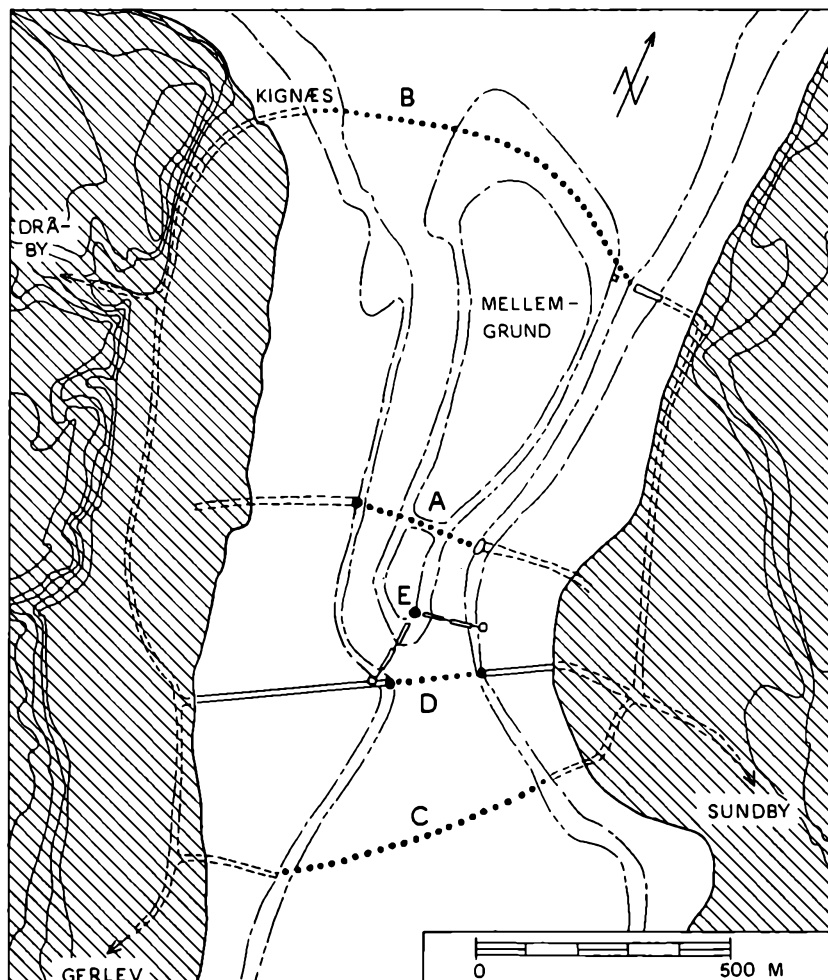


Fig. 24: Rekonstruktionsforsøg for Sundby Færges linieføring i forskellige perioder. A: Ældste daterede færgelinie (vestlige brohoved 200–400 e. Kr.). B: Færgelinie anvendt omkr. 600 e. Kr. og i (tidlig?) middelalder. C: Mulig senmiddelalderlig færgelinie. D: Seneste færgelinie, dæmninger bygget 1746–47, pontonbro 1868–1935, klapbro siden 1935. E: Knudepunkt for flydespærring, „Dronning Margrethes spærredæmning“?

En C-14 prøve af grenene gav en datering helt tilbage til 340 e. Kr.  $\pm$  100 år, og da dette resultat vakte megen skepsis, bevilgedes yderligere to dateringer, der gav henholdsvis 140 og 390 e. Kr.  $\pm$  100 år. Dermed stod vi klart med et helt nyt element i billedet. Dette var langt ældre end både dronning Margrethe og vikingerne, det rakte helt tilbage til romersk jernalder, Nydambådens tid. Men hvilken funktion dette anlæg havde haft, stod endnu hen i det uvisse.



Da der i 1968 bød sig en lejlighed til at prøve en amerikansk udviklet prototype af et sedimentekkolod i Danmark (jfr. fig. 6), blev området her udvalgt som et af prøvelfelterne, og herved viste en stenforekomst i østsiden af hovedsejlløbet sig at være en udvasket morænebakketop (nr. 5 på fig. 21 B).

I dette virvar af naturlige og kunstigt anlagte stenhobe omkring renderne nord for broen kan det være svært umiddelbart at finde den rette forklaring på de enkelte anlæg. Men hvis vi alligevel forsøger at se nærmere på dette sted, hvor afstanden over fjorden er kortest, og hvor den tværgående færgetrafik har mødt de skibe, der gennemsejlede fjorden på langs, tegner der sig følgende billede, når de oprindelige sejlløb er søgt rekonstrueret (fig. 24):

*A:* Den i 1965 undersøgte pælesætning ligger i kanten af den vestlige sejlløbet. Her er langs kanten rammet pæle dybt ned i bunden og indenfor fyldt op med grene og sten til et niveau ca. 1 m under det nuværende vandspejl. Ret herudfor er der gravet en smal rende tværs over Mellemgrunden (synlig på luftfotografiet, fig. 21 A). Her må have været en egentlig færgeforbindelse over fjorden, anlagt omkr. 300-tallet. Vandspejlet må da have stået  $\frac{1}{2}$ –1 m *lavere* end nu, og Mellemgrunden har været tør, i hvert fald ved lavvande (jfr. fig. 23). Denne linieføring har krævet et betydeligt anlægsarbejde (pæleramning og gennemgravning), men overfarten er delt i to kortere stræk over de strømfyldte render med Mellemgrunden som en „helle“ midt imellem. Et tilsvarende molehoved har formentlig været etableret i kanten af landgrunden på østsiden og stenene ved 3 på fig. 21 B kan være rester heraf, forstyrret ved sejlløbets uddybning.

*B:* Den i 1835–36 fundne undersøiske stenmole i østsiden af østre rende ved nordkanten af Mellemgrunden (nr. 1 på fig. 21 B) indeholdt teglsten og er derfor rimeligvis rester af en middelalderlig færgemole, hvis øvre del er ødelagt ved isgang. Udfor denne, i kanten af Mellemgrunden fandtes en sænkekasse eller lign., ca.  $3,5 \times 3,5$  m. Her har således i middelalderen været mulighed for at spærre indsejlingen til Østerrenden i dennes nordende. Hovedfunktionen har dog sikkert været som færgested for en overfart norden om Mellemgrunden til fjordens vestside, hvor et gammelt vejforløb netop når ud til vandet her ved foden af det 25 m høje Kignæs. Det ældre færgested ved *A* har været afhængigt af den lave vandstand, hvorved man kunne komme relativt tørskoet ud over landgrunden til de smalle renders kant, mens den angivne overfartslinie *B* forbinder punkter, hvor landgrunden er smal og jævnt faldende, og hvor en fladbundet færge har kunnet lægge helt ind til kysten. Denne rute *B* har måske været i brug allerede i 5–600-tallet. I 1965–66 fandtes nemlig netop her ved foden af Kignæs (Kitnæs)-bakken en skat bestående af 19 guldraketeater (møntlignende hængesmykker) og en guldbelagt fibula (smykkenål) fra germansk jernalder<sup>39</sup>) (fig. 25). Det er natur-

ligt at forestille sig disse kostbare sager tabt eller nedgravet her af en af da- tidens færgepassagerer. Dette fund og teglstenene i østsiden tyder på, at fær- gelinie *B* i hvert fald har været i brug i perioden ca. 600–1300. Det er imid- lertid et spørgsmål, om placeringen af denne færgerute *B* er den „naturlige“



Fig. 25: Guldskatten fra *Kignæs* (Kitnæs) fundet 1965–66 på stranden ved pkt. 6 på fig. 21 B.

løsning på overfartsproblemet, eller om ydre faktorer har været bestemmende. *B-ruten* ligger meget udsat for bølgeslag og vind fra den større bredning nord herfor og den har længere køre- og sejldistance end de øvrige angivne ruter. Kan det tænkes, at der netop i denne periode har været grunde til, at en lokal stormand eller kongen, der bestyrede færgeprivilegiet<sup>40</sup>), ønskede, at færdslen skulle lægges netop her? Dette spørgsmål skal vi vende tilbage til om lidt, foreløbig skal vi se på de sidste to af de angivne færgelinier.

*C*: Sydligst er indtegnet en hypotetisk færgelinie med en rimelig kort distance i begge sider for den besværlige overgang fra tørt land til sejldyb. Det primære grundlag for placeringen her er, at stednavnet *Færgedraget* er knyttet til grunden i vestsiden (se fig. 21 B). Da der er mere læ og kortere vejforbindelse her, kunne man forestille sig, at trafikken ville søge herhen, hvis et evt. ydre pres til fordel for rute *B* faldt bort. Ved en arkæologisk undersøgelse i området vil disse gisninger formentlig kunne be- eller afkræftes.

*D*: Hvor den nuværende Kronprins Frederiks bro ligger, har færgelinien øjensynlig også gået forud for, at der her i 1746–47 blev bygget dæmninger ud over landgrunden fra begge sider (jfr. fig. 4). Her valgte man det sted, hvor landgrunden fra begge sider nåede hinanden nærmest og hvor træktovene til en trækfærge dermed kunne blive så korte som muligt<sup>41</sup>). I 1868 anlagdes her en pontonbro, der i 1935 afløstes af den nuværende klapbro. Det ville være rimeligt at forestille sig, at færgelinien *C* har været anvendt igennem århundrederne forud for etableringen af broer og dæmninger ved *D*.

*E*: Tilbage står spørgsmålet om tolkningen af *E*, – den „sænkekasse“ med tømmer og sten, der blev fundet i 1933 (nr. 2 på fig. 21 B). Med denne placering på sydspidsen af Mellemgrunden, nær de nærmeste af de to par „isbrydere“ (pælegrupper fyldt med sten til at bryde ispresset mod dæmningerne, se fig. 23 og de fire × i fig. 21 B), kunne det godt være en forgænger for de endnu eksisterende isbrydere. Imidlertid skulle man i så fald nok snarere forvente en egentlig pælegruppe, hvorfor andre muligheder må tages med i betragtning. Fig. 24 viser, at en nærliggende anden forklaring ville være, at der faktisk var tale om kernepunktet i en „ældgammel“ spærring, bestående af flydebomme udlagt mellem dette punkt og tilsvarende faste punkter på landgrunden til begge sider. Hermed ville man spærre løbene på et meget smalt sted. Om dette er den rigtige forklaring, får vi måske aldrig at vide, men det kunne jo være, at der var bevaret stumper af det tømmer, der bjergedes i 1933, så dette kunne C-14 dateres. Og måske også „Klampen“ ved linie *B*'s østside kan findes og dateres. En spærring her ville nok forudsætte, at der ved den øvre ende af Vestrenden ligeledes var en spærring, i så fald vel snarest der, hvor renden slår et sving. Alt i alt er mulighederne for at finde bevarede spor heraf dog ringe efter den intense gravevirksomhed på stedet. Den

eneste udvej ville da være, om nogle af de folk, der arbejdede her på gravemaskinerne i 1950–60-erne har gjort iagttagelser herom.

Som resultat af denne analyse kan vi altså konkludere, at der her ved Sundby færge på fjordens snævraste sted er konstateret sikre spor af anlæg i tilknytning til tre forskellige færgeoverfarter (*A. B og D*), og at der er indicier for en fjerde (*C*). Overfartsstederne har vekslet fra den tidligste fra romersk jernalder (*A*) til den seneste fra nyere tid (*D*), formentlig i bogstavfølge. Endvidere er der mulighed, omend ikke sikkerhed, for et eller to spærrings-systemer (*B* (øst) og *E*), uden at disse dog har kunnet dateres. – En sådan koncentration af fortidige vandbygningsarbejder på havbunden, rækkende tilbage igennem mere end 1.500 år, er indtil videre et særsyn i Norden. Den eneste hjemlige parallel, hvad alderen angår, er det imponerende dobbelte spærringsanlæg ved munden af Haderslev fjord, der ved de foreløbige undersøgelser har vist sig at have to byggefaser, romersk jernalder og sen vikingetid. Men Roskilde fjords spærringer står iøvrigt på ingen måde alene. Adskillige andre steder langs Danmarks kyster, fra Sønderjylland over Fyn og Langeland til Sjælland og Lolland-Falster, er i de senere år påvist pæls-pærringer fra 900- og 1000-tallet, anlagt ved en ofte raffineret vandbygningskunst, der har tilstræbt en lukning eller regulering af vandvejene, sunde, fjorde og bugter, ad hvilke man nåede de tættere bebyggede områder fjernt fra kysten. Bortset fra Hedeby's havnepalisade beskytter disse mange tidlige spærringer altså *områder* snarere end enkelte lokaliteter eller byer<sup>42</sup>).

### *Færgesteder iøvrigt*

Uanset at Sundby færge havde eneret på færgeriet „fra Selsø brygge til Uglerup færge“, i hvert fald siden 1668, skete der naturligvis også overførsler af folk og fæ andetsteds langs fjorden. Således nord for Kølholm ved *Tørslev hage*, hvor stednavnene *Gammel Færggård* og *Store Færgedal* på hver side af fjorden taler deres tydelige sprog om en tidligere, nu forsvundet færgelinie. Ved *Tørslev hage* rækker en undersøisk stenbro ud mod dybere vand fra hagen, men forholdene er ikke nærmere undersøgt, og vi ved derfor endnu ikke, i hvilken periode denne forbindelse har været i brug.

Den *Uglerup* færge, der nævnes 1668 i forbindelse med Sundby færges privilegier, frembyder et lille lokaliseringsproblem<sup>43</sup>). Der findes et *Uglerup* på Tuse nær nord for Holbæk, men det kan næppe være en færgeforbindelse hertil, og det er næppe heller landsbyen *Ulstrup* på Hornsherred, nordvest for Skibby, idet denne forsvandt mellem 1329 og 1472. Tilbage er navnet *Ullernup* på Halsnæs (i 1492 skrevet *Vglerop*) fra en hovedgård eller nedlagt landsby i området lige nord for Skuldevig, altså overfor nordspidsen af Horns Herred. At der i ældre tid ligesom i dag har været et udskibningssted ved

Kulhus, understøttes af at der her har været en færge- eller skibsbro *Kongens bro*, og vi må derfor regne med en gammel færgeforbindelse på dette sted mellem Hornsherred og Halsnæs.

Et andet vigtigt overfartssted, der i dag er helt glemt, men som lever i stednavnene, er fra Gershøj syd for Skibby i Hornsherred til den nordvestlige spids af Bognæshalvøen, hvor man endnu indenfor *Færgebrorevet* kan se rester af de stenmoler, hvor færgebådene tidligere lagde til, og hvor man kan følge de gamle hjulspor (fig. 26) fra stranden gennem skoven og videre ind over *Nebbe slot* ved Katinge værk forbi *Bistrup* voldsted (ved Sct. Hans hospital) til Sct. Jørgensbjerg og Roskilde, eller over Herslev og Gevinge til Lejreengen. Denne overfart benyttedes endnu i begyndelsen af dette århundrede af enkelte Gershøjfiskere, der derved sparede halvdelen af rejsevejen til Roskilde<sup>44</sup>), og ifølge J. T. Lundbye hører vejen fra Bognæs til Lejre hjemme blandt hovedvejene i oldtidens slutning<sup>45</sup>). Heller ikke her ved Bognæs er der endnu foretaget marinarkæologiske recognoseringer.

Udenfor Roskilde fjord har vi allerede berørt færgestederne ved *Munkholmen* og *Holbæk*. For Holbæks vedkommende er byens opkomst oprindeligt



Fig. 26: Ved roden af det lange *Færgebrorev* på Bognæs kan man følge de gamle hjulspor gennem skoven ned til udskibningsstedet for overfarten til Gershøj.

knyttet til beliggenheden ved den sydlige ende af den kombinerede færge- og land-rute fra det for landtrafik svært tilgængelige Odsherred. Denne rute førte nordfra til *Kongsøre* og *Gundestrup*, hvorfra der var færgeforbindelser til nordsiden af Tuse næs, derfra over land til Marke(d)slev, hvorfra færgen gik til en færgebro ved den sydlige bred af List fjord (det ældre navn for Holbæk fjord). Langs vejen sydøstover fra færgebroen voksede i begyndelsen af 1200-tallet købstaden Holbæk op i skyggen af Holbækgård, Absalons centrum for Hvideslægts gods her, der 1199 testamenteres til Sorø Kloster og kort efter videresolgtes til Valdemar Sejr, som lod en lille borg opføre ved stranden<sup>46</sup>).

De færgeruter i fjordens nordlige del, der i dag knytter forbindelserne mellem Odsherred og Halsnæs og videre ud over Kattegat, er vokset frem i kraft af bilismen. Her synes ikke at have været gamle færgeforbindelser, hvilket stemmer med, at disse egne i ældre tid kun med besvær nåedes ad landevejen. Her var det skibet, ikke den fladbundede lokale færge, der viste vejen til naboerne, hvad enten disse boede inde i fjorden eller udenfor dennes munding hinsides *Jyllandshavet* eller *Norgesshavet*, som farvandet hed, inden de hollandske søfolks øgenavn for dette „hul“ i 1600-tallet trængte igennem som navn for Kattegat.

## VARSLINGSSYSTEMER

I det foregående afsnit er systemet af sejlspærringer ved Kølholm fra 1000-tallet beskrevet, og vi har opsøgt Roskilde fjords snævre passager ved Eskildsø og Frederikssund uden at finde afgørende beviser for spærringer noget af disse steder, selvom der er gode indikationer for, at der i hvert fald ved Frederikssund ligeledes har kunnet etableres spærringer i sejløbet for at holde ubudne gæster ude. Der er endnu to steder på vejen mod Isefjordens munding, hvor sejldybets indsnævres kraftigt, ved Dyrnæs hage og i Kulhusrenden, men der er ikke fra noget af disse steder modtaget meldinger, der kan tyde på spærringer, og sejløbene er da også her så brede (100–200 m), så dybe (over 10 m) og så strømfylde, at en regulering her ville være yderst vanskelig. Isefjorden og dens sidefjorde er af en sådan form, at de ikke har egnet sig til forsvar ved etablering af spærringer.

Ved Isefjordens munding har ligget et system af revler, der utvivlsomt har været til besvær for middelalderens skibe, som ved lavvande har måttet ankre udenfor kysten ved Hundested og i flere tilfælde er strandet her (vraglistens nr. 12, 13, 14). Sakse nævner i forbindelse med omtalen af kongevalget på Isøre i 1076, at sejlrenden er smal, og at fjordens munding iøvrigt er fyldt med blinde skær, som man kan se, når vandene falder. Det er muligt, at der er foregået en kraftig erosion af sandrevlen mellem 1100-tallet og 1800-tal-

let, for i tiden før uddybningen i slutningen af 1800-tallet kunne skibe op til 3 meters dybgang regne med at slippe igennem sejlløbet i vestsiden, hvor renden fører op under Isøre, mens den store revle kunne passeres af skibe på op til ca. 1,8 meters dybgang (fig. 2).

Spørgsmålet om rytmen i forskydningerne mellem land og vand igennem de sidste årtusinder er som nævnt ikke entydigt klarlagt. Den refererede undersøgelse fra Flensborg fjord (syd for vippelinien) viste, at vandet dér allerede omkring vor tidsregnings begyndelse var nået til samme niveau som i dag for derefter omkring år 1000 atter at være rykket ca. 1 m tilbage, inden det i et ujævnt forløb når vort niveau igen. Vore iagttagelser fra romertidsbrohovedet ved Frederikssund tyder som nævnt på, at landet på dette tidspunkt er steget  $\frac{1}{2}$ –1 m op *over* det nuværende niveau i forhold til, at landet omkring 3.000 f. Kr. lå ca. 5 m *under* nuværende niveau. På dette grundlag må vi indtil videre regne med, at vikingetidens vandspejl i Roskilde fjord har ligget som i dag, med en usikkerhed på  $\pm \frac{1}{2}$  m. Dette svarer godt til vore iagttagelser omkring Peberrendespærringen, hvor landgrunden er 0,3–0,5 m dyb ud til renden, og hvor kølen af det dybestliggende vrags (nr. 1) lå ca. 1,3 m under nuværende vandspejl. Havde vandet stået mere end  $\frac{1}{2}$  m højere end nu, da farvandet skulle afspærres, havde det været nødvendigt at fortsætte spærringen langt ind over landgrunden mod syd for at forhindre omsejling af spærringen i renden, og havde dybden været mere end  $\frac{1}{2}$  m mindre end nu, havde det øverste lag skibe end ikke kunnet flyde på plads i tom stand.

En flåde af krigsskibe kunne derfor hurtigt i vikingetid og tidlig middelalder efter at have passeret Isefjordens munding fortsætte ind i fjordene for plyndring eller angreb på Roskilde. I 1133 drog kong Niels fra Jylland med en stor flåde mod Roskilde, men hæren blev tvunget i land, så slaget kom til at stå ved *Værebros*, 14 km nord for Roskilde og 6 km syd for spærringen ved Skuldelev. Derimod kom Knud nogle år senere så overrumplende, at flåden trængte igennem helt til Roskilde, der blev indtaget.

Afstanden fra Isefjordens munding til Roskilde er ca. 45 km, mens der til Holbæk fjord eller Munkholm er ca. 30 km. Da vikingeskibene i åbent hav har kunnet gå 10–12 knob (18–22 km/t) i bedste fald<sup>47</sup>, kan vi nok gå ud fra, at en flådeafdeling, der står ind i fjorden for en gunstig vind, med den optimale manøvreevne, det giver at have mange roere og samtidig fuld sejlføring, vil kunne avancere med 5–6 knob (ca. 10 km) i gennemsnit, – selv i så vanskeligt et farvand som Roskilde fjord og endnu hurtigere over de åbne bredninger i Isefjorden. Dermed gives der kun ca. 2 timers varslingsfrist til den sydlige del af Isefjorden og 4–5 timers frist til den indre del af Roskilde fjord, hvis man langs fjordens kyster skal være forberedt på et angreb og

træffe foranstaltninger herimod, f. eks. ved at udlægge de flydebomme og lign., der har indgået i spærringssystemerne.

Overfor en indtrængende fjende, der i værste fald nærmer sig med en sådan hastighed, er der ingen mulighed for at basere et varslingsystem på ryttere eller lign. Her kunne kun et optisk signalsystem bringe meldingen om fjendens anmarch tilstrækkeligt hurtigt frem som et stridsbud, vi møder beskrevet i skjaldeversets strofer i Grottesangen fra Snorres edda<sup>48</sup>):

Ilden bærer  
øst for hegnet  
bud om ufred  
en bavn, tror jeg;  
en hær kommer  
hid i stormskridt  
med bål og brand  
til bjælkehegnet.

Hegnet er palisaden omkring Lejrekongernes sæde, og vi er dermed inde på hjemligt terræn, men også med en tekst, hvis kildeværdi om konkrete historiske begivenheder er højst tvivlsom.



Fig. 27: Udsnit af svensk søkort fra Norrtälje-viken 1642 med tegning af bavn med høj centralstang og tønde i toppen. (Efter *Svenska världskartor*).



### *Bavnehøje*

Bavnehøjene ligger imidlertid spredt omkring os som navn på de bakke-toppe, hvorfra man har det videste udsyn, og der er vidnesbyrd om, at man på disse høje har tændt bavn, for med dette ild- og røgsignal at varsle til kamp. Endnu i 17–1800-tallet brugtes nogle af disse høje til signalering. Således oplyser en præsteindberetning fra 1754 om *Bavnehøj* i Ballum, Vestslesvig, at den kaldes således, „fordj der, ved forhen befrygtede findtlige Jndfald fra søe kanten, af deels end(n)u levende gamle mænd i deres yngre aaringer skal være holden vagt og derpaa en boven (bavn) været opreist, nemlig en tiæretønde oven paa en stor lang bielke“<sup>49</sup>).

I Sverige er iøvrigt nogle enkelte „vårdkasar“ (bavne) bevaret til vor tid som høje kegleformede opstablinger af tørre stammer omkring en central stamme. En sådan er afbildet i fig. 27, og den kunne være udformet med et hulrum til optændingsmateriale, hvor også vagten kunne opholde sig. De har naturligvis været synlige fra søen og derved sekundært tjent skibsfarten som sømærker, men ingen af disse blus har brændt udover i tilfælde af alarm. Fyr, der brænder om natten for at vejlede skibsfarten, hører en langt senere periode til på disse kanter.

På fig. 28 er afmærket de steder, hvor der på Geodætisk Instituts nyeste kort over Isefjord/Roskilde fjord-området optræder stednavne med *Bavn-* (Bavnen, Bavnehøj, Bavnebakke). Som anført af Kristian Hald skal dette navnestof omgås med varsomhed, da man generelt savner tidlige belæg for disse navne på de enkelte lokaliteter<sup>49</sup>), og fordi nogle navne kan tænkes at være sent tilkommet i forbindelse med Sct. Hans- og Valborgsblussene<sup>50</sup>). Dertil kommer, at ikke alle bavnehøje er at finde på denne måde, således er der på fig. 28 udsat to bavnehøje (ved Veddelev og Jyllinge), der optræder i vejnavne, men ikke i kortene. Vort kort må derfor tages som et første ufuldstændigt forsøg på at undersøge bavnehøjene som et muligt led i et lokalt varslingsystem.

I Sverige og Finland har arkæologerne enkelte steder søgt at udrede varslingsystemerne og deres eventuelle sammenhæng med de mange tilflugtsborge fra forhistorisk tid (fornborgene) og med centralbygderne (Tuna- og Husby-stederne). Disse undersøgelser tyder på, at der måske allerede i romersk jernalder i visse områder har været en stærk centralmagt med en militær organisation, hvor betroede kongens mænd har siddet på de strategisk vigtige punkter med funktioner bl. a. som vagt- og varslingsposter, anbragt i næsten retliniede lange forløb. Palle Lauring har i 1956 haft fat i nogle bornholmske bavnehøje og søgt at indpasse disse i store sigteliniesystemer sammen med øens kirker, bautastene, helligsteder m. v., men her er materialet så diffust og vanskeligt at sammenpasse i tid og funktion, at man ikke rigtigt kan komme videre ad dette spor<sup>51</sup>).

Er der umiddelbart noget mønster at se i de bavnehøje, der er afmærket i fig. 28 for Isefjord/Roskilde fjord-området? Det falder straks i øjnene, at med to undtagelser (ved Hald på Halsnæs og ved Knudshøj/Rytterhøj på Hornsherredspidsen) ligger alle *Bavne*-navnene i den indre del af fjordene og tilbagetrukket fra vandet. Østsiden af Roskilde fjord og Odsherred er påfaldende *Bavne*-tomt, men ellers fordeler navnene sig ret jævnt ud over de områder, hvor landsbyerne på *-inge*, *-lev*, *-løse*, *-um* og *-by* vidner om bebyggelse i det første årtusinde af vor tidsregning<sup>52</sup>). Fordelingen af *Bavne*-navnene tyder på, at disse steder har tjent til varsko for den lokale befolkning og i et vist omfang til at viderebringe budskabet til andre bavnehøje, men at et varslingsystem kun baseret på bavnene, selv med disse bemandede med lokale udkigsmænd, vil være for langsomt og usikkert til at bringe bud dybt ind i fjordene i rette tid til at alarmere borgerne i Roskilde. Derimod kan bavnene måske tænkes at have været tilstrækkelige i tiden før Roskildes grundlæggelse, da der efter alt at dømme ikke fandtes bebyggelse direkte på kysten, så en søbåren fjende måtte forlade skibene og trænge frem igennem terrænet for at nå frem til beboede steder.

#### *Warth'er ved Isefjorden*

Der har altså været behov for et overordnet signalsystem i fjordene, i hvert fald fra omkr. 1000 e. Kr., og vi behøver da heller ikke at søge længe efter dette. Vilhelm la Cour har i sin oversigt over danske borganlæg til midten af 1200-tallet<sup>53</sup>) udførligt behandlet de kongelige vagttårne, der kan påvises langs vore kyster, med Sønderborg og Nordborg på Als, Sprogø, Vordingborg, Helsingborg og Søborg som nogle af de mest kendte. I sin primitive form er der tale om små tårne „på stylder“, med eller uden vold omkring, undertiden bygget på en lille opkastet høj, en *banke* (fig. 29), eller placeret på en naturlig bakketop. I den mere bastante form er vagttårnet et rundt, kvadratisk eller ottekantet stentårn, som det kendes fra Helsingborg, Sønderborg og Søborg.

En betegnelse for dette vagthold og for stedet, hvor det etableredes, var på nedertysk *warde*, og herfra stammer rimeligvis vort middeldanske ord *warth*, *worth* for disse bemandede varslingsposter. la Cour finder et påfaldende sammenfald mellem forekomsten af spor af sådanne vagttårne og stednavne med forleddet *Var-* og *Vor-*, og han argumenterer klart for, at der i disse tilfælde er tale om stednavne afledt af *warth* = vagttårn og ikke af et iøvrigt ukendt dansk ord afledt af oldengelsk *warod* = bred (af å eller strand), som danske stednavneforskere plejer at gøre<sup>54</sup>). Det er vitterlig påfaldende, hvor mange af disse „åbred“-navne, der forekommer netop på de steder, der strategisk er de rigtige for en sådan varslingskæde. Foruden de nedenfor nævnte eksempler fra Roskilde fjord kan til la Cours eksempler føjes stednavnene *Nyord* og

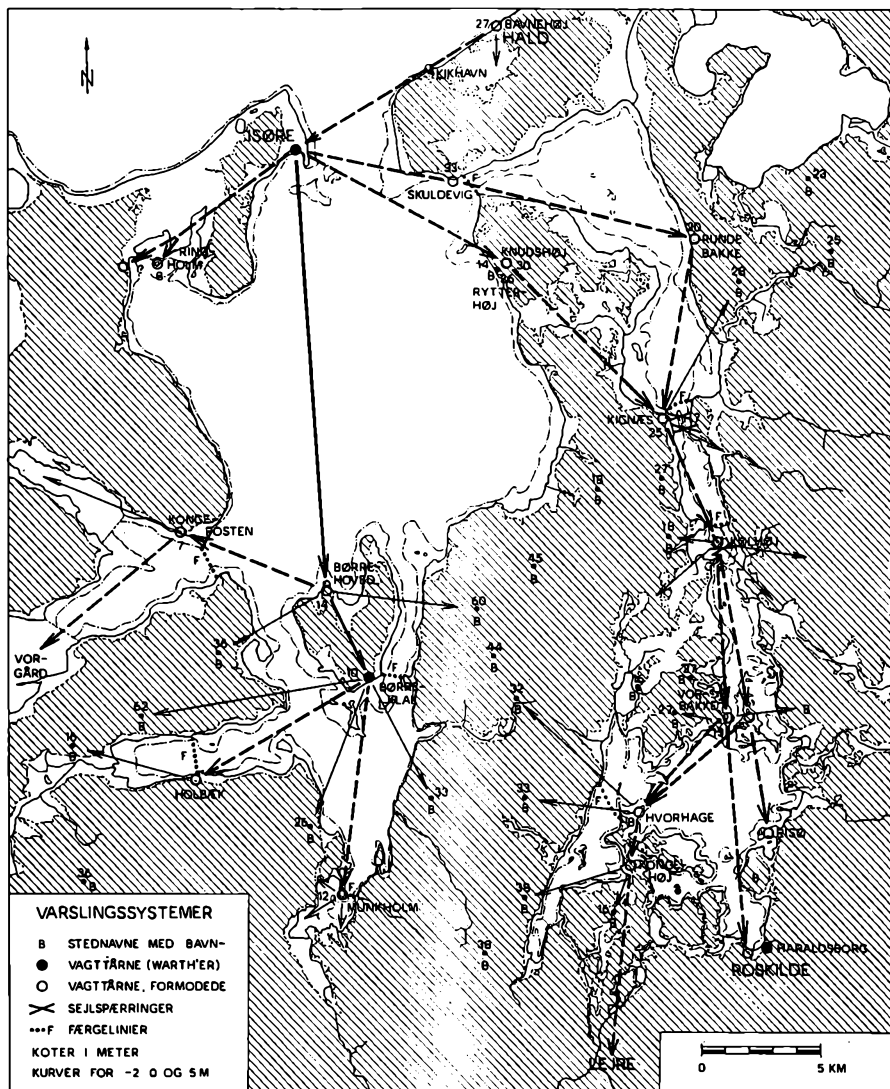


Fig. 28: Kort over Isefjord-Roskildefjord med angivelse af stednavne med *Bavn*. Ved de enkelte stednavne er angivet højden over havet i meter. Endvidere er angivet en rekonstruktion af en primær varslingskæde mellem bemandede *warth*-anlæg, rækkende fra *Isøre* til fjordens inderste krog.

*Avedøre*, der begge indeholder denne omdiskuterede ordstamme, og som begge ligger i indlysende positioner for at indgå som første led i en varslingskæde for henholdsvis indfald via Bøgestrømmen/Ulfshaleløbet og det sydlige løb til *Havn*.

I Isefjorden møder vi wartherne i stednavnet *Warthærø* (for *Orø*) i Valdemars Jordebogs øliste. Ifølge la Cour betyder dette altså „øen med warther“, d.v.s. med mere end ét warth. Svarende hertil udpeger han *Børrehoved* og *Børreklak* som de to befæstede borg-steder af warth-funktion. Af *Børreklak* fandtes i 1874 endnu tydelige rester, men i dag er begge voldsteder helt forsvundet. De to warther er placeret på øens nord- og syd-side, ikke på vest- og østsiden, som la Cour skriver og viser på oversigtskortet, og dette er meget væsentligt for forståelsen af deres funktion.

Som de har ligget, har der nemlig været frit udsyn mellem *Orø's* bakke- drag tværs over øen fra det ene til det andet af disse warth'er, og de kan dermed tjene som led i en signalkæde fra Isefjordens munding ind i bunden af alle afkroge og sidefjorde af dette farvand. Udgangspunktet er et tilsyneladende ubetydeligt, navnløst voldsted på *Isøre*. Hundrede meter nord for strandkanten til den meget fine naturhavn bag *Skansebage* ligger det afrundede firsidede anlæg med en ringgrav og en banke på max.  $35 \times 35$  m, kun hævet  $\frac{3}{4}$  m over det nuværende terræn. Det er iøvrigt gemt så godt imellem sommerhushaver og moderne beplantning, at det er vanskeligt at forestille sig, at man herfra har haft en storslået udsigt udover Kattegat, op langs *Halsnæs'* nordside, tværs over Isefjordens munding, og dybt ind i fjorden til *Hornsherred* og *Orø*.

Afstanden herfra til *Børrehoved* på *Orø* er 18 km. På grund af jordkrumningen er det kun lige til, at man kan se *Børrehoved* fra *Isøre*<sup>55</sup>), men iøvrigt må vi regne med, at vagttårnene har haft en vis højde, at signalblussene har siddet højt (jævnfør forklaringen fra *Ballum* 1754), og at de har afgivet en røgsøjle. I tåget eller diset vejr har signalet ikke fungeret, men da kunne man heller ikke sejle i Kattegat, da man var afhængig af landkending, så længe man ikke rådede over et kompas, og det gjorde man ikke her i vikingetid og tidlig middelalder.

Som det fremgår af pilene på fig. 28 kan de tre warther fra *Isøre* til *Børreklak* sikre en hurtig og effektiv spredning af signalet til en række bavnøje i området, men tillige er markeret nogle formodede warther, der er placeret, så de sikrer signalets videregivelse ind i fjordene. De tre steder er iøvrigt gamle færgesteder med indicier i kendte fund eller i stednavnet for en særlig status, – klarest viser dette sig ved *Hvideslægtens Holbækgård*, det senere *Holbæk slot*, der lå netop der, hvor signalet fra *Børreklak* kom ind, hvor færgen lagde til, og hvor der i 1200-tallet voksede en købmands- og håndværker-by frem på lejet jord, klemte inde mellem de omkringliggende slotsjorder og gamle landsbyjorder<sup>56</sup>).

Ved *Kongsøre Næbbe* var ligeledes færgested, og her giver stednavnene *Kongsøre* og *Kongeposten* antydninger om, at stedet tidligere har været un-

der kronen, hvilket bekræftes af stednavnet *Bråde*, der her og andetsteds markerer grænsen for det kongelige jagtområde yderst på en halvø<sup>57</sup>). Navnet Kongeposten knyttes ifølge kortet til den syv meter høje sydligste del af bakkelandet, hvorfra der er fri sigt ind i Sidinge fjord mod *Vig* og ind i Lammefjorden mod sydbredden ved Gislunge. At der her ved Kongeposten har ligget et warth bestyrkes, hvis vi følger sigtelinien herfra gennem den snævre Lammefjord, hvor Avdebo-dæmningen nu spærrer for udsynet, ned til kysten ved Lille Gislunge. Her ligger tre nabogårde, hvis navne er nok så sigende: *Vorgård* ved en 14 m høj bakketop, synlig bl. a. fra Hørve, Fårevejle og Grevinge, samt *Snekkegård* og *Ledinggård* lidt nærmere vandet. Formentlig har disse gårde ved udskiftningen taget navn fra gamle marknavne i området. Stednavnet *Børretofte* i Gislunge 1,5 km sydøst for de tre gårde kan have relation til det warth, som såvel navnet *Vorgård* som topografien antyder har ligget her ved Gislunge, men det kan også være spor efter et senere voldsted i nærheden. Her fra det formodede warth ved Gislunge har der iøvrigt været fri sigt til den inderste del af Lammefjorden, hvor det 24 m høje *Borrebjerg* skyder sig frem som et markant næs imellem Fårevejle og Asnæs. Også her tyder beliggenheden sammen med stednavnet på, at stedet har indgået i varslingsystemet, som dermed effektivt har dækket Isefjordens vestlige sidefjorde.

Sydligst i Isefjorden når sigtelinien fra Børreklak ned til den lille *Munkholm*, hvor broen nu har erstattet den ældre færgelinie. Holmen blev i 1319 af Erik Mændved skænket til Ringsted kloster sammen med Munkholm fang, der bestod af *Vinderup*, *Torup*, *Bredetved*, *Dragerup* og *Arnakke*, de tidlig-middelalderlige bebyggelser langs fjordens vestbred. Munkholm har altså været et center for bebyggelsen her, og der er da også fundet middelalderlige bygningsrester og grave på dens 12 m høje bakke, hvor et evt. warth vil være at søge under disse spor, der antagelig tilhører en noget yngre bebyggelse.

Området ved Nykøbing bugt kan have modtaget varsling direkte fra Isøre warthet via en lavning nord om Nakke til den lille *Ringholm* ved Hovvig eller til et punkt på kysten, hvor Nykøbing senere groede frem. Endelig kan hovedwarthet på Isøre selv have fået et forvarsel om flåder, der nærmer sig fra Kattegat, hvis der ved den 27 m høje *Bavnehøj* ved *Hald* på nordsiden af Halsnæs har været stationeret en vagtstyrke. Som vi snart skal se, er der god grund til at tro, at dette har været tilfældet, og dermed har vi i denne oversigt angivet de store linier i Isefjordsvarslingskæden, omend lokaliteterne ikke er arkæologisk undersøgt og dermed heller ikke nærmere dateret.

#### *Warth'er ved Roskilde fjord*

Dette bragte os imidlertid ikke til Roskilde med signalsystemet. Det kunne tænkes, at en melding blev modtaget fra Isefjorden via bavnehøjene på den

sydlige del af Hornsherred, men da man i alle tilfælde skulle have vagtstyrker ved spærringerne, er det nærliggende at undersøge, om der kan findes indicier for en kæde af „relæ-stationer“ ind igennem Roskilde fjord.

Der er faktisk to *Vor*-navne i den indre del af Roskilde fjord, der kan lede os på vej. Det ene er *Vorbakke*, der ses på moderne kort i Østskov overfor Eskildsø, mens tangen nedenfor, der er et plant område af hævet havbund, på 1813-kortet benævnes *Vaarnæb* (se fig. 16). Der er tilmed knyttet et lokalt sagn til stedet, at der var sørøvere her på *Vornæshage* (= *Vårnæb*), da der boede munke på Eskildsø<sup>58</sup>!

Det andet *Vor*-navn findes ikke i kortene. Det blev optegnet, da den første danske søkortdirektør Jens Sørensen med Christen Mikkelsen fra Bjerget (Sct. Jørgensbjerg) som kendtmand den 4. januar 1691 drog fjorden rundt og optegnede pejlinger og afstande mellem karakteristiske punkter, heriblandt „Fra *Hvorhagen* til *Færgebroens* faste Landbakke over noget Bugt VtN 1/8M“<sup>59</sup>). Hvis vi altså bevæger os en ottendedel mil (knap 1 km) i modsat retning (OtS) fra Sadelbakken indenfor Færgebrorevet, kommer vi til det smalle næs på Bognæs, der nu hedder *Nørrehoved*. Her midt i inderbredningen ses i dag ingen spor af noget voldsted, men beliggenheden er så central for en varslingsstation til Selsø, Skibby og Gershøj, som man kan ønske sig, og gennem Ølvig-bugten kan der sendes signal til *Kongehøjen*, der knejser frit i landskabet ved Bognæs-halvøens rod med ubrudt sigtelinie til bavnehøjene ved Herslev og Lyndby – og så iøvrigt helt ned til *Lejre*. Med i billedet hører, at den lille stenbro, der stikker ud fra nordøstspidsen af *Hvorhagen* hedder *Rytterbroen*, og at stednavnet *De brændte Stubbe* er knyttet til denne halvø.

Fra *Hvorhagen* kan man også se til *Vorbakke* ved Østskov, selv om denne bakke nu er skjult i et tornt buskads mellem høje træer. Hvis disse træer i dag havde tilladt udsynet, ville man herfra kunne se til Sct. Jørgensbjerg og til den højtliggende domkirke, foruden til bavnehøjene i øst og vest (fig. 28). Derimod lukkes udsynet nordud af det 17 m høje *Hatbjerg* 1 km nord for *Vorbakke*, og først når man kommer ned på *Vårnæb* eller *Vornæshage* får man et frit kig nordud i fjorden til *Køholm* eller *Kølhøj* ved Skuldelev-spærringerne. Vi må altså forestille os, at vagtstyrken („sørøverne“) her har haft „sender“ og „modtager“ adskilt, så warthet lå på næsset og blusset på *Vorbakken*. *Eskildsø* lige overfor kunne evt. tænkes at have været en forgænger for *Vorbakke*, men det ville forudsætte en mellemstation på Veddelevhalvøen eller terrænet vest for Sct. Jørgensbjerg, hvis man skulle nå Roskilde. *Eskildsø* vil derimod have været et egnet varslingssted, hvis et varslingsystem har eksisteret inden Roskildes opkomst. Herfra kan man se såvel *Kølhøj* som *Hvorhage* på samme tid, og herfra har man også let kunnet signalere til et evt. warth på *Risø* ved naturhavnen indenfor *Mærkesholmene* (se fig. 33).



Fig. 29: Bayeux-tapetets broderede skildring af begivenhederne i Normandiet og England i forbindelse med Vilhelm Erobrerens togt i 1066 rummer mange fine detaljer. Her er fra Rennes et vagttårn omgivet af palisade og anbragt på en lille rund borgbanke af jord. Vore *warther* skal vi nok forestille os lignende, i nogle tilfælde dog uden banken eller med en naturlig bakke i stedet for.



Fig. 30: Roskilde domkirke gengivet fra en usædvanlig vinkel og afstand: Vilh. Kyhn's radering fra 1849 af udsigten fra sydspidsen af *Kalvøen* ved Frederikssund. Midt i billedet stikker Kølholm's karakteristiske skarptskårne bakke i vejret. Billedet giver et indtryk af, hvor egnet Roskilde fjord er for en nord-sydgående varslingskæde.

Kølholm fremtræder meget markant i fjordens landskab (fig. 30), og her må der i hvert fald have været en vagtstyrke i nærheden for at betjene spærringen i *Vimmelskaflet*. Mon ikke en gravning på toppen af *Kølhøj* ville vise stolpehuller af warth-tårnet? Også her er som nævnt en færgelinie at overvåge – eller fortolde, og der er en lille „kaj“ af sten på øens østside ud imod *Mikkelsbøl*, hvor det dybe vand kommer øen nærmest, (og hvori vraglistens nr. 6 ligger/lå). Fra *Kølhøj* vil et røgsignal kunne opfanges og viderebringes på begge sider af fjorden, så den midterste del af fjorden kan advares herfra.

Videre nordpå fandt vi omkring og syd for *Kignæs* tegn på livlig færgefart og to mulige spærringspositioner. Vi fandt også indicier for en tvangsmæssig forlægning af færgelinien til det udsatte område ved foden af *Kignæs*.

Rent faktisk er der en fin sigtelinie fra *Kølhøj* til *Kignæs* eller omvendt. Selve stednavnet *Kignæs*, der optræder afvekslende med *Kitnæs*, er af stednavneudvalget i 1929 sat i forbindelse med et tysk låneord *Kitte* = spand, mens *Kikbavn* på *Halsnæs* sammesteds forklares som „Havnen, hvorfra der er udsigt over søen“<sup>60</sup>).

Fra *Kignæs* har signalruten muligvis krydset hen over den lavning, der i stenalderen dannede et sund inden om nordspidsen af *Hornsherred*. Herved kan man ved anvendelse af en enkelt signalstation yderligere få forbindelse helt til *Isøre*, mens flere mellemstationer vil være nødvendige, hvis man følger ud langs fjordens løb. Der er her ikke nogen bakketoppe, der kombinerer de træk, der næsten blev til en regel i den indre del af fjorden: direkte kontakt til nærliggende bavehøje, evt. kontrol med færgeoverfart, evt. warthnavn. Men her i de øde nordlige skovdistrikter har situationen i det hele taget været en anden end inde i fjordene. Her var det en udpost på en ugæstfri stenet kyst, og den kan have været placeret ved de markante bronzealderhøje *Knudshøj* (30 m) og *Rytterhøj* (26 m), lige ovenfor den eneste *Bavehøj* inde i fjordene, der ligger helt ud til vandet. Fra den 30 m høje *Knudshøj* til det 25 m høje *Kignæs* har man vel kunnet kigge henover trætoppene i lavningen.

En alternativ linieføring fra *Isøre* rammer det markante 33 m høje „forbjærg“ *Klintebakken* lige øst for *Skuldevig*, og den rammer derfra *Roskilde* fjords østkyst i det stærk kuperede terræn udfor *Kregme* og *Ølsted*, f. eks. ved den 20 m høje *Rundebakke* på kysten ved *Ølsted*. Imidlertid kan dette ikke påvises ved *Klintebakken*, fordi denne er vejet stærkt tilbage på grund af havets erosion, i hvert fald indenfor det sidste århundrede. En fri sigtelinie herfra til *Isøre* warthet forbi *Lynæs*pynten forudsætter, at kystlinien da lå 75–100 m sydligere, et forhold, der formentlig kan belyses nærmere ved fremtidige geologiske og arkivalske studier. Et warth her ville iøvrigt være velpliceret i forhold til den store handelsplads, der er påvist ved *Skuldevig*.



Et indirekte vidnesbyrd om Skuldevig-warthet ville man kunne få, hvis der ved fremtidige undersøgelser kunne påvises spor af et evt. warth ved *Runde-bakke* eller på et andet egnet sted nær derved.

Med signallinien mellem Isøre og Kignæs er systemet ridset op i fuld udstrækning og med en streng indre logik og konsekvens, der svækker de mange forbehold, man ellers ville have for en sådan kæde af uudgravede steder (fig. 28): Fra Isøre (med en forpost ved *Hald* Bavnehøj og måske tillige ved Kikhavn) skal vi tænke os signalet afsendt i to baner mellem vagtposter, der i flere tilfælde tillige kontrollerer færgeoverfarten og evt. sejladsen gennem spærringerne. I tre spring er signalet fremme i alle dele af Isefjorden med sidefjorde, mens der skal fem eller seks spring til at komme til Roskilde. Lejre-egnen kan få bud fra Isøre gennem Roskilde fjord i syv spring – og så når det måske næsten lige så hurtigt frem over bavnehøjene tværs over roden af Hornsherred.

Hvis man vil, kan man således godt sætte denne warth-kæde i forbindelse med det gamle høvdingesæde Lejre, der i disse år ved arkæologernes indsats er ved at genvinde noget af sit fordums ry<sup>61</sup>). Men Roskilde ligger, som det ses af kortet, meget centralt for systemet, hvis vi iøvrigt vil acceptere et „by-warth“ på Sct. Jørgensbjerg eller ved domkirken. Men iøvrigt er det karakteristiske ved det fundne system netop *ikke*, at det specielt søger et regionalt center, men at det giver en jævn spredning af varslingsbudskabet i alle de beboede egne af fjordsystemet, svarende til datidens ledingsystem, der også er bygget op ud fra det datidige bebyggelsesmønster.

Dermed er vi fremme ved spørgsmålet om dette varslingsystems alder. Det må formentlig være ligeså gammelt som første fase af Skuldelev-spærringen, altså fra perioden 1000–1050. Skal vi stoppe her eller på indicier fra Kignæs-skatten postulere, at grundelementerne i systemet rækker betydeligt længere tilbage? Dette vil kun fremtidige udgravninger kunne fortælle os. I hvert fald må vi på grundlag af Skuldelev-spærringens alder drage la Cour's datering af warth-systemet i tvivl, idet han forestiller sig dette som en nyhed introduceret i Danmark af Knud Lavard tidligt i 1100-tallet efter tysk forbillede. Faktisk kendtes sådanne vagttårne i Vesteuropa tilbage til romertid, hvor de romerske provinser overvågedes af vagthold ved kysterne, placeret i *specula, turres* og *burgi*, altså udkigspladser, tårne og borge, og traditionerne herfra har utvivlsomt været udnyttet bl. a. netop i varslingen imod vikingeangrebene i England og Normandiet.

Vi skal iøvrigt ikke glemme, at Roskilde også kan nås over land fra Køge bugt, og at der formentlig har været et lignende system denne vej, der bl. a. førte til, at en stor venderhær i 1153 blev standset ved Karlsrunderne. Verwohlt har fremdraget nogle gamle vejlinier i denne retning og påpeget fund, der

tyder på et warth yderst på det næs, der rækker ud i Køge bugt ved Karlslunde<sup>62</sup>), – en forklaring, der virker rimelig i lyset af det ovenfor påviste fra fjordene.

Vi har således ud fra de topografiske forhold og med støtte i stednavne udbygget la Cour's varslingssystem på de tre warth'er i Isefjorden (Isøre, Børrehoved og Børreklak) med yderligere seks i Isefjordens vestlige del (Munkholm, Holbæk, Kongeposten, Vorgård, Borrebjerg og evt. Ringholm), ét udenfor fjorden (Hald) og otte-ti i Roskilde fjord (Skuldevig, Rundebakke/Knudshøj, Kignæs, Kølhøj, Vorbakke/Eskildsø, Hvorhage, Kongehøj, Risø og Roskilde), der efter den fremsatte hypotese er nødvendige som led i varslingskæden, og som forudsætter permanent tilstedeværelse (i hvert fald i sejl-sæsonen) af en centralmagts vagtstyrke.

Af disse 18–20 formodede warth-pladser er der kun én, hvor der i dag er erkendte og endnu synlige spor af et voldsted fra denne fase (Isøre), mens der ved yderligere et sted (Børreklak) er registreret et nu udslettet lille voldsted. Fire steder (Holbæk, Munkholm, Eskildsø og Roskilde) er der fundet spor af middelalderlig bebyggelse og/eller befæstelse knyttet til de steder, hvor wartherne formodes at have ligget. Ved Risø antyder flyfotos en eller to ringvolde, mens der ved fem af de øvrige steder er stednavne som indikation for tidligere borg- eller warth-anlæg (Børrehoved, Vorgård, Borrebjerg, Vorbakke og Hvorhage) og ved to steder Konge-navne (Kongeposten og Kongehøj). Af de resterende steder har der været behov for vagtstyrken til pasning af spærringerne ved Kølhøj og evt. Kignæs.

I betragtning af, at der er yderst få potentielt mulige steder for at etablere visuel kontakt helt ind i det vidtstrakte fjordsystem med et minimalt antal „relæstationer“, er det påfaldende, hvorledes systemet ifølge denne hypotese således „falder på plads“ med kun få usikre punkter, allerede inden der er udført en eneste arkæologisk undersøgelse med sigte herpå. Men kun en bevidst arkæologisk indsats kan give et egentligt bevis for varslingssystemets opbygning med bemandede warther – og datere dettes opkomst og udvikling.

Hvad vil da perspektivet være ved at forfølge denne idé? Det påfaldende sammenfald mellem beliggenheden af warther og færgelinier er allerede nævnt, og relationerne til markedspladserne skal vi straks vende tilbage til. Her skal blot bemærkes, at vi er nået frem til at lokalisere 18–20 potentielle kongelige vagtsteder indenfor et så begrænset område af Sjælland, at det må være nærliggende at undersøge dette mønster i relation til bl. a. herredsinddeling og ledingsorganisation, strukturer i datidens samfund, som vi har meget vanskeligt ved at klarlægge i deres tidlige faser ved hjælp af de skriftlige kilder og andre arkæologiske fundgrupper.

Kan vi således ad denne vej få en ny, uafhængig indfaldsvinkel til den

militære ledingsorganisation og de administrative inddelinger i *skipæn* og *herreder*, der hænger sammen hermed, vil det måske kunne få betydning for afklaring af den diskussion, der i mange år har stået herom<sup>63</sup>). Dette vil naturligtvis forudsætte, at der sættes ind med detailanalyser af de enkelte steder, specielt vedr. marknavnestoffet og de arkæologisk påviselige spor. At det måske er en farbar vej, antydes af navnene på de tre nabogårde, *Vor*-, *Snekke*- og *Ledinggård* ved Gislinge. I hvert fald er det nok værd at begynde at spekulere på, hvor de enkelte ledingsskibe, *snekkerne*, har haft station til daglig, – for Sjælland alene drejer det sig om ca. 120 skibe, der skal findes plads til langs kysterne. Måske lå et af disse ledingsskibe i et nøst (bådhus) ved den inderste bred af Kattinge vig ved Bognæs, lige nedenfor Kongehøj, hvor to lave volde tegner sig i engen som en afglans af de mere markante nøst-tomter, af hvilke der kendes enkelte fra Limfjorden og mange fra Norge<sup>64</sup>).

## HAVNE, MARKEDER OG BYER

### *Købstæder*

Når vi dag tænker på begreberne havn og marked, knyttes de bevidst eller ubevidst sammen med begrebet by: tætbebyggelsen af helårskarakter med bofaste håndværkere, købmænd og andet godtfolk, – søkøbstaden, der er så karakteristisk for det danske kulturlandskab endnu i dag.

Men for den periode, vi her primært beskæftiger os med (o. 800–1200) eksisterede kun *Roskilde* og *Slangerup* som egentlige byer, og man kan nok sætte spørgsmålstegn ved omfanget af den bymæssige bebyggelse begge steder forud for 1050–1100, ligesom for Skibby, der nævnes som købstad i kong Valdemars Jordebog fra 1230-erne, men ikke senere. *Holbæk* og *Nykøbing* er middelalderlige søkøbstæder fra 1200- og 1300-tallet, så deres forudsætninger skulle vi kunne gøre os håb om at få et indblik i ved denne undersøgelse. *Frederikssund* voksede frem som by i 1600-tallet med funktion som ladested for Slangerup og Roskilde, *Frederiksværk* fulgte efter i 1700-tallet som fabriksby i forbindelse med den kanal, der gravedes i 1717–19, og *Hundested* er et barn af dette århundredes mekaniserede fiskeri og bilismens færgebehov, så disse tre byer er helt ude af billedet i denne sammenhæng.

### *Landsbyer*

Hvis vi går til landsbyerne, er det påfaldende, hvor konsekvent den ældste bebyggelse holder sig i respektfuld afstand fra kysten. Ser vi således på stednavnene med endelserne *-inge*, *-um*, *-løse*, *-lev* og *-sted*, der generelt anses dannet inden vikingetidens begyndelse, er der ingen af disse landsbyer, der kommer kysten nærmere end ca. 1 km, med undtagelse af *Jyllinge*. Navnet

på denne gamle fisker- og bondeby er imidlertid ikke et „ægte“ -inge navn, idet de ældste skriveformer viser, at det er dannet af et forled af uvis oprindelse og et efterled *eke* = egebevoksning<sup>65</sup>), så vi ikke ad denne vej får nogen hjælp til at datere denne maritimt orienterede landsbys grundlæggelse.

Blandt de stednavneformer, der synes at have været særligt foretrukne i forbindelse med vikingetidens indre landnam, er *-by* så afgjort det væsentligste. Som det fremgår af fig. 1 er der enkelte *-by*-landsbyer indenfor fjordområdet, der ligger helt ud til kysten, således *Næsby* på *Orø* og *Lyndby* ved *Lejre vig*, men dette synes snarere at skyldes mangel på egnet jord fjernere fra kysten, end at disse landsbyer er orienteret mod at bruge fjorden som f. eks. *Jyllinge*.

Hvis vi ikke vidste bedre, kunne vi fristes til at slutte ud fra de ældste landsbyers beliggenhed, at søfarten var uden betydning i datidens samfundsliv. Og dog forholder det sig måske netop lige omvendt! Den svenske arkæolog Erik Nylén har i 1973 søgt at analysere bebyggelsen på *Gotland* igennem forhistoriens perioder i relation til skibsbyggeriets muligheder og begrænsninger i samme perioder, og han når frem til, at bebyggelsen viger tilbage fra kysten netop i jernalderen og vikingetid i forbindelse med, at skibene da når et sådant teknisk niveau, at større flåder hurtigt og pludseligt kan dukke op og gøre landgang<sup>66</sup>).

Vi har i det foregående afsnit set, hvordan man med spærringer og varslingsystemer har søgt at værne sig mod overfald i *Isefjord-* og *Roskildefjord-*området. Men vi har også gennem en intens arkæologisk indsats ved gravninger i de ældste byer herhjemme og i vore nabolande indenfor de seneste årtier fået klare vidnesbyrd om, at handelen har spillet en væsentlig rolle for vikingetidens økonomi og magtstruktur, og *Skuldelevfundet* og andre skibsfund har vist os, at handelsskibene var vidt udviklede som særlige skibstyper på dette tidspunkt.

### „Ulovlige havne“

Der må altså have været behov for omsætning af varer, og denne udveksling/handel må have fundet sted på bestemte steder ved kysten, hvor man kunne være rimeligt beskyttede mod overfald, og hvor skibene kunne ligge i ly for vejret. Senere hen i middelalderen, da søkøbstæderne var vokset til og havde fået deres privilegier, samles begreberne havn, handel og håndværk her under én hat, styret af byens råd og evt. værnet af byens volde. Men denne centralisering foregik ikke uden sværds slag. Især i de første århundreder efter, at byerne ved fjorden fik deres privilegier stadfæstet i *by-* eller *stadsretter* efter mønster fra *Roskildes byret* fra 1268, førtes der en indædt kampagne mod „ulovlige havne“ eller „bondehavne“. I 1455 fik *Roskilde* indsat et forbud

i sine privilegier imod at de, der kom sejlene ind ad Isefjord, gjorde noget marked der, „før de kommer op for vore købstæder Roskilde eller Holbæk“. Det er først i forbindelse med overtrædelsen af sådanne regler, at vi i de skriftlige kilder kan få et indblik i den handel, der ikke styredes fra byerne.

På Hornsherreds ting vidnede således i 1462 nogle gamle mænd, at „de mindedes, at 14 eller 16 af Holbæks mænd, borgmestre og rådmænd, var her på Hornsherreds ting inden fire stokke og lovede og sagde på deres gode tro, at de aldrig ville efter denne tid hindre noget skib, som her omkring herredet lå og købslog med almuen, fordi det var affundet i kong Eriks tid så, at Hornsherreds mænd skulle nyde den frihed, som de har haft af Arild“. Her var de gode borgere altså gået over stregen. Sammen sted vidnede Peder Bille til Svanholm i 1489, at det var gammel skik, at norske skippere landede ved Hornsherred og solgte tømmer og andre varer til bønderne og betalte told derfor til lensmanden på Abrahamstrup (Jægerspris). Denne sag var opstået, fordi to norske søfolk var kommet gående til tinget for at klage over, at Roskildeborgere havde „rusteret“ (beslaglagt) deres skibe, taget deres sejl, drukket deres øl og ilde medhandlet dem<sup>67</sup>).

Her er altså tale om, at norske skibe bringer trælast og andre varer frem til Isefjorden, hvor man til gengæld kan hente korn og andre landbrugsprodukter. Der betales afgift til kongen gennem den stedlige lensmand, så denne trafik er altså kun „ulovlig“ for såvidt som den krænker købstædernes sent vundne privilegier. Men de norske søfolk havde iøvrigt også problemer på hjemmefronten. I 1490 mødtes i Oslo de ni kirkelige og verdslige stormænd, der dannede Norges rigsråd, for at drøfte den almene og fordærlige sædvane, der var i Sydnorge, at bønder sejlede på udlandet i egne store skibe med planker, lægter, salt og andre varer. Herved forsømtes landbruget, og de stormænd, der ejede jorden, fik ikke deres afgifter hjem. Derfor besluttede rådet, at ingen bønder i fremtiden måtte drage udenlands på denne måde, men kun bruge småbåde på 3–4 læster i indenrigsfart<sup>68</sup>).

Søfarten var en af de få udveje for senmiddelalderens landbefolkning til at undgå vornedskabets bånd, og mange steder langs Nordens kyster trivedes „skudehandelen“ eller „bondesøfarten“ igennem århundrederne. Kampen mod de privilegiesystemer, der søgte at kvæle denne ældgamle tradition, var sej. Flere steder forblev denne vareudveksling igang næsten til vore dage, men det er svært at få et retfærdigt billede af dens betydning, fordi de skriftlige kilder i de fleste tilfælde ser sagen fra de privilegeredes synsvinkel.

### *Haløve-problemet*

Vil vi længere tilbage i tiden gennem de skriftlige kilder, er vi vanskeligt stillet. Hjemlige kilder fra vikingetiden (runeindskrifterne) er yderst kort-

fattede, og kan i det højeste svinge sig op til som runestenen fra Århus at berette „Toste og Hove rejste sammen med Frebjørn denne sten efter Asser Saxe, deres fælle, en meget velbyrdig dreng (formentlig kongelig hirdmand). Han døde som den største unidding blandt mænd; han ejede skib sammen med Arne“<sup>69</sup>). Derimod beretter sagaerne ordrigt og malende om forholdene i Norden såvel i vikingetid som i perioden frem til deres nedskrivning efter 1200. Digt og virkelighed blandes i disse sagaer, og gør dette stof næsten uanvendeligt som kildemateriale vedr. konkrete personer og begivenheder. Når flere af hinanden uafhængige tekster omtaler det store sommermarked ved *Haløre* eller blot *Øre* på Sjælland, hvor også den store øreflåde samledes, er der imidlertid grund til at lytte opmærksomt og kritisk efter. Således beretter *Egils Saga*:

„Egils bror Thorolf sejlede på Gorm den Gamles tid til Danmark. Om høsten sejlede han fra „østvej“ (Finland/Rusland) vest på til Danmark på den tid, da Øreflåden opløste sig, om sommeren var der en mængde skibe fra Norge som sædvanlig. Da han kom til Mostrasund (Sydnorge), lå der en stor knar (handelskib), der var kommet fra Øre og havde til styresmand Thord Thruma, Harald Hårfagers åremand (godsbestyrer), der styrede kongens store gård Thruma i Viken. Thord havde faret til Øre for at købe tunge, malt, hvede og honning til kongsgården“.

Denne beretning om skibene fra Sydnorge, der søger til Danmark for at skaffe sig landbrugsvarer (og delikatesser som fladfisken tunge) til forsyning for bl. a. kongsgården, virker sært bekendt efter, hvad vi netop fra andre og senere kilder har fået at vide om norske skibes handel på Isefjorden. I en af de afskrifter, hvori denne saga kendes, er *Øre* erstattet med *Skånøre*, der netop efter 1200 vinder frem som det store sildemarked ved Sundets sydrand, men som næppe spillede nogen væsentlig rolle tidligere – og da slet ikke som landbrugsmarked og samlingssted for Øreflåden.

I *Færingernes Saga* fortælles om hovedpersonen Thrond i Gata, der levede i slutningen af vikingetiden:

„Den følgende sommer drog Thrond med nogle købmænd sydpå til Danmark og kom på Haløre om sommeren. Der var da en meget stor mængde mennesker samlede, og det siges, at mens markedet står på, kommer her en større mængde mennesker sammen end noget andet sted i Nordens lande. Da rådede for Danmark kong Harald Gormsøn, som blev kaldt Blåtand. Kong Harald var på Haløre om sommeren og havde en stor skare mænd med sig“.

Også *Halfreds Saga* og *Svarfdøleries Saga* omtaler købmænd, der fra Norge og Island kommer til Haløre/Halør/Øre for at handle, bl. a. med trælle. *Sverres Saga* fortæller om stiftelsen i 1196 af et parti, de såkaldte bagler, mod kong Sverres birkebenere:

„Reidar fór med Sverres samtykke med bøndersønner og købmænd til Haløre, hvortil han kom om sommeren, da der var marked. Bisp Nikolas kom derhen med en stor skare mænd fra Viken. – Der på Øre rejste de et nyt parti, som snart fik mange tilhængere og kaldtes bagler (af baculus = bispestav). I skaren var ærkebiskop Erik Erling Jarls søn Sigurd og mange andre mægtige mænd“.

Hvor lå da dette Haløre? Ja, derom har der hersket mange meninger. Navnet består af to led, af hvilket det sidste -ør betyder flad gruset strand, kendt fra Helsingør, Korsør, Dragør m. v. Forleddet *Hal* optræder i nogle sene afskrifter med et tilføjet -e, der har ledt den norske historiker P. A. Munk til at foreslå *Rævshalen* (Refshaleøen) ved København som stedet, mens andre har foreslået *Hulerød* i Hornbækbugten eller søgt stedet i Skåne. Mærkelig nok er det først i 1958 sat i forbindelse med stednavnet *Hald* på Halsnæs, idet sprogmanden Regnar Knudsen i en dagbladskronik argumenterede for, at markedet har ligget her ved den nu tilsandede og inddæmmede bugt<sup>69</sup>). Halsnæs nævnes tidligt som kongeleiv (kongens arvegods), og her lever stadig sted-

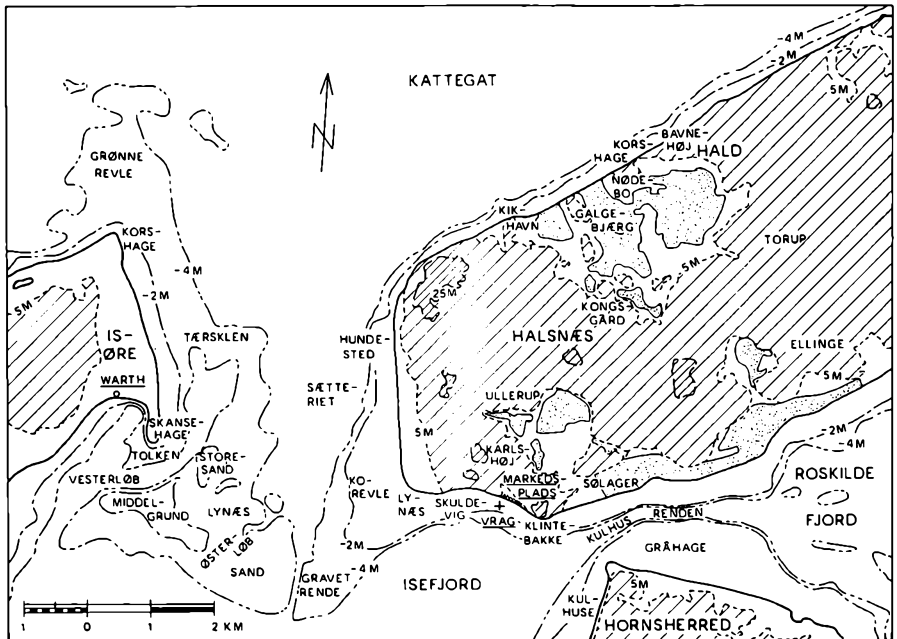


Fig. 31: Indtil forrige århundrede fremtrådte de tidligere fjordgrene ind i Halsnæs endnu tydeligt som moser og enge. På dette kort er med prikket signatur angivet de områder af tidligere havbund, der er tørlagt siden 1861 (efter Axel Schou 1945). Kortet giver et godt indtryk af de naturlige betingelser for strandmarkederne ved *Skuldevig* og *Hald (Haløre)*, og den strategiske beliggenhed af *warth*'et ved *Isøre* fremgår tydeligt. Skansehage er dog en yngre dan-nelse.

navne som *Kongsgård* og *Galgebjærg*, der vidner om den centrale magt og dens håndhævelse, mens *Nødebo* (=kvægboder) kan være det sted, hvor eksportkvæget var opstaldet efter at være drevet frem hertil fra øst ad landevejen eller færget over fra Hornsherred ved *Kongebroen*.

Er der da noget i denne undersøgelse af besejlingsforholdene, der understøtter denne tanke om, at det store Haløre marked, hvor færingere, nordmænd, svenskere og danskere i perioden ca. 900–1200 mødtes til et årligt sommermarked med deltagelse af høj og lav, skulle ligge, hvor der i dag er en helt lige, ugæstfri og vejreksporeret kyst? Ja, det er der faktisk. Det er allerede nævnt, at sandflugten i 1500-1600-tallet har aflejret så store flyvesandsmængder i dette område, at de nuværende koter kun giver ringe vejledning om forholdene for tusind år siden, så selvom vi som nævnt må se bort fra nogen væsentlig ændring på grund af landhævning, og selvom der ikke umiddelbart i markoverfladen er spor deraf, *kan* der altså godt ved bugten mellem Hald og Nødebo have ligget en stor markedsplads med læplads for opankrede skibe indenfor i bugten. *Hvis* der på den nu delvis borteroderede *Bavnehøj*<sup>71</sup>) har været et kongeligt warth, har dette så haft en dobbelt funktion som forvarsel for Isefjords-varslingskæden og som beskytter/beskatte af handelsvirksomheden på Halør-stranden. Stednavnet *Hald* er belagt i formen *Hall* i *Æbelholtbogen* 1253, så den ældre form er altså i overensstemmelse med sagateksternes Hal-former.

Men er der noget stednavn, der kan bevidne, at stedet har været en stærkt benyttet havn? Ja, også det har vi her! Spidsen af Hald-halvøen, der vender ud mod indsejlingen til den tidligere naturhavns bassin hedder *Korsbæge*. Nu er *Kors-* et almindeligt forled i marknavne, der kan referere til et vejkryds, til kors rejst til andagt eller som minde- eller gravkors<sup>72</sup>). Imidlertid forekommer *Kors-* i forskellige sammensætninger som stednavn ved vore kyster ved særligt vigtige indsejlinger, hvor der har været brug for et entydigt sømærke til at tage pejling efter. Anduvningspynten ved den dybe rende ind omkring Isøre til Isefjorden hedder ligeledes *Korsbæge*, mens den lave ø, der ligger udfor det snoede østre indløb til Limfjorden hedder *Korsholm*, og den nordlige indsejling til Guldborgsund markeres ved *Korsnæb* på Falster. Ved siden af disse *Kors-*navne, der har relation til kors placeret som sømærker ved gennemsejlingsfarvande, forekommer *Kors-* også direkte ved indløbet til vigtige naturhavnebasiner som *Korsør* (noret ind til Tårnborghavn har været en fremragende naturhavn<sup>73</sup>), *Korsbavn* på Hindsholm (fin naturhavn for Samsøbælt og ydre del af Odense fjord), *Korsbavn* på Avernakø (beskyttet bugt ved Lillebælt) og *Korsø* på Årø (naturhavn ved Årøsund). Selv ved så tidlig en havn som vikingehandelsbyen Birka ved Mälaren, bæres navnet *Korsbavn* af en vig nordøst for sortjordsområdet.



Når vi derfor finder stednavnet *Korsbøge* bevaret på spidsen af Haldhalvøen, må vi kunne betragte dette som et sidste vægtigt indicium for, at det rent faktisk er her, *Halør* markedsplads med tilhørende naturhavn skal findes. En arkæologisk påvisning vil givetvis blive vanskeliggjort af flyvesandslagene, der på den anden side må have beskyttet de eventuelle kulturlag effektivt mod vor tids intensive udnyttelse af området til sommerhusbebyggelse. Men ved hjælp af boreprøver burde det være muligt at stedfæste det område, hvor markedslivet har udfoldet sig og afsat sig spor i jorden, og hvor skibene har ligget (fig. 31).

### *Isøre*

Nu er det jo slet ikke sikkert, at *Halør* og *Ør* i sagateksterne refererer til samme sted, så der kan være grund til at vende tilbage til det strategisk velbeliggende sted, hvor der er spor af *Isøre* warthet. Også her sløres billedet af flyvesandet, sommerhusene og de allestedsnærværende granbeplantninger, og heller ikke her er der foretaget arkæologiske undersøgelser. Men om dette sted ved vi fra de skriftlige kilder, at der blev afholdt ting, og at to kongevalg fandt sted her, Harald Hens i 1074 og Niels' i 1104. Bag voldstedet rejser stenalderhavets stejle skrænt sig i et langt forløb, der utvungent genkalder erindringer fra et besøg på Thingvellier sletten i Island – Altingets gamle mødeplads. Sakse tillægger stedet stor betydning og henlægger bl. a. Poppo's jernbyrd hertil, mens nyere historikere har været tilbøjelige til at betragte det som undtagelser, når der overhovedet fandt kongevalg sted her. Ved valget af Harald Hen lagde skåningerne iøvrigt ind på østsiden, mens resten af flåden lagde sig på vestsiden, og det kan, hvis man ikke skal gøre vold på geografien, kun betyde, at skåningerne mødtes på kysten ved Lynæs.

Som nævnt er der dybt vand lige ind til kysten ved *Isøre* og denne naturhavn, der i dag er meget søgt af lystsejlere, rummer som venteligt vrug af skibe fra forskellige perioder. Om der blandt dem er nogle af de mange ledings-skibe, der samlede her sommer efter sommer i 1000- og 1100-tallet – sagarnes *Øre-flåde* – på vagt mod indfald af krigeriske nordmænd eller vendere, må tiden vise. Ligeledes om der har været afholdt marked foruden tingmøderne på dette sted. Vi skal dog være opmærksomme på, at ankerpladsen i datiden har været mere udsat for storme fra sydøst end nu, idet Skansehage, der skærmer bugtens østside, er vokset kraftigt i længde i de seneste århundreder, således hele 300 m i hundredeåret 1787–188774).

### *Skuldevig ved Lynæs*

På samme måde har sydkysten af Halsnæs øst for *Lynæs* i *Skuldevig* været udsat for vinde mellem sydvest og sydøst. Da Skibshistorisk Laboratorium i

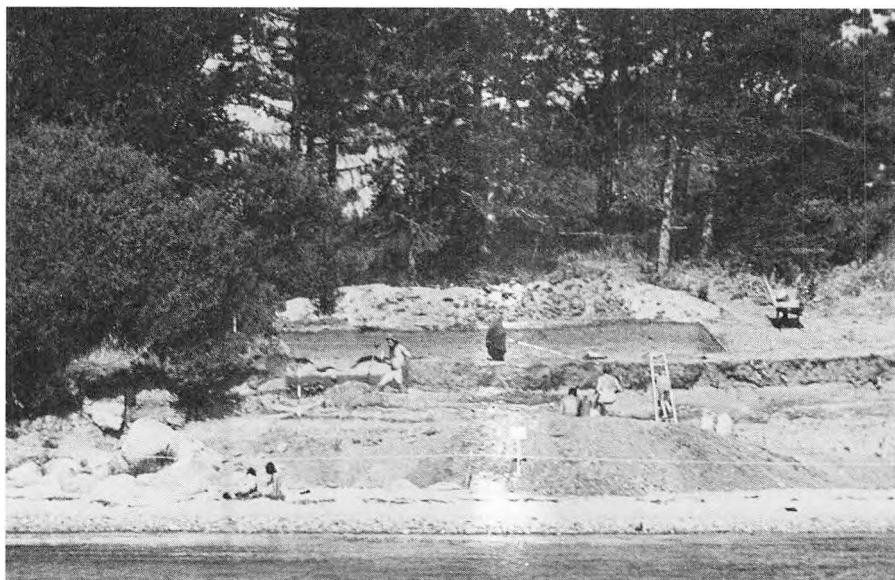


Fig. 32: Foto af kystskrænten ved *Skuldevig* øst for Lynæs under de indledende udgravninger i 1977 af det kulturlag, der viser, at der her har været en stor markedsplads i vikingetid og tidlig middelalder.

1975 med kort varsel udgravede og bjærgede vraget af „Lynæsskibet“ fra sent 1000-tal eller omkr. 1100 (fig. 11, vraglistens nr. 11) forestillede ingen sig vist, at dette vragskib skulle blive ouverturen til en større arkæologisk opdagelse på land. Men i vinteren 1975–76 åd havet sig ind på de lave kystklinter indenfor fundstedet mellem Klintebakken i øst og bakkerne hen mod Lynæs i vest og afslørede et tykt kulturlag, der strakte sig ubrudt i flere hundrede meters længde langs med kysten, dækket af et tykt flyvesandslag (fig. 32). I 1977 og 1978 har Nationalmuseets middelalderafdeling under Niels-Knud Liebgott's ledelse gennemført indledende udgravninger her, og derved påvist spor af små lergulve og ildsteder, men ingen vidnesbyrd om permanente huse. De ret sparsomme løsfund fra stedet daterer foreløbig anvendelsen af pladsen til perioden ca. 700–1100, men iøvrigt er udstrækningen af pladsen og dens funktioner endnu ikke endeligt bestemt. Således kan fiskeriet tænkes at have spillet en rolle for valget af dette sted foruden den handel, der bl. a. afspejler sig i fundet af en arabisk 800-tals sølvmønt.

Dette fund er iøvrigt et godt eksempel på værdien af museernes samarbejde med dygtige og interesserede amatørarkæologer, der kan følge de ændringer, som en kystegn undergår som følge af øget erosion i forbindelse med byg-

ning af nye læmoler og lign. Således var det en melding fra amatørarkæologen André Jørgensen, der selv bor ved Skuldevig, som førte til bjærgningen af Lynæsskibet, og også fundet af kulturlaget og vraglistens nr. 12 og 13 skyldes André Jørgensen.

På grund af kraftig erosion i havskrænterne fremtræder Skuldevig i dag med en næsten helt udlignet kystlinie, men endnu for ca. hundrede år siden var kystens fremspring langt mere dominerende og ydede dermed også meget bedre læ for opankrede skibe, selvom bugten altid har været åben for storm fra syd og sydvest. Lynæsskibet er netop slået til vrag ved en sådan pålandstorm, der har kastet dette store skib ind på lavt vand, efter at et stykke af kølen er slået af. Der er således på ingen måde tale om en ideel naturhavn her, og dog har stedet tydeligvis været flittigt brugt gennem århundreder.

### *Kongemagt og handel*

Hvis vi skal sammenfatte indtrykkene af de tre pladser ved Isefjordens munding, der her er præsenteret: *Haløre*, *Isøre* og *Skuldevig*, fremgår det tydeligt, at de har været af mere end lokal betydning. Her ved munden af det store fjordkompleks, der førte frem til størstedelen af Sjællands frugtbare agerland, etablerede kongemagten et effektivt varslingsystem med bemandede warther, der formentlig samtidig tjente til at sikre markedsfreden på de strandmarkeder, der (forinden?) voksede op ved mødestederne mellem de store skibe, der gik på Norge, Færøerne og Island med landbrugsvarer, og de lokale fartøjer, der besørgede transporten indenfor fjorden sammen med de etablerede færgeforbindelser.

Ved Isøre samledes vagtflåderne mod overfald, og her til dette centrum for de danske farvande stævnedes stormænd mere end én gang for at vælge landets nye konge. Ingen af de nævnte steder var planlagt som permanente byggeser, og da behovet for varslingsystemet bortfaldt, og de nye købstæder voksede op inde i fjordene, svandt betydningen af disse pladser hurtigt for siden næsten helt at forsvinde ud af vor historiske bevidsthed. Længe vedblev de norske skibe dog at komme, trods vanskeligheder fra de privilegerede stænder både ude og hjemme.

Vi har dermed på én gang udstukket et omfattende og meget konkret kongeligt vagt- og varslingsystem og samtidig knyttet dette sammen med nogle betydningsfulde strandmarkeder, bl. a. det berømte Haløre marked, og gjort dette allerede inden der er taget et arkæologisk spadestik på en eneste af warth-pladserne eller på det sted, hvor Haløre hævdes at ligge. Er det hele i virkeligheden en sindrig tankekonstruktion uden hold i historiens realiteter, eller kan vi gennem andre kilder sandsynliggøre, at der har bestået en sådan relation mellem centralmagten og handelen i vikingetid og tidlig middelalder?

Det er netop, hvad flere historikere har påvist indenfor de senere år. Således har vi fra Hedeby gennem de frankiske annaler vidnesbyrd om Kong Godfreds aktive interesse for handelen, da han i 808 flyttede Reric's købmænd til Slien og befæstede stedet, og i Ansgars levnedsskildring nævnes „wikgreven“, den kongelige repræsentant på stedet. Om *Bergen* i Norge melder sagaerne, at kong Olav Kyrre i begyndelsen af sin regeringstid (1066–93) „*setti kaupstað i Biorgvin*“, hvor der fra gammel tid lå en kongsgård. Og fra *Skåne-markedet* har vi klare vidnesbyrd om den danske konges vigtige rolle som garant for markedsfreden – og hans afhængighed af de indtægter, denne rolle gav ham<sup>75</sup>).



Fig. 33: Luftfoto af Veddelev-Risø området ved Roskilde fjord, fotograferet 1954, før bygningen af Atomforsøgsstationen. Nord opad. Området „Bloden“ imellem de to halvøer er en gammel naturhavn, der i dag er fuglereservat. Nord for Risø ses bugten syd for Bolund, der ikke giver læ for de fremherskende vinde. Hvad betyder de ringformede aftegninger på Risø? Automatiseret reproduktion.

Men der er ingen grund til at tro, det kun var på de største markedspladser, kongen var repræsenteret. I vikingetidens samfund hvilede det enkelte individs sikkerhed i tilhørsforholdet til slægten og til en bestemt bygd, indenfor hvis snævre rammer der var faste regler for handlingsmønstret i tilfælde af konflikt eller overgreb. Men de rejsende købmænd bevægede sig udenfor denne kreds, og de havde behov for andre beskyttelsesinstitutioner som forudsætning for, at der overhovedet kunne etableres en markedshandel. Alle-rede på Godfreds tid omtales i karolingske kilder et gildevæsen, sammenslutninger af vandrekøbmænd, mens vi først fra 1000-tallet får belæg herfor i Norden. Axel E. Christensen betragter dog gilderne som en fællesgermansk institution af stor ælde<sup>76</sup>). I middelalderen får dette gildevæsen meget stor betydning i byernes liv, for danske kømænd især knyttet til Sct. Knud, mens Sct. Olaf spiller en stor rolle i Norge og Sverige. Iøvrigt har også Sct. Klemens og Sct. Nicolaj spillet en rolle som værnehelgener for de søfarende. Gennem gilderne fik de rejsende købmænd et broderskab, der ydede gensidig støtte i alle kritiske situationer – ved retssager, sygdom, nød og dødsfald.

Gilderne kunne dog ikke selv sikre markedsfreden på steder, hvor købmænd fra flere lande eller forskellige gilder mødtes for at handle. Her måtte magthaveren på stedet træde til for at regulere forholdene, og vi ser f. eks. i Island, at handelen efter 1280 foregår på strandmarkeder ved de benyttede naturhavne, hvor sysselmænd fastsætter varepriserne, åbner købestævnet og fredlyser stedet ligesom et tingsted, hvor bødesatserne fordobledes. Tidligere varetoges sysselmandens funktioner af *forrådsmenn* og repræsentanter for de islandske goder (høvdinge)<sup>77</sup>). Der er altså ikke tale om markeder med fri prisdannelse, men om „administreret handel“, og dette mønster må vi også forestille os for vikingetidens og den tidlige middelalders vareudveksling indenfor dansk område. Der er altså ingen grund til at undre sig over, at vores undersøgelse tyder på et sammenfald mellem den kongelige vagttjeneste og markedsfunktionerne, – der er rent faktisk gode grunde til dette sammenfald, og denne erkendelse kan måske også andetsteds bruges til forståelse af sporene i landskabet og i stednavnene af tidlige havne- og markedspladser.

Sammenfaldet mellem de potentielle warth-steder og gamle færgelinier i fjordene er omtalt gentagne gange i det foregående. Det er nok farligt at drage alt for faste slutninger ud af dette, så længe vi ikke kender mere til de enkelte færgesteders brugperioder og øvrige forhold, end tilfældet er, men i det omfang der ved de enkelte warther har været markeder for oplandet, kan færgeforbindelserne naturligvis have bidraget til en udvidelse af oplandet. Tanken om, at færgefarten var underlagt kongelig regulering, fortjener dog nok også overvejelse, bl. a. under henvisning til betydningen i senere tid af færgeprivilegierne, f. eks. ved Frederikssund.

### *Havne inde i fjordene*

Er der da noget der tyder på, at der også inde i fjordene har været markedspladser i tilslutning til nogle af wartherne? Ja, vi har allerede set, at netop de steder, hvor senere byerne *Holbæk* og *Nykøbing* voksede frem, ligger således i landskabet, at de helt naturligt har kunnet indgå i varslingskæden. Også andre steder i det vestlige system kunne sådanne markedspladser tænkes på stranden, f. eks. ved *Markedslev* overfor Holbæk og i *Vellerup vig* overfor Børreklak, foruden et Orø-marked ved *Børrehoved* og et tilsvarende på stranden ved *Munkholm*, f. eks. ved *Vinderup*, hvor herregården *Eriksholm* nu ligger. Denne landsby lå på ganske tilsvarende måde ved den inderste bred af Isefjorden som *Vindebode*, de vendiske købmænds boder ved Sct. Ibs kirke i Roskildes havnekvarter<sup>78</sup>), der lå ved Roskilde fjords inderste bred. Men heller ikke disse steder er der foretaget arkæologiske sonderinger.

I Roskilde fjord er det indlysende at pege på Roskildes havnekvarter, der foruden *Vindebode* omfatter *Bjærget* med dets frådstenskirke, bygget så tidligt som omkring 1040<sup>79</sup>) og viet til Sct. Klemens, de søfarendes helgen, – og først siden, da søfarten svandt ind, omgjort til Sct. Jørgen's kirke for byens spedalske.

Men på vej ind mod Roskilde har vi ved Eskildsø passeret en af de potentielle warth-pladser, hvor der som nævnt i fjorden er opgravet middelalderlig keramik, der nu er på Nationalmuseet. Det drejer sig om enkelte stykker 1100-tals og 1300-tals keramik fundet i et område, hvor det kan have relation til klosteret på Eskildsø, men som også kan have sammenhæng med en formodet markedsplads, der afspejler sig i stednavnet *Kræmmerhage*. Dette navn knyttes til det næs, der sydfra skærmer den lille naturhavn Pustervig nord for Østskov. I dag hedder stedet *Lanøvre*. men det gamle navn er bevaret på Hjorth's kort fra 1813 (fig. 16). Denne lokalitet er særdeles velegnet for skibe til opankning og for småboder, der kan reises nå det flade næs, men naturligvis kan kun en arkæologisk undersøgelse vise, i hvilken periode pladsen evt. har været i brug. Var det her, Roskilde-borgerne overfaldt de norske skippere i 1489? Er det Selsø-landets udskibnings- og markedsplads i vikingetiden? Vi ved det endnu ikke.

En tilsvarende lokalitet røber sig igennem stednavnet og topografien på nordsiden af Veddelevhalvøen. Her ligger et par holme, der i dag er landfaste med halvøen. De hedder *Mærkesholme*, hvilket betyder „Markedsholme“<sup>80</sup>). De danner sammen med halvøen Risø perfekt læ for en lille naturhavn (fig. 33), der ligger lige op til den gamle hovedfærdselsåre langs fiorden mod Værebros. Heller ikke her er foretaget arkæologiske undersøgelser. Ligger det vrag af „langskibskarakter“, som Ehlers berettede om, fundet i „Wæddeløv Bugt“ omkring 1829, her i *Bløden* eller syd for Veddelevhalvøen? På fly-

fotografiet tegner der sig nogle ringe i terrænet på Risø, hvor atomforsøgsstationen nu er bygget. Er det spor af et warth her ved denne naturhavn med det formodede strandmarked? Hvis det er tilfældet – og det vil en gravning i området nok kunne vise – rejser dette spørgsmålet, om et sådant strandmar-

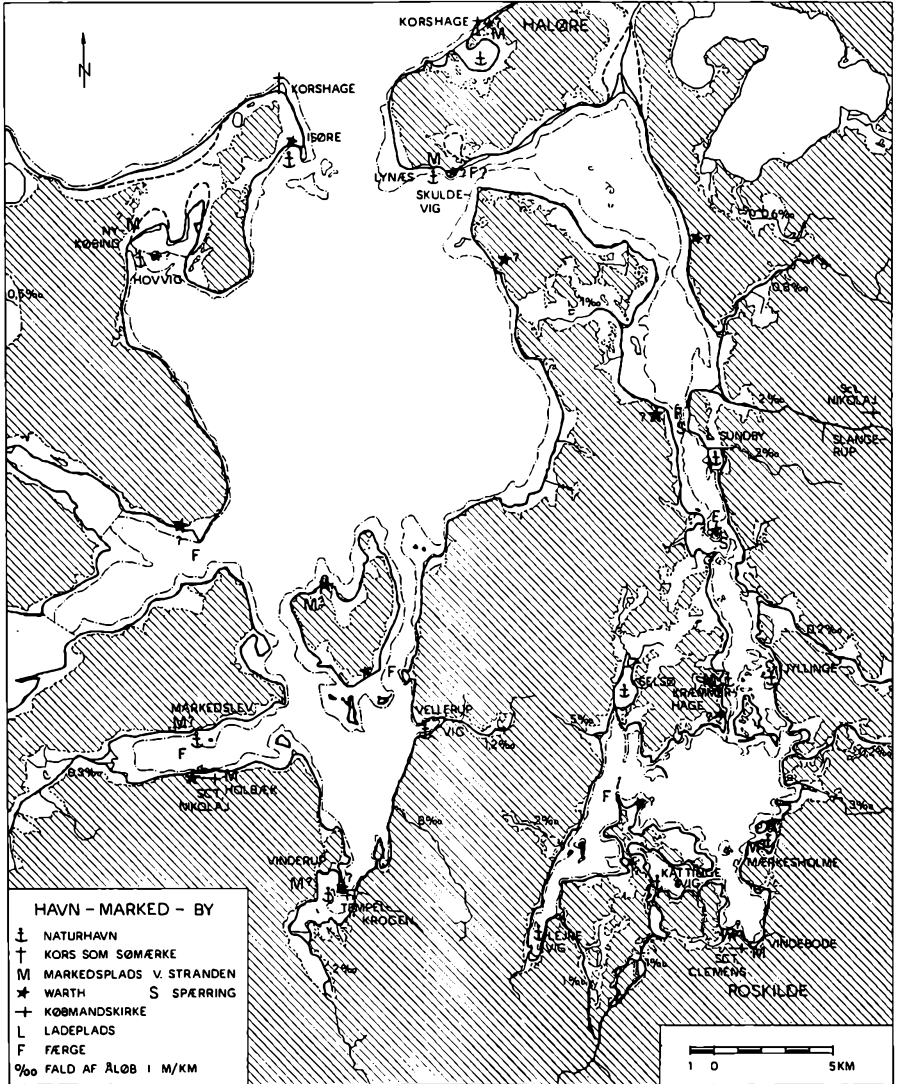


Fig. 34: Forsøg på rekonstruktion af „søkort“ for Isefjord – Roskilde fjord for den behandlede periode med angivelse af kystlinje, sejlbare åer (antagelig indtil 2 ‰ fald), 2 m dybdekurve, sømærker, warther, spærringer, færgesteder, ankerpladser, ladepladser, strandmarkeder og købmanskirker.

ked overhovedet har kunnet få lov at eksistere her lige udenfor Roskilde efter denne bys opkomst som købstad. Har vi her Roskildes forgænger som handels- og udskibningssted for fjordens sydøstlige egne?

Når vi når helt ned til Roskilde-Lejre egnen på denne sørejse, bliver spørgsmålene så mange og svarene foreløbig så få, at de måske kan virke inspirerende på de forskerhold, der i disse år kulegraver Roskildes tidligste historie i arkiver og udgravninger. Lå der virkelig et warth på Bjerget? Hvis ikke, hvor modtog Roskildebørgerne da alarmsignalet? Er Bjerget med Sct. Klemskirken de lokale købmænds bopæl og *Vindebode* (= Vendernes boder) ved Sct. Ibs den lokale „tyskebrygge“? (De tyske købmænd, som fik næ-

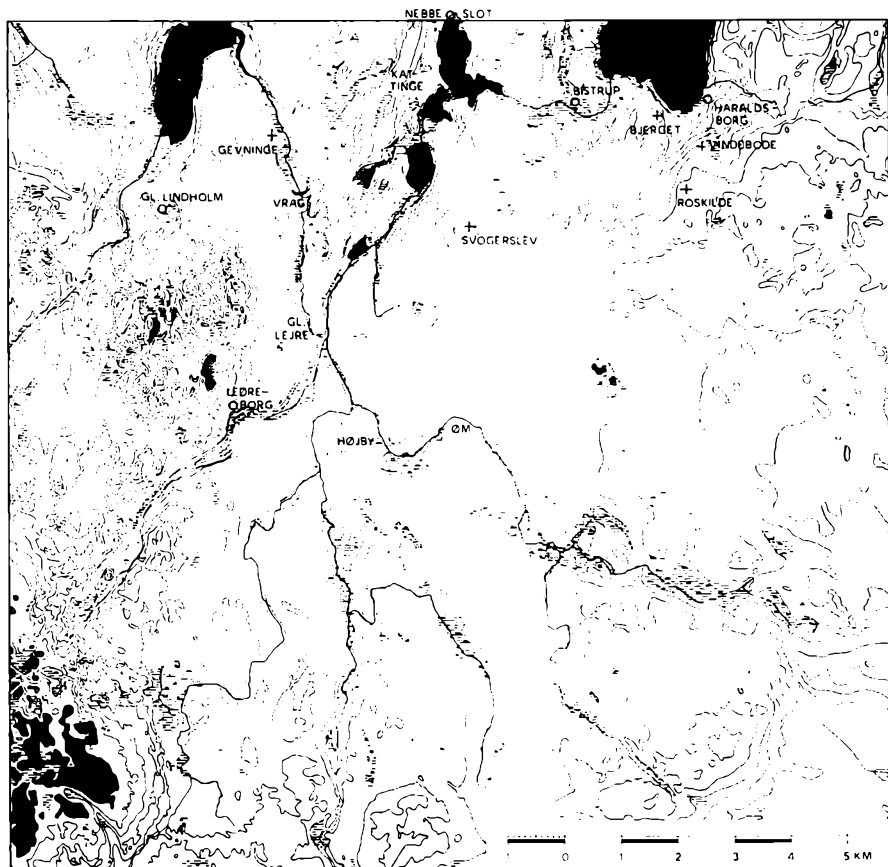


Fig. 35: Kort over Lejre – Roskilde egnen med højdekurver og vandløb. Lejres beliggenhed ved det centrale overgangssted over det store å-system fremtræder tydeligt. Ved Roskilde er markeret beliggenheden af domkirken, Sct. Ib's og Sct. Jørgensbjerg kirker. Vraget ved Lejre å er angivet. Reproduceret med tilladelse fra Peter Bredsdorff og Geodætisk Institut.



serne kappet af efter deres bistand til Erik Emunes udfald mod Haraldsborg i 1133, boede måske her?). Gik „hovedvejen“ nordud forbi de fremmedes boder, men ikke forbi byens egne på Bjerget – eller var egne handelsboder samlet ved den øst-vest gående vejforbindelse på bakketoppen? Lå der overhovedet bymæssig bebyggelse omkring kongsgård, tingsted og kirke i vikingetiden?

Ligger *Haraldsborg*, *Bistrup slot* og *Næbbe slot* som de gør, fordi de kombinerer adgang til søen (ved første overfald på Haraldsborg fortrak Harald ad søvejen) med kontrol over vigtige vejforbindelser (mod Værebros og Bog-næs) og adgang til vandkraft til mølleri?

Hvordan var det egentlig med vandvejen til *Lejre*? I dag tappes næsten alt vandet til København, men dengang var åerne små floder, og selvom fjordens vand ikke har gået ind til Lejre, så har åernes nedre løb med deres ringe fald givetvis været sejlbare. Hvad er det egentlig for et vrage, der ligger i engen ved Lejre å nær Gevninge? (vraglistens nr. 2). For slet ikke at tale om den „forsvundne“ stærkt omdiskuterede sagnkøbstad *Høgekøbing*, som nogle vil placere ved *Højby* i Odsherred, andre ved *Højby* syd for Lejre. Til glæde for de mange blandt læserne, der kan lide at pusle med sådanne spørgsmål, bringes her til slut et udsnit af et kort over Roskilde-Lejre engen, udarbejdet ved professor Peter Bredsdorffs foranledning som et „orohydrografisk“ kort (visende højdekurver, vandløb og enge). Herpå er indsat nogle enkelte stednavne til orientering og inspiration, så hver enkelt kan søge sin egen forklaringsmodel på disse spørgsmål.

## AFSLUTNING

Den lange sørejse til Roskilde og Lejre er slut – eller er den kun lige begyndt? Søvejen har vist sig at føre lige direkte ind i en lang række af de centrale historiske problemstillinger, der søges angrebet så ivrigt i disse år.

Kongemagtens opkomst fik vi demonstreret, men ikke dateret. Den indbyrdes afhængighed af kongemagt og søbåren handel lyser ud af materialet. Utallige spørgsmål ligger ubesvarede tilbage eller er end ikke rejst. Om skibsfartens sociale baggrund, om samspillet mellem land- og søtransporten, om kongelev og birkeretter, om ting, om fiskeriet m. v. Måske svaret på nogle af spørgsmålene omkring opkomsten af vore byer slet ikke skal findes indenfor bygrænsen, men ombord på et fartøj, der nærmer sig kysten –.

Forhåbentlig kan denne præsentation af fjorden som del af vort kulturlandskab inspirere andre forskere til at tage denne synsvinkel op i deres forskning; sker dette, er noget af målet nået, – men disse sider skulle også gerne hjælpe til at udbrede kendskabet til de store potentielle arkæologiske mulig-

heder, havbunden rummer, bl. a. til dem, der er ansvarlige for, at der endnu ikke – 15 år efter vedtagelsen af den antikvariske beskyttelseslov for ældre vrage – er givet bevillinger til en systematisk registrering af fortidsminder på havbunden. Eksemplerne fra skallebankerne i Roskilde fjord belyser, hvor vigtigt dette arbejde er, – men også hvor vanskeligt. I dag er det teknisk muligt at klare undersøgelser, som var utænkelige for få år siden, og som kan give en rimelig sikkerhed for, at vi ikke ved vore anlægsarbejder eller ved indvinding af havbundens ressourcer uforvarende afskærer os fra de spor fra vor fortid, som vi nu netop begynder at interessere os for og at søge.

En sådan systematisk marinarkæologisk registrering langs vore kyster, udført i et samarbejde mellem geologer, historikere, arkæologer, stednavneforskere, skibsforskere, teknikere, fiskere og andre kyndige folk ville være en kærkommen saltvandsindsprøjtning til vor vikingetids- og middelalderforskning, – og der er ingen tvivl om, at der i brede kredse vil være forståelse og levende interesse for de mange resultater, der kan ventes af en sådan indsats.

Kortene fig. 1, 7, 18 B, 21 B, 24, 28, 31 og 34 er udarbejdede af forfatteren og rentegnede af Nina Kern Jespersen på grundlag af Geodætisk Instituts kort i 1:50.000 og flyfotos. Kortet fig. 35 er udarbejdet af Peter Bredsdorff på grundlag af Geodætisk Instituts kort i 1:40.000 med enkelte stednavne påført af forfatteren. Kort og flyfotos gengivet med Geodætisk Instituts tilladelse (A. 472/78). Copyright.

## Noter og henvisninger

1. Peter Bredsdorff: *Kortlægning og historiske studier*. Skrifter udgivet af Lokalhistorisk Afd. Nr. 3, København 1973.
2. Der findes f. eks. ingen opmålinger af bundforholdene i Kerteminde fjord – Kertinge nor og andre af de nor, der spillede en vigtig rolle ved grundlæggelsen af adskillige af vore middelalderbyer.
3. På Geodætisk Instituts kort er dybdekurverne angivet, men Geodætisk Institut oplyser, at disse er kopieret fra søkortene, og at man fralægger sig ansvaret for deres forløb.
4. Basiskortet er udtegnet ud fra Geodætisk Institut's 1:50.000 kort, der har en kurvækvidde på 5 m på landjorden. Inddæmmede områder er her angivet som vand, idet kote 0 er anvendt som kystlinje. I de inddæmmede områder er angivet  $\div$  2,5 m og  $\div$  5 m koterne i stedet for  $\div$  2 m og  $\div$  4 m dybdekurver.
5. Opmålingskortene findes i Søkortarkivet; samtidige kopier af nogle af kortene findes i bl. a. Teknisk Forvaltnings arkiv, Roskilde, hvorfra fig. 2 stammer. Se iverigt C. A. Hansen: *Holbæk Havn og Isefjordens Uddybning*, Holbæk 1915 og Otto Smith: *En dansk Købstadshavn fra middelalder til nutid. Holbæk skibsbro – Holbæk havn*. Holbæk 1925.
6. Opmålingsbladene fra 1813 findes i Rigsarkivet (Roskilde havnesager RA. 6TK 23, 2. pk.). Hovedkortet med indsatte vinkelpejlinger findes tillige i Søkortarkivet.
7. Litorinahavets transgressioner (forskydninger mellem land og vand) er foregået i flere etaper. De sjællandske kystklinter er dannet under den senatlantiske eller subboreale havstigning ifølge *Danmarks Natur*, 1, s. 403–04.
8. V. Milthers: *Nordøstsjællands Geologi*, og samme: *Nordvestsjællands Geologi*. Danmarks Geologiske Undersøgelser, V. Række Nr. 3 og 6, København 1935 og 1943.
9. M. Müller-Wille u. F. Voss: *Geomorphologische und Archäologische Untersuchungen im Mündungsgebiet der Langballigau an der Flensburger Förde*. Archaeologisches Korrespondenzblatt. Hef 1, 1973, s. 123–127.
10. *Danmarks Natur*, 3, s. 171–72. Erik Rasmussen: *Systematics and Ecology of the Isefjord Marine Fauna (Denmark)*. *Ophelia*, Vol. 11 1973, s. 404–12.
11. S. Jelgersma m. fl.: *The Coastal dunes of the western Netherlands; geology, vegetation history and archaeology*. Mededelingen Rijks Geologische Dienst, Nieuwe Serie No. 21 1970, s. 147–48.
12. Axel Schou: *Det marine Forland*. *Folia Geographica Danica*. Tom IV, København 1945, s. 159, m/ litteraturhenvisninger.
13. Teksten er formentlig skrevet af professor Jacob Kornerup, jævnfør Jacob Kornerup: *Fra det gamle Roskilde*. En mindebog ved Arthur Fang, Roskilde 1925, s. 126.
14. Se N. J. Jacobsen: *Lidi om Haderslev fjord som søfartsvej*. Geografisk Tidsskrift, 52 bd. 1952–53.
15. Se Olaf Olsen & Ole Crumlin-Pedersen: *Fem vikingeskibe fra Roskilde fjord*. Roskilde 1969. Samme: *The Skuldelev Ships I+II*. *Acta Archaeologica*, bd. 29 og 38, København 1958 og 1968, samt Ole Crumlin-Pedersen: *Træskibet* og samme: *Træskibto*, udg. af Træbranchens Oplysningsråd, 1968 og 1977.
16. Ifølge oplysninger fra ingeniør F. Frydensberg, Frederikshavn.
17. Ingeborg Christmas-Møller & Minna Holm Kragelund: *Dagligliv bag Dæmningen*, København 1974, s. 81.
18. Holger Rasmussen: *Hasselø-egen*, Kuml, Århus 1953.
19. Omtalt i Roskildemunkenes *Annaler* for 13. marts 1328, jfr. Albert Thomsen: *Holbæk Købstads Historie*. Holbæk 1936–42, s. 58.
20. Olaf Olsen & Crumlin-Pedersen: *The Skuldelev Ships I*. s. 170–73. Se også Ole Crumlin-Pedersen: *Træskibto*, s. 6–7, s. 16–17.
21. Ole Crumlin-Pedersen m. fl.: *Koggen med Guldskatten*. *Skalk*, nr. 6, 1976, s. 9–15.
22. Ole Crumlin-Pedersen: *Cog – Kogge – Kaag*. Handels- & Søfartsmuseet på Kronborg, Årbog 1965, s. 81–144. Detlev Ellmers: *Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa*. Neumünster 1972, s. 63–64.
23. P. Heinsius: *Das Schiff der hansischen Frühzeit*. Weimar 1956, s. 92.
24. M. Mackeprang: *Hellig Olafs Dyrkelse i Danmark*. Det kgl. norske Videnskabers selskabs forhandlinger, bd. III, s. 58–60. Tue Gad: *Helgener. Legender fortalt i Norden*. København 1971, s. 217–23.
25. Ole Crumlin-Pedersen: *En kogge i Roskilde*. Handels- & Søfartsmuseet på Kronborg, Årbog 1966, s. 46–47.

26. Henning Henningsen: *Dannebrog og flagføring til søs*. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Årbog 1969, s. 16.
27. Anders Uhrskov: *Folkesagn*. København 1922, s. 209.
28. Omtalt i Berlingske Søndag 17/9 1933.
29. Lokal tradition indberettet til Skibshistorisk Laboratorium den 11/8 1964 af seminarirektor Morten Bredsdorff. I forbindelse med opmåling på stedet 1791 dog optegnet gammelt sagn om at „broen“ skal være bygget af Valdemar d. Store (1157–1182).
30. Ole Crumlin-Pedersen: *Æ Lei og Margrethes Bro*. Nordslesvigske Museer 2, Tønder 1975, s. 9–25.
31. L. Both: *Danmark*, København 1871, s. 100.
32. Se *Danmarks Natur* 1, s. 281–82.
33. Ved søkortdirektør Jens Sørensens besøg på stedet i januar 1961 noterede han i sin dagbog: „Grunden imellem *Selso* og *Eskeldso* tværs over imellem begge Landene over 100 Fv., dyb 2 Al., den skyder ud S. uden om Gattet vel 200 Fv. og siden her forbi, imellem vel og 350 Fv., det vare inalles at regne 550 Fv., mest Sand og Græsgrøde med Røder begroet, noget vegagtig, en Stenbro er begyndt over, synes der nogle enkelte middelmådige Stene som Skæppe store“. (Johs. Knudsen: *Søkortdirektør Jens Sørensen*. København 1918, s. 209).
34. Arthur Fang: *Roskilde II*. Roskilde 1970, s. 213–14. Ehlers beretning findes i Nationalmuseet's II afd.s arkiv (Roskilde).
35. Gunnar Olsen: *Fra Færgen til Lindholm Bådeleje. Stednavne på Roskilde fjord*. Jyllinge 1973, 2. oplag 1974.
36. Ole Crumlin-Pedersen: *En kogge i Roskilde*, s. 50–52. Olaf Olsen og Ole Crumlin-Pedersen: *Fem Vikingeskibe i Roskilde Fjord*, s. 61–72. Samme: *The Skuldelev Ships II*, s. 91–95 og 163.
37. Berlingske Søndag den 17/9 1933.
38. Søkartarkivet, kort A/4–160h<sup>1</sup>. På planen er angivet en stensamling ved samme signatur som anvendt for isbryderne af pæle og sten, der iøvrigt dengang lå nærmere broen end nu. Ved denne stensamling er med blyant noteret, at den er bortskaffet.
39. Elisabeth Munksgaard: *Guldjundet fra Kitnæs strand ved Jægerspris*. Nationalmuseets Arbejdsmark 1966, s. 5–19.
40. I senere tid betød indtægterne fra færgeprivilegiet en væsentlig indtægt for Jægerspris Gods (Abrahamstrup), og da indbyggerne i Horns Herred og Frederikssund ønskede at bygge en bro på stedet i 1867, forlangte Grevinde Danner 47.000 rigsdaler for at afgive denne ret. Holger Munk: *Færgegaarden gennem fire hundrede aar*. København 1962, s. 333.
41. H. Munk: *Færgegaarden*, s. 52–54 og 112–116. I 1702 og 1728 nævnes i inventarier for færgegården, at der til færgerne hører to svære tove (dyb-tov og land-tov) på 105–110 favnes længde. Dette svarer til, at færgen da er trukket over et ca. 180 m bredt løb. Køretøjer må derfor allerede da have kunnet komme helt ud til kanten af sejllobet, og der nævnes da også to faste broer og en flydebro.
42. Se note 30, samt C. G. Schultz: *Hominde og Pæleværket i Vestre Skarholms Rende*. Lolland-Falsters historiske Samfunds Aarbog 1936. Vagn Wählin Andersen: *Skuldelevskibene i perspektiv*. Skalk 4/1964 og Ole Crumlin-Pedersen: *Helmæs-spærringen*, Fynske Minder 1973.
43. H. Munk: *Færgegården*, s. 35. Vedr. *Ulstrup* se *Hornsherred undersøgelsen*, Københ. 1977, s. 191–94. Vedr. *Ullerup* og *Kongens bro* se *Frederiksborg Amis Stednavne*, Københ. 1929, s. 98 og 136.
44. G. Olsen: *Stednavne på Roskilde fjord*, s. 6.
45. J. T. Lundbye: *Oldtiidsveje i Københavns Amt*. Fra Københavns Amt 1926.
46. Otto Smith: *En dansk købstadsbarn*, s. 4 og 13. Albert Thomsen: *Holbæk Købstads Historie I*. Holbæk 1936–37, s. 26–34.
47. Vikingeskibenes sejlegenskaber er genstand for en livlig diskussion. I Vikingeskibshallens regie udføres en række analyser heraf i forbindelse med sejladsforsøg med museets Nordlandsbåd, og materialet forberedes til publikation.
48. Martin Larsen: *Den ældre Edda og Eddica Minora II*, København 1946, s. 197 og 297. Om baynehøje iøvrigt se *Holger Arhman: Stenska Vårdkasar*. Fören. Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm, Årsbok 1942, s. 11–30. *Vård och vaka*. Kulturhistorisk Leksikon for nordisk middelalder, bd. XX, sp. 291–297.
49. Kristian Hald: *-barn*. Kulturhistorisk Leksikon for nordisk middelalder, bd. 1, sp. 394.

50. August F. Schmidt: *Blusgrænser i Danmark*. Danske Studier 1929. Åge Skjeldborg: *Blus- og bålskikke i Østjylland*. Folkeminder, 13. hefte 1967, s. 137-152.
51. Ella Kivikoski: *Finlands Förhistoria*, 1964, s. 254 ff., Mårten Stenberger: *Det forntida Sverige*, Stockholm 1971, s. 621 ff., Olle Lorin: *Fornborgar och betäckningssystem i Rekarnebygden*, Nyköping 1978, s. 47-53, Palle Lauring: *Vikingerne*, København 1956, s. 208 ff.
52. Kristian Hald: *Vore Stednavne*. 2. udg., s. 29 ff.
53. Vilh. la Cour: *Danske borganlæg til midten af det trettende århundrede*, bd. 1, København 1972, s. 54-153.
54. la Cour: *Danske borganlæg* 1, s. 55, 70, 104, 124. Heroverfor Kristian Hald: *Vore Stednavne*, 2. udg., s. 43, og Aage Houken: *Håndbog i danske stednavne*, 2. udg. København 1976, s. 273-74.
55. Kimingens afstand fra Isøre voldbanken (3 m) er 3,6 sømil, fra Børrehoved (14 m) 7,8 sømil, ialt 11,4 sømil = 21 km. *Nautisk labelsamling*, København 1974, s. 13.
56. A. Thomsen: *Holbæk Købstads Historie I*, s. 30-35.
57. H. V. Clausen: *Fra Holbæk Amt*. København 1918, s. 52 og 285.
58. Arthur Fang: *Rundt Roskilde Fjord*. Roskilde 1946, s. 44.
59. Johannes Knudsen: *Søkortdirektør Jens Sørensen*, København 1918, s. 204-05.
60. *Frederiksborg Amts Stednavne*. København 1929, s. 96 og 151.
61. Steen Wulff Andersen: *Vikingerne i Lejre*. Historisk årbog for Roskilde Amt 1977, s. 11-23.
62. Ernst Verwohlt: *Roskilde bys våben og segl*. Fra København Amt 1967, s. 14-15. V. Mortensen: *Karlsunde Sogn*. Roskilde 1939, s. 12-13 og 16-17.
63. Se *Kulturbistorisk Leksikon for nordisk middelalder*, opslagsordene *Hamna*, *Herred*, *Landvärn*, *Leidang*, *Skiben* m. fl., samt Erik Kjersgaard: *Leding og landeværn*. Middelalderstudier tilegnede Axel E. Christensen, København 1966, s. 113-140.
64. Thorkild Ramskou: *To „naust“ ved Harretig*. Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie, 1960, s. 168-71. Erik Hinsch: *Naust og hall i jernalderen*. Årbok for universitetet i Bergen, humanistisk serie, 1960, no. 2.
65. *Nudansk Ordbog* 1, København 1967, s. 467.
66. Erik Nylén: *Bygden, Skeppen och Havet*. Antikvarisk Arkiv 49. Stockholm 1973.
67. A. Thomsen: *Holbæk Købstads Historie*, s. 86-90.
68. Olaf Hasslöf: *Maritimi näringsliv i socialhistorisk belysning*. Sømand, fisker, skib og værft. København 1970, s. 74-75.
69. Lis Jacobsen og Erik Moltke: *Danmarks runeindskrifter*. Lommeudgave, København 1942, s. 18.
70. Regnar Knudsen: *Et nordisk marked*. Berlingske Aftenavis' kronik 8. maj 1958. De her citerede sagatekster er gengivet efter denne kronik.
71. Axel Schou har (i *Det marine Forland*, s. 93) fundet, at kysten ved *Barneboj* er vejet mindst 19 m og højst 43 m tilbage i løbet af den 124-årige periode fra 1807 til 1931.
72. Inge Lumholt: *Appellativet kors i marknavne*. Navnestudier Nr. 3. Marknavnestudier, København 1964, s. 76-82.
73. Sømærket har utvivlsomt relation til noret som havneområde snarere end til den senere by Korsør's egen havn i indløbet, som antaget af Gunnar Knudsen (*Lidt om Stednavne i Vestsjælland*, Turistforeningen for Danmark, Aarbog 1931, s. 114-15). Dette sømærke er blevet overflødig, da Korsør slot byggedes på spidsen af sandtangen (øret).
74. Axel Schou: *Det marine Forland*, s. 112-114.
75. Inge Skovgaard-Petersen m. fl.: *Danmarks historie* 1. Københ. 1977, s. 136-42. Herbert Jahnkuhn: *Haitbabu* (4. udg.), Neumünster 1963, s. 178. Asbjørn E. Herteig: *Kongers havn og handels sete*. Oslo 1969, s. 137. Aksel E. Christensen: *Scandinavia and the Advance of the Hanseatics*. Danmark, Norden og Østersøen, København 1976, s. 138-143.
76. Aksel E. Christensen: *Vikingetidens Danmark*. København 1969, s. 73-75.
77. Helgi Thorlaksson: *Islandske barner*. XV Nordiska Arkeologmötet 1978, fortryk 1978.
78. Olaf Olsen: *Sankt Ibs kirke i Vindebøde, et bidrag til Roskildes ældste historie*. Fra Københavns Amt 1962.
79. Olaf Olsen: *Sct. Jørgensbjerg kirke*. Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie 1960, s. 1-71.
80. Jeg skylder museumsinspektør Frank Birkebæk, Roskilde Museum, tak for denne oplysning.



## Sven Norbagges mønt

*Af Georg Galster*

Historikeren, geheimearkivar Jacob Langebek lod sin dygtige tegner Søren Abildgaard bl. a. aftegne gamle danske mønter. Disse meget smukke og nøjagtige tegninger blev efter Langebeks død (1775) samlet i fire digre kvartbind, som opbevares i Den kongelige Mønt- og Medaillesamling<sup>1</sup>). Heri findes aftegnet 16 mønter tilhørende Langebeks efterfølger som geheimearkivar, Gerhard Schöning, der fra 1765 til 1775 var professor ved Sorø akademi<sup>2</sup>). Efter al sandsynlighed stammer disse mønter fra et stort fund, der 1739 blev gjort i grevskabet Holsteinborg<sup>3</sup>). Kun en del af disse mønter, der øjensynlig er gemt hen i slutningen af Knud den Helliges urolige kongetid, indkom til kongens møntkabinet, idet danefæ indtil 1849 tilkom greverne, og mange af mønterne kom ud til private samlere.

På blad 96 i bind II læses:

„En Sølv-Mønt. Hos Prof. Schöning 1771

a. SVEIN

b. SIBBI I ROSC



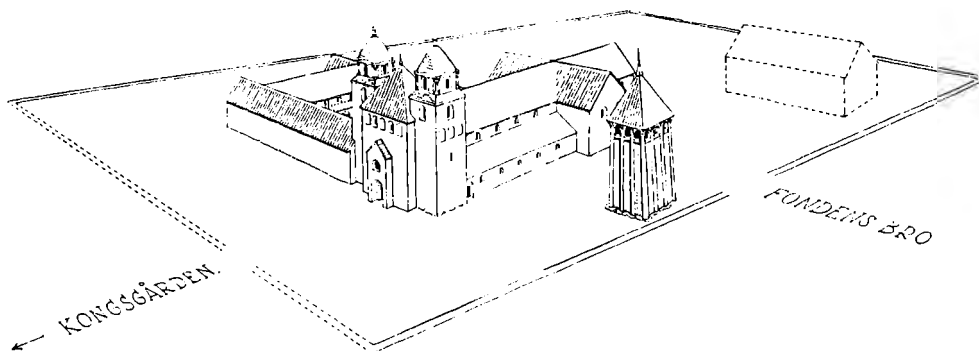
NB. På andre Mynter staaer og Manden med Biskopstav, hvormod staaer Harald Rex. Saa kunde ogsaa denne være af K. Sven Estridsen. Kanske er den slagen af Biskoppen, men med Kongens Navn.

NB. Manden staaer med en Bispestav, kan derfor ikke være en Konge, følgelig ikke Kong Sven Estridsen, men uden Tvil Sven Norbagge Biskop i K. Harald Heins Tid og døde paa sin Jorsalefart ved 1094 eller 1095. Bliver No. 33 af Harald Heins Mynter at stikke<sup>4)</sup>“.

Mønten har den norske form på navnet SVEIN, men det er ikke afgørende, efter som adskillige af Sven Estridsens mønter også har denne olddanske form med en tvelyd, der ellers allerede hundrede år før i dansk var gået over til E: SVEN eller med angelsaksisk P (= V): SPEN<sup>6)</sup>. Mønterne var i kong Svens tid ofte slet prægede med forvirrede indskrifter af stempelskærere, der øjensynlig var analfabeter. Alt det sjuskede, uordentlige og forvanskede forsvinder med et slag på de mønter, der bærer navnet HARALD. Man har derfor talt om Harald Hens møntreform, skønt ingen skriftlige kilder foreligger derom, udover at kong Harald roses i almindelighed for sine gode love.

Sven Norbagge blev optaget i Sven Estridsens hird, hvor han gjorde tjeneste som kongens capellan. Han var efter Saksens fortælling ikke kyndig nok i latinen, og da han engang i messen skulle læse bønnen for kongen, hvori denne betegnedes som *fanulus Dei* (Guds tjener), havde nogle skarnagtige klerke kradset de to første bogstaver ud, så at han læste *mulus Dei* (Guds muldyr, æsel)<sup>6)</sup>. Det vakte almindelig moro, men kongen tog bogen, så rettelsen og sendte Sven i skole i udlandet, hvorfra han vendte hjem som vellærd til sit kald. Han blev kannik i Roskilde og efterfulgte biskop Vilhelm, der antagelig døde 1074<sup>7)</sup>. Uheldigvis fortælles en noget lignende anekdote om den fromme biskop Meinwerk af Paderborn, som døde 1036<sup>8)</sup>. Sven Norbagges samtidige, biskop Richwald af Lund fra 1072 eller 1073 til 1089, stammede netop fra Paderborn, således at han indirekte kan have været hjemmelsmand for Sakse, der uden smålige hensyn til historisk sandhed har tilpasset anekdoten til biskop Sven.

Om Sven Norbagges virke som biskop har Roskildekroniken<sup>9)</sup> usædvanlig høje lovord: „Fædrelandets fader, præsteskabets pryde og folkets lykke“ o.s.v., ord og vendinger, som er lånte fra Adam af Bremens skildring af ærkebiskop Bescelin Alebrand (1035–43)<sup>10)</sup>. Biskop Sven har virkelig været en mand af stor foretagsomhed. Han fuldendte den af kongemoderen Estrid påbegyndte og af biskop Vilhelm videre byggede frådstens kirke i Roskilde, der var viet til den hellige Trefoldighed, og prydede den med en herlig lysekroner, med marmor- eller granitsøjler m.m.<sup>11)</sup>. Da man savnede helgenben til alteret, sendte han et par klerke til Rom, der var så heldige at erhverve en så kostelig reliquie som den hellige pave Lucius hovedskal (1081?)<sup>12)</sup>. Allerede på hjemvejen åbenbarede i følge legenden den store kraft, hovedet havde. Det formåede at bortjage den lede trolde, som huserede i Bæltet, og som truede med



Arkitekt C. G. Schultz' rekonstruktion af Sven Norbaggens frådstenskirke.

at kære skibet. Lucius blev pave 253 og allerede den 4. marts 255 led han martyrdøden. Denne dag og hans translatio (ankomst til Danmark) den 25. august fejredes af domkirken, der noget senere ombyttede Trefoldigheden med St. Lucius som værnehelgen. Efter reformationen kom hovedet i det 17. årh. til kongens kunstkammer og derfra til Oldnordisk museum og Nationalmuseets 2. afd. Det blev 1908 afgivet som depositum til de danske katolikere og vises nu i St. Ansgarkirken i København, indlagt i et pragtfuldt sølvforgylt gemme, hvor det antageligt har genoptaget sin undergørende virksomhed. Iøvrigt påstår man både i München og i Prag at eje et hoved af den hellige pave Lucius.

Sven Norbagger lod endvidere bygge en kirke viet til Vor Frue i Roskilde, en kirke også viet til Vor Frue i Ringsted og St. Mikkel's kirke i Slagelse.

Han har sikkert billiget kong Knuds kirkepolitik; og efter kongens martyrdød den 10. juli 1086 i St. Albans kirke i Odense, forudsagde han Guds straffedom over Danmark. Han rejste så ca. 1088 på Jorsalefærd, hvor han gjorde ophold i Constantinopel og købte mange nyttige og gudsvelsignede helgenben, som han sendte hjem til sine kirker i Roskilde stift. På sin fortsatte færd mod det forjættede land, nåede han kun til Rhodos, hvor han blev angrebet af pestilens og døde.

Tilbage til mønten. Den bærer på forsiden brystbilledet af en biskop med krumstav i højre hånd og med en tonsur i håret, der ligner en glorie. Det må vel være biskop Sven, hvis navn står foroven. Men vi ved intet om, at Roskildebispen fik del i Mønten før Absalons tid. Det må da formentlig være kong Knud, der undtagelsesvis har givet biskop Sven personlig del i mønten til hjælp ved hans kostbare byggeforetagender, en rettighed, som faldt bort ved biskoppens afgang. På møntens bagside læses navnet på møntprægeren, som var ansvarlig for at den holdt, hvad den skulle i skrot og korn (i vægt og fin-

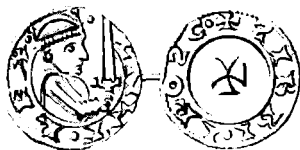


hed). Navnet *Sibbi* er antagelig en kortform for *Sigbjørn*. Det forekommer på runesten, i flere middelalderlige breve og desuden på en mønt, der også forefindes i Langebeks tegninger (bind II blad 129):

„En Sølv-Mønt Hos Prof. Schöning

a. CNVT REX

b. SIBBI I ROSC



### Canutus Sanctus

Bliver No. 19 af Knud den Hellige at stikke<sup>13)</sup>.

Gerhardt Schöning solgte før sin død 1780 sit righoldige bibliothek til det norske Videnskapselskabet i Trondhjem, men sine mønter må han vist have solgt til andre. Medaillecommissionen af 1780 måtte derfor nøjes med at gengive Mønten i Beskrivelsen af 1791 efter tegningen hos Langebek, og det samme måtte Chr. Ramus gøre i sin afhandling om Knud den Helliges Mynter<sup>14)</sup> og i det ufuldendte møntværk<sup>15)</sup>. 1855 dukkede den op på en auktion i London hos Sotheby & Wilkinson. Den beskrives i katalogets s. 95 nr. 1093, der iøvrigt omfattede 5 danske mønter: „... a coin of SVEIN, full-face, rev. a Cross and circle, SIBRI.IROSC“. De 5 mønter, der muligvis alle hidrørte fra Gerhard Schönings samling, købtes gennem mønthandler Joseph Curt for 1 £ 13 sh. til Det kgl. Myntcabinet. Den bortauktionerede samling tilhørte boet efter C. W. Loscombe; den bestod hovedsagelig af græske og romerske mønter (127 sider med 1472 numre (lots); s. 95 under overskrift Cnut (d.v.s. Knud den Store) opføres 3 numre: 1091 (3 exemplarer), 1092 (3 ex.) og 1093 (5 ex.). I det sidste nævnes 2 mønter med SIBRI.IROSC, den ene med SVEIN, den anden med CNVT på forsiden. Der kan ikke være nogen tvivl om, at SIBRI er trykfejl eller fejlæsning, og at de er identiske med exemplarerne, som var hos professor Schöning, og som er aftegnet hos Langebek. Hvorledes de er havnet i en engelsk samling er ukendt. Loscombe var en velhavende samler og amatør-arkæolog i Pickwick i Somerset, men flyttede siden til Klifton, hvor han døde 1853<sup>16)</sup>.

Som det fremgår af ovenstående, har Langebek henført den omhandlede mønt til Sven Norbagger. Medaillecommissionen (d.v.s. Suhm) henførte den til Harald Hen (Beskrivelse nr. 33) eller Knud den Hellige. Deri samstemmede Ramus i sit ufuldendte møntværk. Kr. Erslev skrev i sin afhandling om Roskildes ældste mønter: „Den ældste danske bispemønt stammer fra Sven Norbagger i Roskilde († 1088) og står som en undtagelse“. Hauberg har der-

imod i sit standardværk henført den til Sven Estridsen. I Nationalmuseets Kirkeværk, det første bind om Roskilde Domkirke, er man vendt tilbage til Erslevs mening.

Som det fremgår af ovenstående, vil også nærværende forfatter henføre mønten til biskop Sven og slået samtidig med Knud den Helliges mønter af Sibbe i Roskilde.

*Noter:*

1. JSJ (Jørgen Steen Jensen): De Langebekske Mynttegninger. Møntsamlernyt Januar 1976 s. V-VI.
2. Gerhard Schöning (1722-80), født i Nordnorge, 1748 magister, 1751 rektor i Throndhjem, 1765 professor i veltalenhed og historie i Sorø, 1775 geheimearkivar. - L. Daae: Gerhard Schöning. Chria. 1880. Hverken Daae eller Schönings efterladte papirer i Det kgl. Bibliothek (Gl. Kgl. Sam. 843 fol.) oplyser noget om hans mønter. I Langebeks tegninger (I, II og IV bind) er aftegnet følgende 16 mønter hos Schöning, her ordnet efter Hauberg: Myntforhold og Udmyntninger i Danmark indtil 1146 (Kbh. 1900):
  1. (II 36) Sven Estridsen. Lund. Hbg. 30: (runer) þurgutr
  2. (II 42) - - Hbg. 31: (runer) biatrn
  3. (II 40) - - Hbg. 32: GODRN
  4. (II 66) - - Roskilde. Hbg. 39
  5. (II 67) - - - -
  6. (II 58) - - Hbg. 39a: (runer) kuapör i atenio
  7. (I 138) - - Hbg. 42
  8. (I 132) - - Slagelse. Hbg. 45
  9. (II 98) Harald Hen. Roskilde. Hbg. 4: +ESGAR I ROSC:
  10. (II 99) - - Hbg. 4: +ESGER I ROSCI
  11. (II 119) Knud den Hellige. Lund. Hbg. 1: +RAINERE I LVN
  12. (II 122) - - Hbg. 3: +INGI I LVNDI
  13. (II 121) - - - +LIO FVINE I LV
  14. (II 129) - - Roskilde. Hbg. 2: +SIBBI I ROSC
  15. (II 96) SVEIN - Hbg. Sven Estr. 44: SIBBI I ROSC
  16. (IV 145) Ubestemt brakteatpræget efterligning af Knud den Stores type H („Short cross“), bagsiden.
3. Georg Galster: Møntfund fra Holsteinborg 1739. Nordisk Numismatisk Årsskrift 1939 s. 46-61.
4. Denne og lignende tilføjelser må være gjort af et medlem af medallemmissionen af 1780, der stod for udgivelsen af det store folioværk: Beskrivelse over danske Mønter og Medailler i den kongelige Samling 1791.
5. Navnet staves på følgende måder på hans mønter, ordnet efter P. Hauberg: SPEN Hbg. 3, 41, 53, 54, 55, 68  
SEVIN - 7  
SVEIN - 8  
SVEINH - 11  
Sven (med runer) Hbg. 39.
6. Saksens Danesaga oversat af Jørgen Olrik. Fra Sigerslægten til Sven Estridsens død (Kbh. 1912) s. 273-5.
7. Før Sven Estridsen. Kr. Erslev: Sven Estridsen og Biskop Vilhelm. Historisk Tidsskrift 6. R. 3. Bd. 1891-2 s. 602-26. Johannes Steenstrup: I hvilket Aar døde Svend Estridsen. Hist. T. 6. R. 4. Bd. 1892-4 s. 722-9.
8. Vita Meinwerici episcopi Paterbrunnensis. Scriptores rerum Brunsvicensium cura Godefridi Guilielmi Leibnitii vol I (Hanoveræ 1707) p. 555. Biskop Meinwerk levede i varmt

venskab med kejser Henrik II (tysk konge 1002, tysk-romersk kejser 1014–24), der med store gaver støttede hans byggeforetagender og genopbygning af staden og kirken efter en brand. Kejseren havde en kostelig klædning, som biskoppen meget gerne ville have til kirkeligt brug, og i et ubevogtet øjeblik tog han den til sig. Kejseren ville gøre gengæld og lod sin capellan i messebogen slette fa i ordene famulus og bad så biskoppen holde messe for sine forældres sjæle. Biskoppen skyndte sig og læste i hastværk, således som han fandt det skrevet; men han opdagede fejlen og rettede den. Kejseren sagde efter messen til biskoppen: „Jeg bad dig læse messe for min fader og moder, ikke for et par æsler.“ Biskoppen svarede: „Ved Herrens moder! Du har som sædvanlig gjort grin med mig; men dette her under gudstjenesten. Det må jeg straffe“. Han sammenkaldte kannikerne og dømte kejserens capellan til at revses med pisk på det strengeste. Da det var sket, blev han iført nye klæder sendt tilbage til kejseren med melding om, hvad der var sket.

9. Den ældste Danmarkskrønike (Roskildekroniken). Oversat af Jørgen Olrik, (Kbh. 1898). S. 22.
10. Adam af Bremen: De hamburgske ærkebispers historie oversat af Carsten L. Henrichsen (Kbh. 1930). S. 133.
11. Danmarks Kirker udgivet af Nationalmuseet. Københavns Amt under redaktion af Erik Moltke og Elna Møller. 3. Bind (Kbh. 1951) s. 1268–76, 1299 og s. 1302.
12. Henry Petersen: En Relikvie af Roskilde Domkirkes Skytshelgen, Den hellige Pave Lucius. Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie 1874, s. 393–411. Se slutvignet.
13. Den er optaget i Beskrivelsen 1791, s. 60 nr. 19 uden afbildning og uden angivelse af proveniens med vægt 12½ Esch. (= 0,886 g) og den beskrives i Ramus: Knud den Helliges Mynter s. 47, nr. 25. Den stammer også fra Loscombes auktion nr. 1093 (se ovenfor). Dertil slutter sig en variant med fejltegnede S. Beskrivelsen tab X 19. Thomsen 10.295. 0,80 g.  
Yderligere to varianter forekommer; den ene:  
+CNVT.REXI·) (+SIBBIROSCII Timms auktion juli 1831 I s. 98 nr. 88. Købt for 1 rd. 4 mk. 8 β af Thomsen, Thomsen 10296. Ramus: Knud d. H. s., 47 nr. XXIII. R. & D. s. 103 tab. XVII, nr. XXII, 16½ Esch. (0,886 g). Den sidste variant: ·CNVT·REX·) (+SIBBI.IROSCI· Timms auktion nr. 87, købt for 2 rd. af en købmand i Fredericia, Hartvig 18½ Esch. (0,986 g). Ramus: Knud d. H. nr. XXII. Den genfindes i denne samlers auktionskatalog: Verzeichnis der von dem Herrn Mann Hartvig, genannt v. Essen, nachgelassenen grosen Münzen-Sammlung 4. Nov. 1857 Hamburg. S. 99 nr. 1773. Hvem der købte den, og hvor den siden blev af, er ukendt.
14. Særtryk af det Kgl. danske Videnskabers Selskabs Skrifter (Kbh. 1821) s. 61–2 nr. 82.
15. Ramus' og Devegges ufuldendte møntværk (1832) s. 109 nr. LXXI Tavle XVIII.
16. Proceedings of the Numismatic Society June 22 1854 p. 15–7.



# Topografiske problemer i det middelalderlige Roskilde II: Hospitalerne og møllerne

Af Ingrid Nielsen

I Historisk årbog for Roskilde amt 1977 har professor Olaf Olsen givet en introduktion til arbejdet med Roskilde i det nystartede projekt „Middelalderbyen“ under Statens humanistiske Forskningsråd. Til projektet er udvalgt en række danske byer, hvis middelalderlige topografi skal belyses ud fra alt til rådighed stående kildemateriale bl. a. med henblik på at påvise problemstillinger, som kan eftervises ved hjælp af arkæologiske udgravninger.

Det er et af hovedprincipperne for projektet, at alle kilder, skriftlige som materielle, der kan belyse byernes topografi, skal registreres, før man går igang med at tolke deres oplysninger. Registreringen af skriftlige kilder er naturligt startet med det middelalderlige diplommateriale, d.v.s. dokumenter som f. eks. skøder og testamenter, der er ret let tilgængeligt i trykte udgaver<sup>1</sup>), mens utrykte kilder, som findes i arkiver, bliver registreret sidst. For Roskildes vedkommende gælder det, at registreringen af skriftlige kilder, som blev igangsat i efteråret 1977, nærmer sig sin afslutning i efteråret 1978<sup>2</sup>). Før det samlede registrering er tilendebragt, er det vanskeligt at nå til resultater, som kan have andet end foreløbigheds karakter. Det er dog sådan, at allerede registreringsarbejdet afføder ideer, som det kan være fristende at lægge frem til videre diskussion.

Som regel kan de topografiske problemer ikke splittes op i enheder, der lader sig behandle isoleret. Det vil oftest være nødvendigt med en samlet behandling af hele byen, i nogle tilfælde fordi man må tage sit udgangspunkt i de bedst kildedækkede områder og derfra arbejde sig udefter, i andre tilfælde fordi kildegrupper, f. eks. grundtakst og brandtaxationer, omfatter hele byen og derfor kræver en samlet gennemgang for at kunne udnyttes med fuldt udbytte. Det betyder, at der skal gå et meget omfattende arbejde forud for beskrivelsen af selv et tilsyneladende velafgrænset område.

De emner, hospitaler og møller, der behandles i denne artikel, er valgt fordi der omkring dem er nogle spørgsmål, som kan besvares ud fra det foreliggende middelalderlige diplommateriale, samtidig med at de uden skade kan stå alene.

Roskilde havde indtil forrige århundrede en mængde *vandmøller*. Mange er anlagt allerede i middelalderen. De middelalderlige møller er ikke tidligere behandlet i sammenhæng. Det har gennem „Middelalderbyens“ registreringsarbejde vist sig, at der i perioden ca. 1250–1330 meget hyppigt næv-

nes møller i kilderne. Disse oplysninger skal gennemgås nedenfor for at give et overblik over møllernes antal. Senere oplysninger fra Roskilde kapitels jordebog 1568<sup>3</sup>), fra Resens beskrivelse af Roskilde<sup>4</sup>) og fra grundtaksten af 1682<sup>5</sup>) er inddraget, mens perioden mellem 1500 og 1568 er behandlet mere sparsomt, fordi kilderegistreringen, som nævnt, endnu ikke er helt afsluttet. Stikprøver i materiale fra denne periode tyder dog på, at man ikke der vil finde mange oplysninger om møllerne, som stort set heller ikke omtales i kilderne mellem 1330 og 1500.

Skal man bestemme møllernes antal, er det nødvendigt at skelne mellem dem ved hjælp af ejerforholdene. I de fleste tilfælde er dette godt oplyst, fordi møllerne i hovedsagen ejes af velkendte gejstlige institutioner. Blandt møllejerne forekommer også Roskildes middelalderlige *hospitaller*. De er behandlet i flere tilfælde i litteraturen, men da nogle kildemæssige misforståelser har fået grundigt fodfæste, kommer man alligevel i vanskeligheder, og det kan derfor være praktisk med en samlet gennemgang af kilder og tolkninger. Målet i denne forbindelse er at fastslå, hvor mange hospitaller, der har fungeret i middelalderens Roskilde, og hvornår de forskellige institutioner er oprettet.

### *Hospitallerne*

I det middelalderlige samfund var fattigforsorg og sygepleje opgaver, der løstes af gejstlige institutioner. Til klostrene, som var spredt ud over hele landet, hørte hospitaller. I købstæderne fik især tiggermunkene, som begyndte at komme til landet i 1230'erne, betydning ved at have hospitaller knyttet til deres klostre. Men foruden klostrene var der i købstæderne også særlige hospitalstiftelser. Spedalskhedens udbredelse i 1100- og 1200-årene gav anledning til oprettelse af hospitaller, hvor de syge blev isoleret fra det øvrige samfund. Disse hospitaller fik i løbet af 1300-årene Sankt Jørgen som værnehelgen og blev herefter kaldt Sankt Jørgensgårde. Mere bredt anlagte, uden specialisering i en bestemt sygdom, var helligåndshusene. De havde oprindeligt ikke fælles ordensorganisation, men havde i stiftsbyerne ofte nær tilknytning til domkapitlerne. I 1400-årene vandt helligåndssordenen udbredelse, og nogle af de ældre huse blev indrettet til klostre, mens andre, nye blev oprettet. Sankt Jørgensgårde og Helligåndshuse var vidt udbredt i købstæderne, mens det Duebrødrehospital eller -kloster, der fandtes i Roskilde, var det eneste i landet med dette navn<sup>6</sup>).

I en fortegnelse over kirker og klostre i Roskilde fra reformationstiden nævnes „Duebrødre“, „Spedalskberig“ og „Hospitalid“<sup>7</sup>), hvilket er de da brugte betegnelser på de i senmiddelalderen ofte nævnte institutioner: Duebrødre kloster, Sankt Jørgensgård og Helligåndshuset.

Det har været diskuteret, hvornår de forskellige hospitaler er oprettet. Årsagen til diskussionen er, at man i 1200-årenes dokumenter opererer med flere betegnelser, uden at det for nutidens læser umiddelbart fremgår, hvilke og hvor mange institutioner betegnelserne dækker over. Der er således rig mulighed for tolkninger. I det følgende præsenteres først de forskellige hospitalsbetegnelser i de sammenhænge, hvori de forekommer, og derefter nogle af tolkningerne.

Første gang et hospital i Roskilde nævnes er i et udateret diplom, som må være udstedt mellem 1211 og 1214 (en tidligere datering siger før 1225)<sup>8</sup>). Niels, der kaldes Grevesøn, udsteder en form for testamente, før han drager på pilgrimsfærd, og han betænker bl. a. „hospitalet i Roskilde“ (hospitalet i Roskildis)<sup>9</sup>). Det lyder, som om der ikke har været forvekslingsmuligheder, så der med andre ord på dette tidspunkt kun har været et hospital i byen.

1253 17/5 blev der af Jakob Erlandsen givet en fundats for Helligåndshuset, som var blevet flyttet ind til Roskildes centrum nær Sankt Laurentii kirke (nu Rådhusårnet) mod vest. I begrundelsen for flytningen siges, at „Helligåndshuset i Roskilde, der kaldes det nye hospital (domus sancti spiritus Roskildis que nouo hospitale dicitur), ved de troendes almisser er grundlagt og opført“, men at bispren er blevet opmærksom på, „hvor dårligt Helligåndshuset er beliggende, eftersom de, ved hvis almisser og bistand det skulle trives og bestå, kun sjældent og med besvær kommer derud på grund af den lange vej fra byen“. Man får her tydeligt forklaret, at betegnelserne Helligåndshuset og Det nye Hospital dækker over en og samme institution.

Hospitalerne betænkes ofte i testamenter, 1261 22/3 således „hospitalet i Roskilde og Helligåndshospitalet sammesteds“ (hospitali Roskildis et hospitale sancti spiritus ibidem), og 1263 17/5 gives penge til „Det nye Hospital“ (nouo hospitali) og „de spedalskes hus“ (domui leprosororum).

I Roskilde stadsret af 1268 angives torvet af gå „fra det nye Helligåndshospitals hus“ (a domo noui hospitalis sancti spiritus)<sup>10</sup>).

Helligåndshusets anden betegnelse, Det nye Hospital, giver en formodning om, at der må have været noget, der blev kaldt Det gamle Hospital, og det udtryk møder vi da også 1280 24/6 i den topografiske betegnelse „Det gamle Hospitals mølle“ (molendino ueteris hospitalis).

Året 1291 bringer endnu to testamenter. 14/3 betænkes „Helligåndshospitalet“ (hospitali sancti spiritus) og alle spedalskhedshospitaler på Sjælland, hvorunder det, vi kender fra 1263 i Roskilde, må være omfattet. 30/8 ses igen „Det gamle Hospital“ (hospitali antiquo) sammen med hospitalet i Aderup, de spedalskes hus i Ringsted og de spedalskes hospital i København. Aderup er en landsby uden for Næstved, og her lå denne købstads spedalskhedshospital.

Ved disse mange navne står det klart, at Helligåndshuset eller -hospitalet er identisk med Det nye Hospital. Derudover forekommer så Hospitalet (uden nærmere forklaring), de spedalskes hus eller hospital og Det gamle Hospital.

Carl Neergaard skrev ved århundredeskiftet om Heiligåndshuset og Duebrødrekloster<sup>11</sup>). Han går ud fra, at de spedalskes hospital er stiftet i 1253, idet han henviser til en kirkehistorie fra 1741 og til Resens beskrivelse af Roskilde fra 1670'erne. I den første står der under året 1253: „Kurz aussen vor Roeschild ward in diesem Jahr ein Hospital vor aussätzigen Leuten, deren nicht wenige damals hier zu Lande waren, angelegt und dotiert“<sup>12</sup>). Som det ses, står der ikke noget om, at det specielt drejer sig om et spedalskeshospital. I beskrivelsen af Roskilde i Resens Atlas Danicus står der, at fundatsen af 1253 til de spedalskes hospital opbevares i kapitlets arkiv<sup>13</sup>). Neergaard påviser som et indlæg i en løbende diskussion, at Helligåndshuset og Duebrødrekloster var to forskellige stiftelser. Efter hans opfattelse havde Helligåndshuset, som 1253 blev flyttet ind midt i byen, en ældre forgænger, der efter flytningen fungerede i en periode under navnet Det gamle Hospital. Dettets oprettelse daterer han til før 1225, idet han identificerer det med Hospitalet i Niels Grevesøns testamente<sup>14</sup>). Duebrødrekloster, påviser han, blev tidligst stiftet i anden halvdel af 1300-årene<sup>15</sup>). Efter Neergaards tolkning af kilderne har der således været to helligåndshuse i Roskilde i 1200-årene, hvoraf det, der forblev i det oprindelige hospitals bygninger, blev nedlagt før århundredeskiftet. Hertil kommer spedalskeshospitalet.

J. O. Arhning har flere steder berørt hospitalerne i Roskilde. Han går som Neergaard ud fra, at spedalskeshospitalet var stiftet i 1253<sup>16</sup>). Helligåndshuset må være oprettet noget før 1253, hvor det blev flyttet<sup>17</sup>). Det hospital, der kaldes Det gamle Hospital, mener han er det samme som Duebrødrekloster, der ses i kilderne fra 1429 og fremefter. Det gamle Hospital må være identisk med det, der nævnes i Niels Grevesøns testamente, hvorfor Duebrødrekloster må være oprettet før 1225. Det har da været det eneste hospital i byen<sup>18</sup>).

Olaf Olsen har i forbindelse med udgravningerne i Sankt Jørgensbjerg kirke beskæftiget sig med spedalskeshospitalet. Han identificerer det med Det gamle Hospital, dels på grund af testamentet af 1291 30/8, hvor det med denne betegnelse optræder mellem andre sjællandske spedalskeshospitaler, dels fordi de spedalskes hospital i 1310 solgte en mølle til Sankt Clara kloster, og denne mølle kan være den 1280 24/6 omtalte Gamle Hospitals mølle<sup>19</sup>). Han sætter ikke dette i forbindelse med de andre hospitaler i Roskilde.

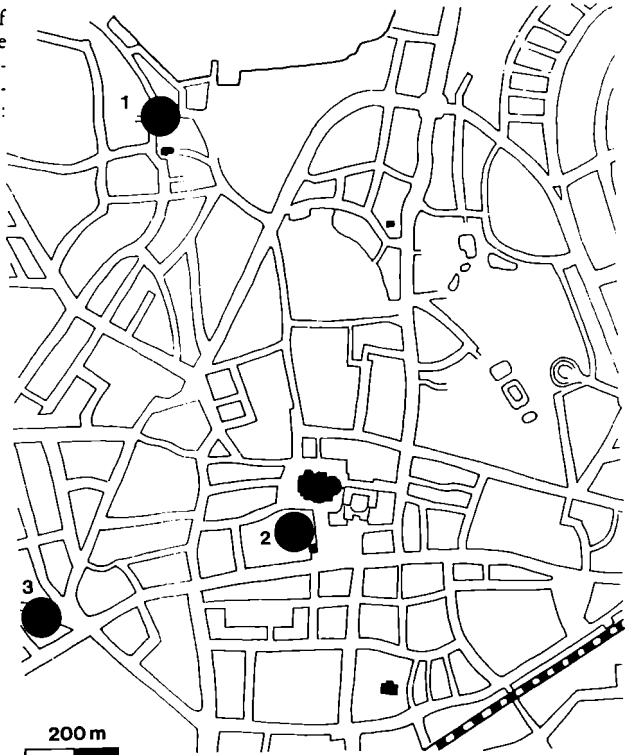
Da formålet med denne gennemgang jo bl. a. er at skabe klarhed om møllerne, bør man forsøgsvis lade oplysningen om Det gamle Hospitals mølle ude af betragtning og se på, hvad der kan siges ud fra de øvrige kildesteder.

Det er karakteristisk, at der intetsteds nævnes mere end to hospitaler i Roskilde i 1200-årenes kilder. Ud fra dette må det være rimeligt med Neergaard at udskyde oprettelsen af Duebrødrekloster til op mod 1429, hvor det nævnes første gang.

Helligåndshuset omtales første gang i 1253 og de spedalskes hospital i 1263. Det må være disse to institutioner, der betænkes i de forskellige testamenter fra 1200-årene. Når Det gamle Hospital omtales sammen med andre sjællandske spedalskhedshospitaler i 1291, må dette være et vægtigt argument for at også det var et spedalskhedshospital. Man kan formode, at Det gamle Hospital også er identisk med Hospitalet i Niels Grevesøns testamente.

Til yderligere støtte for identifikationen kan man inddrage mere generel viden om spedalskhedshospitaler. Indtil omkring 1300 blev de hyppigt kaldt „hospital“ uden nærmere forklaring. Det er meget naturligt, fordi Helligåndshospitalerne først begynder at komme til Danmark i 1200-årene, og først

Fig. 1. Beliggenheden af Roskildes middelalderlige hospitaler. 1: Spedalskhedshospitalet, Sankt Jørgensgård. 2: Helligåndshuset. 3: Duebrødrekloster.





da blev det nødvendigt at skelne mellem de forskellige former for hospitaler. Iøvrigt var hospitalerne så nært knyttet til sygdommen lepros, at dennes danske navn, spedalskhed, er udviklet af ordet hospital eller spitals-syge.

*Konklusionen* bliver nu, at et hospital, uden tvivl spedalskhedshospitalet, eksisterede i Roskilde allerede før 1211–14. Mellem dette tidspunkt og 1253 blev der bygget et hospital til, Helligåndshuset, som kaldes Det nye Hospital. Kilderne giver ikke mulighed for at efterspore, hvor det har ligget før flytningen i 1253. Man må regne med, at flytningen har været fuldstændig, så der ikke på noget tidspunkt har været en overlapning mellem de to Helligåndshuse. Tidligst engang i 1300-årene er Duebrødrekloster stiftet (fig. 1).

Til dateringen af spedalskhedshospitalet kan man føje, at Olaf Olsen påpeger, at der kan være lagt en spire til det allerede tidligt i 1100-årene. Roskildekrøniken beretter, at bisp Peder (1124–34) lagde huse og jorder til Sankt Jørgensbjerg kirke), for at der dér kunne dannes et munkesamfund (domos ad ecclesiam sancte Clementis et terras addidit, ut conragacio monachorum ivbi esset)<sup>20</sup>).

Den megen forvirring omkring hospitalerne hidrører fra Resens oplysning om en fundats for de spedalskes hospital fra 1253, som må være en misforståelse af Jakob Erlandsens fundats for Helligåndshuset. En anden oplysning, som kan have bidraget til uklarheden, er en omtale 1439 23/12, som oversat kan opfattes som „Helligåndshospitalets hus kaldes Duebrødre“ (domus hospitalis sancti spiritus dicte Duebrøthre). Beskrivelsen skal snarere markere, at Duebrødre af karakter var et helligåndshospital, hvilket ikke gør det identisk med Roskildes gamle Helligåndshus.

*Spedalskhedshospitalet* blev lagt ved Roskildes havnekirke, Sankt Klemens kirke, som senere efter hospitalet blev kaldt Sankt Jørgensbjerg kirke. Her har det formentlig også ligget tilpas langt fra byen til, at man opnåede den isolation af de smittefarlige, der var et væsentligt formål hos hospitalerne. Man kender ikke noget videre til hospitalets bygninger, ud over at skeletter fundet umiddelbart nord for sognekirkens kirkegård kan høre til hospitalets begravelsesplads<sup>21</sup>).

Det vil næppe være muligt at påvise arkæologisk, hvor *Helligåndshuset* lå, før det blev flyttet i 1253, fordi det vil være vanskeligt at skelne hospitalsbygningen fra en almindelig verdslig bygning. Derimod ved vi sikkert, at det efter flytningen kom til at ligge på vestsiden af Fondens Bro, nord for Sankt Laurentii kirke. De middelalderlige kilder fortæller kun lidt om bygningen. Alt, hvad vi ved, er, at det i fundatsen bestemmes, at 12 peblinge skal have fribolig i hospitalet, og at de skal bo mod nord i huset, så de kan være fjernt fra andres larm og bo nær domkirken. I 1573 afhændede man det gamle Helligåndshus på den betingelse, at handelen skulle gå tilbage, hvis

lejen ikke blev svaret. Bygningerne beskrives som meget brøstfældige. Gården bestod af to stenhuse, det ene stående norden næst op til Sankt Laurentii tårn, det andet vesten for samme tårn, med et lidet gårdsrum, som nogle af de fattige folk tilforn havde deres værelser i og kaldes det gamle Helliggejsthus, med andre flere huse, gårdsrum, agerum og haverum<sup>22</sup>). Senere fik hospitalet igen til huse vest for Fondens Bro. I grundtaksten (ejendomsskatte-vurderingen) fra 1682 er det da stående bygningskompleks beskrevet. Mod nord var der et toetages stenshus på 8 fag, 20 fag, som også var grundmuret, 14 fag bruggershus, som var bygget af bindingsværk med sten og tækket med

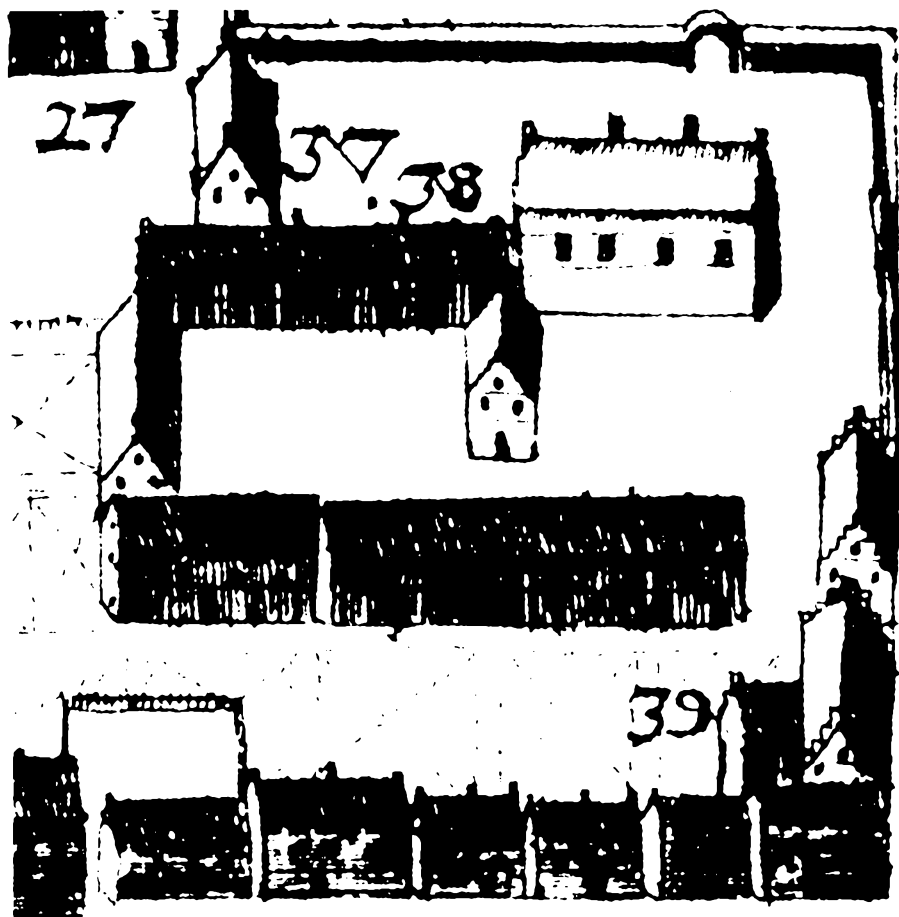


Fig. 2. Udsnit af Resens kort over Roskilde, 1677, visende det middelalderlige Helligåndshus' grund. 27: Bondetinget. 37: Vikariehuset. 38: Hospitalet. 39: Sankt Laurentii Kirkegård.

tegl, samt yderligere 14 fag, hvor der var en port igennem. Mod vest var der 29 fag hus og mod syd 21 fag i bindingsværk med lerklining og med tegltag, samt 14 fag i to etager med sten og tegl. Mod øst var der 9 fag med tegl og murværk samt mod syd en port i muren ud til Fondens Bro<sup>23</sup>). Ved brandtaxationen (brandforsikringsvurderingen) 1761 er der kun 18 fag mod Fondens Bro og nogle udhuse<sup>24</sup>). Disse beskrivelser kan sammenlignes med et udsnit af Resens prospekt over Roskilde (fig. 2).

*Duebrødrekloster* lå vest for Roskilde, nær hjørnet af Helligkorsvej og Duebrødrevej, hvor man nu kan se nogle fundament. Så sent som i 1660-erne stod der endnu bygninger på stedet, men i meget dårlig stand, og huse-  
ne blev givet fri til nedbrydning og salg af stenene til dækning af gæld<sup>25</sup>). Også her kan man få en fornemmelse af bygningerne i 1670-erne fra Resens kort (fig. 3). På det ses bl. a. en kirke, som omtales flere gange efter reformationen<sup>26</sup>).



Fig. 3. Udsnit af Resens kort over Roskilde, 1677, visende Duebrødre og dens kirke, som da var ruin.

### *Møllerne*

Roskilde har i middelalderen haft en ganske usædvanlig rigdom i sine møller. Man har udnyttet vandet fra de mange kildespring i terrænet til vandmøller og dermed gjort det til en væsentlig økonomisk faktor. Møllerne har formentlig rummet noget af tidens mest avancerede teknik, og de har givet en effektiv energiudnyttelse, især når man tager i betragtning, at arbejdet ellers skulle udføres af mennesker eller dyr. Det er vanskeligt at foretage beregninger over energiudnyttelsen, men som eksempel kan nævnes, at en romersk vandmølle kunne male 40 gange så meget mel i timen som en æselmølle eller en mølle drevet af to mænd<sup>27</sup>). Møllerne kunne bruges til mange forskellige arbejder. Foruden møller, der maledede korn til mel, var der savmøller, valkemøller til klædefremstilling, samt smede- eller hammermøller, som man har oplysninger om fra europæiske kilder allerede i 1000-årene<sup>28</sup>). Vi kan dog ikke i det til rådighed stående kildemateriale finde oplysninger om, hvorledes de middelalderlige møller i Roskilde er blevet udnyttet.

På gamle kort over Roskilde ses møllerne tydeligt, beliggende i to rækker, én vest og én øst for byen. Den første består af 6 møller, der får vand fra Helligkorskilde, Højbrønd og Maglekilde, og ligger tilnærmelsesvis vest for det nuværende gadestræk Byvolden–Sankt Mortensvej–Sankt Claravej. De to sydligste af de østlige møller har ligget lidt øst for Frederiksborgvej og har fået vand fra Klosterkilden i Sankt Maria hospitals have, mens en mølle mod nord ved Haraldsborg formentlig yderligere har haft tilløb fra Himmelev Mose. Ud over disse 9 møller, som skal behandles nærmere i det følgende, har der været en mølle ved Bistrup vest for byen, Ladegårdsmøllen øst for byen, samt nogle vindmøller, bl. a. Hedemølle, som nævnes 1343 (uden dato, u. d.).

På Resens kort over Roskilde i 1670-erne er der afsat 9 vandmøller med talhenvisninger til en forklarende tekst (se fig. 4 og 5). Resens kort skal altid anvendes med megen fortigtighed, og når det gælder møllerne, har der helt tydeligt sneget sig en fejl ind. En af vandmøllerne i den vestlige møllerekke er nemlig sprunget over ved nummereringen, så der kommer forvirring i navnene for de efterfølgende møller. Læser man teksten alene, ser man alle 9 møller, og det viser sig, at de er anført i en topografisk logisk rækkefølge, så man uden risiko kan rette tallene på kortet. Resen er startet mod sydvest med Vandhulsmølle og går derfra mod nord til Maglekildemølle, Kristoffer Knops mølle, Tre Kongersmølle, Claramølle og Strandmøllen. Derefter springer han mod nordøst til Haraldsmølle for at slutte med Kobbermøllen og Sigfredsmølle. At Haraldsmølle allerede er omtalt i forbindelse med teksten til Resens nr. 45, Haraldsborg, gør blot rettelsen mere sikker. Den bygning, som har fået nr. 73 og kaldes Sigfredsmølle, må være Sankt Agnes kloster, som i

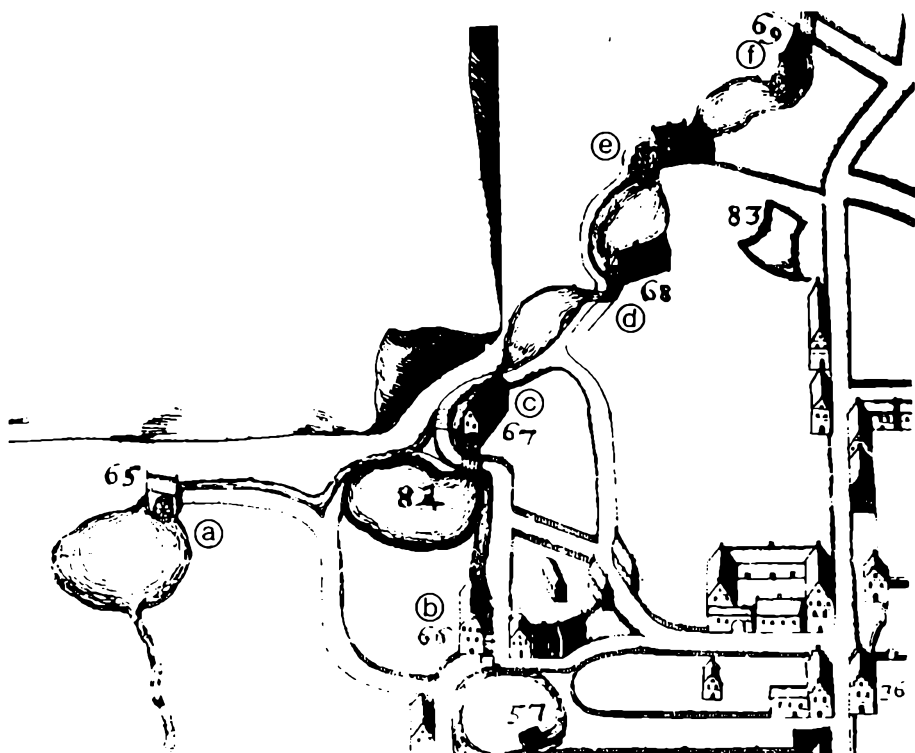


Fig. 4. Udsnit af Resens kort over Roskilde, 1677, visende den vestlige møllerække. a: Vandhulsmølle. b: Maglekildemølle. c: Magister Christoffer Knops mølle. d: Trekongersmølle. e: Claramølle. f: Strandmølle.

teksten har nr. 46, der til gengæld er placeret på kortet ved Trægårdens beliggenhed.

En del af navnene fra Resens kort genser man i grundtaksten fra 1682. De få navne, der er anderledes, kan man uden videre overføre fra det ene navnesæt til det andet. Således kaldes Kristoffer Knops mølle for Sankt Mortensmølle, Tre Kongersmølle for Kapelsmølle og Sigfredsmølle for Rimorsmølle. Det skal tilføjes, at grundtaksten ikke har en beskrivelse af Haraldsborgmølle, fordi den ligger i Himmelev sogn, men navnet ses i forbindelse med en grund nordligt i Ibs rode.

På Ehlers kort efter den nordre part af Roskilde by, som er opmålt i 1790 og 1791, er der 7 vandmøller. Også her er Haraldsborg mølle udeladt, fordi den lå uden for byens område. Endvidere mangler Vandhulsmølle, som må være nedlagt, for på kortet ses tydeligt noget, der kan være sporene af mølledammen.

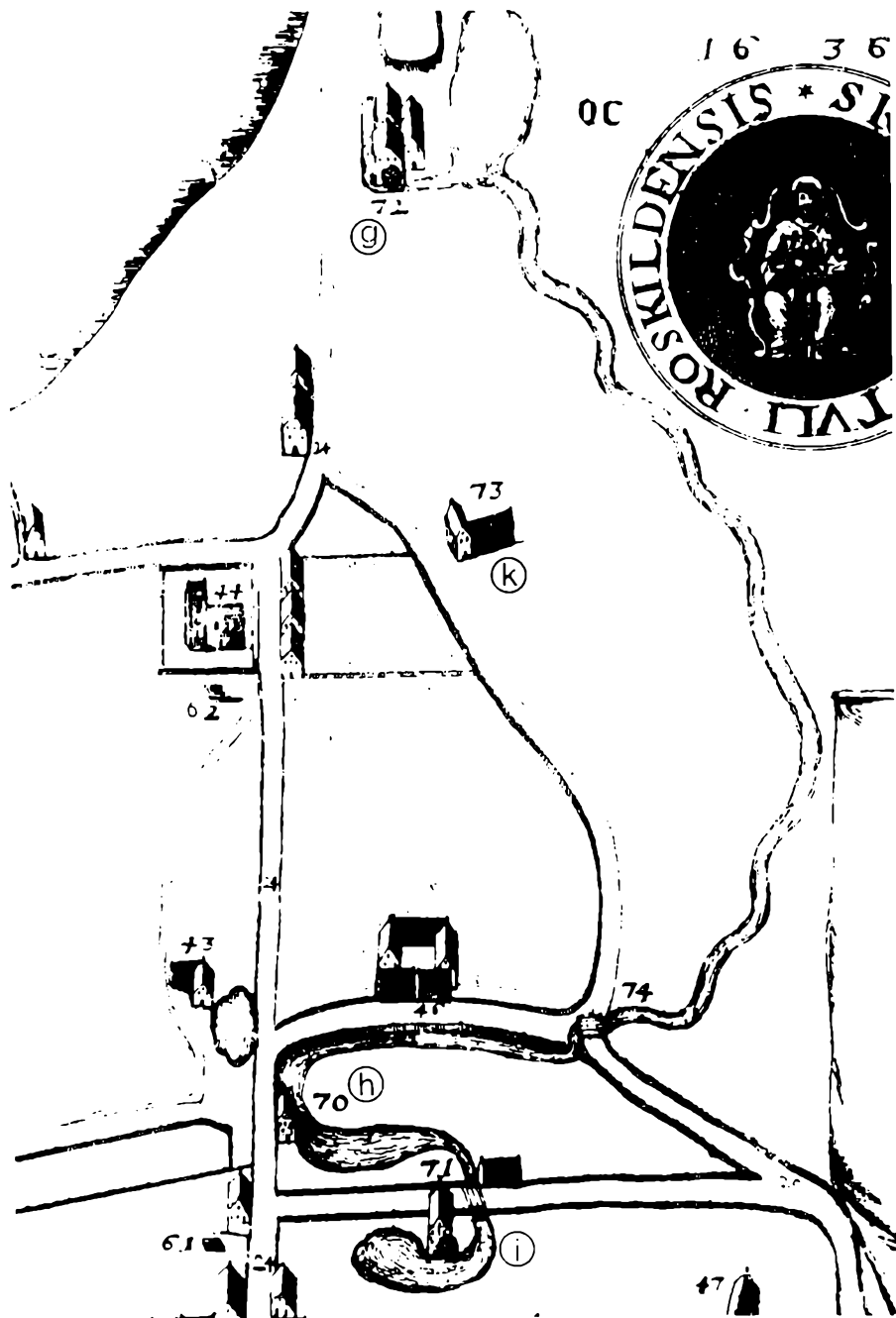


Fig. 5. Udsnit af Resens kort over Roskilde, 1677, visende den østlige møllerække. g: Haraldsmølle. h: Kobbermølle. i: Sigfredsmølle. k: Sankt Agnes kloster.

Navnene fra disse tre kilder er sat ind i et skema, hvor man kan følge udviklingen.

Resen 1677	Grundtakst 1682	Ehlers 1791
65. Vandhols Mølle	Vandhuls mølle	— — —
66. Magle Kildes Mølle	Maglekilde mølle	Papirsmøllen
67. Mag. Christopher Knops Mølle	Sankt Mortens mølle	Sankt Mortens mølle
68. Tre Kongers Mølle	Kapels mølle	Kapels mølle
69. Claræ Mølle	Clara mølle	Clara mølle
70. Strand Mølle	Strandmølle	Strandmølle
71. Haralds Mølle (også 45)	(Haraldsborg mølle)	— — —
72. Kaaber Mølle	Kobbermølle	Kobbermølle
73. Sigfreds Mølle	Rimors mølle	Rimors mølle

Skema, der viser sammenhængen mellem møllernes navne hos Resen, i grundtaksten 1682 og på Ehlers kort fra 1791.

Som nævnt i indledningen, har man i de skriftlige kilder fra perioden 1250–1330 forholdsvis mange oplysninger om møller. Men derefter forsvinder de stort set ud af kildematerialet. Som det vil fremgå, var alle de møller, der kendes før 1330, kirkelig ejendom. Det må betyde, at de med reformationen kom ind under Kronen. Først efter 1500-årenes midte begynder de at dukke frem i kilderne igen. Da har de helt andre ejere, end dem, vi forlod dem med i 1330. Af hensyn til forsøg på at identificere de tidligt omtalte møller med møllerne på kortene, skal 1500- og 1600-årenes oplysninger gennemgås ganske kort.

Ved et mageskifte mellem Kronen og Universitetet i København i 1561 fik Universitetet en stor del af Sankt Clara klostrets jordegods, heriblandt Claræmølle<sup>29</sup>).

De tre middelalderlige hospitaler blev sammenlagt i 1570 og godset blev ved samme lejlighed forøget med bl. a. Haraldsborg mølle<sup>30</sup>).

I 1630 blev der til oprettelsen af to nye professorater ved Københavns Universitet bl. a. givet gods, der havde tilhørt Sankt Sigfreds kapel ved Roskilde domkirke. Blandt godset nævnes møllen og to haver i Roskilde<sup>31</sup>). I grundtaksten ses, at Universitetet ejede Rimorsmølle, så dette skøde er en velkommen bekræftelse på det forsvarlige i at rette på Resens kort og identificere Sigfredsmølle med Rimorsmølle.

Endelig fik ridefogden på Roskildegård i 1670 ved et mageskifte bl. a. en lille mølle i Roskilde, som havde svaret afgift til Hellig Trekongers kapel ved domkirken<sup>32</sup>). Også her bekræftes det navn, som er brugt af Resen, og der ses en sandsynlig sammenhæng mellem Tre Kongersmølle og Kapelsmølle.

Da de to sidstnævnte møller har svaret afgifter til domkirken, skulle man forvente at finde dem i Roskilde kapitels jordebog fra 1568. Men hverken

Sankt Sigfreds kapel eller Hellig Trekongers kapel har møller. I det hele optræder kun to Roskilde-møller i jordebogen, nemlig Maglekildemølle, der tilhører præbende Rota, og en mølle, som kaldes Strandmølle, der tilhører Helligåndshus præbende<sup>33</sup>).

Efter denne gennemgang af de senere oplysninger om møllerne i Roskilde, kan vi nu se på, hvad de middelalderlige kilder kan sige. Møllerne vil i det efterfølgende blive præsenteret i en rækkefølge, der er bestemt af, hvornår de første gang optræder i kilderne.

1. I fundatsen af 1253 17/5 for Helligåndshuset er også dets godsforhold ordnet. I denne forbindelse er to møller nævnt.

Helligåndshuset fik ved flytningen overdraget en grund, som hidtil havde hørt til kanniken Jens Røds præbende. Til gengæld fik præbendet en mølle, som havde hørt til Sankt Mortens kirke, der lå vest for den nuværende Sankt Mortensvej.

Umiddelbart kan man forestille sig to muligheder for at identificere denne mølle med en af de senere kendte. Da møllen har tilhørt Sankt Mortens kirke, kunne det være *Sankt Mortensmølle*, der lå så tæt ved kirken, at mølleren i 1740 fik tilladelse til at udvide mølledammen med kirkegården<sup>34</sup>). Man kan også forestille sig, at det er *Maglekildemølle*, hvis man forudsætter, at Jens Røds præbende senere blev til præbende Rota. Arhning mener dog, at præbende Rota først er grundlagt mellem 1274 og 1288<sup>35</sup>). Der synes ikke at være andet, der kan støtte tanken om, at de to præbender er identiske, end netop det forhold, at Jens Røds præbende får en mølle i 1253, og at præbende Rota har *Maglekildemølle* i 1568.

2. Helligåndshuset fik ved samme lejlighed en mølle. Den beskrives i dokumentet som en mølle, der ligger nær havet (molendino . . . in predicta ciuitas mari uicinius). Denne beskrivelse passer udmærket til, at Helligåndshuset i kapitlets jordebog 1568 har en mølle, der kaldes *Strandmølle*. Man kan dog ikke umiddelbart identificere den med Resens Strandmølle, idet denne formentlig først er oprettet efter 1280, se mølle 5.

3. Den næste mølle, vi hører om, ligger ifølge beskrivelsen ved Rødeport mod nord i forhold til byen. Den blev af borgerne i Roskilde overdraget Trued Romeldsen og Tue Arnfastsen, som selv var borgere. Overdragelsen blev bekræftet af kongen ved dom 1271 21/7. Senere, 1290 u.d., blev den af Trued Romeldsens svigersøn Niels Hermansen solgt til Sankt Clara kloster, som 1310 8/2 afstod den til Vor Frue kloster ved et mageskifte. I forbindelse med mageskiftedokumentet kaldes den *Rødeportsmølle*<sup>36</sup>).





Fig. 6: Rimors mølle med mølledammen foran fotograferet af Oskar Frederiksen 1900.

Det er svært at vurdere, hvad man i middelalderen har lagt i ordet „ved“ (iuxta). Når møllen har ligget ved Rødeport, må den have tilhørt den østlige møllerække. Hvis den skal identificeres med en af de senere kendte møller, er *Rimorsmølle* (fig. 6) mest nærliggende at foreslå. Der er ingen oplysninger om, hvornår den er gået ud af Vor Frue klostres eje.

4. Ovennævnte Niels Hermansen havde selv købt et møllested af borgerne i Roskilde, og vi har kongens dom for handelen af 1272 u.d. samt staden Roskildes bekræftelse 1273 efter 9/4. I dokumenterne står der, at møller ligger i Sankt Mortens sogn, mens det på deres bagsider yderligere er anført, at den ligger uden for Roskilde mod nord.

Møllen må være Vandhulsmølle, Kapels mølle, Maglekildemølle eller Sankt Mortensmølle. Den ene af de to sidste er allerede afsat til Jens Røds præbende, og da Maglekildemølle senere vitterlig var i kapitlets eje, forekommer det rimeligt at udskyde den som en mulighed. Som det vil fremgå af diskussionen om møllerne 7 og 8, kan der være en – om end svag – mulighed for, at den ene af disse er Vandhulsmølle. Tilbage til Niels Hermansen bliver så *Sankt Mortensmølle* eller *Kapelsmølle* (fig. 7).

5. 1280 24/6 omtales en vej, som går ned til det vandløb, som flyder fra Det gamle Hospitals mølles bæk. Det gamle Hospital er, som tidligere påvist, det samme som spedalskhedshospitalet. Det gamle Hospitals mølle må derfor være den mølle, som forstanderen for de spedalskes hospital 1310 17/4 og

1320 6/12 solgte til Sankt Clara kloster. Den beskrives som beliggende nord for klosteret. I en fortegnelse over klosterets breve fra 1586 ledsages notitserne over dokumenterne på denne handel af bemærkningen: Om Clara mølle<sup>37</sup>).

Der kan ikke være tvivl om, at denne mølle er *Claramølle*, som ses i de senere kilder. Den vej, som i 1280 siges at gå ned til møllebækken, har, som det er foreslået i sidste års artikel om Roskildes middelalderlige topografi, formentlig haft et forløb omtrent som idag Tuttesti. At der virkelig har været en vej mod nord fra kongsgården, der lå vest for domkirken (ved rektorboligen), fremgår også af et skøde af 1356 5/5, hvor der tales om en grund nord for kongsgården og vest for domkirkens kirkegård og skolen (som dengang lå på kirkegården) med en alfarvej imellem. Denne vej kan have gået fra kongsgården til havnen. I hvert fald har den krydset møllebækken, muligvis i nærheden af den nuværende Havnevej, d.v.s. et stykke fra Claramølle, snarest nord for den senere Strandmølle. Men hvis møllebækken i 1280 benævnes efter Claramølle, må denne have ligget yderst, eller med andre ord, Strandmøllen kan da næppe have eksisteret i 1280. Det er argumentet for, at



Fig. 7:  
Kapelsmølle-dammen o. 1900, på et tidspunkt, hvor Klokkervænget begynder at blive bebygget. Villaerne ligger her endnu.

mølle 2, Helligåndshusets Strandmølle, næppe kan være identisk med den mølle, der senere bar navnet Strandmøllen.

6. 1295 23/10 skænkede kong Erik Menved en jord kaldet Kongshegnet til Sankt Agnes kloster, og med den fulgte den mølle, der lå deri, ved Haraldsborg. En påskrift<sup>38</sup>) oplyser, at dette brev lyder på den mølle, som ligger mellem klosteret og Haraldsborg.

Det er fristende at opfatte denne mølle som *Haraldsborgmølle* (fig. 8). Den har ligget i nær tilknytning til borgen, formentlig med en oprindelig ekstrafunktion som led i forsvarsanlægget. Navnet Kongshegnet tyder på, at jorden, der overdrages, på en markant måde har været knyttet til det da kongelige anlæg.

7. og 8. Mølle nummer 3 fik Sankt Clara kloster i 1290, og den blev som nævnt bortmageskiftet til Vor Frue kloster 1310 8/2. Sankt Clara kloster fik til gengæld to møller, der i dokumentet kaldes Korsmølle og Strandmølle. Deres beliggenhed kommenteres ikke nærmere.

Skal man vove en meget usikker påstand, kan man foreslå, at *Korsmølle* er den mølle, som senere optræder under navnet Vandhulsmølle. Den fik nemlig sit navn fra kilden, der i hvert fald på Resens kort kaldes Hellig Korskilde.



Fig. 8: Haraldsborg mølle med den højereliggende mølledam. Foto o. 1900.

Der er dog ingen middelalderlige vidnesbyrd om kildens navn, og forslaget skal derfor tages med alt muligt forbehold.

*Strandmøllen*, som nævnes her, kunne muligvis være beliggende på samme sted som den senere kendte Strandmølle, men identifikationen er usikker, bl. a. på grund af Helligåndshusets Strandmølle, der dog, som omtalt under mølle 5, næppe kan være Strandmøllen ved Havnevej.

9. Endelig har også Sortebrødre kloster haft en mølle. Den nævnes kun i forbindelse med en grund, som 1329 15/2 af borgeren Gynzeke af Falkendale blev overdraget til Sankt Agnes kloster. Grunden, som kaldes Vindebode Have, ligger mellem klosteret (et bytingsvidne fra samme dag siger alfarvejen ved klosteret) og sortebrødrenes mølle. Til grunden hører agre, enge, abildgård og vandløb. Vandløbet kaldes i det skøde, der er udstedt af Gynzeke, for „aque profluxu“, mens bytingsvidnet siger „aque influxu et decursu“. Alle tre betegnelser kan oversættes til „vandløb“, men da der ligger en mølle i området, må det være mere præcist at se vandløbene i tilknytning til denne og oversætte bytingsvidnets ord med „tilløb og afløb“. Møllen må derfor have ligget lige på grænsen til Vindebode Have.

Navnet Vindebode Have optræder ikke i senere kilder, og man har derfor kun de to dokumenters ord at holde sig til, når man skal forsøge at udpege dens beliggenhed og dermed også møllens. Hvis sortebrødrenes mølle skal identificeres med en af de møller, der eksisterer i 1600-årene, må det sandsynligvis være *Kobbermøllen*, der har ligget helt ud til Frederiksborgvej, omtrent over for indgangen til Byparken. Så vil det passe med en alfarvej syd for klosteret, måske svarende til det nuværende Sankt Agnesstræde. Omtalen af denne alfarvej kunne i så fald være et af de få – hvis ikke det eneste – middelalderlige vidnesbyrd om den gade, der på Resens kort har nummer 20, Grønnegade. Der kan dog være en mulighed for at finde flere spor af Grønnegade i dokumenter, der handler om grunde i det sogn, som hørte til Sankt Peders kirke, hvis beliggenhed i byen man ikke kender.

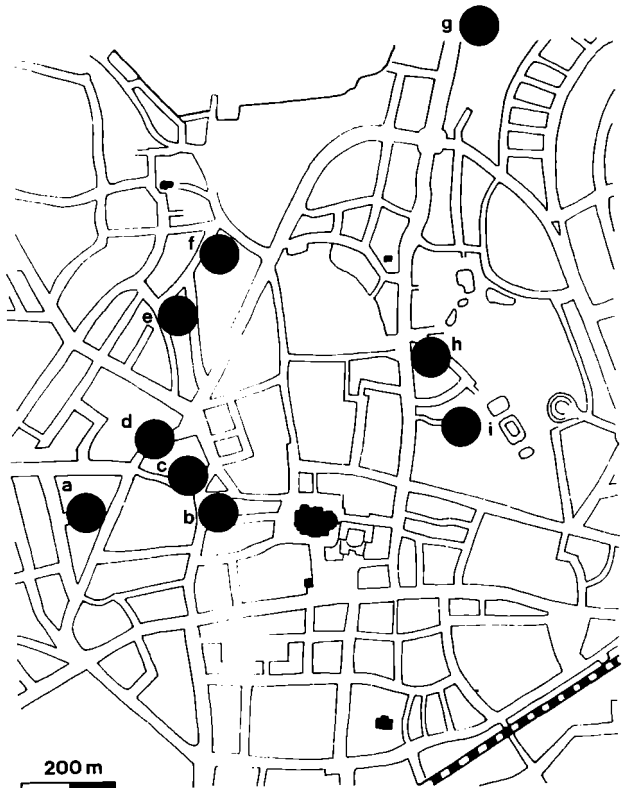
Senere Roskilde-historikere har sat sortebrødrenes mølle i forbindelse med Rimors mølle<sup>39</sup>). Tanken er nærliggende, fordi det er den mølle, der ligger nærmest ved Sortebrødre kloster, det nuværende Jomfrukloster. Men det vil det være vanskeligt at finde støtte til i 1329-dokumenternes beskrivelse af Vindebode Have.

De her omtalte møller er alle opfattet som vandmøller. De fleste steder fremgår det ret tydeligt af dokumenternes tekst, mens der kan herske nogen usikkerhed om, hvorvidt det er rigtigt for møllerne 2, 7 og 8. Men accepterer man dem som vandmøller, får man et antal på 9 møller i det middelalderlige

Roskilde. Det er dette tals overensstemmelse med antallet af møllerne, der har gjort det en tiltrækkende opgave at forsøge at identificere de gamle møller med Resens møller (fig. 9).

Identifikationen kan formentlig aldrig blive sikker, fordi møllerne så at sige forsvinder ud af kilderne i tidsrummet mellem 1330 og 1500-årene, bortset fra Claramølle, hvorfra der findes en lejekontrakt fra 1508 9/10. Sankt Clara klostrets tre andre møller ses ikke i klosterets besiddelse. Sankt Agnes klostrets mølle, Haraldsborgmølle, kan kongen i 1570 give til hospitalerne i Roskilde, og allerede før 1508 må den være gået ud af klosterets eje, for den ses ikke i Sankt Agnes klostrets jordebøger<sup>10</sup>). Heller ikke Vor Frue klostrets mølle hører vi mere om som tilhørende klosteret. Der er næppe større sandsynlighed for, at mere stof vil dukke frem ved en gennemgang af det utrykte kildemateriale. Brevstoffet fra de tre nævnte klostre samt fra kapitlet er det muligt at danne sig et overblik over gennem en registratur fra Rigsarkivet<sup>41</sup>), og det ser ikke ud til, at der vil være yderligere oplysninger at finde.

Fig. 9: De middelalderlige vandmøller indplaceret på moderne kort. a: Vandhulsmølle. b: Maglekildemølle. c: Sankt Mortensmølle. d: Kapelsmølle. e: Claramølle. f: Strandmølle. g: Haraldsborgmølle. h: Kobbermølle. i: Rimorsmølle.



Mange af vandmøllerne eksisterede helt op i forrige århundrede, og endnu står en enkelt møllebygning, idet Rimors mølle er blevet indrettet til Hjemmeværnsgården. Arthur Fang har i en levende beskrivelse bevaret mindet om møllernes sidste tid<sup>42</sup>). Det er således ikke nyt land man bryder ved at beskæftige sig med møllerne. Men påvisningen af, at de eksisterede allerede i middelalderen, må regnes for en landvinding. Med dette og med redegørelsen for hospitalerne skulle der være føjet lidt til billedet af Roskilde i byens storhedstid.

Noter:

1. Henvisning til kilder trykt i *Diplomatarium Danicum* (1938– ) og *Repertorium diplomaticum regni Danici mediævalis* (1894–1939) er foretaget ved hjælp af angivelse af datoer i teksten.
2. Arbejdet for projekt Middelalderbyen med de skriftlige kilder udføres af denne artikels forfatter og foregår jævnsides med det tilsvarende arbejde med Ribe på Sydjysk Universitetscenter, Esbjerg.
3. J. O. Arhnung: *Roskilde kapitels jordebog 1568* (1965).
4. *Peder Hansen Resens Atlas Danicus* II, A: *Roskilde*. I dansk oversættelse ved Johannes Knudsen (1929).
5. Utrykt. Rigsarkivet: Roskilde bys bygnings- og grundtakst 1682.
6. *Kulturhistorisk leksikon for nordisk middelalder* (1956– ). Se Duebrødre, Helligåndshus, Hospital, Spedalskhed.
7. Utrykt. Rigsarkivet. VA XVII p 186, nr. 905 (se note 41).
8. Om dateringen se *Diplomatarium Danicum* I. rk. V. bd. nr. 7.
9. Denne og alle følgende latinske citater er anført i den kasus, hvori de står i tekstsammenhængen.
10. *Danmarks gamle Købstadsovgivning*, udg. af Erik Kroman (1951–1961) bd. II p 170.
11. Carl Neergaard: Helliggesthus og Duebrødrehospital i Roskilde, *Kirkehistoriske Samlinger* 4. rk. VI. bd. (1899–1901) pp 445–497.
12. Erich Pontoppidan: *Annales Ecclesie Danicæ diplomatici* I (1741) p 674.
13. Resen p 61 (se note 4).
14. Neergaard p 455.
15. Neergaard p 469 ss.
16. *Danmarks kirker*, Københavns amt I (1944) p 100.
17. Roskilde kapitels jordebog 1568 p 99.
18. Danmarks kirker p 160–161 (se note 16).
19. Olaf Olsen: St. Jørgensbjerg kirke, *Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie* 1960 p 43.
20. *Scriptores minores historiae Danicæ medii ævi*, ved M. CL. Gertz, I (1917) p 26. *Den ældste Danmarkskronike* (Roskildekroniken), oversat af Jørgen Olrik (1898) p 29.
21. Olsen p 43 (se note 19).
22. Neergaard p 488 s (se note 11).
23. Se note 5. Grundtaksten er upagineret.
24. Landsarkivet for Sjælland. Roskilde Rådstue. Barndtaxation 1761.
25. Neergaard p 496 s (se note 11).
26. Holger Fr. Rørdam: Duebrødre Stiftelse i Roskilde i ældre Tid, *Kirkehistoriske Samlinger* 4. rk. II bd. (1889–1890) p 499.
27. T. K. Derry & Trevor I. Williams: *A short history of Technology* (1960, paperback 1970) p 251.

28. Lynn White, jr.: *Medieval technology and social change* (1962, paperback 1970) pp 83–84.
29. Holger Fr. Rørdam: *Kjøbenhavns Universitets Historie fra 1537 til 1621* bd. IV (1868–74) p 179.
30. *Kronens Skøder*, udg. af Rigsarkivet, bd. I: 1535–1648 (1892) p 124.
31. *Kronens Skøder* I p 445.
32. *Kronens Skøder*, bd. II: 1648–1688 (1908) p 325.
33. Roskilde kapitels jordebog 1568 p 41 og p 101 (se note 3).
34. J. Kornerup: *Roskilde i gamle Dage* (1892) p 258.
35. Roskilde kapitels jordebog 1568 p 39 (se note 3).
36. *De ældste danske Arkivregistraturer*, bd. V (1910) p 589.
37. Se note 36, p 580.
38. Arkivar Thelma Jexlev har venligst gjort mig opmærksom på, at originaldokumentet, som ikke har været kendt af diplomudgavernes udgivere, eksisterer. Det er dette fragmentarisk bevarede brev, der bærer påskriften.
39. Kornerup p 214 og pasim (se note 34).
40. VA XVII p 374, nr. 190 (se note 41).
41. *Vejledende arkivregistraturer* XVII. Lokalarkiver til 1559. Gejstlige arkiver I. Ærkestiftet og Roskilde stift, ved Thelma Jexlev (1973).
42. Arthur Fang: *Roskilde II* (1970) pp 205–215.

## En skitse af forudsætningerne for arbejderbevægelsen i Roskilde 1870-76.

*Af Anders Vind og Karsten Mathiasen*

Denne artikel er et kort sammendrag af et RUC-projekt fra januar 1978. Projektet blev lavet af to studerende på et semester af deres uddannelse til gymnasielærere i historie<sup>1</sup>). Sammendraget er ikke fyldestgørende for arbejdet som helhed, men lægger vægten på de mest afgørende resultater vedrørende Roskildes historie omkring 1870'erne.

Dette arbejde skal ses som et resultat af dels den stigende interesse for forskning i arbejderklassens historie og dels i udvidelsen af den lokalhistoriske forskning. Begge disse områder er på RUC – og på universiteterne generelt – ikke særlig udviklet. Det har betydet, at en del af arbejdet har måttet dreje sig om de teoretiske og metodiske problemer i forskningsområdet. Arbejdet er udtryk for en nyorientering af lokalhistorisk forskning. Denne har tidligere været domineret af den idealistiske historieopfattelse, der primært har set samfundets udvikling som resultat af diverse fremragende enkeltpersoners indsats. Vi har derimod taget vores udgangspunkt i den materialistiske historieopfattelse. Efter denne opfattelse er det den produktionsmæssige og økonomiske basis, der grundlæggende betinger samfundets udvikling<sup>2</sup>). Problemstillingen, der har sammenknyttet det mere teoretisk orienterede arbejde med det lokalhistoriske stof, har været konkret at beskrive et lokalsamfunds udvikling socialt og økonomisk, især med henblik på at analysere fremkomsten af arbejderklassen i Roskilde.

Denne analyse er vi langt fra færdige med. Men vi har fundet en række karakteristika ved Roskilde, som afgjort er meget væsentlige, når arbejderklassens forhold lokalt i 1870'erne skal beskrives. Disse resultater kan sammenfattes i tre forskellige faktorer, som var med til at sinke og tilsløre arbejderklassens bevidstgørelse (Forstået som arbejderne opfattelse af sig selv som en afgrænset befolkningsgruppe, med en række fælles interesser – bedre løn- og arbejdsforhold f. eks. og på længere sigt afskaffelsen af den private ejendomsret til produktionsmidlerne). Her må indskydes, at den sociale beskrivelse er indskrænket til nogle forhold omkring lønnen, f. eks. mangler noget om boligstørrelser og -standard. De ovennævnte tre faktorer er følgende:

1) Roskilde lå i 1870'erne langt tilbage i den danske *industrialiseringsproces* – samtidig med, at Danmark som bekendt lå tilbage i forhold til andre



vesteuropæiske lande. Det betød, at de århundredgamle traditioner i håndværk og handel kun langtsomt ændredes, og at selve det arbejde, som håndværkere og arbejdsmænd udførte, stort set også var uforandret.

2) En af de traditioner, der i lidt ændret skikkelse videreførtes, var *lavsorganiseringen*. På trods af at lavene ophævedes ved næringsloven i 1857, var de faglige traditioner, der bandt det enkelte fags mestre og svende sammen, stadig virksomme. Det betyder bl. a. at de fagforeninger, der så dagens lys i disse år, ofte er mere præget af lavsforholdene end af den spirende socialistiske bevægelse.

3) Endelig er Roskilde karakteriseret ved, at *borgerskabet* i byen i begyndelsen af 1870'erne forholder sig meget offensivt til forsøgene på at rejse den socialistiske bevægelse i byen. Det betyder, at man får etableret en af samtidens mest effektive borgerlige arbejderforeninger.

I det følgende skitseres mere udførligt, hvorledes disse tre områder udviklede sig, samt hvorledes sammenhængen imellem dem kan vises.

### *Håndværk og industri i Roskilde omkring 1870*

I begyndelsen af 1870'erne var der i Roskilde en række erhverv med forskellige grader af industrielt præget virksomhed. Af disse kan nævnes Maglekilde Jernstøberi og D. Petersen & Co., Maglekilde, jernstøberi og maskinfabrik. Disse to virksomheder har henholdsvis 16 og ca. 10 faste arbejdere i 1871. Senere kommer i denne branche også Wilhelmsens Jernstøberi, der åbner på Hestetorvet i 1873 med over 20 arbejdere.

Ud over de nævnte Maglekilde-fabrikker er byen stadig præget af virksomheder, der er knyttet til kilderne og de gamle vandmøller. Eksempler på sådanne virksomheder er Klara Mølle papirfabrik og Mineralvandsfabrikken ved Maglekilde og en række tekstilvirksomheder (klædefabrik og væverier). Muligvis har byens to tobaksfabrikker (Ferd. Bangs og Manniches) også været knyttet til drivkraft fra kilderne.

I sammenhæng med skomagereerhvervet skal ses et stort antal slagterier og garverier i byen<sup>3</sup>), da disse tildels er råstoffrembringende til skomagerne. Garverier og farverier har der eksisteret længe i Roskilde, da de også har kunnet drage nytte af vandkraften. Formentlig er disse virksomheder relativt tidligt gået over til at benytte dampkraft – eksempelvis i Hammers Gård i 1862, hvor der anskaffes en dampmaskine på 2 hk<sup>4</sup>). – Men selv om virksomhederne har været af en vis omfangsmæssig størrelse, har arbejdetallet formentlig ikke oversteget 5–10.

Vi har nu nævnt de virksomheder i Roskilde, som kom tættest på at kunne betegnes som industrielt drevne erhverv. Byen havde i 1871 i alt 199 arbej-

dere på virksomheder med over 5 arbejdere beskæftiget ved sådanne erhverv – ud af i alt godt 5000 indbyggere, hvilket dels er en meget lille del af byens indbyggere og dels er mindre end f. eks. Helsingør, Slagelse og Frederiksværk<sup>5</sup>).

Antallet af arbejdere, der var beskæftiget i håndværksvirksomheder med over 5 arbejdere er derimod på samme tid 361 – altså næsten det dobbelte. Den del, der så har været beskæftiget i mindre håndværksvirksomheder og på andre små arbejdspladser, har altså været langt størstedelen.

De store håndværksmæssige fag i Roskilde er byggefagene. Visse af murer- og tømrervirksomhederne er de største virksomheder i det hele taget, når man ser på antallet af beskæftigede. Disse virksomheder kørte rent håndværksmæssigt. Selv i Webers firma, der var det største tømrerfirma i Roskilde, etablerede man sig først i 1890'erne med en båndsav, der endda først fra 1898 drives af en dampmaskine.

Der var tre andre store håndværk i byen: Skræddere, skomagere og vævere. De to første af disse er også repræsenteret med virksomheder med et ret stort antal ansatte<sup>6</sup>). Fælles for disse fag er iøvrigt, at de i 1870'erne bliver udsat



Snedkermester Mads Nielsen (til højre i døren) og hans ansatte. Den faglige stolthed ved værktøjet ses tydeligt. (Lokalhistorisk Arkiv, Roskilde Bibliotek).

for konkurrence fra de industrielt producerede varer. Som det senere vil blive vist, er fagene da også økonomisk dårligt stillet i disse år. Fagene er ellers karakteriseret af, at de ud over enkelte store virksomheder udføres af en mester alene eller med en enkelt svend. Flere mestre inden for disse fag udførte f. eks. også arbejde for oplandets bønder ved at modtage naturalier til gengæld – og det giver heller ikke just muligheder for at spare op til mekaniseringer.

Når man vil beskrive de virksomheder og erhverv, hvor Roskildes arbejdere i 1870'erne var beskæftiget, må man ikke glemme de områder, der især beskæftigede ufaglærte arbejdsmænd. Her har især jernbanen, vejarbejde og havnen spillet en rolle. Endnu i 1870'erne foretoges udvidelser af jernbanen, og havnen har også endnu i midten af 70'erne bevaret sin betydning for byen, selv om den var udsat for konkurrence fra jernbanen<sup>7</sup>). Desuden var der ved teglværket ansat en hel del arbejdsmænd, dog fortrinsvis sæsonarbejdere. Endelig skal man i denne forbindelse huske på, at man f. eks. indenfor tobaksvirksomhederne beskæftigede dels nogle faglærte og derudover en langt større del børn.

Såfremt linierne forsøges trukket op i dette, ser det således ud: Langt den største del af de produktive erhverv i byen er stadig præget af håndværket som det stort set har set ud i århundreder. Enkelte virksomheder beskæftigede et stort antal arbejdere, men det var oftest stadig i helt traditionel håndværksstil, hvor de enkelte svende sammen med lærlinge og evt. håndlangere/arbejdsmænd havde ansvaret for det enkelte produkt. I disse erhverv kunne fagtraditioner og fagstolthed med stort held fortsætte. Det gjaldt faktisk også de enkelte virksomheder, der enten via vand- eller dampkraft var blevet mere industrialiseret, f. eks. på maskinværkstederne, der iøvrigt fra 1844 havde haft dispensation til at gå uden om lavstraditionerne og antage de folk, de skulle bruge, og måske derved havde fået et forspring i mekaniseringsgrad<sup>8</sup>). Selv om man her havde udviklet arbejdsdelingen ret langt, hvilede produktionen alligevel på især smedenes håndværksmæssige færdigheder, og f. eks. var værktøjet stadig udviklet primært i overensstemmelse med håndværkerens krav og ikke „maskinens“<sup>9</sup>).

Der var overhovedet ikke udviklet virksomheder med serie- eller massefabrikation, hvor langt hoveddelen af arbejdskraften var arbejdsmænd. Den store gruppe af ufaglærte, der eksisterede, var dels for en mindre parts vedkommende ansat i de største byggefirmaer som håndlangere, dels på forskellige temporære arbejdspladser (opmudringsarbejde i havnen, vejarbejde etc.). Hovedparten af de ufaglærte har været ansat i mindre håndværksvirksomheder og i købmandsgårdene og andre steder, hvor de nærmest har haft status som tyende.



Formodentlig et af de ældste fagforeningsfotos fra Roskilde. Det er fra 1895 og viser Skræddersvendene samlet i en beværtningshave i Munkebro. (Lokalhistorisk Arkiv, Roskilde Bibliotek).

Det kan således konkluderes, at der ikke i Roskilde i 1870'erne er sket afgørende forskydninger fra feudaltidens håndværksmæssige produktionsform over mod kapitalistisk industriel produktion.

#### *Lavstraditioner og classeskel i Roskilde i 1870'erne*

Håndværksmestrenes sociale stilling er indkomstmæssigt præget af stor spredning imellem de enkelte fag. Visse af mestrene – især indenfor byggefagene – har meget høje indkomster, og når næsten op at blande sig med de velhavende købmandsslægter og embedsmænd i byen. Disse mestre er da også sammen med de andre velhavere blevet betragtet som det bedre borgerskab i byen og indgår også i både forretningsmæssige og politiske forbindelser med disse<sup>10</sup>).

Men også i den modsatte ende af indkomstskalaen finder man håndværksmestre. Indenfor visse fag – f. eks. skræddere og skomagere – finder man flere mestre, der tjener mindre end svende indenfor de højtlønnede fag. Dette er

en del af baggrunden for en organisatorisk splittelse mellem to foreninger, der begge skulle varetage håndværkernes interesser.

Denne tydelige store sammenhæng mellem bestemte fag og indkomster har givet god grobund for en fortsat lavstradition. Lavene var under feudalismen knyttet dels til købstædernes eneret til at udføre håndværk og dels til håndværkernes forsøg på inden for købstadens porte at hævde sig socialt og endelig til at skabe et „socialt sikkerhedsnet“ for håndværkerne. Lavene bestod af alle et fags mestre – oftest med et svendelav tilknyttet, men læredrengene stod udenfor. Svendepøven var nemlig lige så meget adgangstegn til „standens rækker“, som det var en egentlig faglig prøve – og ligesådan med den udbredte „mesterprøve“. Lavene var meget tætte organisationer, forstået sådan, at de på mange områder af den enkelte mesters dagligdag spillede en rolle. Når fagene kunne fremstå så samlet og uden de store modsætninger mellem svende og mestre, skyldtes det, at de fleste svende jo vidste, at de selv ville blive mestre engang. Svendene boede oftest hos mesteren, og han tog sig ofte også af dem, hvis de blev syge.

Fagtraditionerne blev blandt de store fag ført videre i svendesygekasser, hvilket er et af de tydeligste tegn på, at man fortsat forstod sig som svende med specielle interesser inden for de enkelte fag. Den ringe industrialisering i byen har betydet, at de ufaglærte ikke spillede nogen rolle. Deres indtægter og deres sociale placering var meget ringe, og samlede forsøg for at gøre den bedre, findes der ikke nogen af. Det skal også her tages i betragtning, at en del af de, der ernærede sig som arbejdsmænd og håndlangere, ved siden af havde lidt have eller en mark og måske et enkelt svin og nogle høns.

### *Foreningsvirksomhed i Roskilde omkring 1870*

At det gamle Roskilde var en lavstraditionens højborg kom også til udtryk gennem de organisationer og foreninger, der så dagens lys i byen. I 1840 stiftedes Roskilde Borger- og Håndværkerforening (herefter RBH). Det var den første forening af sin art i Danmark, idet den blev stiftet en måned før Københavns Håndværkerforening.

Formålet med dannelsen af RBH var at samles i selskabeligt øjemed. Stifterne var håndværkere, og selv om foreningen var af selskabelig karakter, må den alligevel ses som et udtryk for håndværkernes behov for medborgerlig respekt, placeret som de var nederst blandt borgerstanden, mens købmændene derimod „føjte sig som en meget højere klasse, og over dem kom så de militære og civile embedsmænd. De tituleredes signeur, og springet mellem disse kredse og den almindelige borger var meget stort“<sup>11</sup>).

Kriterierne for medlemskab af foreningen var således, at svendene – i tråd

med lavstraditionen – ikke kunne få nogen indflydelse. Men de måtte dog godt være med til foreningens selskabelige sammenkomster.

Fra blot at være ramme om rent selskabelige aktiviteter udvikler RBH sig til også at deltage i byens kulturelle og politiske liv. Samtidig uddybes de økonomisk betingede skel i foreningen således, at en gruppe bryder ud og danner Roskilde Håndværkerforening (herefter RH) den 22. november 1870. I et festskrift fra foreningen siges det udtrykkeligt, at det var på grund af de sociale forhold, at man skilte sig ud fra RBH. Der var godt nok indført lige adgang til næringsvirksomhed, „men den forskel, der er på en storkøbmand og f. eks. en grovsmed, var ikke fjernet“<sup>(12)</sup>. Samme deling skete iøvrigt i flere andre byer. RH bliver på grund af manglende tilslutning nødt til som faste medlemmer at optage andre end håndværkere i selvstændig stilling. I 1872 besluttedes det også at optage gæstgivere, høkere, mel- og grynhandlere, vognmænd og røgmænd. Derimod udelukkedes udtrykkeligt „embedsstanden, herunder den studerede klasse, samt fuldmægtige, kontorister, skrivere, sø- og handelsstanden, herunder indbefattet grossererere, detail- og galanterihandlere samt marskindisere“. Svende var henvist til at søge optagelse som „ekstraordinære“ medlemmer, ligesom andre der ikke kunne blive faste medlemmer, såsom unge mennesker udenfor håndværksstanden og „agtværdige enker og deres døtre“<sup>(13)</sup>. Svendenes stilling er altså også her i overensstemmelse med lavstraditionen.

Roskildes borgere var også foregangsmænd hvad angår dannelsen af en handelsforening. Et par måneder inden næringsloven i december 1857 mobiliserede de handlende i Roskilde, for at gøre hvad de kunne imod de truende udsigter. Roskilde Handelsforening var fra starten en meget klart orienteret interesseorganisation. Hovedaktiviteterne retter sig mod fastsættelsen af fælles kornpriser og kampen mod uldgyder og høkere, som drev ulovlig handel.

Lavsvæsenet blev således for en stor del af mestrenes vedkommende afløst af mere tidssvarende, tværfaglige organisationer, hvor det ikke er rent faglig, men økonomisk status, der afgør tilhørsforholdet. De nævnte foreninger udgjorde ligesom lavene et „socialt sikkerhedsnet“ for medlemmerne bl. a. via foreningernes sygekasser.

### *„Arbejderspørgsmålet“ og velgørenhed*

I 1870'erne rejste der sig generelt en diskussion om „arbejderspørgsmålet“. D.v.s. en diskussion om hvorledes arbejdernes sociale og økonomiske forhold kunne bedres. På grund af befolkningstilvæksten og afvandringen fra land til by opstod der i byerne et dybt forarmet proletariat, hvis vækst forekom borgerskabet faretruende. Socialismens udvikling var i høj grad katalysator for

dette røre om „arbejderspørgsmålet“, og det fik ihvertfald dele af borgerskabet til på forskellig frivillig måde at bedre arbejderne kår.

I Roskilde ses i januar 1872 de mest direkte eksempler på dette. F. eks. annoncerer væverierne møde og aftaler en mindre forhøjelse af arbejdslønnen. I februar samme år annoncerer 39 af byens handlende med ny lukketid: „Om hverdagen kl. 9 aften, lørdag undtagen, søndag og helligdage kl. 8 aften“<sup>14</sup>). I forhold til tidligere var dette en nedsættelse af den ugentlige arbejdstid med mindst fem timer. Kort tid efter overgår manufakturhandlerne de øvrige handlende til at annoncere, at de for fremtiden vil lukke allerede kl. 7 om søndagen. Endelig ser vi i februar 1872 endnu et eksempel på fælles lønforbedringer for hele fag – murer- og tømrermestrene forhøjer svendelønnen (og priserne) med 12 pct.

Den frivillige velgørenhed blev ellers kanaliseret via forskellige velgørende foreninger såsom „Roskilde Sygehjælpsforening“, „De fattiges Kasse“, „Komiteen for brændselsuddeling“, „Foreningen til opførelse af billige boliger“ samt „Oplædningssekskabet for trængende familiers børn“. Gennem støtte til disse foreninger kunne borgerskabet vise sig fra sin gode og kristelige side.

### *Den Danske Arbejderforening for Roskilde og Sct. Jørgensbjerg*

Den Danske Arbejderforening for Roskilde og Sct. Jørgensbjerg (herefter DDAF) var en velgørenhedsforening, men havde også et tydeligt politisk anstrøg, hvilket bl. a. skyldtes, at dens etablering tydeligvis skulle være et svar på den socialistiske bevægelses fremmarch. Anledningen i Roskilde blev et besøg af Geleff d. 14. dec. 1871. Allerede på selve mødet gik en række af byens borgere imod de socialistiske ideer. Efter Geleff's oplæg blev der så meget larm i forsamlingen, at han ikke mere kunne komme til orde, hvorimod en række af byens borgere sluttede mødet med taler om socialismens skadelige virkninger. Til sidst udbringer Kaptajn Wilde (drev Frederikssund-Roskilde-ruten) et leve for at takke arbejderne velgører C. V. Rimestad, gartner Wendt (højremand, en overgang sognerådsformand i Sct. Jørgensbjerg sogn) udbringer et leve „for vor frie forfatning“, og endelig udbringer Wilde igen et leve, denne gang for „et godt forhold mellem arbejderne og de heldigere stillede“<sup>15</sup>).

Byens velorganiserede borgerskab svarer mere grundigt igen i 1872, idet man 4. januar indkalder til et møde for „mænd i alle livsstillinger, men særligt af arbejderklassen“ for at overveje hensigtsmæssigheden af at danne en arbejderforening for Roskilde og Sct. Jørgensbjerg<sup>16</sup>). På det annoncerede møde, der er besøgt af 400 mennesker, redegør adjunkt Fritsche for hvad ini-

tiativtagerne har tænkt sig som foreningens opgaver: „1) Oprettelse af en kapital til midlertidig understøttelse; 2) oprettelse af en lånekasse; 3) tilvejebringelse af alderdomsunderstøttelse“ – og i det hele taget at arbejde for arbejdernes materielle og åndelige udvikling.

Foreningens oprettelse vedtages med alle stemmer mod én, og man går hurtigt igang med arbejdet. At initiativet vitterligt er udsprunget af dele af borgerskabet kan ses af de navne, der figurerer blandt initiativtagerne: Adjunkt Fritsche, skomagermester Pætges (den største skomager i byen), murermester Schumacher (den største murermester i byen), tømmermester Weber og kaptajn Wilde. Flere af disse var med i toppen af Roskilde Borger- og Håndværkerforening.

Ved valget i september 1872 går DDAF ind i den landspolitiske diskussion under valgkampen. Foreningens medlemmer indbydes til møde på Rådhuset 24. august 1872. På dette møde anbefaler adjunkt Fritsche varmt Højres kandidat, Monrad, og går ligeså kraftigt imod Venstres kandidat, gårdejer Ole Larsen. Valget vindes ikke desto mindre af Ole Larsen med 785 stemmer imod Monrads 741.

### *Håndværkssvendenes foreninger*

Håndværkssvendene var som tidligere nævnt oprindelig organiseret i svendelav. Da lavene mistede deres betydning, bibeholdt man normalt de respektive fags sygekasser. I Roskilde eksisterede efter lavenes ophævelse i 1857 da også seks svendeforeninger videre, nemlig for skomagere, tømrere, murere, snedkere, skræddere og smede. Hoverformålet var – som før – at støtte uarbejdsdygtige kolleger økonomisk. Snedkersvendene havde endog deres eget lavshus. En egentlig fagforeningsorganisering kom ikke istand hverken for murere eller snedkere, selv om de udsattes for agitation fra Internationalen i København.

Murersvendene afholdt f. eks. møde i april 1872 om, hvorvidt man skulle støtte en murerskrue<sup>17)</sup> i København. Murersvend Sørensen, der var sektionsformand i Internationale, var til stede og opfordrede kraftigt til støtte. Han blev imidlertid imødegået kraftigt af murersvend Kempf, „der udtalte sig således om Internationale og dens bebudede „folkemøde“ (der resulterede i slaget på Fælleden, vort indskud), at han blev lønnet med et leve.“ Resultatet blev, at forsamlingen nøjedes med at foretage en indsamling til en trængende svend i deres midte. Til sidst samledes man over en bolle punch<sup>18)</sup>.

Skræddere og skomagere er de eneste fag, der opretter fagforeninger, som dog begge får en ganske kort levetid. Skomagere var de mest aktive, og det er da også dem vi ved mest om.

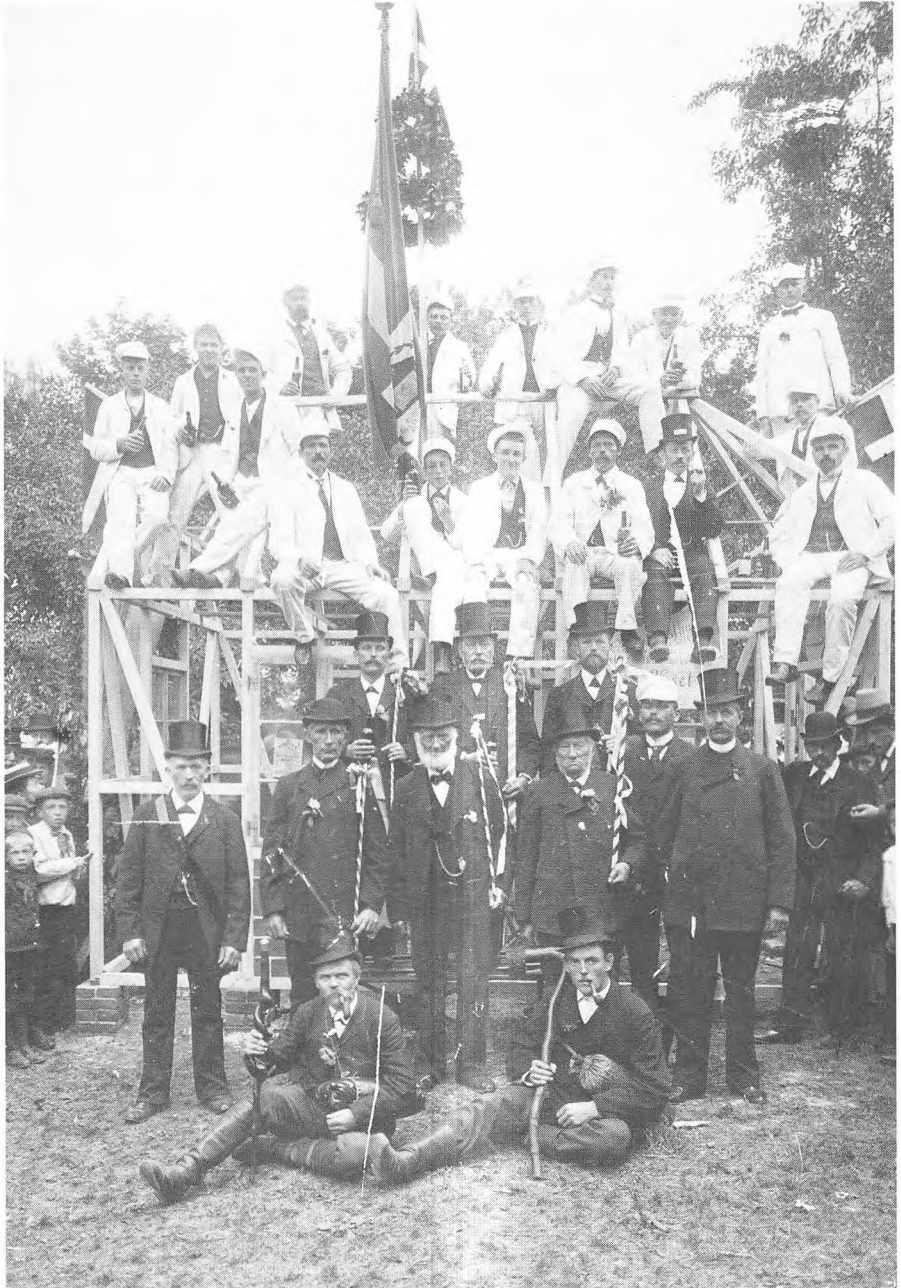




En tobaksfabrik i Roskilde ca. 1900. En stor andel af de ansatte er stadig børn og kvinder. (Lokalhistorisk Arkiv, Roskilde Bibliotek).

Konkurrencen blandt skomagermestrene i Roskilde synes at have været ret hård omkring 1870. I alt 75 personer er beskæftiget med skomageri. 11 skomagermestre har beskæftiget 45 arbejdere og 18 mestre arbejder alene. Som tidligere anført var skomagermestrene da også blandt de lavest lønnede mestre i byen.

Der kendes først til skomagersvende-aktiviteter i Roskilde fra 1874, da svendene i Roskilde sammen med fagfæller i Ålborg, Odense, Nykøbing Falster og Helsingborg hjælper strejkende kammerater i København. Året efter sker der noget i Roskilde. Midt i april måned indbydes samtlige skomagersvende i byen til møde. Indbyderne er „flere skomagersvende“. Fire dage efter dukker der følgende annonce op i Roskilde Avis: „Undertegnede indbyder d'Herrer skomagermestre i Roskilde til et møde tirsdagen d. 20. ds. kl. 8 aften i Hotel Prindsens røde sal, da sager faget vedrørende ønskes forhandlede. Ærbødigst, samtlige herværende skomagersvende“<sup>19</sup>). Dette møde kommer der åbenbart ikke noget forlig ud af, for en uge efter meddeler avisen, at svendene efter nogen tids forhandling „har i søndags morges nedlagt arbejdet hos samtlige mestre, da disse ikke ubetinget har villet gå ind på den af svendene opstillede prisurant“. Svendene vinder en fuldstændig sejr. Dette meddeles naturligvis ikke i den højre-orienterede Roskilde Avis. Strejken, der



Et udateret billede, der åbenbart viser et „fagligt møde“ for Roskilde-tømrerne af en eller anden art – se f. eks. de to siddende forrest, der er trukket i vandre-udstyret. (Lokalthistorisk Arkiv, Roskilde Bibliotek).

varer fra 25. til 29. april, skal ses i sammenhæng med strejker indenfor faget i samme måned i Nyborg og Århus. Roskilde-strejken succes følges op af dannelsen af en fagforening, idet bestyrelsen kan indkalde til ordinær generalforsamling i en sådan den 11. oktober 1875. Fagforeningen får dog ikke nogen lang levetid. Den sidste generalforsamling, der har kunnet registreres, findes sted i juli 1876. Dette må ses på baggrund af det generelle tilbageslag for arbejderbevægelsen midt i 1870'erne.

### *Internationalen i Roskilde*

Geleff's agitationsmøde i Roskilde i slutningen af 1871 er tidligere omtalt, selv om der altså ikke kom nogen lokal socialistisk bevægelse ud af det. I begyndelsen af 1873 forsøger Internationale sig igen i Roskilde. Den 22. februar 1873 annonceres et møde med Internationales daværende formand, cigarruller Würtz, og entréen er sat til „4 Mrk. for arbejdere, 12 Mrk. for storborgere“. De sidste har åbenbart til forskel fra Geleff-mødet holdt sig væk, idet de 6–700 tilhørere ifølge referatet i Roskilde Avis var arbejdere.

Würtz taler på mødet generelt om arbejdernes dårlige kår og om underklassens historie. Han slutter med at opfordre til dannelsen af en afdeling af Internationale i Roskilde, hvilket også vedtages af forsamlingen. Mødet følges op af en læserbrevsdebat i Roskilde Avis om hvorvidt sygekasserne er tilstrækkelige til at hjælpe arbejderne. Derefter omtales foreningen ikke mere i avisen.

Marts måned 1873 bliver levetiden for Internationalen i Roskilde. I denne måned når man at afholde fem møder (hver mandag), inden man annoncerer, at det sidste møde inden en længere pause afholdes. De fem møder drejer sig om „offentlig foredrag og diskussion“, om „arverettens ophævelse“ og et møde, hvor der skal vælges sektionsformand.

### *Sammenfatning*

I det foregående er foreningsvirksomheden i Roskilde først i 1870'erne beskrevet. Sammenfattende må det siges, at foreningslivet ret nøje afspejler byens økonomiske og sociale udvikling. Det var håndværkere samt købmænd og embedsmænd, der dominerede byens kulturelle og politiske liv. Industri-kapitalisterne var for få og for betydningsløse til at gøre sig særlig gældende. Ligeledes var arbejderne reelt uden betydning som klasse eller interesse-gruppe.

Den gode økonomiske konjunktur, der toppede 1870–73 og den samtidig opståede socialistiske arbejderbevægelse – centreret omkring den danske sektion af Internationale – vakte også et vist røre i Roskilde. Men ikke nok til at sætte varige spor. Det blev den borgerlige arbejderbevægelse, der kom til at

dominere i byen i 1870'erne. Og udviklingen i Roskilde er på ingen måde atypisk. Snarere er Roskilde et mønstereksempel på, hvorledes borgerskabet forsøgte at løse „arbejderspørgsmålet“ på den tid.

Som ovenfor antydet var det den manglende industrielle udvikling i Roskilde, der satte grænserne for arbejderbevægelsens udvikling på lokalt plan. Hertil kommer at arbejderne ideologisk var præget af religion og højre-nationalisme. Desuden var arbejderne splittet ikke bare i forskellige faggrupper, men også i faglærte og ufaglærte. Lavstraditionens „fagchauvinisme“ og svendenes nære tilknytning til mestrene bevirkede, at svendene ikke regnede arbejdsmændene for det skidt de trådte på, og de var således med til at holde dem nede.

Det var først i slutningen af 1800-tallet, at konjunkturerne vendte til det bedre, og arbejderbevægelsen kunne tage et nyt opsving. Også i Roskilde etableredes der blivende arbejderorganisationer. Det er vort håb, at andre vil tage tråden op efter os, så der kan skrives en lokalhistorie for Roskilde, hvor arbejderbevægelsen indtager den plads, som den med rette har krav på.

#### Noter:

1. I det følgende er der stort set kun anført kildehenvisninger for direkte citater. For nærmere kildehenvisninger henvises til selve projektrapporten „Klassekampen i Roskildes historie I 1870-76“, som kan lånes på RUC's bibliotek, Roskilde bibliotek, Arbejderbevægelsens Bibliotek og Arkiv (Folkets Hus, Enghavevej, Kbh. V.).
2. For en introduktion til marxistisk historieopfattelse se: Tøser om Feuerbach og Om den tyske ideologi i Karl Marx: Økonomi og filosofi, Gyldendal.
3. Der er f. eks. 6 skomagermestre med over fem svende hver og ialt 51 svende tilsammen.
4. I aviserne fra den tid findes en række klager over „forureningen“ fra disse virksomheder, som lod skyllevand flyde gennem gaderne og kørte affald væk på åbne vogne. Der konstateredes af den grund farlige stoffer i byens brønde.
5. Tallene stammer fra Roskilde Avis (herefter R. A.) 11.10.1873, da virksomheden er nedbrændt dagen før.
6. Det er både talmæssigt og i forhold til byens samlede indbyggertal.
7. Se artiklen om Hammers Gård i Årbogen 1976.
8. Først i 1874 er jernbanen ført igennem til Kalundborg og havnen modtager stadig i 1870'erne penge fra byrådet til forbedringer og opmudringsarbejde.
9. I følge lavenes regler måtte en mester kun beskæftige svende indenfor hans eget fag.
10. Denne skelnen er i følge marxistisk teori en vigtig skelnen mellem forskellige stadier i den tidlige industrialisering – og spiller en stor rolle for nedbrydningen af de traditionelle håndværk. Senere bliver mekaniseringen så udbygget, at maskinen bestemmer tempoet, arbejdsgangen og -rytmen, etc., således at det helt er arbejdskraften, der skal tilpasse sig maskinen og ikke omvendt.
11. C. Helge Andersen: Roskilde Tekniske Skole 1840-1940 s. 20.
12. Christiansen: Roskilde håndværker forening 1870-1920 s. 6.
13. Samme s. 5.
14. R.A.: 8.2.1872.
15. R.A. 16.12.1871.
16. R.A. 4.1.1872.
17. Skrue er det gamle udtryk for strejke – heraf er udledt ordet skruebrækker (strejkebryder).
18. R.A. 8.5.1872.
19. R.A. 19.4.1875.

## Øvrige lokalhistoriske foreninger i Roskilde amt.

Foreningen for Bygnings- og  
Landskabskultur i Bramsnæs,  
Sæbyparken 4, Sæby,  
4070 Kirke Hyllinge.

Greve lokalhistoriske Forening,  
Stolpeager 69,  
2670 Greve Strand.

Egnshistorisk Forening for Hvalsø  
kommune,  
Tolstrupvej 39,  
4170 Jystrup.

Gundsø lokalhistoriske Forening,  
Neptunvej 16, Jyllinge,  
4000 Roskilde.

Lejre Fredningsforening,  
Højbyvej 9,  
4320 Lejre.

Ramsø lokalhistoriske Forening,  
Kirkebakken 49,  
4621 Gadstrup.

Solrød lokalhistoriske Forening,  
Kastanievængen 8,  
4622 Havdrup.

## Lokalhistoriske arkiver i Roskilde amt.

Bramsnæs lokalhistoriske Arkiv,  
Tingstedet 6, Sæby,  
4070 Kirke Hyllinge.

Greve lokalhistoriske Arkiv,  
Lillevangsvej 94,  
2670 Greve Strand.

Lokalhistorisk Arkiv for Gundsø  
kommune,  
Jyllinge Bygade 19, Jyllinge,  
4000 Roskilde.

Lokalhistoriske Arkiv for  
Herfølge-Sædder,  
Billesborgvej 1,  
4881 Herfølge.

Hvalsø lokalhistoriske Arkiv,  
Hvalsø Skole,  
Skolevej 12,  
4330 Hvalsø.

Køge byhistoriske Arkiv,  
Kirkestræde 14,  
4600 Køge.

Lejre lokalhistoriske Arkiv,  
Osted Bibliotek,  
Alfarvej 51, Osted,  
4000 Roskilde.

Ramsø lokalhistoriske Arkiv,  
Biblioteket,  
Snoldelev Bygade 36,  
4621 Gadstrup.

Roskilde lokalhistoriske Arkiv,  
Dr. Margrethesvej 14,  
4000 Roskilde.

Skovbo lokalhistoriske Arkiv,  
Kløvestedvej 2, Nr. Dalby,  
4140 Borup.

Solrød lokalhistoriske Arkiv,  
Solrød Bibliotek,  
Højagervængen 21,  
2680 Solrød Strand.

Vallø lokalhistoriske Arkiv,  
Pilevænget 10,  
4652 Hårlev.

## INDHOLD:

Søvejen til Roskilde .....	side	3
<i>Af museusinspektør, cand. polyt. Ole Crumlin-Pedersen</i>		
Sven Norbagges mønt .....	side	81
<i>Af fbv. overinspektør Georg Galster</i>		
Topografiske problemer i det middelalderlige Roskilde II: Hospitalerne og møllérne .....	side	87
<i>Af forskningsmedarbejder, cand. mag. Ingrid Nielsen</i>		
En skitse af forudsætningerne for arbejderbevægelsen i Roskilde 1870–76 .....	side	107
<i>Af stud. mag. Anders Vind og stud. mag. Karsten Mathiasen</i>		